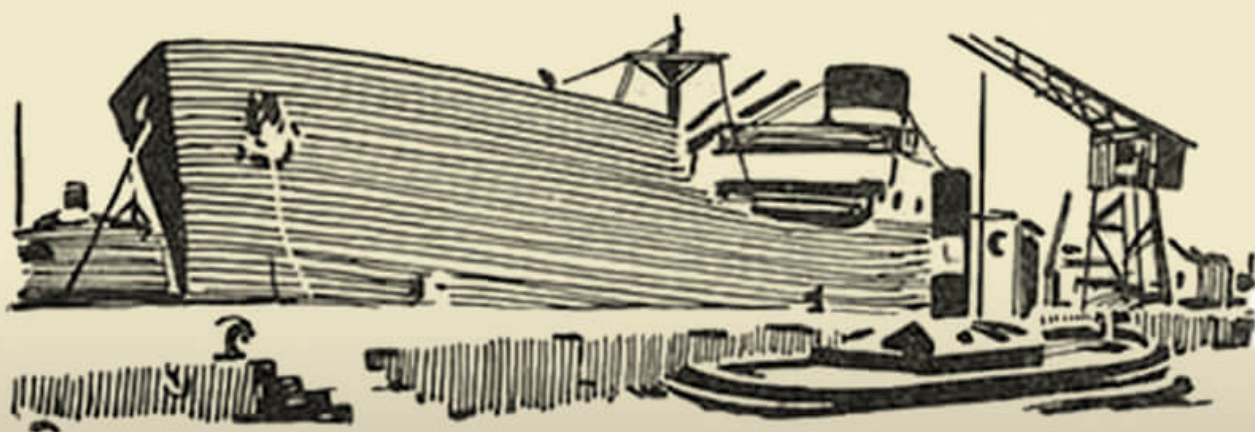


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Φεβρουαρίου 1990

Αρ. Φύλλου 1313/1071

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIΘ. 1313/1071

5 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1990

ΔΡΧ. 300



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - VAN DOOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
 - DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
 - SCHIFFAHRTSKONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, W. GERMANY
 - L. DEWULF · CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
 - CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
 - YAKA — INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIP. AGENCY, IZMIR, TURKEY
-



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.

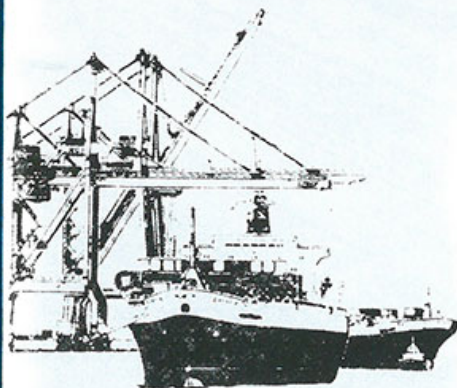
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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 59ο**

15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1313/1071

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
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 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500
Σέ πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year
Issue No. 1313/1071 February 15th, 1990

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

13 'Η Ψήφος του Ναυτικού.
'Επίκαιρο άρθρο του κ. Δ. Παϊζη.

17 Τάνκερς καί Θαλάσσια Ρύπανση —
Οί συνέπειες ενός ατυχήματος.

19 Double bottoms στά νέα δεξαμενόπλοια
καί éναλλακτικές λύσεις.

21 Λιμάνια: μία διαχρονική θεώρησή τους.
Μιά αξιόλογη ιστορική αφήγηση του κ. 'Α.Ι. Τζαμτζή.

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 26 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 29 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 33 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 35 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 37 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 38 ENGLISH SUPPLEMENT
- 40 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Royal Cruise Line



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



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

FAX: 921-3354

CABLES: EL GRECO, MANILA

PETROS NIKOLAOU TOUNTZIS
Director

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

Παρέμβαση τῆς Ε.Ε.Ε. καί τοῦ Ν.Ε.Ε.

Εἶναι πρωτοφανές: Στή χώρα μέ τή μεγαλύτερη Ναυτιλία στόν κόσμο, ἡ ὁποία ἀγωνίζεται συνεχῶς καί σέ ὅλα τὰ ἐπιπεδα γιά τή διατήρηση τοῦ ὑγιούς καί θεμιτοῦ ανταγωνισμοῦ στό διεθνές θαλάσσιο ἐμπόριο, ἐπιζητεῖται, μέ ἐκβιαστικό μάλιστα τρόπο, ὁ προστατευτισμός γιά τίς ἐσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες!

Ἀναφερόμαστε, ὅπως εἶναι αὐτονόητο, στήν Ἀκτοπλοία μετά τὰ ὅσα συνέβησαν τόν τελευταῖο καιρό καί τίς προκλήσεις πού ἐγίναν ἀπό ὀρισμένους ἐκπροσώπους τῶν λεγομένων ἐταιριῶν λαϊκῆς βάσεως, κυρίως τῆς Κρήτης, οἱ ὁποῖοι δυστυχῶς ἐμπλέξαν στό παιχνίδι τους καί τήν πολιτική ἡγεσία τοῦ τόπου μέ τήν ἐμμεση, ἀλλά σαφέστατη, ἀπειλή «τιμωρίας» κατά τίς ἐπικείμενες ἐκλογές.

Θεωροῦμε ὅτι τὸ φαινόμενο καθίσταται πλέον ἐπικίνδυνο γιά τὰ γενικότερα ἑλληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα: Καί φυσικά ὄχι μόνον γιατί μέ τὸ θόρυβο πού δημιουργήθηκε διασύρεται ὁ ἑλληνικός ἐφοπλισμός, δεδομένου ὅτι οἱ περισσότεροι Ἕλληνες θεωροῦν ὅτι ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία εἶναι ἡ Ἀκτοπλοία. Ἀλλά κυρίως διότι μέ τὸ καμποτάζ μέσα στό καμποτάζ πού ἐπιδιώκουν οἱ προαναφερθέντες ἐκπρόσωποι τῶν ἐταιριῶν λαϊκῆς βάσεως παρέχονται ἐπιχειρήματα στοὺς ἀνταγωνιστές τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας πού ἐπιδιώκουν καί αὐτοὶ τὸν προστατευτισμό.

Γι' αὐτὸ νομίζομε ὅτι πρέπει νά ὑπάρξει πλέον ἔντονη καί οὐσιαστική παρέμβαση τόσο τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ὅσο καί τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου πρὸς κάθε κατεύθυνση ὥστε καί στίς ἐσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες νά ἐπικρατήσει ὁ ὑγιής καί θεμιτός ἀνταγωνισμός μέ τὸν ὁποῖο καί μόνον θά καταστεί δυνατόν νά κρατηθεῖ ἡ Ἀκτοπλοία σέ ἑλληνικά χέρια καί μετά τήν εὐρωπαϊκὴ ὁλοκλήρωση. Καί ἐπὶ πλέον νά ξεκαθαρισθεῖ μέ ἀπόλυτη σαφήνεια καί πρὸς κάθε κατεύθυνση ἐπίσης ὅτι δέν θά ἐπιτραπῇ ἐφεξῆς σέ κανέναν ἀπὸ ἐκείνους πού δραστηριοποιούνται στό χώρο τῶν ἐταιριῶν λαϊκῆς βάσεως, καί οἱ ὁποῖοι, σημειωτέον εἶναι οἱ μόνοι κερδισμένοι μέχρι σήμερα, νά ἐκθῇ τὸν ἑλληνικὸ ἐφοπλισμὸ καί νά δημιουργεῖ προβλήματα στήν Ἑλληνική Ναυτιλία ἡ ὁποία βεβαίως δέν εἶναι ἡ Ἀκτοπλοία.

Παράλληλα ὅμως πρέπει νά ξεκαθαρίσει ἀπολύτως τὴ θέση τῆς καί ἡ Ἑλληνική Πολιτεία καί σταματώντας τίς ἐπανειλημμένες παλινωδίες τῆς νά καθιερώσει τήν μοναδική πολιτική πού ἐπιβάλλουν οἱ καιροί: Τὴν πλήρη ἐλευθερία καί τὸν ἐλεύθερο ἀνταγωνισμό στίς ἐσωτερικὲς θαλάσσιες συγκοινωνίες — ὁ προστατευτισμός, ἐάν δέν καταπολεμηθεῖ ἀμέσως, θά ὁδηγήσει μέ μαθηματικὴ ἀκρίβεια στό μνηδενισμό στό ἀμέσως ὁρατὸ μέλλον.

Τὰ ναυτολόγια

Ὁ Πρόεδρος τοῦ NAT, σέ δηλώσεις του ἀναφορικά μέ τὴ μεγάλη καθυστέρηση πού παρατηρεῖται στήν ἐκκαθάριση τῶν ναυτολογίων, εἶχε διαβεβαιώσει πρόσφατα ὅτι τὰ ναυτολόγια τῶν πλοίων πού θά ἐγγραφῶν στοὺς ἐθνικὸς νηολόγιοι στή διάρκεια τοῦ τρέχοντος ἔτους θά ἐκκαθαρίζονται σέ δέκα ἡμέρες.

Ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ἡ τόσο... ταχύτατη ἐκκαθάριση θά ἀφορᾷ τὰ πενήντα, ἴσως ἐξήντα πλοία πού, ἂν λάβουμε ὑπ' ὄψιν τὰ στοιχεῖα τοῦ παρελθόντος ἔτους, προβλέπεται ὅτι θά ἐγγραφῶν στοὺς ἐθνικὸς νηολόγιοι καί κατά τὸ διατυπώσιμο ἔτος — ἐκτός, βεβαίως κάποιου εὐχάριστου ἀπρόοπτου — ἀσφαλῶς ὁ Πρόεδρος τοῦ NAT θά ὑπονοῦσε δέκα ἡμέρες ἀφ' ὅπου τὰ ναυτολόγια αὐτὰ θά φθάνουν στό Ταμεῖο, δηλαδή ζῆσε Μάη νὰ φᾶς τριφύλλι.

Δηλαδή, καί πάλι δέν πρόκειται νά γίνει τὸ παραμικρὸ πρὸς τὴν κατεύθυνση τῆς ταχύτητας — τῆς ἄμεσης, θά λέγαμε — ἐκκαθάρισης τῶν ναυτολογίων (ΟΛΩΝ, βεβαίως, τῶν πλοίων, δηλαδή καί τῶν 800 ποντοπόρων πλοίων ἄνω τῶν 1.000 τόν. γκρός πού ὑπῆρχαν στοὺς ἐθνικὸς νηολόγιοι στό τέλος τοῦ 1989, γιά τὰ ὁποῖα ὁ Πρόεδρος τοῦ NAT δέν ἔκανε τὴν παραμικρὴ νύξη, καί ὄχι φυσικά μόνον τῶν 50 ἢ 60, τὰ ὁποῖα ὑπολογίζονται ὅτι θά ἐγγραφῶν στή διάρκεια τοῦ ἔτους) πού ἐπιβάλλει ἡ σημερινὴ ναυτιλιακὴ πραγματικότητα.

Καί δέν πρόκειται νά γίνει τὸ παραμικρὸ γιά δύο κυρίως λόγους:

Ὁ πρῶτος εἶναι ὅτι τὸ ἴδιο τὸ NAT δέν ἐπιθυμεῖ, ὑπὸ τίς παρούσες συνθήκες, τὴν ἄμεση, τὴν ταχεῖα ἐκκαθάριση τῶν ναυτολογίων, γιά νὰ μὴν ἐπιστρέψει ὅσα ἔχει ἐπὶ πλέον εἰσπράξει μέ ἐκείνους τὸν γνωστὸ σέ ὅλες τίς ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις ὑπολογισμό τῶν ὀφειλομένων πού, κατὰ σύμπτωση εἶναι πάντοτε, ἢ τουλάχιστον στίς περισσότερες περιπτώσεις, περισσότερα ἀπὸ ἐκεῖ-

να πού δικαιούται.

Ὁ δεύτερος, ἐξ ἴσου οὐσιώδης, εἶναι ὅτι κανένας ἀπὸ τοὺς ἐμπλεκόμενους στή διακίνηση τῶν ναυτολογίων δέν ἐπιθυμεῖ τὴν ἀπλοποίηση τοῦ συστήματος πού θά ἐξαλείψει ὡς διὰ μαγείας τίς πολὺχρονης καθυστερήσεις στήν ἐκκαθάριση τῶν ναυτολογίων πού ὄχι μόνον τλαιπωροῦν καί ἐπιβαρύνουν τίς ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις ἀλλὰ ταυτόχρονα δημιουργοῦν καί σωρεία προβλημάτων στοὺς ἐκπροσώπους, οἱ ὁποῖοι εἶναι συνήθως ναυτικοὶ καί πού καλοῦνται νὰ πληρώσουν εἴτε μέ τὴ σύνταξή τους, εἴτε μέ τὰ προσωπικὰ περιουσιακά τους στοιχεῖα τὴν ὀλιγωρία τοῦ NAT. Ἔτσι τὰ ναυτολόγια ἐξακολουθοῦν καί σήμερα νὰ διακινούνται μέ τὸ σύστημα πού εἶχε ἐφαρμοσθεῖ ἀπὸ τῆς συστάσεως τοῦ NAT. Καί αὐτὸ, σέ συνδυασμὸ μέ τὸ γεγονός ὅτι τὸ NAT ἐξακολουθεῖ νὰ βρίσκεται στήν ἐποχὴ τοῦ ἀραμπῆ τῆς στιγμῆς πού ὁ ἄνθρωπος πάτησε στό φεγγάρι, εἶναι ἐκεῖνο πού ὁδηγεῖ ὄχι ἀπλῶς στό συμπέρασμα ἀλλὰ στή βεβαιότητα ὅτι κανένα ναυτολόγιο, οὔτε τῶν πλοίων πού προβλέπεται νὰ ἐγγραφῶν στοὺς ἐθνικὸς νηολόγιοι στή διάρκεια τοῦ τρέχοντος ἔτους, πρόκειται νὰ ἐκκαθαρισθεῖ στή διάρκεια τῶν δέκα ἡμερῶν πού ἀνέφερε ὁ Πρόεδρος τοῦ NAT, ἐπιβεβαιώνοντας καί μ' αὐτὸν τὸν τρόπο τὴν ἀντίληψή μας ὅτι βρίσκεται ἐκτός τόπου καί χρόνου.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἶχαν ἀσχοληθεῖ ἐπανειλημμένως στοὺς παρελθόντες μέ τὸ ζήτημα αὐτὸ καί εἶχαν ὑποδείξει συγκεκριμένο τρόπο γιά τὴν ταχύτατη διακίνηση τῶν ναυτολογίων. Ἀλλὰ παρὰ τὸ γεγονός ὅτι οἱ πάντες — συμπεριλαμβανομένων καί τῶν τότε Ὑπουργῶν Ναυτιλίας — συμφωνοῦσαν, ἀνεκμπαν πάντοτε ἐγγενεῖς δυσχέρειες καί τὸ θέμα παραπέμπονταν στίς καλὲς μέ ἀποτέλεσμα νὰ μὴν ἔχει ἀλλάξει τὸ παραμικρὸ. Πρὶν ἐπαναλάβουμε τίς ἀντιλήψεις μας θά πούμε ξεκάθαρα, ὅπως πάντοτε ἄλλωστε, ὅ-

τι τίς ἐγγενεῖς δυσχέρειες δημιουργοῦσαν ἀπὸ τὴ μιά οἱ λιμενικοὶ καί ἀπὸ τὴν ἄλλη διάφοροι παράγοντες τοῦ NAT. Οἱ πρῶτοι γιά νὰ μὴν χάσουν ἀρμοδιότητες — τὸ ὑφιστάμενο σύστημα προβλεπεῖ τὴν παράδοση τῶν ἀντικαθιστανόμενων ναυτολογίων στὰ προξενικά λιμεναρχεῖα — ἀλλὰ καί διάφορα ποσὰ πού ἐξασφάλιζαν ἀπὸ τὸ NAT γιά γραφικὴ ὑλὴ, γιά ὑλικά καθαρισμοῦ κλπ. Καί οἱ δεύτεροι γιά νὰ συνεχίζουν τὸν παραγοντισμὸ καί τὴν παροχὴ ἐκδουλεύσεων καί ἐξυπηρετήσεων.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὰ «Ναυτικά Χρονικά», μέ ἀφορμὴ τῆς σχετικῆς δήλωσης τοῦ Προέδρου τοῦ NAT, ἐπαναφέρουν στοὺς προσκλήνιο τὴν πρότασή τους ἡ ὁποία προβλεπεῖ ὅτι ὅλα τὰ ναυτολόγια, ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία ἐκδόσεώς τους, «κλείνουν» ὑποχρεωτικὰ στίς 30 Ἰουνίου καί στίς 31 Δεκεμβρίου ἐκάστου ἔτους μέ εὐθύνη τὸν πλοίαρχο ὅπου καί ἂν βρίσκεται τὸ πλοῖο, εἴτε δηλαδή σέ λιμάνι, εἴτε στό πέλαγος, καί ἀποστέλλονται ἀπ' εὐθείας πρὸς τὸ NAT σάν συστημένα ταχυδρομικά ἀντικείμενα ἐνῶ ταυτόχρονα ἀναυτονομία νέα ναυτολόγια.

Αὐτὸ σημαίνει:

Πρῶτον, ὅτι κάθε πλοῖο θά χρησιμοποιεῖ δύο ναυτολόγια κατ' ἔτος, Α' καί Β' ἑξαμήνου, πού δέν θά χρειάζονται καν ἀρίθμηση.

Δεύτερον, ὅτι τὸ πολὺ σέ ἓνα μῆνα ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία κλεισίματος (30.6 καί 31.12) ὅλα τὰ ναυτολόγια θά ἔχουν περιέλθει στοὺς NAT πού θά ἔχει ἔτσι καί τὴ δυνατότητα νὰ ἐντοπίζει χωρὶς ἰδιαίτερα προβλήματα τὰ πλοία ὅν ἐνδεχομένως δέν ἔχουν ἀποστείλει τὰ ναυτολόγια τους καί θά προχωρεῖ στήν ἄμεση ἐκκαθάρισή τους.

Τρίτον, σταματοῦν ἡ παρέμβαση τῶν προξενικῶν λιμεναρχείων, οἱ καθυστερήσεις γιά τὴν συγκέντρωση ἐνός ἀριθμοῦ ναυτολογίων γιά τὴν ἀποστολὴ τους στοὺς NAT ἀλλὰ καί οἱ σχετικὲς ἐπιβαρύνσεις τοῦ Ταμείου ἀφοῦ πλέον τὰ ναυτολόγια θά ἀποστέλλονται στοὺς NAT σάν συστημένα ταχυδρομικά ἀντικείμενα μέ δαπάνες τοῦ πλοίου.

Ὁφείλομε νὰ προσθέσουμε ὅτι ὅπως ἔχει

υπολογισθεί, με την καθιέρωση του συστήματος αυτού, το πολύ ως τον Αύγουστο και το αργότερο ως το Σεπτέμβριο θα έχουν εκκαθαρισθεί όλα τα ναυτολόγια του Α' εξαμήνου και κάτι ανάλογο θα γίνεται και με τα ναυτολόγια του Β' εξαμήνου και εδώ είναι ανάγκη να διευκρινισθεί ότι αναφερόμαστε μόνον στα ναυτολόγια των ποντοπόρων και όχι των πλοίων έσωτερικού για τα οποία είναι αυτονόητο ότι δεν πρέπει να υπάρχει ή παραμικρή καθυστέρηση γιατί είναι πάντοτε σε πρώτη ζήτηση και φυσικά υπόκεινται άνα πάσα στιγμή σε άμεσο σε έλεγχο.

Όφείλομε ακόμη να προσθέσουμε ότι φεβρουάριο ότι πάλι θα εμφανισθούν οι γνωστές εγγενείς δυσχέρειες και δεν θα γίνει τό παραμικρό μόνο και μόνο για να μην χαθούν άρμοδιότητες και για να διατηρηθούν έρεϊσματα παραγοντισμού. Έκτός εάν...

ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΟΙ ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΟΙ ΝΑ ΔΙΑΣΥΡΟΥΝ ΤΟΝ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟ

Θέλομε να πιστεύουμε ότι δεν ευσταθούν οι πληροφορίες που έχουν περιέλθει και στα «Ναυτικά Χρονικά» ότι είναι ένδεχόμενο να ευσταθούν οι προσπάθειες που καταβάλλονται για το «κουκούλωμα» των σοβαρότατων συναλλαγματικών παραβάσεων που έχουν διαπιστωθεί σε ναυτιλιακή επιχείρηση ή οποία ασχολείται με κρουαζιέρες. Έν πάση περιπτώσει όμως, πρέπει να γνωρίζουν οι πάντες ότι σε καμμία περίπτωση δεν θα επιτραπεί σε οποιονδήποτε περιστάσιακό να εκθέτει και να διασύρει με παρόμοιες ενέργειες τον ελληνικό εφοπλισμό, ο οποίος σημειωτέον, καταβάλλει επίμονη και συστη-

ματική προσπάθεια — πασχίζει, κυριολεκτικά, θά μπορούσαμε να πούμε — για την περαιτέρω αύξηση της συναλλαγματικής συνεισφοράς της Ναυτιλίας προς τον τόπο ιδιαίτερα αυτούς τους δύσκολους καιρούς — με δύο λόγια, ή υπόθεση παρακολουθείται και δεν θά επιτραπούν ούτε όλιγωρίες αλλά ούτε και παλινωδίες.

ΕΛΛΗΝΟΣΟΒΙΕΤΙΚΑ

Οι σχέσεις της Έλληνικής Ναυτιλίας με τη Σοβιετική Ένωση ήταν και εξακολουθούν πάντοτε να είναι ιδιαίτερα καλές δεδομένου ότι τα ελληνικά πλοία εξυπηρετούν πάντοτε με συνέπεια τό εισαγωγικό και εξαγωγικό έμποριο αυτής της μεγάλης χώρας. Γι' αυτό και οι συναντήσεις που πραγματοποιήσε με την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών ή σοβιετική αντιπροσωπεία που πήρε μέρος στην 9η Σύνοδο της Μικτής Έλληνοσοβιετικής Επιτροπής Ναυτιλίας έγιναν σε ιδιαίτερο εγκάρδιο, αλλά και αποδοτικό και για τις δύο πλευρές κλίμα. Στις συναντήσεις αυτές έγιναν συγκεκριμένα συζητήσεις για τις προοπτικές συνεργασίας σοβιετικών και ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών και για τις δυνατότητες άπασχολήσεως Σοβιετικών ναυτικών σε ελληνικά πλοία, ήδη δέ αναμένεται ό τι αντιπροσωπεία της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών θά μεταβεί όσονούπω στη Μόσχα για τη συνέχιση των συνομιλιών με εκπροσώπους της Ένώσεως Σοβιετικών Έφοπλιστών.

ΑΠΟΡΙΕΣ

Οί εκπρόσωποι των κρητικών εταιριών ά-

ξίωσαν να μην χορηγηθούν άδειες σκοπιμότητας στην «Πειραική ΑΝΕ» αλλά και σε άλλες εταιρίες ή επιχειρηματίες για τη δρομολόγηση πλοίων στη γραμμή της Κρήτης. Την ίδια όμως στιγμή οι ίδιες ζητούν άδειες σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση πλοίων τους σε γραμμές εκτός Κρήτης, χωρίς όμως να λένε τό παραμικρό και για τις συγκοινωνιακές ανάγκες που θά εξυπηρετήσουν τα πλοία αυτά και ούτε φέρουν στη δημοσιότητα τις τεχνοοικονομικές μελέτες που υποτίθεται ότι έχουν συνοποβάλει για να ύποστηρίξουν τις αιτήσεις για τη χορήγηση των άδειών. Πρέπει να προστεθεί ότι οι λεγόμενες εταιρίες λαϊκής βάσεως δεν κάνουν την παραμικρή αναφορά για την έκμετάλλευση και την άπόδοση κάθε πλοίου ξεχωριστά για να γνωρίζουν οι πάντες τί ακριβώς συμβαίνει και τί άποδίδει επί τέλους, αλλά ούτε και για τις δανειακές ύποχρεώσεις τους, για τό κόστος των ύποχρεώσεων αυτών και για τον τρόπο εξυπηρετήσεως των δανείων. Θά λυθούν οι άπορίες αυτές;

ΣΤΑ 120 ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ

Επίσημως εγκαινιάσθηκε στις 17 Νοεμβρίου του 1869, ή διώρυγα του Σουέζ, συμπλήρωσε 120 χρόνια ζωής, στο διάστημα της οποίας γνώρισε πολλές εκλείψεις λόγω των παγκόσμιων ή τοπικών συρράξεων που την στέρξαν από την παγκόσμιο ναυτιλία.

Από την εποχή των Φαραώ, οι Αιγύπτιοι είχαν κάνει προσπάθειες να συνδέσουν τη Μεσόγειο με την Έρυθρά, με κοινό σημείο τη ζεύξη του Νείλου με τις Πικρές Λίμνες. Ύστερα από μακρά περίοδο άπραξίας, ή διάνοιξη προσέλκυσε τό ενδιαφέρον του Βοναπάρτη, χωρίς όμως να προχωρήσει πέρα από την άπλή μελέτη. Έτσι στον Φερδινάνδο Λεσέψ ανήκει ή τιμή και ή δόξα ότι αυτός έφερε σε αίσιο πέρας τό μεγαλεπήβολο σχέδιό του. Οί εργασίες ξεκίνησαν τό 1859 και τελείωσαν, με όρισμένες διακοπές, δέκα χρόνια αργότερα. Ο Λεσέψ άντελήφθη τη σημασία μιας άπευθείας συνδέσεως, άποφεύγοντας έντελώς τη ζώνη του Δέλτα και χαράσσοντας τη διώρυγα στη συντομότερη εύθεια των 162,5 χιλιομέτρων.

Αρχικά ή διώρυγα είχε πλάτος 22 μ. και βάθος 8 μ. και τα πλοία που μπορούσαν να περάσουν δεν ξεπερνούσαν τό 1967 τούς 55.000 τόννους και τό βύθισμα των 38 ποδών. Μετά τα γνωστά γεγονότα του πολέμου των έξι ημερών και τό κλείσιμο της διώρυγας, ή λειτουργία της ξανάρχισε τό 1975 όποτε και άρχισε τό πρόγραμμα του έκσυγχρονισμού της. Δημιουργήθηκαν νέες παρακάμψεις, νέα σημεία διπλών διαβάσεων και τό 1980 ή εκβάθυνσή της έφθασε στα 53 πόδια, επιτρέποντας να περάσουν έμπορτα δεξαμενόπλοια των 150.000 τόννων (suezmax) καθώς και VLCC και ULCC υπό έρμα.

Τό 1988 ή κίνηση της διώρυγας έφθασε τούς 260 έκατ. τόννους, από τούς όποιους 141 έκατ. στην πρόσ βορρά κατεύθυνση και 119 έκατ. στην πρόσ νότο. Από τό σύνολο αυτό τό 73 έκατ. τόννων καλύπτουν τα πετρελαιοειδή και τό 187 έκατ. άφορούν διάφορα άλλα έμπορεύματα.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ένα έντελώς άτυχές γεγονός, όπως αυτό της διαρροής πετρελαίου που προκλήθηκε από τό άμερικανικό δεξαμενόπλοιο «Ameri-

Διαθέτω \$ 2.000.0000

καί ζητάω να άποκτήσω μερίδιο σε PANAMAX με
Έλληνική σημαία
Γράψτε θυρίδα 65130 Άθήνα

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J.N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 886 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

can Trader», όταν τό τελευταίο μπλέχτηκε στην άγκυρά του και ύπεστη ρήγμα στη πλώρη από τό οποίο διέρρευσαν πρίν λίγες ημέρες περί τά 9.000 γαλόνια πετρελαίου στίς άκτές της Καλιφόρνιας, δημιουργεί έπιπρόσθετα προβλήματα τόσο στους άνεξάρτητους πλοιοκτήτες όσο και στίς εταιρίες διακινήσεως πετρελαίου πού μάχονται από κοινού τό Νομοσχέδιο της 'Αμερικανικής Γερουσίας πού προβλέπει τήν έφαρμογή του μέτρου των υποχρεωτικών διπύθμενων γιγ' τά νέα δεξαμενόπλοια.

Στό σημερινό τεύχος αφιερώνουμε άρκετές σελίδες στό πρόβλημα της ρύπανσης της θάλασσας από άτυχήματα σέ δεξαμενόπλοια και τίς έναλλακτικές λύσεις πού υπάρχουν ώστε νά μήν πέσει όλο τό οικονομικό βάρος της περιβαλλοντολογικής προστασίας στό πλοίο και ταυτόχρονα νά μειωθούν οί πιθανότητες άλλων μεγάλων πετρελαιοκηλίδων.

ΕΥΤΥΧΩΣ

Ο 'Υπουργός κ. Νίκος Παππάς διατηρήθηκε στή θέση του μετά τήν κυβερνητική μεταβολή της περασμένης Τρίτης. Εύτυχώς. 'Οχι βεβαίως γιατί μπορεί νά κάνει τό παραμικρό, στά πλαίσια της ύπηρεσιακής πλέον κυβερνήσεως Ζολώτα, από εκείνα πού είχε ένστερνισθεί και έσχεδιάζε, όπως είναι λόγου χάρι μιά έκλογίκευση της φορολογίας πού θά ήταν δυνατόν, μαζί και μέ όρισμένες άλλες — έφικτές και σήμερα — ρυθμίσεις, νά οδηγήσει στον έπαναπατρισμό των μεγάλων πλοίων. 'Αλλά διότι μέ τή περαιτέρω παραμονή του στό 'Υπουργείο, άκόμη και γιγ' τό διάστημα μέχρι τίς έκλογές του 'Απριλίου, και μέ τήν κατανόηση των προβλημάτων της Ναυτιλίας πού έχει επιδείξει ή γενικότερη ύπόθεση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας θά έχει έναν άκόμη ένθερμο ύποστηρικτή σέ ύψηλό επίπεδο.

Η ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Στίς 27 Φεβρουαρίου θά πραγματοποιηθεί στό Λονδίνο ή πρώτη γιγ' τό 1990 κοινή συνεδρίαση των Διοικητικών Συμβουλίων της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών και της 'Ελληνικής 'Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, στήν όποία θά συζητηθούν, όπως πάντοτε, τά θέματα πού ένδιαφέρουν και προβληματίζουν τήν 'Ελληνική Ναυτιλία.

Στό μεταξύ στίς 7 Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκε ή έτήσια γενική συνέλευση των μελών της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών ή όποία ένέκρινε τά θέματα της ήμερησίας διατάξεως, ένω γιγ' τήν 1 Μαρτίου έχει συκληθεί ή έτήσια τακτική γενική συνέλευση των μελών της 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων.

ΠΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

Νά λοιπόν πού άλλη μιά ναυτική χώρα και μάλιστα από τίς πρώτες του κόσμου, ή 'Ιαπωνία, αντιμετώπιζει σοβαρότατα τό πρόβλημα της δημιουργίας δευτέρου, προνομιακού, νηολογίου γιγ' τά πλοία της.

Όπως δήλωσε ό Διευθυντής της 'Υπηρεσίας Διεθνών Μεταφορών, τά 'Ιαπωνικά πλοία πού νηολογούνται σέ ξένες σημαίες ή άκόμη πού τελούν υπό τό ειδικό έντικό σύστημα «Μαρού» έπωφελούνται από όρισμένα εύεργετικά μέτρα, τά όποία όμως είναι πρόσκαιρα και συμπτωματικά. 'Αφού λοιπόν

οί ναυτικές χώρες της Εύρώπης χρησιμοποιούν τή μέθοδο των διπλών νηολογίων, δέν ύπάρχει κανένας λόγος νά μήν τήν χρησιμοποιήσει και ή 'Ιαπωνία. Πολύ περισσότερο πού έχει ήδη δοκιμάσει τά συστήματα προσφυγής σέ ξένες σημαίες και έχει υιοθετήσει τή δυνατότητα ναυτολογήσεως μικτών πληρωμάτων.

Όπως παρατηρούν οί άρμόδιοι, ή άραίωση των Νοτιοκορεατών και των Φιλιππίνων ναυτικών δείχνει καθαρά ότι ή μείωση του κόστους έκμεταλλεύσεως μέσω του περιορισμού των μισθοδοτικών περιορισμών, έχει άγγξει τά άκράια της όρια και έχει καταστήσει άναγκαίο γιγ' τους 'Ιάπωνες έφοπλιστές νά μπορούν νά διαθέτουν τά δικά τους μόνιμα πληρώματα. Γεγονός πού έρχεται νά έπιβεβαιώσει ή γνωστή προσπάθεια της NYK γιγ' τή δημιουργία δικού της κέντρου έπιμορφώσεως ναυτικών στίς Φιλιππίνες.

Τό συμπέρασμα, καταλήγουν οί 'Ιάπωνες άρμόδιοι, είναι ότι ή ύπόθεση των μικτών πληρωμάτων, ή όποία αποτελεί ένα από τά βασικά πλεονεκτήματα των θυγατρικών νηολογίων, δέν άποτελεί πιά παρά ένα μεταβατικό στάδιο πρós τήν ολοκληρωμένη έφαρμογή ενός συστηματικού νηολογίου «bis» στήν 'Ιαπωνία.

Η ΕΛΛΕΙΨΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Η γενικά άναγνωριζόμενη έλλειψη προσοντούχων ναυτικών σέ όλον τόν κόσμο, έχει προκαλέσει τήν άνάγκη μιάς βαθύτερης έρευνας του προβλήματος, στήν κάλυψη της όποίας σκοπούν δύο πρόσφατες έρευνες τίς όποιες άνέλαβαν άφένος μέν τό Lloyd's of

London Press και άφετέρου ό BIMCO και ή International Shipping Federation από κοινού.

Η έρευνα του Lloyd's of London Press, πού άναφέρεται στήν πρώτη εξαμηνία του 1989, κάλυψε 46 χώρες του κόσμου, των όποιών ό έμπορικός στόλος άντιπροσωπεύει περίπου τό 20% του παγκόσμιου τοννάζ.

Άπό τά συμπεράσματα των άπαντήσεων προκύπτει ότι τό 59% των έφοπλιστών πιστεύει, ότι ή άνεπαρκεία έμφανίζεται κυρίως στους άξιωματικούς μηχανής, ένω τό 43% των έφοπλιστών τήν τοποθετούν στους άξιωματικούς καταστρώματος. Τό 80% των έφοπλιστών παραδέχεται ότι έχει προβλήματα έπανδρώσεως των πλοίων και πιστεύει ότι ή κρίση των πληρωμάτων είναι κατανεμημένη μέ κάποια άναλογία σέ όλόκληρο τόν κόσμο, μή εξαίρουμένων ούτε των υπό άνάπτυξη χωρών.

Εξάλλου ή έρευνα BIMCO — I.S.F. περιέλαβε άπαντήσεις πού κάλυψαν 878.069 ναυτικούς (275.429 άξιωματικούς (ποσοστό 31,3%) και 602.640 ναύτες (ποσοστό 68,6%). Άπό τίς άπαντήσεις αυτές προκύπτει ότι ή μόνη χώρα της Εύρώπης πού διαθέτει άκόμη πλεονάζοντες άξιωματικούς είναι ή 'Ισπανία, ένω από τίς χώρες της 'Απω 'Ανατολής μόνο ή Ν. Κορέα, ή Φορμόζα, οί Φιλιππίνες, ή 'Ινδία και τό Πακιστάν είναι σέ θέση νά προσφέρουν άκόμη προσοντούχους γιγ' τά έπιτελεία των πλοίων. Όπωςδήποτε δέ τά πλεονάσματα αυτά δέν έπαρκούν νά πληρώσουν τό έλλειμμα, τό όποιο κατά τά συγκεντρωθέντα στοιχεία φθάνει τούς 41.924 άξιωματικούς.

Ένα γενικό συμπέρασμα πού βγαίνει από τίς μελέτες αυτές είναι ότι ή σπάνια προσον-

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE: 2206622
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257670
CABLES: JAYMANNERS
ADDRESS: 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

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

DIRECTORS: JOHN HARRISON A.O.H. 7323271
MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H. 2208682
GEORGE TOPAKAS (HELENE) A.O.H. 7467762

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Είς επίπεδα άπιστεύτως ύψηλά έφθασαν αϊ τιμαί τών υπό ούδετέρων σημαίων πλοίων. Παρεμποδίζεται βεβαίως ή εύρυτέρα διενέργεια αγοραπωλησιών λόγω τών παρ' όλων τών Κρατών επιβληθέντων περιορισμών διά τήν εκποίηση τών έθνικών πλοίων εις άλλοδαπούς, είναι όμως άρκετά χαρακτηριστικόν ότι αγοράσται πολλοί ύπάρχουν ή δέ προσφορά δέν βαίνει παραλήλως πρός τήν ζήτησιν.

— Είς 2.000 περίπου ψυχών αναβιβάζονται αϊ άπώλειαι τών πληρωμάτων τών ούδετέρων πλοίων από τήν μέχρι τούδε κατά θάλασσαν γερμανικήν δράσιν. 'Η Νορβηγία άπώλεσε 348 ναυτιλλομένους της, ή Δανία 160, ή Σουηδία 230, ή Έλλάς 73, τό Βέλγιον 62, ή Όλλανδία 85, αϊ δέ Βαλτικάι χώραι όμου μετά της Πολωνίας καί Φινλανδίας άνω τών 500.

— Τήν 2αν Φεβρουαρίου τό φορτηγόν «Έλένη Σταθάτου», 5.625 τόννων γκρός (τού 1919) έτορπιλλίσθη υπό δραματικής συνθήκας εις τόν 'Ατλαντικόν ώκεανόν, τό δέ πληρωμά του διήλθεν ώρας πικρών δοκιμασιών καί άγωνίας. Έκ τών επιβιβασθέντων εις τάς σωσιβίους λέμβους 33 άνδρών απέθανον εκ ψύξεως οί 13, οί δέ λοιποί παρελήφθησαν από 'Ιρλανδοús άλιείς τήν πέμπτην ήμέραν από τού τορπιλλισμού.

— Τήν 2αν Φεβρουαρίου επίσης εγνώσθη καί ό τορπιλλισμός του φορτηγού «Κεραμίες» 5.065 τόν. γκρός (τού 1917) της εταιρίας «Κεφαλληνιακή». Ό τορπιλλισμός έλαβε χώραν 90 μίλια ΝΔ του σηματοφορικού σταθμού του Λάντσεντ, τέσσαρες δέ εκ τών άνδρών του πληρώματος εύρον τόν θάνατον.

— Τό σημαντικότερον διά τήν ναυλαγοράν γεγονός του δεκαπενθημέρου υπήρξεν ή άρξαμένη εις εύρείαν κλίμακα επίταξις τών 'Αγγλικών πλοίων καί παραλλήλως ναύλωσις ούδετέρων σκαφών υπό της 'Αγγλικής κυβερνήσεως.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 220/15.2.1940)

τούχων ναυτικών θά αύξηθει όπωσδήποτε στα προσεχή χρόνια. Καί ή σχεδόν γενική αύτή έλλειψη θά αποτελέσει τήν κύρια αίτια πολλών σφαλμάτων, άτυχημάτων καί καταστροφών. Καί τέλος ότι μόνον οί πολιτικοί — πού συχνά είναι έντελώς ξένοι πρός τόν ναυτικό κόσμο — είναι εκείνοι πού όφείλουν νά λάβουν τά μέτρα πού επιβάλλει ή κατάσταση.

ΝΑ ΣΥΝΔΡΑΜΕΙ Ο ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

Οί διακοπές της παροχής ηλεκτρικού ρεύματος πού σημειώθηκαν κατά τή διάρκεια της τελευταίας άπεργίας του προσωπικού της ΔΕΗ είχαν, μεταξύ άλλων σοβαρότατες επιπτώσεις καί στή λειτουργία τών λιμενικών υπηρεσιών πού είχαν κυριολεκτικά νεκρωθεί έλλείψει τών αναγκαίων μέσων πού εξασφαλίζουν συνεχή ήλεκτροδότηση άκόμη καί σέ περίπτωση ολοκληρωτικής διακοπής της παροχής ηλεκτρικού ρεύματος από τή ΔΕΗ είτε συνεπεία άπεργίας, είτε βλάβης είτε καί μπλάκ άουτ, πού, φεύ, τίποτε δέν μπορεί νά άποκλείσει καί στό μέλλον.

Γιά τούς λόγους αυτούς επιβάλλεται νά εφοδιασθούν οί κυριότερες λιμενικές υπηρεσίες μέ ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη πού θά εξασφαλίζουν τήν παροχή ρεύματος σέ περίπτωση διακοπών, έξ ούσδήποτε λόγου, της ΔΕΗ. Βεβαίως, υπό τις παρούσες οικονομικές συνθήκες καί τή δυσπραγία του κράτους πού άδυνατεί πλέον νά καταβάλει τούς μισθούς καί τις συντάξεις στους ύπαλλήλους του είναι πολυτέλεια καί νά ζητήσει άκόμη κανείς τήν κάλυψη τών σχετικών δαπανών από τόν κρατικό κορβανά. Γιά τόν λόγο αυτόν τό «Ναυτικά Χρονικά» άπευθύνονται στόν έφοπλισμό, ό όποιος νομίζομε ότι μπορεί νά εξασφαλίσει τά αναγκαία ήλεκτροπαραγωγά ζεύγη πού χρειάζονται οί κυριότερες λιμενικές υπηρεσίες ώστε νά μπορούν νά λειτουργούν — έπ' ώφελεία πρωτίστως της Ναυτιλίας — υπό όποιεσδήποτε συνθήκες. 'Ήδη, ένα ήλεκτροπαραγωγό ζεύγος έχει προσφέρει, σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες, γνωστός έφοπλιστής, ό όποιος είχε μιά άμεση γεύση της ανάγκης νά εξασφαλισθεί ή κατ' αυτόν τόν τρόπο ήλεκτροδότηση τών λιμενικών υπηρεσιών κατά τις πρό ήμερών διακοπές της παροχής ηλεκτρικού ρεύματος λόγω της άπεργίας του προσωπικού της ΔΕΗ.

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΛΥΣΗ ΜΟΝΟΝ ΜΕ ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

'Ανακοινώθηκε από τό 'Υπουργείο ότι τό λιμεναρχείο της Χαλκίδας επέβαλε πρόστιμο 100.000 δρχ. καί άφαίρεση της άδείας άλιείας γιά είκοσι ήμέρες στόν κυβερνήτη άλιευτικού σκάφους γιατί ψάρευε παράνομα.

'Η μέχρι τώρα έμπειρία, πού επιβεβαιώνεται καί από τις καθημερινές σχετικές ανακοινώσεις του ΥΕΝ, δείχνει ότι μέ παρόμοιες ποινές δέν πρόκειται νά εξαλειφθεί ή παράνομη άλιεία ή όποια προκαλεί άνεπανόρθωτες ζημιές στόν ένάλλιο πλοΐτο. Χρειάζονται, συνεπώς, έξοντωτικές ποινές, μία από τις όποιες είναι καί ή όριστική άφαίρεση της άδείας άλιείας από εκείνους πού ψαρεύουν παράνομα καί παριστάνουν τούς επαγγελματίες άλιείς.

Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΠΛΟΙΑ

Συνεπεία της κυβερνητικής μεταβολής της περασμένης Τρίτης άνεστάλη, πρός τό παρόν τουλάχιστον, ή εφαρμογή τών μέτρων γιά τήν καταπολέμηση του νέφους, μεταξύ τών όποιων περιλαμβανόταν καί ή μόνη καθιέρωση του λεγομένου «μεγάλου δακτυλίου» γιά τήν εκ περιτροπής κυκλοφορία τών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως πού, όπως είναι εύνόητο, θά είχε σοβαρότατες επιπτώσεις στήν κίνηση τών αυτοκινήτων πού διακινούνται μέ πλοία.

Οί επιπτώσεις αυτές είχαν επισημανθεί ήδη από τό λιμεναρχείο Πειραιώς, τό όποιο, σύμφωνα μέ πληροφορίες τών «Ναυτικών Χρονικών», είχε μελετήσει διάφορες έναλλακτικές λύσεις ώστε νά μήν ύπάρχουν προβλήματα γιά τήν κίνηση τών αυτοκινήτων πού θά διακινούνται μέ πλοία διά τών λιμένων Πειραιώς καί Ραφήνας.

Τό πρόβλημα έχει δύο πλευρές: Τήν κίνηση αυτοκινήτων πού φθάνουν στα δύο λιμάνια μέ πλοία καί τήν κίνηση τών αυτοκινήτων πού πρόκειται νά διακινηθούν μέ πλοία πρός τά ίδια λιμάνια. Είναι αυτονόητο ότι άποκλείσθηκε έντελώς από τήν άρχή τό ένδεχόμενο της εκ περιτροπής διακινήσεως τών ιδιωτικών αυτοκινήτων μέ τά πλοία — σήμερα τά μονά, δηλαδή, καί αύριο τά ζυγά.

Έτσι, γιά τά άφικνούμενα μέ πλοία αυτοκίνητα θεωρήθηκε ότι ή εύχερέστερη λύση



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

(πού αποκλείει και τό ένδεχόμενο οποιασδήποτε παραβίασεως ένω ταυτόχρονα καθιστά άπλούστατο τόν έλεγχο καθ' όδόν) είναι ή χρησιμοποίηση τών είσιτηρίων, τά όποία είναι άψευδείς μάρτυρες πραγματοποιήσεως τού ταξιδιού. Τό ίδιο φυσικά θά μπορούσε νά ισχύσει και γιά τά κατευθυνόμενα πρós τά δύο λιμάνια αυτόκίνητα, τά όποία πρόκειται νά διακινηθούν μέ πλοία. Άλλά έπειδή είναι γνωστή ή τάση τών Έλλήνων νά έφοδιάζονται μέ είσιτήρια τήν τελευταία στιγμή, άκόμη, δηλαδή, και λίγο πρίν άποπλεύσουν τά πλοία, διατυπώνεται ή αντίληψη γιά τήν περίπτωση αυτή πρέπει νά υπάρχει ειδική άδεια πού θά έκδίδεται από τό οικείο άστυνομικό τμήμα και θά προβλέπει ειδική διαδρομή μόνον πρós τό λιμάνι άναχωρήσεως, δηλαδή τόν Πειραιά ή τήν Ραφήνα.

Έν πάση περιπτώσει και άνεξάρτητα από τή λύση πού θά δοθεί τελικά στό θέμα αυτό, οι στήλες αυτές έπισημαίνουν τήν όρθότατη ένέργεια πού άποδεικνύει όχι μόνον ύψηλό αίσθημα ευθύνης αλλά και τήν πρώτιστη άρχή ή όποία πρέπει νά διέπει μία σωστή δημόσια διοίκηση, δηλαδή πρόβλεψη και πρόληψη.

ΟΙ ΦΙΛΟΙ ΤΩΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΩΝ

Ίσως οι άναγνώστες μας νά μή θυμούνται — άν και έχουμε γράψει παλαιότερα — ότι στη Γαλλία υπάρχει Σύλλογος τών φίλων τών υπερωκεανίων, όπως περίπου έχουμε έμεις τό Σύλλογο τών φίλων τής Άστυνομίας κ.λ.π.

Ο Γαλλικός λοιπόν Σύλλογος γιόρτασε τήν πρώτη δεκαετία του. Προήλθε από τήν πρωτοβουλία όρισμένων προσωπικοτήτων τού ναυτιλιακού κόσμου και έχει ως σκοπό τή διαιώνιση τής άνάμνησης τών παραδοσιακών υπερωκεανίων. Στό διάστημα αυτής τής δεκαετίας έχει πραγματοποιήσει πολλές και διάφορες έκδηλώσεις, όπως οι έκθέσεις προτύπων τών μεγάλων λάινερς, οι έκδρομές μέ όνομαστά κρουαζιερόπλοια, ή ίδρυση παραρτημάτων τού Συλλόγου σέ άλλες πόλεις κ.λ.π.

Όπως μάς πληροφορούν οι άρμόδιοι, ό Σύλλογος δέν είναι απλώς μία ένωση νοσταλγών τού παρελθόντος, γιατί δέν ενδιαφέρονται μόνο γιά τά παλαιά πλοία αλλά και γιά τίς σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις και μεθόδους. Είναι πάντοτε παρών σέ καθελκύσεις υπερωκεανίων και έπισκέφθηκαν πρόσφατα τά μεγάλα ιστιοφόρα κρουαζιερόπλοια πού ναυπηγήθηκαν στη χώρα τους. Ά-

ριθμεί 175 μέλη στό κεντρικό τμήμα τού Παρισιού και άλλα 400 περίπου μέλη στό παραρτήματα τής Νορμανδίας, Άλσατίας και Προβηγκίας, τά όποία προέρχονται από διάφορους κοινωνικούς και επαγγελματικούς κύκλους μέ κοινό χαρακτηριστικό τό πάθος γιά τή θάλασσα.

Γιά τήν άνοιξη τού 1991 προγραμματίζει τώρα, σέ συνεργασία μέ τό Ναυτικό Μουσείο, μία νέα έκθεση μέ θέμα τήν έποποιία τών υπερωκεανίων.

ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ — ΦΙΑΛΕΣ

Τό Κέντρο Ναυτιλιακών Έρευνών τού Ρότερνταμ (MERC) πρότεινε τήν κατασκευή μικρών δεξαμενοπλοίων γιά μικτές, ποτάμιες και θαλάσσιες μεταφορές πού θά είναι έφοδιασμένα μέ 20 δεξαμενές σέ σχήμα φιάλης τών 100 κυβ. μέτρων.

Μέ κόστος 10 εκατ. δολλαρίων, τά πλοία αυτά είναι σέ θέση νά αντικαταστήσουν τά καμινία γιά τή μεταφορά χημικών προϊόντων μεταξύ τών γερμανικών εργοστασίων παραγωγής και τής Όλλανδίας, μέ ρυθμό 3 εκατ. τόννων έτησίως. Κατά τήν MERC, περίπου τό 10% τής ποσότητας αυτής πού μεταφέρεται μέ άκτοπλοϊκά, άποτελείται από μικρά δοχεία πού δέν μπορούν νά έξυπηρετηθούν από τά υπάρχοντα σκάφη μεταφοράς χημικών προϊόντων. Έτσι τά φορτία αυτά, πού είναι μεγάλης αξίας, μεταφέρονται είτε μέ καμινία είτε μέ βυτία πού φορτώνονται σέ άκτοπλοϊκά σκάφη. Μεγάλο μέρος τού έμπορίου αυτού πρέρχεται από γερμανικά εργοστάσια τού Ρήνου ή από εργοστάσια τής Μ. Βρεταννίας.

Σύμφωνα μέ τίς εκτιμήσεις τού Κέντρου, ή μεταφορά τών φορτίων αυτών μέ ποταμοθαλάσσια πλοία άφενός μέν θά μειώσει τό κόστος μεταφοράς και άφετέρου θά περιορίσει τήν όδική μεταφορά επικινδύνων ουσιών. Υπολογίζεται ότι κάθε τέτοιο σκάφος μέ φιάλες θά αντικαταστήσει περί τίς 6.000 όδικές μετακινήσεις έτησίως.

Παρά τά πλεονεκτήματα αυτά, ή ΜΕΡC φοβάται ότι ή σημερινή ύποδομή, πού βασίζεται άποκλειστικά στη διανομή μέ καμινία, δέν διευκολύνει τήν προσπάθεια νά πεισθούν οι έπιχειρήσεις νά επενδύσουν σέ ένα καινούργιο μεταφορικό σύστημα. Καί γι' αυτό πιστεύει ότι τό Κράτος, τό όποίο έχει υποχρέωση νά περιορίσει τίς επικίνδυνες όδικές μεταφορές, θά πρέπει νά ένθαρρύνει περισσότερο τήν έρευνα και τόν πειραματισμό τών δεξαμενοπλοίων μέ φιάλες.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Έγινε γνωστό ότι ή Μ. Βρεταννία θά πάψει έπίσημως από τίς 31 Μαΐου 1991 νά έξασφαλίζει τή συντήρηση δύο φάρων στήν Έρυθρά Θάλασσα.

Τήν φροντίδα τους είχαν αναλάβει τά 15 κράτη πού είχαν ύπογράψει τή σχετική συμφωνία τής φωτοσήμανσης τής Έρυθράς. Τά περισσότερα τών κρατών αυτών κατέληξαν στό συμπέρασμα ότι οι δύο αυτοί φάροι δέν είναι πιά άναγκαίοι στη διεθνή ναυσιπλοία. Η δέ Μ. Βρεταννία, έπ' όνόματι τής όποίας άκούσε τήν έπιμέλειά τους ή Red Sea Light Company είδοποίησε ότι οι φάροι δέν είναι πιά έν λειτουργία.

Οι έν λόγω φάροι, τοποθετημένοι στις νησίδες Jabal Al Tair και Abu Ali είχαν κατασκευασθεί έπί όθωμανικής αυτοκρατορίας τό 1903. Μέ τή συνθήκη τής Λωζάνης ή Τουρκία παραιτήθηκε τών δικαιωμάτων της επί τών δύο νησίδων, τών όποιων ή κυριαρχία παρέμεινε άπροσδιόριστη. Τό 1915 τό Βρεταννικό ναυτικό τίς κατέλαβε και άνέλαβε συγχρόνως τήν εκμετάλλευση τών φάρων, αλλά στη δεκαετία τού 1930 ή Γερμανία, ή Ιταλία και ή Όλλανδία έλαβαν μέρος στη διάπνη τής λειτουργίας τους. Τό 1962 ή συμφωνία περί τών ζημιών τού πολέμου κατένειμε τή δαπάνη μεταξύ τών ενδιαφερομένων χωρών άνάλογα μέ τό υπό τή σημαία τους τονάζ πού διέρχεται τή διώρυγα τού Σουέζ. Άργότερα εγκαταστάθηκε επί τών νησίδων ή Άραβική Δημοκρατία τής Υεμένης. Ηδη πάντως ή βρεταννική κυβέρνηση είδοποίησε τά ενδιαφερόμενα μέρη ότι οι δύο φάροι τής Έρυθράς δέν τελούν πιά υπό τήν ευθύνη τών χωρών πού υπέγραψαν τή συμφωνία. Καί έτσι έληξε ή πολυτάραχη ιστορία τους.

Γνωστοί ή άγνωστοι οι άλλοτε «ηλαυγείς πυρσοί» πού φωτίζαν τούς θαλασσινούς δρόμους, από τό τελευταίο караβοφάναρο μέχρι τό φάρο τού Abu Ali, αντιμετωπίζουν τώρα τή σκληρή μοίρα τους, υποκύπτοντας μέ τή σειρά τους στην τεχνολογική περίοδο. «Πρós τας τών πνευμάτων μεταβολάς άρμόσασθαι και πρós τά τής τύχης» έλεγαν οι άρχαίοι μας πρόγονοι.

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
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS.»

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΚΑΝΟΝΙΚΗ ΕΙΣΠΡΑΞΗ ΤΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΑΝΤΙ ΓΙΑ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΠΡΟΝΟΜΙΟ ΠΟΥ ΑΛΛΩΣΤΕ ΔΕΝ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος της 1/2/1990 αρ. 1312/1070 και με τίτλο «Κτίζουμε και γκρεμίζουμε» δημοσιεύσατε σχόλιο σύμφωνα με το οποίο η πρότασή μου για την αποκατάσταση του ναυτικού προνομίου υπέρ του NAT και στά πλοία του άρθρου 13 «γκρεμίζει» την προσπάθειά του κ. 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας για προσέλκυση πλοίων στην 'Ελληνική σημαία με φορολογικές ρυθμίσεις.

Σχετικά επιτρέψτε μου να σημειώσω ότι η πρότασή μου σκοπεύει όχι μόνο και όχι τόσο στην αύξηση των εσόδων του NAT από το προνόμιο (που ούτε άμσηση ούτε θεαματική θα είναι, όπως επισημαίνεται στην πρόταση) αλλά εξ ίσου στην άρση με τον τρόπο αυτό ωρισμένων σοβαρών αντικινήτρων για την προσέλκυση πλοίων στην 'Ελληνική σημαία που συνδέονται με την έλλειψη αυτού του προνομίου (άφ' ενός προσωπικές διωξεις αστικές και ποινικές κατά του πλοιοκτήτη που ήδη βρίσκεται σε δύσκολη οικονομική κατάσταση μετά τον πλειστηριασμό και πικρίες που τον αποτρέπουν να ξαναηολογήσει πλοία στην 'Ελληνική σημαία ακόμη και αν ξαναποκτήσει σε καλλίτερες εποχές και άφ' ετέρου αϊφνιδισμός του υπερθεματιστού — που συνήθως είναι οι ίδιες οι Τράπεζες — με το να εϋθύνεται για χρέη προς το NAT και μετά τον πλειστηριασμό πράγμα που αδυνατίζει πολύ περισσότερο την προτιμωμένη υποθήκη).

'Αντιλαμβάνομαι ότι η πρότασή μου ανατρέπει μία παραδοσιακή λογική. Παρά ταύτα αν το πρόβλημα τό δεί κανείς στην ιστορική του εξέλιξη και σε συνδυασμό με τις παρενέργειες που δημιουργήσε, δεν μένει ή παραμικρή αμφιβολία ότι η αποκατάσταση του ναυτικού προνομίου του NAT είναι ένα σαφές και ξεκάθαρο βήμα προς την εξυγίανση της νομοθεσίας του NAT και την προσέλκυση πλοίων στην 'Ελληνική σημαία.

'Εξ άλλου πρίν υλοποιηθεί, η πρόταση αυ-

τή έχει σταλεί για σχολιασμό σε όλους τους αρμόδιους φορείς YEN, NEE, EEE και ΠΝΟ ώστε να ληφθούν υπ' όψη όλες οι διαστάσεις του προβλήματος.

Τέλος για την πλήρη ενημέρωσή την δική σας και των αναγνώστών σας, σας στέλνω τό πλήρες κείμενο της προτάσεως που δόθηκε και σε όλους τους ναυτιλιακούς συντάκτες αλλά ο σχολιαστής σας δεν φαίνεται να έχει μελετήσει με την πρόποσα προσοχή.

Μέ εκτίμηση
ΓΡ. Ι. ΤΙΜΑΓΕΝΗΣ
Πρόεδρος NAT

Πειραιάς, 7 Φεβρουαρίου 1990

Σημ. Συντ.: 'Από την επιστολή καταφαίνεται ότι ο πρόεδρος του NAT βρίσκεται — λόγω και της μικρής θητείας του στο Ταμείο και των επηρεασμών που υπάρχουν και τους οποίους εξηγήσαμε με σαφήνεια στο προηγούμενο τεύχος — εκτός τόπου και χρόνου και αυτό είναι εκείνο που μάς ανησυχεί ζωηρότατα γιατί εκτός της προτάσεως για τη θέσπιση προνομίου υπέρ του NAT μπορεί να υπάρχουν και άλλες φαινόμενες ιδέες που θα καταστήσουν απλησίαστο τό εθνικό μας νηολόγιο.

Τό πρόβλημα εν προκειμένω δεν είναι να εξασφαλισθεί τό NAT στις περιπτώσεις εκπλειστηριασμού πλοίων, αλλά να εισπράττει κανονικά τίς εισφορές του ώστε και σε περίπτωση ακόμη εκπλειστηριασμού να μην υπάρχει όφειλή προς τό NAT και να μην δημιουργούνται προβλήματα με τους υπερθεματιστές αλλά και ούτε να διώκονται και να χάνουν τίς περιουσίες και τί σύνταξή τους οι εκπρόσωποι, οι οποίοι είναι τίς περισσότερες περιπτώσεις ναυτικοί. 'Αλλά προς την κατεύθυνση αυτή δεν γίνεται τό παραμικρό γιατί εκείνοι, οι γνωστοί στην 'Ακτή Μισούλη, που άλωνίζαν και άλωνίζουν, εξακολουθούν άνενόχλητοι.

Κατά την ταπεινή μας αντίληψη, προς την κατεύθυνση αυτή, δηλαδή την κανονική εισπράξη των εισφορών, πρέπει να στραφεί αποκλειστικά ο Πρόεδρος του NAT, εάν θέλει να πρόσφέρει κάποια ύπηρεσία στό ταλαίπωρο Ταμείο των ναυτικών μας, τό σπουδαίο δε εν προκειμένω είναι ότι δεν χρειάζεται καμμία νομοθετική ρύθμιση αλλά άπλούστατα μία σωστή ένεργοποίηση των άρμόδιων ύπηρεσιών του 'Ιδρύματος και ή άποφυγή των επηρεασμών.

Και κανονική εισπράξη, που δεν θά δημιουργεί

προβλήματα σε κανέναν — ούτε στό NAT, ούτε στις πλοιοκτήτριες εταιρίες — έννοούμε την έξοφληση των εισφορών κάθε τριμήνου που δίνει ταυτόχρονα τό δυνατότητα στό NAT να άπαλλαγει και από τό διαδικασία της έκκαθάρσεως των ναυτολογίων — θά κερδηθεί δηλαδή χρόνος για την αντιμετώπιση άλλων ύπηρεσιακών άναγκών — τό όποια θά χρησιμεύουν πλέον μόνον για την κατάρχιση της ύπηρεσίας των ναυτικών μας τίς οικείες μερίδες. 'Αλλά περί των νηολογίων έκθέτομε έκ νέου τίς άπόψεις μας σε άλλες στήλες, δεδομένου ότι τό θέμα αυτό δεν τό θίγει στην επιστολή του ο Πρόεδρος του NAT, ό όποιος έπαναλαμβάνομε, όφείλει να άσχοληθεί με την κανονική εισπράξη των εσόδων και να άφήσει την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής στους ειδικούς.

ΦΡΑΓΜΟΙ ΚΑΙ ΕΜΠΟΔΙΑ ΣΤΗΝ ΟΜΑΛΗ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Ε.Ν. ΣΤΟ ΛΥΚΑΥΓΕΣ ΤΟΥ 1992

Κύριε Διευθυντά,

Πρώτα θέλω να σας συγχαρώ για τό άποκαλυπτικό και έμπεριστατωμένο άρθρο, που δημοσίευσαν τό «Ναυτικά Χρονικά» στό τεύχος της 15ης 'Ιανουαρίου 1990, με τό τίτλο «'Η καθήλωση γίνεται πλέον επικίνδυνη».

'Ηταν μία θαρραλέα αλλά και ρεαλιστική προσέγγιση, ενός σοβαρού θέματος, τό όποιο κινδυνεύει να γίνει Δέηλιο πρόβλημα, για όλους εμάς τους έν εξέλιξη 'Αξιωματικούς καριέρας του Ε.Ν.

'Εδωσε με ρεαλισμό τίς επιπτώσεις και τίς προεκτάσεις στην οικονομική και κοινωνική ζωή του τόπου, που έχει ή έμμενη των διαφόρων παραγόντων στη διατήρηση μιάς άμφιλεγόμενης και άναχρονιστικής νομοθεσίας, που έμποδίζει παραμονές του 1992, την όμαλή εξέλιξη των 'Ελλήνων 'Αξιωματικών Ε.Ν. Γνωρίζοντας τη θέση που κατέχει τό έγκυρο περιοδικό σας στην εκτίμηση του ναυτιλιακού κόσμου της χώρας μας, και κατ' επέκταση τη βαρύτητα που άποκτά κάθε κείμενο παρουσιαζόμενο μέσα από τίς στήλες του, παίρνω τό θάρρος να ζητήσω τη δημοσίευση αυτής της επιστολής μου, τό κείμενο της όποίας συμπλέει με τίς θέσεις και άπόψεις, που παρουσιάστηκαν από τό άρθρο των «Ναυτικών Χρονικών».

'Η δημοσίευσή της θά βοηθούσε ώστε τό πρόβλημα μας να έλθθ στην άμση και προσωπική αντίληψη του κ. 'Υπουργού Ε. Ναυτιλίας, την όποια πιστεύομε ότι δεν θά μπορούσαμε να προσεγγίσωμε ακολουθώντας τά γνωστά κανάλια της ελληνικής γραφειοκρατίας.

'Ας εξετάσωμε όμως τώρα τά δεδομένα του προβλήματός μας:

'Ως γνωστό κάθε άξιωματικός Ε.Ν., που εργάζεται σε πλοία με έξνη σημαία, που δεν είναι συμβεβλημένα με τό NAT, μπορεί μέχρι σήμερα, κάτω από γνωστές διαδικασίες να εξαγοράσει τη θαλάσσια ύπηρεσία που άποκτήθηκε επί αυτών και να τη συνυπολογίσει ως συντάξιμη. ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΟΜΩΣ, και έδω είναι τό παράδοξο και άντιφατικό, της άναχρονιστικής αυτής νομοθεσίας, την ΙΔΙΑ ΑΥΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΝΑ ΤΗ ΠΡΟΣΜΕΤΡΗΣΗ ΩΣ ΠΡΟΑΓΩΓΙΚΗ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ.

Στή συνέχεια άς δούμε μερικές από τίς άρνητικές επιπτώσεις, που συνεπάγεται ή συνέχιση της ύπαρξης και έφαρμογής της παραπάνω διάταξης.

• 'Εξαναγκασμός νέων κυρίως, άνερχομένων άξιωματικών καριέρας να στραφούν, άπογοητευμένοι από τά έμπόδια και τους φραγμούς, που μπαίνουν στην όμαλή εξέλι-

WORLD SEAS SHIPS AGENCIES

P.O. Box 4613, Dubai - U.A.E.

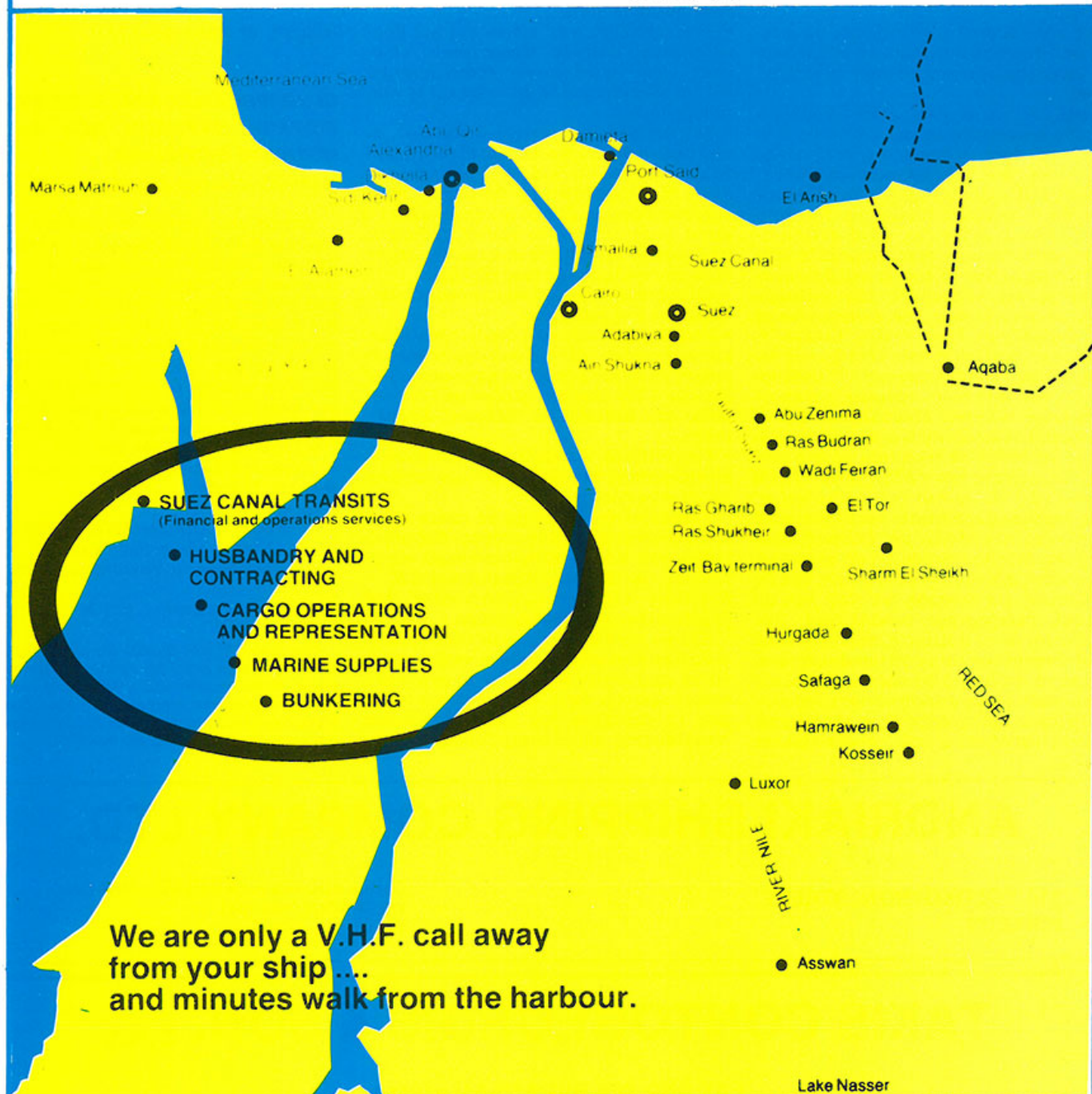
Tel: 370433 Tlx: 47454 Fax: 377582
377215 47456 375397



Shipping Agents
Ship Chartering
Clearing & Forwarding Agents
Ship Supply Service

World Marine

Services in Egypt



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

ξή τους, σ' άλλα στεριανά επαγγέλματα. Στην κυριολεξία μπορούμε να πούμε ότι οι νέοι αυτοί 'Αξιωματικοί σπρώχνονται στο να γίνουν ταξιτζήδες, υπάλληλοι, μαγαζάτορες, κλπ και ν' απαρνηθούν αυτό που κάποτε ξεκίνησαν με αγάπη και μεράκι.

• Στερεί το ήδη υπερχρεωμένο NAT από τους πόρους εξαγοράς της θαλάσσιας υπηρεσίας των αξιωματικών Β' και Γ' τάξης, για τους οποίους προέχει η καριέρα από το μακρινό όραμα μιάς αμφίβολης συνταξιοδότησης.

• Στίς πολύ δύσκολες οικονομικές στιγμές, που περνά η χώρα μας, συντελεί στη μείωση του εισερχομένου ναυτιλιακού συναλλάγματος.

• Καθλώνει για μεγάλα χρονικά διαστήματα τους ανερχομένους αξιωματικούς Ε.Ν. στην Ξηρά, αφού οι περισσότεροι εξ αυτών στην προσπάθειά τους να ναυτολογηθούν επί πλοίου με ελληνική σημαία, αναβάλλουν συνεχώς το «μπάρκο» τους με κάποιο πλοίο εκτός εθνικού νηολογίου. Αυτό συνεπάγεται την απομάκρυνσή τους για μεγάλο χρονικό διάστημα από το φυσικό περιβάλλον εξάσκησης και εφαρμογής των γνώσεών τους, με αποτέλεσμα την επαγγελματική τους υποβάθμιση. Έτσι πολλοί Έλληνες φιλοπινέζους υποπλοίαρχους ή άνθυποπλοίαρχους, από τους στάσιμους και παροπλισμένους Έλληνες αξιωματικούς. Σάν αποτέλεσμα όλων αυτών που προανέφερα ήταν το να δοῦμε τα τελευταία χρόνια από τους αποφοίτους των ΑΔΣΕΝ μόνο το 1/10 να συνεχίζει το ναυτικό επάγγελμα και γι' αυτό σήμερα να καθίσταται προβληματική η επάνδρωση των πλοίων με Έλληνες αξιωματικούς. Πώς λοιπόν σήμερα θα προσελκύσωμε νέους στο ναυτικό επάγγελμα, πώς θα βοηθήσωμε στη διάσωση του NAT, πώς θα φέρωμε περισσότερο συνάλλαγμα; Δεν χρειάζεται πολύ ψάξιμο, η απάντηση είναι απλή: Ρεαλιστικά και με τόλμη αντιμετώπιζοντας το πρόβλημα θα πρέπει όλοι οι αρμόδιοι ναυτιλιακοί φορείς να προχωρήσουν το ταχύτερο στην τροποποίηση της αναχρονιστικής νομοθεσίας, που προαναφέρθηκε

ώστε ΝΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΤΑΙ ΣΤΟ ΕΞΗΣ ΩΣ ΠΡΟΑΓΩΓΙΚΗ Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ, ΠΟΥ ΔΙΑΝΥΕΤΑΙ ΣΕ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ, ΕΚΤΟΣ ΝΑΤ, ΕΦ' ΟΣΟΝ ΕΧΟΥΝ ΚΑΤΑΒΛΗΘΕΙ ΟΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΠΡΟΣ ΑΥΤΟ, ΚΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ ΟΤΙ ΑΥΤΗ ΘΑ ΑΠΟΔΕΙΚΝΥΕΤΑΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ.

Τό κέρδος, που θα προκύψει από την τροποποίηση της προαναφερθείσας διάταξης είναι πολλαπλό γιατί:

• Ξανακερδίζουμε κατ' ειδικότητα και βαθμούς τους Έλληνες αξιωματικούς, οι οποίοι είναι καταξιωμένοι επαγγελματικά και διακρίνονται για τό φιλότιμο και τή ναυτοσύνη τους.

• Βελτιώνονται τα οικονομικά του NAT, αφού όλοι οι αξιωματικοί Β' και Γ' τάξης, που θα εργάζονται στά εκτός NAT ελληνόκτητα πλοία θα εξαγοράζουν την θαλάσσια υπηρεσία τους, αφού εκτός από τό κάπως ισχνό κίνητρο μιάς απόμακρης συνταξιοδότησης, θα έχουν τό ισχυρότατο κίνητρο τής περαιτέρω επαγγελματικής τους εξέλιξης.

• Αυξάνεται η εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα μας.

• Μειώνεται σημαντικά η ανεργία των αξιωματικών πάσης τάξης, αφού σημαντικός αριθμός εξ αυτών μπορεί να χρησιμοποιηθεί επί των 1.700 περίπου πλοίων με ξένη σημαία, που ανήκουν σε Έλληνες Έφοπλιστές.

• Αναχαιτίζεται η πορεία προς την ολοσχερή επικράτηση αλλοδαπών επί των προαναφερθέντων πλοίων.

Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε ότι επιτυγχάνεται ο τριπλός στόχος. Αύξηση εισόδων του NAT — ελαχιστοποίηση τής ανεργίας των Έλλήνων αξιωματικών Ε.Ν. — βελτίωση τής ανταγωνιστικότητας του πλοίου ελληνικών συμφερόντων.

Κλείνω την επιστολή μου με την ελπίδα ότι θα ευαισθητοποιηθούν τό συντομώτερο όλοι οι ναυτιλιακοί φορείς και τό συνδικαλιστικά σωματεία, ώστε, να μελετήσουν σε βάθος τά δεδομένα του προαναφερθέντος προβλήματος, πριν η συνεχιζόμενη ατομία

των πρώτων, και ή τακτική τής στρουθοκαμήλου, που ακολουθείται από τά δεύτερα, οδηγήσουν στον πλήρη αφελληνισμό των πλοίων ελληνικών συμφερόντων.

Εύχαριστώ τά «Ναυτικά Χρονικά» για τή φιλοξενία.

Γιά τό Σύλλογο Αποφοίτων ΑΔΣΕΝ / Α-ΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ.

ΝΙΚ. Σ. ΣΥΜΠΟΥΡΑΣ

Υποπλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 29 Ιανουαρίου 1990

ΟΙ ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΕΣ ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΜΕΝΟΥΝ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

Άγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Έπειδή μου κρατούν διά φόρους χωρίς καμμία εξήγηση τό ποσόν των 18.986 δρχ. από την μηνιαία σύνταξίν μου, που σήμερα είναι 98.553 δρχ. όπως θα εξακριβώσετε από την εσωκλειστον απόδειξιν, έγραψα εις Ν.Α.Τ. σχετικώς με συστημένη επιστολή χωρίς να πάρω μέχρι σήμερα απάντησιν. Σας γράφω και σας παρακαλώ να εξακριβώσετε εάν είναι νόμιμον τό ύπερογκον ποσόν που μου κρατούν διά φόρους ως συνταξιούχος NAT διαμένοντος μονίμως εις τό εξωτερικό, ενώ μέχρι τόν Απρίλιον του 1989, επλήρωνα φόρους όπως όλοι οι συνταξιούχοι του NAT εις Ελλάδα.

ΑΘΑΝ. ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

Συνταξιούχος Πλοίαρχος Α'

υπηρετήσας εις ποντοπόρα πλοία.

Βρέμη, Δυτ. Γερμανίας, 15.1.90

Σημ. Συντ.: Τό NAT όφείλει μία υπεύθυνη απάντηση στο έρώτημα που δεν προέρχεται μόνον από τον κ. Παπαθανασόπουλο αλλά από όλους τους συνταξιούχους που διαμένουν στο εξωτερικό. Έπίσης όφείλει να εξηγήσει γιατί δεν απάντησε στη συγκεκριμένη συστημένη επιστολή.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

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

Η ΨΗΦΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Του κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΠΑΪΤΖΗ

Ζώντας την ελληνική πραγματικότητα δεν μπορεί κανείς ν' αποκλείσει το παράδοξο ή και τό παρανοϊκό σέ σκανδαλώδεις μάλιστα μερικές φορές μορφές και εξάρσεις.

Η Έλληνική κοινωνία είναι ή κοινωνία των αντιθέσεων, των προνομίων, των ειδικών παροχών και της άνισης μεταχείρισης.

Διάφορες εκάστοτε ομάδες πίεσης, εσχάτως γνωστές και ως «συντεχνίες» μέ λάβαρα τούς εκάστοτε επίκαιρους λεκτικούς ή εργατικών ή άλλων διεκδικήσεων πολιορκητικούς κριούς, μέ συνδικαλιστικές ακατανόμαστες μεθοδεύσεις σέ χορό και «έν αγαστή συμπνοία» μέ πολιτικές σκοπιμότητες και λοβιτούρες, επιτυγχάνουν στην ελληνική ρουλέτα του Κρατικού καζίνο «Ελλάδα» εξάρια και στόχους πού δεν έμπίπτουν σέ κανένα νόμο πιθανοτήτων.

Σ' ένα πρόσφατο παιχνίδι Έθνικής ρουλέτας, πού άς μήν αυταπατώμεθα δεν αποτελεί κλειστή κομματική αποκλειστικότητα, ένα νεοεισαχθέν λεκτικό έφεύρημα ψυχολογικής ύψης — οί προνομιοϋχοι και οί μή προνομιοϋχοι — έντεταγμένο στό όλο πλέγμα της τελευταίας αλλά ελληνικά εξαπάτησης, προκάλεσε αναδιαβαθμίσεις και υποβαθμίσεις αλλά και ρωγμές στον κοινωνικοπολιτικό και ήθικό ιστό της ελληνικής κοινωνίας. Έτσι, κοντά στό 2000 — πού οί νουνεχείς Έλληνες τό βλέπουν σαν ακόμη 2000 άπάτες ως τό 2000 μ.Χ. — οί Έλληνες ναυτικοί βρέθηκαν καταταγμένοι και κατατρεγμένοι στους μή προνομιοϋχους της ελληνικής κοινωνίας όχι μόνο «φύσει και θέσει» αλλά ίσως και από συνειδητό σχεδιασμό των κρατούντων.

Οί Έλληνες ναυτικοί φαντάζουν έτσι σαν «παρίες» πού δεν κατάφεραν ν' αποκτήσουν τό βασικό και σταθερό δικαίωμα της ψήφου την ώρα πού βρίσκονται ακριβώς στην μάχη της ζωής, την ώρα πού προσπαθούν νά προσπóρουν άπ' τά κύματα πόρους γιά μία πατρίδα πού δεν μπορεί νά τούς θρέψη αξιοπρεπώς στά δικά της σπλάχνα και πού τούς στέλνει στίς «σκύλλες και τίς χάρυβδες» των Ώκεανών.

Ο πολεμιστής της ζωής στό στίβο της θάλασσας, πού συμβαίνει νά βρίσκεται, την ώρα πού οί προνομιοϋχοι όμοιοί του απολαμβάνουν τίς καλοσχεδιασμένες και μισοπληρωμένες «κοπάνες» των εκλογικών διακοπών και των χαρισματικών αδειών, στην κορυφή του κύματος ΔΕΝ ΔΙΚΑΙΟΥΤΑΙ νά ψηφίσουν αυτούς πού τόν εξουσιάζουν. ΔΕΝ ΔΙΚΑΙΟΥΤΑΙ νά ψηφίσουν αυτούς πού του κατακρατούν 150.000 δρχ. ασφαλιστική εισφορά γιά νά του αποδώσουν 115.000

μετά 30 χρόνια, αυτούς πού εκλείσαν τό Νοσοκομείο του πριν άνοίξη, αυτούς πού καταλήστεψαν τό πρατήριό του, αυτούς πού καταλεηλάτησαν τό ασφαλιστικό του Ταμείο. Αυτούς πού σαν τόν πρόστυχο πατέρα του χάρισαν δήθεν τό προνόμιο του άφορολόγητου αυτοκινήτου πού ασφαλώς τό έδικαιούτο άφού παρεχωρήθη πρώτα σέ άλλες παρόμοιες κατηγορίες πολιτών γιά νά ισοφαρίσουν τίς άνομίες τους και νά συνεχίσουν τό χορό των άνομιών τους.

Είναι μία κρατική ήθική και μία αντίληψη πού έχει διαβρώση στον βαθμό πού φθάνει ή δήλωση «Άς τό άφορολόγητο και πάρτα όλα» νά συνεχίζει και νά συγκινη τούς πάντας... Δεν μπορεί λοιπόν ό ναυτικός νά καταψηφίσει ή νά ψηφίσει άν θέλετε αυτούς πού έρήμην του και μέσω κάποιων ύποτιθέμενων κρατικών συνδικαλιστικών εκπροσώπων συλλύουν και λαφυραγωγούν έν ψυχρώ τόν άλμυρό του ιδρώτα.

Γιατί άραγε ή Έλληνική Πολιτεία, πού όφείλει την ύπόστασή της στή θάλασσα, στερεί από τόν Έλληνα Ναυτικό αλλά και τόν Έλληνα του έξωτερι-κού τό δικαίωμα της ψήφου του;

Πώς δικαιολογούν οί άνευθυνοϋπεύθυνοι άρμόδιοι τή στέρηση αυτού του δικαιώματος;

Ψυθιρίζονται και κυκλοφορούν στό νέφος της Μιαούλη έκδοχές άόριστες γιά την τεκμηρίωση των άδικαιολογητών και σαν τελευταίο λένε πώς είναι ό «εκλογικός νόμος». Όσοι τόν προβάλλουν έφεύραν πρώτα την άπορριπτική αίτιολόγηση πού είναι «ό νόμος» και μετά τό αίτημα της ψήφου. Ποίος θά μπορούσε νά διαταράξη την τωρινή οίκου-μενική συναυλία της άρμονίας εισάγοντας τέτοιου είδους «καινά δαιμόνια» σαν την ψήφου του Ναυτικού και δεν θά πυροδοτούσε στην ίδια την ύπόσταση μιας κυβέρνησης πού ναι μέν θέλει αλλά δεν μπορεί;

Κάποιοι άλλοι λένε πώς οί άξιοσέβαστοι κατά τά άλλα νομοθέτες κατά τά πρότυπα του Ποντίου Πιλάτου «προέβλεψαν» την ικανοποίηση και του δικαίωματος της ψήφου των ναυτικών σέ κάποιο άρθρο του Συντάγματος (λυπάμαι δεν έκανα τόν κόπο νά τό ψάξω) αλλά προφανώς κανείς δεν αναλαμβάνει την λεπτεπίλεπτη άποστολή της διεκπεραίωσης αυτού του ιερού κατά τά άλλα εύχολογίου. Έδώ προφανώς χρειάζεται κάποιος φιλο-θαλασσομάχος Δόν Κιχώτης πού θά σκιαμαχίσει άδοξα και άδικα μέ τούς κομματικούς και γραφειοκρατικούς άνεμόμυλους της ελληνικής πραγματικότητας.

Δέν θά ύποδυόμουνα αυτόκλητα τόν Νομικό τόν εξειδικευμένο περί τά έκλο-

γικά αλλά οί εκάστοτε κρατικοί ή παρακρατικοί εκλογομάγειροι του όποιουδήποτε κόμματος δεν θά μπορούσαν νά μέ πείσουν εύκολα γιά τό εξής:

Δέν θά μπορούσαν νά μέ πείσουν πώς δεν τούς ενδιαφέρουν οί ψηφοί των 15 - 20.000 ναυτικών και των πλασίων Έλλήνων της διασποράς όταν οί Άρμόδιοι εκάστοτε κυβερνήτες άποφασίζουν μέσω ύπολογιστών σέ ποιά ακριβώς εκλογικό Τμήμα θά «ρίξουν» την κατάσταση των 50 φαντάρων του κοντινότερου τάγματος προκειμένου ν' αλλοιώσουν έπ' ώφελεία τους τό αποτέλεσμα.

Υποψιάζομαι έντονα πώς ό ναυτικός ύπήξε τό θύμα της άπληστίας και της βουλημίας των κυβερνώντων άπασών των άποχωρώσεων πού έξυπηρετούν άπλώς την «Marque Deposee» τους έτσι όπως την έχουν καταθέσει στην ψηφοθηρική τους πελατεία μέ τό νά μήν μπάζουν τούς ναυτικούς στό εκλογικό παιχνίδι. Ένα παιχνίδι πού παίζεται μέ συγκεκριμένο «μέτρημα κουκιών» και τά κουκιά της θάλασσας χωρίς νά είναι όλα τό ίδιο, είναι «κάκοψα» ως προς τό μέτρημα και θ' άποτελούσαν άναπάντεχες έκπλήξεις.

Κάποιοι άλλοι κάποτε ισχυρίζονταν πώς τό έχέμυθο της κάλπης δεν θά μπορούσε νά εξασφαλισθί στό καράβι χωρίς την παρουσία του εκλογικού αντιπροσώπου ή του δικαστικού. Άλλά δεν είναι αυτό ή μάλλον δεν θά έπρεπε νά είναι αυτό. Έπιτρέψτε μου ν' άμφιβάλλω.

Ο Έλληνας ναυτικός είναι ό αιωνίως προδομένος πολίτης θαλασσίας κατηγορίας και οί προσπάθειες των συνδικαλιστικών του όργάνων, όσες και όποτε έγιναν, έσκεμμένα ή όχι εκάθησαν στους σκοπέλους των πολιτικών σκοπιμοτήτων και βρέθηκαν στό βυθό της λησμονιάς και περιφρόνησης γιαντί κάποιοι πού τούς άξιζε ή χλεύη του ναυτικού κόσμου ξεχνούν και περιφρονούν. Κι αυτοί οί Άρμόδιοι έμφανίζουν και εκθέτουν σαν άχάριστο και περιφρονητικό ένα κράτος πού οί ναυτικοί του ύπήκοοι είναι οί μόνοι πολίτες του πού δεν τό κλέβουν και δεν τό ροκανίζουν παντοειδώς.

Οί εκάστοτε κρατούντες, πέρα από τίς κατά καιρούς φαρισαϊκές εξάρσεις τους γιά νά έξυπηρετούν τά συμφέροντά τους και νά ύποβοηθούν τούς έν συνδικαλισμώ άνιέρους συνεργάτους τους ΦΟΒΟΥΝΤΑΙ. ΦΟΒΟΥΝΤΑΙ μικροπολιτικά και μέ τούς νομικοφανείς τους ισχυρισμούς και έμπόδια καθιστούν τό πλαίσιο σαθρό και εύάλωτο ώστε νά μήν άντέξη ή ουσία στον τύπο. Τό έπιχείρημα έτσι της εξασφάλισης του έχέμυθου της

κάλπης είναι ισχυρό μόνο για τους κάλπιδες της πολιτικής σκοπιμότητας.

"Ετσι οι άρνηται των ανθρωπίνων δικαιωμάτων στην Ελλάδα του 1890 — ναί του 1890 προφανέστατα — αγνοούν ή θελημένα ότι τό ίδιο τό κράτος όπου τό συμφέρεται αλλά και οι Διεθνείς Όργανισμοί (για νά μήν αναφερθούμε στά συμφέροντα των πλοιοκτητών πού στό κάτω - κάτω ο πλοίαρχος είναι ο υπάλληλος και εκπρόσωπος) χρησιμοποιούν τόν "Ελληνα πλοίαρχο παντοειδώς και ποικιλοτρόπως. Τόν έχουν φορτώσει μέ ένα δυσβάστακτο βάρος καθηκόντων Δημοσίου Δικαίου, αρμοδιοτήτων και λειτουργιών. Κινείται και πολύ συχνά σχοινοβατεί μέσα σ' ένα πλέγμα συμπερόντων ύψηλου οικονομικού κόστους αλλά και κοινωνικής ή οικολογικής σημασίας.

Τόν άνθρωπο πού κατευθύνει τήν τύχη μιās περιουσίας πού μπορεί νά κυμαίνεται από 20 - 100 εκατομμύρια δολάρια, πού ευθύνεται κυρίως για τίς ανθρώπινες ζωές πάνω στό σκάφος του, τόν θεωρούμε ίσως άνίκανο ή άναξιόπιστο νά στήση μιιά κάλπη και νά διεκπεραιώση μιιά έκλογική διαδικασία. Τόν Έλληνα πλοίαρχο πού τό κράτος του άναθέτει έμπιστευτικές και άπόρρητες άποστολές στήν ειρήνη και στόν πόλεμο, τόν υπεύθυνο για μιιά οικολογική καταστροφή άνυπολόγιστου ύψους οι μηδέποτε λογοδοτούντες μανδαρίνοι, οι ιερείς αυτοί του «άμετάθετου» και της «μονιμότητας» δέν τόν έμπιστεύονται.

Και βέβαια δέν θά ήταν μόνος του ο πλοίαρχος σ' αυτή τή διαδικασία αλλά πλαισιωμένος από μιιά αντιπροσωπευτική τετραμελή άν θέλετε έπιτροπή. Χωρίς πολύ φαντασία θά μπορούσε κανείς νά ισχυρισθί πώς τά όσα θά μπορούσαν νά διαπραχθούν άνά τους 'Ωκεανούς περί τήν ψήφο και τήν έλεύθερη βούληση, θά ώχριοΰσαν μπροστά στά όσα λάμβαναν χώρα στά άνά τήν 'Επικράτεια έκλογικά τμήματα. Οι εξαγορές συνειδήσεων, οι έκβιασμοί και οι άτιμωτικές παγιδεύσεις πού κατ' ευφημισμόν άποκαλούνται άπό τους 'Αρχηγούς «Βία και νοθεία» κατήντησαν συστατικό στοιχείο χαρακτηριστικό της κάθε έκλογικής μάχης.

Φοβούνται άπλώς οι κρατούντες τήν καθαρή κάλπη των καθαρών νερών των 'Ωκεανών άπό εκείνη των λασπόνερων της στεριάς.

Φοβούνται γιατί οι σημερινοί Ναυτικοί, ως έπί τό πλείστον άξιωματικοί είναι πιό έλεύθεροι πιό άνεξάρτητοι. Άνήκουν σέ κοινωνικές ομάδες πού δέν έξήσκησησαν ως τώρα πιέσεις για προσωπικά ή συντεχνιακά όφέλη για πολλούς λόγους. Ομάδες ξεχασμένες καλές μόνο για προσπόρηση άδηλων πόρων, οι ίδιοι άδολοι, άδηλοι και άσήμαντοι άνάμεσα στους δηλωμένους και πολλές φορές σεσημασμένους όμοιους τους της 'Ελληνικής στεριάς ή του έλληνικού μαντριού πού «γέμει κόπρου Αύγειου».

"Ας μοΰ συγχωρήσουν οι «'Αργεΐοι» αυτούς τους άπλοϊκούς συλλογισμούς,

έμβαπτισμένους σέ καθαρά 'Ωκεάνεια νερά πού ίσως χαρακτηρισθούν σάν έπιπόλαιοι, συγκινησιακοί, κακόπιστοι ή χονδροκομένοι αλλά και έπιτρέψτε μου ν' άμφιβάλλων σοβαρά για τίς προθέσεις των κρατούντων. Πιστεύω πώς τά συμφέροντα και οι σκοπιμότητες έπιβάλλουν τή θέλησή τους και θυσιάζουν τήν ουσία στους τύπους.

Τό Ναυτικό κράτος 'Ελλάς πού δέν τιμά και δέν σέβεται μιιά κατηγορία άδολων και ειλικρινών πολιτών του δέν δικαιούται ν' άπαιτεί ούτε έμπιστοσύνη ούτε σεβασμό για τόν έαυτό του άναπαράγοντας έτσι ένα φαύλο κύκλο δυσπιστίας και άμφισβήτησης των πάντων πού άν μή τί άλλο άποδυναμώνει τόν έθνισμό μας και καταρακώνει κάποιες παραδεγμένες άίες, όχι έπ' ώφελεία του.

Οι επιμηθείς και προμηθείς του Συντάγματός μας ή μάλλον αυτοί πού τους κατευθύνουν, μή έξαιρουμένης της συννομοταξίας των Συνδικαλιστών τους, άς δούν τήν καταπάτηση κι άς δώσουν στόν Ναυτικό τήν ψήφο του **ΟΠΟΥ ΚΙ ΑΝ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ** γιατί **ΟΣΟ ΠΙΟ ΜΑΚΡΥΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟΣΟ ΠΙΟ ΕΛΛΗΝΑΣ ΕΙΝΑΙ**.

"Αν οι 'Αρμόδιοι θεωρούν άκόμη τή συνεισφορά στό "Εθνος του 'Εμπορικού Ναυτικού άξιόλογη άς στέρξουν νά έξισώσουν τους Ναυτικούς μέ τους Πομάκους.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΑΪΤΖΗΣ

(Τό κείμενο έκφράζει προσωπικές άπόψεις του γράφοντος).



MEDOV

**FOR
OVER 40 YEARS
IN THE
SERVICE OF
INTERNATIONAL
SHIPPING**



PRESIDENT: FOTIS G. POULIDES

DIRECTORS: G.F. POULIDES • L. SCAFFARDI • G.A. STATHOPOULOS

**THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.P.A.**
Paid Up Capital Lire 750.000.000
Established 1947

**PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE
SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER**

**GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS,
TANKERS AND CRUISE VESSELS**

**SHIP MANAGEMENT AND MANNING FOR ALL
TYPES OF VESSELS AND CREW**

REPAIR SUPERINTENDENCE

OIL AND BUNKER SUPPLIERS

BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS

CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE GENOA VIA XX SETTEMBRE 29
Phone (010) 5490.1

Telex: 270046/270346/283836

Telefax: (010) 562050 - Cables: MEDOV

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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



(A Member of **GMMOS** Group)

- **MARINE STEEL REPAIRS**
- **MARINE MECHANICAL REPAIRS**
- **MARINE ELECTRICAL REPAIRS**
- **VOYAGE REPAIRS**

**COMPANY IS MANAGED BY GREEKS EXPERIENCED IN SHIPPING,
AND UNDERSTAND YOUR NEEDS**

ALL ENQUIRES PLEASE CONTACT:

GMMOSTECH INC.

P.O.BOX 4613 DUBAI U.A.E.

Tlx: 47454 GMMOSEM — FAX: 375397

Tel.: 370433 (24 HOURS SERVICE)

ΤΟ «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ» ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



Τό «Ευαγγελίστρια», ένα από τά τελευταία γνήσια αἰγαιοπελαγίτικα ἰστιοφόρα τύπου «πέραμα» μέ παράδοση 3.000 ἐτῶν, πού ναυπηγήθηκε στή Σύρο πρίν ἀπό μισό αἰῶνα καί διασώθηκε ἀπό τό Ναυτικό Μουσείο Αἰγαίου πού ἔχει ἰ-

δρύσει στή Μύκονο ὁ ἐκλεκτός φίλος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν κ. Γεώργιος Δρακόπουλος, βρίσκεται καί πάλι στό λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ στή θέση πού ἦταν ἄλλοτε τό «παλιό ρολοῖ» ὅπου οἱ σπουδαστές καί οἱ ἐρευνητές τῆς παραδο-

σιακῆς ναυπηγικῆς, μποροῦν νά τό ἐπισκέπτονται κάθε μέρα ἀπό τίς 08.00 ὡς τίς 14.00.

Μέ τήν εὐκαιρία σημειώνομε ὅτι κατὰ τήν ἀπονομή τῶν ναυτικῶν βραβείων «Silk Cut Nautical Awards», στίς 19 Ἰανουαρίου, στό Ναυτικό Ὅμιλο, ἀπονεμήθηκε καί εἰδικό βραβεῖο αὐτοῦ τοῦ διεθνοῦς ὀργανισμοῦ στό Ναυτικό Μουσείο Αἰγαίου. Στό σκεπτικό τῆς σχετικῆς ἀπόφασης γιά τή βράβευση ἀναφέρεται ὅτι τό Ναυτικό Μουσείο Αἰγαίου προτάθηκε γιά τό Εἰδικό Βραβεῖο SILK CUT γιὰτί ἔχει ἤδη γίνει ὁ πυρήνας γύρω ἀπό τόν ὁποῖο μποροῦν νά συγκεντρώνονται ὅλοι ὅσοι ἐνδιαφέρονται νά μελετήσουν καί νά διατηρήσουν τή ναυτική παράδοση τοῦ Αἰγαίου.

Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ὁ θεσμός τῆς ἀπονομῆς τῶν ναυτικῶν βραβείων SILK CUT καθιερώθηκε ἐφέτος γιά πρώτη φορά καί στήν Ἑλλάδα.

ΙΝΤΕΡΚΑΤ Α.Ε.Β.Ε.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνομε τήν κατασκευήν οἰουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοία

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

ΤΑΝΚΕΡΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

Οί συνέπειες ενός ατυχήματος

Στις 19 Δεκεμβρίου του χρόνου που πέρασε, ενώ το Περσικό πετρελαιοφόρο «Kharg 5» (ναυπηγήσεως 1975, μέ την ανώτερη κλάση του Λούδ Ρέτζι-στερ) κατευθυνόταν προς το Ρόττερ-νταμ με φορτίο 284.000 τόννων πετρε-λαίου και βρισκόταν ανοικτά του Μαρό-κου, έξερράγη πυρκαγιά στο μηχανο-στάσιό του. Το πλοίο έγκατελείφθη και τό πλήρωμά του περιστελέγη. Από ρωγή σέ μία δεξαμενή του άρχισε διαρροή πετρελαίου στη θάλασσα, του όποιου τελικά ή διαχυθείσα ποσότητα ύπολογίζεται σέ 60 - 80.000 τόννους. Μερικές μέρες άργότερα οί Μαροκινές Άρχές εξαπέλυσαν γενική κλήση βοή-θειας, έξηγώντας ότι ή πετρελαιοκηλί-δα πού σχηματίσθηκε άπ' τή διαρροή, έ-κτάσεως 200 περίπου χιλιομετρων, ά-πειλεί συνεχώς περισσότερο τίς άκτές, τήν πανίδα και τή χλωρίδα τής χώρας και ύπενθυμίζοντας ότι και μόνο οί 25.000 τόννοι πετρελαίου του «Εκxon V-aldez» ήταν άρκετοί νά μολύνουν τίς ά-κτές τής Άλάσκας σέ μήκος 1.600 χιλιο-μέτρων.

Έτσι μέ τήν τεράστια πετρελαιοκηλί-δα πού διέρρευσε από τό σούπερ τάν-κερ «Kharg 5» και άπειλούσε τίς Μαρο-κινές άκτές, ή έμφαση του άτυχήματος μετατράπηκε από άπλή ναυαγίαίρεση σέ άγώνα περιστολής τής θαλάσσιας ρύπανσης.

Στό άτύχημα αυτό ένας από τούς κύ-ριους συντελεστές τής καταστροφής ή-ταν οί άλλεπάλληλες θύελλες πού έ-πλητταν τήν περιοχή επί δυο περίπου έ-βδομάδες. Αυτό τουτο τό άτύχημα ήταν άποτέλεσμα τής κακοκαιρίας, άν και μπορεϊ κανείς εύλογα νά διερωτηθεϊ πώς και γιατί μία βαρεία γεφυροκλίμα-κα άφέθηκε νά καταπέσει πάνω στο κα-τάστρωμα των δεξαμενών, νά κατα-στρέψει ένα στόμιο κύτους και νά δη-μιουργήσει τήν πρώτη αίτία τής έκρήξε-ως και τής πυρκαγιάς. Μετά τήν έγκατά-λειψη του πλοίου, ό καιρός εξακολού-θησε νά παίξει πρωτεύοντα ρόλο. Μο-λονότι ή σωστική όμάδα του όμίλου Smit Tak προσπάθησε νά συνδεθεϊ άμέ-σως μόλις έφθασε επί σκηνής, ή μεγάλη κακοκαιρία πού κλυδώνιζε άγρια τό

σκάφος και τά τεράστια κύματα πού τό ξέπλεναν συντέλεσαν ώστε νά ξεχυθεϊ κι άλλο πετρέλαιο στη θάλασσα.

Οί διασώστες αναζήτησαν καταφύγιο γιά νά σταθεροποιήσουν τό σκάφος, άλ-λά συνάντησαν τήν άρνηση τής Ίσπα-νίας, Πορτογαλίας και Μαρόκου κι έτσι άφέθηκαν νά κάνουν ό τι καλύτερο μπο-ρούσαν, κρατώντας τό πλοίο στον και-ρό γιά νά μειώσουν τόν κλυδωνισμό και νά έλαχιστοποιήσουν τόν κίνδυνο εύρύ-τερων ζημιών του σκάφους πού είχε ή-δη σοβαρά έξασθενήσει στη μέση. Ή κακοκαιρία επέμενε νά παρεμποδίζει τό έργο τής διάσωσης.

Μέ χυμένους στη θάλασσα 60.000 τόννους πετρέλαιο και μέ τίς άγριες θύ-ελλες νά πλήττουν τήν περιοχή ή κατά-σταση παρουσίαζε φοβερές δυσκολίες. Οί άνεμοι θά μπορούσαν βέβαια νά τρα-βήξουν τό χυμένο πετρέλαιο μακριά άπ' τίς άκτές, αλλά ή κακή τύχη διάλεξε νά προκαλέσει ισχυρούς άνέμους πού έ-πνεαν προς τήν άκτή, οί όποιοι έσπρω-χναν σταθερά τή λαδιά προς τό Μαρό-κο, έτσι πού νά θεωρεϊται βέβαιο ότι άρ-κετό πετρέλαιο έφθασε μέχρι τίς άκτές του.

Άλλά ενώ ή κακοκαιρία συνέβαλε σέ μία ταχύτατη διασπορά του άκάθαρτου Ίρανικού πετρελαίου, πού τά σημάδια του έκαναν τήν εμφάνισή τους σέ πα-ράλληλη μέ τή διεύθυνση του άνέμου ά-πόσταση πάνω από 150 μίλια, συγχρό-νως βοήθησε τή φυσική του έξάτμιση πού ύπολογίσθηκε μέχρι και 40% μέσα στίς πρώτες 24 ώρες από τή διάχυση του.

Ή Διεθνής Όμοσπονδία Πλοιοκτη-τών Τάνκερς γιά τή ρύπανση (Internati-onal Tanker Owners Pollution Federa-tion), πού θεωρεϊται ή κύρια πηγή πρα-κτικής πληροφόρησης στο θέμα τής θα-λάσσιας ρύπανσης, ύπολογίζει ότι ό ρυθμός και ή έκταση τής έξάτμισης κα-θορίζεται πρωτίστως από τήν πτητικό-τητα του πετρελαίου. Ή κυματώδης θά-λασσα, οί ισχυροί άνεμοι και ή ύψηλή θερμοκρασία πού χαρακτηρίζει τή ση-μερινή κατάσταση του Άτλαντικού, πι-στεύεται ότι θά έπιταχύνουν τό ρυθμό τής έξάτμισης. Παρά τούς φόβους των

Μαροκινών Άρχών, θά φανεϊ τελικά ότι δόθηκε άρκετός χρόνος μετά τή διάχυ-ση ώστε ή διαδικασία τής κάθαρσης νά προχωρήσει σχετικά γρήγορα.

Ή γαλάκτωση πού δημιουργεί ή ανά-μιξη του πετρελαίου μέ τό νερό, τό άπο-τέλεσμα τής θραύσης των κυμάτων, ή έ-ξάτμιση, ή διασπορά και ή διάλυση, εί-χαν άρκετό χρόνο νά δράσουν πάνω στην πετρελαιοκηλίδα, έτσι ώστε νά έλ-πίζεται βάσιμα ότι ή ζημιά θά είναι τελι-κά πολύ λιγότερη από όσο άρχικά άνα-μενόταν. Επίσης τά τεχνικά μέτρα κα-θαρισμού των Μαροκινών άκτών θά εί-ναι πολύ λιγότερα από όσο θά μπορού-σαν νά είναι άν τό πετρέλαιο χυνόταν κοντύτερα στην άκτή. Όπωςδήποτε ό-μως θά ύπάρξουν εύαίσθητα άλιευτικά πεδία πού θά έπηρεασθούν, δεδομένου ότι και μία έλάχιστη μόλυνση άρκει γιά νά καταστρέψει τήν έμπορική άξία τής ι-χθυοπαραγωγής.

Ό φυσικός διασκορπισμός τής πε-τρελαιοκηλίδας ένισχύθηκε σημαντικά από διάφορες χώρες οί όποιες πήραν μέρος, μέ πλοία και άεροπλάνα, στον ψεκασμό μεγάλης ποσότητας διαλυτι-κών πάνω από τήν κηλίδα. Τά διαλυτικά αυτά διασπούν τό πετρέλαιο σέ σταγο-νίδια πού ύπόκεινται εύκολότερα και ταχύτερα σέ έξάτμιση. Τουλάχιστον 14 άεροπλάνα χρησιμοποιήθηκαν γιά τούς ψεκασμούς αυτούς. Ή άναφερθείσα Διεθνής Όμοσπονδία ΙΤΟΡΡ έχει διαπι-στώσει ότι τά άεροπλάνα είναι πολύ κα-ταλληλότερα γιά τόν ψεκασμό των δια-λυτικών, γιατί έχουν τό πλεονέκτημα τής άμεση άναπόκρισης, τής καθολικό-τερης έποπτείας του χώρου, του ταχύ-τερου ρυθμού ψέκας και άκόμα τής καλύτερης έκτίμησης τής όλης διαδικα-σίας. Τά συμπεκνωμένα διαλυτικά ψε-κάζονται άδιάλυτα, γιά δέ τόν ψεκασμό τής πετρελαιοκηλίδας διατέθηκαν Γαλ-λικά και Ίσπανικά άποθέματα τέτοιων κατάλληλων χημικών ουσιών.

Ό έκπρόσωπος τής ΙΤΟΡΡ πού παρα-κολούθησε τό έργο διάσωσης του «Kharg 5» και επί τέσσερις περίπου ώ-ρες πέταξε πάνω από τήν περιοχή, άνέ-φερε ότι ή διασπορά έπιταχύνθηκε ι-διαίτερα από τή μεγάλη κακοκαιρία και



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

γι' αυτό μολονότι υπήρχαν ακόμα μερικές «κρέπες» αδιάλυτου πετρελαίου, κατάλοιπες στην επιφάνεια της θάλασσας, τό μεγαλύτερο μέρος της ρύπανσης δέν διακρινόταν παρά σάν μιά ελαφρά γιγαλάδα. Έξισου εύνοϊκός γιά τή διασπορά ήταν ό καιρός καί στην άλλη μεγάλη πετρελαιοκηλίδα πού είχε ξεχυθεί στον 'Ατλαντικό από τό 'Ισπανικό VLCC «Aragon».

Τά πρόσφατα αὐτά μεγάλα ατύχηματα σέ δύο μεγάλης ηλικίας δεξαμενόπλοια, πού συνέβησαν τό ένα μετά τό άλλο, εἶναι φανερό ότι έχουν στρέψει τή γενική προσοχή γιά άλλη μιά φορά ἐπάνω στην ηλικία καί γενική κατάσταση τοῦ παγκόσμιου πετρελαιοφόρου στόλου. Μόλος πρό ενός έτους είχε λεχθεῖ ότι καί ένα μόνο μεγάλο ατύχημα ηλικιωμένου πλοίου πού προκαλεῖ ἐκτεταμένη ρύπανση, θά ήταν δυνατό καί ἀρκετό νά πείσει τούς ἀσφαλιστές, τούς νηογνώμονες καί τίς ἀρμόδιες κρατικές ὑπηρεσίες, ότι τά σχέδια γιά τήν παράταση τῆς ζωῆς τῶν δεξαμενόπλοιων δέν εἶναι σκόπιμα καί ἀνεκτά.

Τό «Kharg 5», πού ήταν ένα πλοίο τό όποιο εἶχε δοκιμάσει δύσκολες ώρες διαρκούντος τοῦ πολέμου τοῦ Κόλπου, μπορεῖ νά μή θεωρεῖται τυπικό παράδειγμα, ἀλλά ώστόσο προσέλκυσε τήν προσοχή τῶν παγκόσμιων μέσων ἐνημέρωσης πάνω στό πρόβλημα. Καί παράλληλα πρέπει νά θεωρεῖται βέβαιο ότι θά δώσει ἕναν ακόμα ρυθμό ἐπίσπευσης, ἐν ὅψει τῆς φετινῆς εἰδικῆς Διάσκεψης τοῦ IMO, στό ὅλο θέμα τῶν κοινῶν προγραμμάτων γιά τή λήψη μέτρων ἐκτάκτου ἀνάγκης ἐναντίον τῶν ἀπειλῶν τοῦ περιβάλλοντος.

Συγκαλούμενη ἀπό τίς 'Ηνωμένες Πολιτεῖες τῆς Ἀμερικῆς, οἱ ὁποῖες καί προσφέρθηκαν νά τήν χρηματοδοτήσουν, ἡ Διάσκεψη αὐτή θά ἐπικεντρώσει τό ἐνδιαφέρον τῆς στην ἀποτελεσματικότητα τῆς διεθνούς δράσης σέ περίπτωση τέτοιων περιστατικῶν ρύπανσης, στό πρόβλημα τῆς οἰκονομικῆς εὐθύνης καί στην περαιτέρω ἐνίσχυση τῶν κεφαλαίων ἀποζημιώσεως. Εἶναι ἐπίσης πιθανό ότι ἡ Διάσκεψη θά ἐπικαλεσθεῖ τό δικαίωμα τῶν παρακτῶν χω-

ρῶν γιά τήν αὐτοπροστασία τους κατά τῶν διερχομένων πλοίων πού παρουσιάζουν κινδύνους ρύπανσης.

Ἀτυχήματα σάν τοῦ «Kharg 5» εἶναι βέβαιο ότι ἐξασφαλίζουν στους Ἀμερικανούς χρηματοδότες τῆς Διάσκεψης, τή δυνατότητα μιᾶς ἀδιάλλακτης καί σκληρῆς θέσης, γιά τήν ἀντιμετώπιση τῆς ὁποίας ἡ διεθνῆς ναυτιλία πρέπει νά προετοιμασθεῖ νά προβάλλει ἰσχυρά ἐπιχειρήματα.

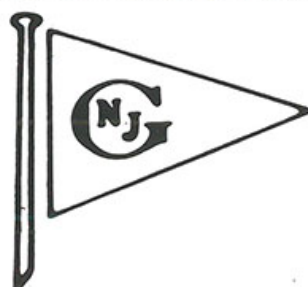
Ἡδὴ τό Διεθνές Ναυτικό Ἐπιμελητήριο (IGS) καί οἱ μεγαλύτερες Ἐνώσεις Ἐφοπλιστῶν καί Ἐταιριῶν διακινήσεως πετρελαίου INTERTANKO, OCIMF καί ITOFF ἔχουν συσπειρωθεῖ σέ μιά προσπάθεια νά πείσουν τά μέλη τοῦ Ἀμερικανικοῦ Κογκρέσσου νά ἀναβάλουν τυχόν ἀποφάσεις τους, μέχρις ότου συμπληρωθοῦν οἱ ἀναγκαῖες ἐρευνες στό σχεδιασμό τῶν δεξαμενόπλοιων πού θά βοηθήσουν στό μέλλον στην ἀποφυγή ἐκταταμένης ρυπάνσεως τῆς θάλασσας ἀπό διαρροή πετρελαίου σέ περιπτώσεις ναυτικῶν ατύχημάτων.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ - ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΥΣ - ΑΝΑΠΗΡΟΥΣ
Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ
ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ
ΝΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ
STOURAITIS TAX FREE CARS

Klapdorp 24
2000 Aantwerpen
Teleph: 00323 - 2317168 FAX
or 2317473
Home: 00323 - 2396523

Γραφείο ΠΕΙΡΑΙΑ:
ΦΙΛΩΝΟΣ 79-81
3ος ΟΡΟΦΟΣ ΓΡΑΦ. 36
ΤΗΛ. 4132158

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

Double bottoms στά νέα δεξαμενόπλοια καί έναλλακτικές λύσεις

Στό άρθρο πού ακολουθεί παρουσιάζονται οί απόψεις ενός ειδήμονα σχετικά μέ τίς έναλλακτικές λύσεις στό επίκαιρο θέμα τών double hulls / double bottoms στά δεξαμενόπλοια.

Τήν Τρίτη 6 Φεβρουαρίου, στό 'Αμφιθέατρο τής HELMEPA, πραγματοποιήθηκε ή ένδιαφέρουσα καί πολύ επίκαιρη διάλεξη του Δρα Jack Devanney πάνω στό φλέγον θέμα τών double bottoms / double hulls γιά τά νέα δεξαμενόπλοια καί τίς πιθανές έναλλακτικές λύσεις.

Ο Δρ Devanney διατέλεσε επί επταετία Καθηγητής Ναυπηγικής στό Μ.Ι.Τ., από τό όποιο καί αποφοίτησε καί έχει γράψει πολλά βιβλία καί περί τίς 30 μελέτες. Διατέλεσε επίσης ιδρυτής καί πρόεδρος τής Majestic Shipping, ιδιοκτήτριας δεξαμενοπλοίων ULCC, ό στόλος τής όποίας αγοράστηκε μεταξύ 1983 καί 1985 σέ τιμή σκράπ καί πρόσφατα πουλήθηκε μέ σημαντικό κέρδος. Πρίν ασχοληθεί μέ τήν Majestic, ό Δρ Devanney ήταν πρόεδρος τής Martingale, Inc., εταιρίας συμβούλων ειδικευμένων σέ οικονομικά καί περιβαλλοντικά θέματα σχετικά μέ τήν αγορά τών δεξαμενοπλοίων. 'Ανάμεσα στους πελάτες του περιλαμβάνεται ό ΟΟΣΑ, ό ΟΠΕΚ, άνεξάρτητοι πλοιοκτήτες καί περιβαλλοντικές ομάδες.

Η HELMEPA, σέ συνεργασία μέ τό μέλος της, εταιρία Hellenic Steamship Corp, διοργάνωσε τή διάλεξη του παραπάνω διακεκριμένου ειδικού συμβούλου σέ ναυτιλιακά, οικονομικά καί περιβαλλοντικά θέματα πρός τους εκπροσώπους τών εταιριών μελών της, στήν προσπάθειά της νά ενημερώνει συνεχώς τά μέλη της στίς τελευταίες εξελίξεις. Τό θέμα πού ανέπτυξε ό Δρ Devanney είναι έξαιρετικά ένδιαφέρον, ιδιαίτερα έν όψει τής έντονης συζήτησης πού γίνεται από τό 1989 στό Κογκρέσσο τών 'Ηνωμένων Πολιτειών πάνω σέ Νομοσχέδιο πού είχε γιά πρώτη φορά κα-

τατεθεί τό 1977 από τόν πρόεδρο Κάρτερ, καί επανήλθε τώρα, μαζί μέ άλλα 22 Νομοσχέδια περιβαλλοντικής προστασίας, κυρίως έξ αίτίας του άτυχήματος του «Eckon Valdez». Τό Νομοσχέδιο αυτό τής Γερουσίας τών ΗΠΑ προβλέπει τήν εφαρμογή του μέτρου τής υποχρεωτικής κατασκευής τών νέων δεξαμενοπλοίων μέ διπύθμενα, καί μπορεί νά ψηφιστεί καί νά γίνει Νόμος τόν Νοέμβριο 1990, άν στό μεταξύ δέν παρουσιαστεί στόν 'Αμερικανό ύπουργό Μεταφορών μία βάσιμη έναλλακτική λύση. Μέ αυτόν τόν στόχο παρουσίασε πρόσφατα τή δική του έναλλακτική λύση ό Δρ Devanney στήν ειδική 'Επιτροπή πού συστήθηκε μέ πρωτοβουλία τής 'Αμερικανικής 'Ακτοφυλακής, καί πρίν λίγες ή μέρες στά έλληνικά ναυτιλιακά γραφεία του Πειραιά, μέλη τής HELMEPA.

Η όμιλία του Δρα Devanney επικεντρώθηκε στή σύγκριση μεταξύ διπύθμενων καί ύδροστατικού έλέγχου. Σέ μεμονωμένες περιπτώσεις, είπε, άλλοτε μπορεί νά υπερτερεί σέ περιβαλλοντική προστασία τό ένα σύστημα άλλοτε τό άλλο, ανάλογα τό είδος τής ζημίας ή τό σημείο του πλοίου καί τό ύψος όπου σημειώθηκε ή ζημία. Λέγεται, συνέχισε ό Δρ Devanney, ότι ή καταστροφή από τό «Eckon Valdez» θά μπορούσε νά είχε άποφευχθεί άν τό πλοίο είχε διπύθμενα — καί αυτό είναι από τά ισχυρότερα έπιχειρήματα πού προβάλλονται ύπέρ τών double bottoms. Κατά τόν Δρα Devanney αυτό σημαίνει ότι θεωρείται δεδομένο πώς τό πλοίο δέν θά είχε τήν άτυχία νά ύποστεί τίς συνέπειες τίς παλίρροιας καί πώς τά διπύθμενα θά άντεχαν στήν πρόσκρουση, πράγμα πού προϋποθέτει μία έξαιρετικά έξεζητημένη κατασκευή μεταξύ διπύθμενων καί τής έξωτ ερικής γάστρας, ώστε νά άποφευχθεί ή διαρροή πετρελαίου από τό σχίσιμο λόγω τής διαφορετικής πίεσης. 'Αντίθετα, άνάλογα μέ τή μορφή τής ζημιάς, τά διπύθμενα μπορεί νά άποβούν άκόμη καί

χειρότερη λύση από τό άν δέν ύπήρχαν.

Από τήν άλλη πλευρά, ό ύδροστατικός έλεγχος προσφέρει μεγαλύτερη εύελιξία στήν κατασκευή, έξαρτώμενος κατά τό μεγαλύτερο μέρος από τήν ποσότητα καί τήν κατάλληλη διευθέτηση του φορτίου κάτω από τήν καρένα, στό λεγόμενο «live bottom line». 'Αλλα πλεονεκτήματα, κατά τόν Δρα Devanney, αυτού του συστήματος έναντι τών διπύθμενων είναι ή άποφυγή τών τεράστιων δαπανών πού προϋποθέτει ή κατασκευή τους, καί ή ταχύτητα στήν εφαρμογή του.

Καταλήγοντας ό Δρ Devanney τόνισε ότι ή καταπολέμηση καί ή περισυλλογή πετρελαιοκηλίδας έξαρτάται από τρεις βασικές προϋποθέσεις: άκαριαία αντίδραση, σχεδόν τέλειες συνθήκες θάλασσας καί καιρού, μέτρια ποσότητα πετρελαίου, καί έπειδή οί ιδανικές αυτές συνθήκες καί πολύ δύσκολο νά συμπέσουν, πρέπει νά θεωρείται χαμένη ύπόθεση. Τό κοινωνικό σύνολο θά ώφεληθεί περισσότερο άν επενδύσει χρήματα γιά τή μείωση τών πιθανοτήτων νά συμβεί μία πετρελαιοκηλίδα, δηλαδή στήν πρόληψη του κακού, γιατί, συμπλήρωσε, στήν περίπτωση τής ένίσχυσης όλόκληρου του στόλου του μέ διπύθμενα δέν είναι ό πλοιοκτήτης πού θά πληρώσει τελικά τό κόστος, αλλά ό όλόκληρη ή καταναλωτική κοινωνία.

Η HELMEPA ζήτησε από τά μέλη της, τά όποια καί πρόθυμα άναποκρίθηκαν, νά τής παράσχουν σχετικούς ύπολογισμούς γιά τήν εφαρμογή του ύδροστατικού έλέγχου, ώστε νά προβεί σέ παραστάσεις πρός τά άρμόδια όργανα του 'Αμερικανικού Κογκρέσσου καί τής 'Αμερικανικής 'Ακτοφυλακής, ενημερώνοντας τα κατάλληλα μέ στόχο τήν από μέρους τους επανεξέταση τής διά Νόμου έπιβολής τών double bottoms στά νέα δεξαμενόπλοια, έν όψει τής παραπάνω έναλλακτικής λύσης του ύδροστατικού έλέγχου.

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

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
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: 01-929 3918.

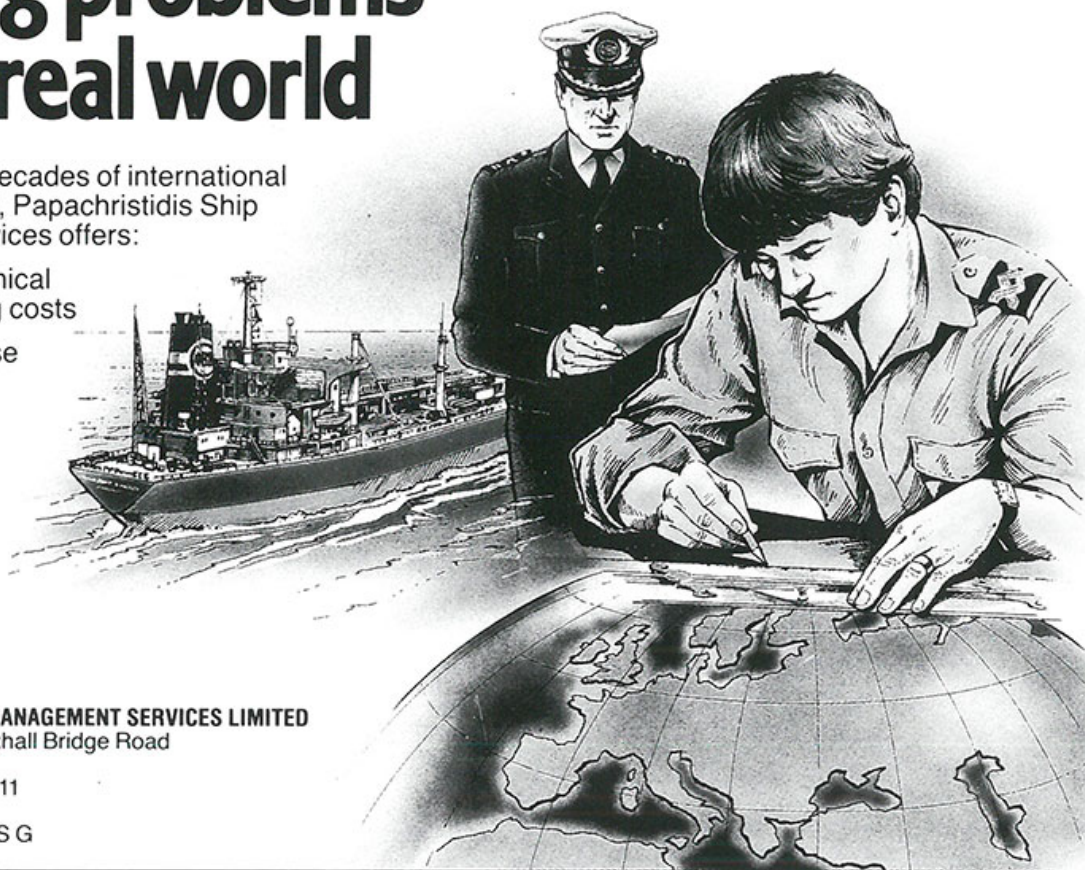
Solving problems in the real world

Founded on four decades of international shipping expertise, Papachristidis Ship Management Services offers:

- Highly economical vessel running costs
- No compromise on safety and performance



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED
"Tradewinds" 190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (01) 828 9911
Fax: (01) 828 9179
Telex: 8956714 FRIXOS G



ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΛΙΜΑΝΙΑ: Μία διαχρονική θεώρησή τους

Του κ. Α.Ι. ΤΖΑΜΤΖΗ

Η ιστορία των λιμανιών αρχίζει μαζί με την ιστορία του καραβιού που χάνεται όπως κι η δεύτερη, μέσα στους αιώνες. "Όταν ο πρώτος βαρκάρης γύρισε στη στεργιά απ' τό πρώτό του ταξίδι γύρισε ένα ήσυχο κι ασφαλισμένο άγκυροβόλιο κοντά στην άκτι, πού θά μπορούσε νά σιγουράρει τό μικρό του σκάφος απ' τά ρεύματα του ποταμού, ή τίς φουρτούνες του πελάγου. Σάν τό βρήκε σκέφθηκε πώς θά ήταν πιό βολικό άν έχτιζε εκεί κάπου στην κοντινή στεργιά καί την καλύβα του έτσι πού νά βρίσκεται κοντά στό σκάφος του γιά νά τό προσέχει καί γιά νά ξεκινήσει εύκολα πάλι τό πρωί γιά νά ξανοιχτεί στό πέλαγος.

Οί συνάδελφοί του τόν μιμήθηκαν κι ήρθαν οι αυτοί κι άραξαν τά πλεούμενά τους εκεί κοντά κι έχτισαν τίς καλύβες τους στην γύρω στεργιά γιά νά σχηματισθεί στό μέρος εκείνο ένας πυρήνας από βαρκάρηδες, ψαράδες, περαματάρηδες, караβομαραγκούς κι άλλους πού είχαν σχέση μέ τά πλοία. Γρήγορα μαθεύτηκε απ' τούς εμπόρους καί τούς ταξιδιώτες πώς εκεί μπορούσαν νά συναντήσουν τόν κόσμο του νερού καί νά περιμένουν εκεί άν ήθελαν νά ξεκινήσουν γιά κάπου. Μέ τόν τρόπο αυτό σχηματίσθηκε μία μικρή παρόχθια ή παράκτια κοινωνία, πού ή ζωή της είχε άμεση εξάρτηση απ' τά καράβια καί τό ποτάμι ή τή θάλασσα.

Καθώς τά χρόνια περνούσαν τίς μικρές αυτές κοινωνίες συγκεντρώθηκαν οί σκορπισμένες έδώ κι εκεί επιχειρήσεις της πρωτόγονης ναυτιλίας καί οί πολίτες τους άρχισαν νά έχουν άμεση εξάρτηση απ' τίς εργασίες, πού γίνονταν πάνω στό νερό. Έκει άκόμα άρχισαν νά πηγαίνουν όσοι ήθελαν νά προωθήσουν τά προϊόντά τους σ' άλλους τόπους ή νά τ' ανταλλάξουν μέ αγαθά από άλλους τόπους πού είχαν φτάσει ως εκεί μέ καράβια. Ύστερα ήρθαν οί στρατιωτικές δυνάμεις, πού είχαν άρχίσει κι αυτές σιγά - σιγά νά έχουν ανάγ-

κη απ' τίς θαλάσσιες μεταφορές. Στίς άρχικές αυτές φάσεις της ναυτιλίας τή θέση του λιμανιού την καθόριζαν τά οικονομικά πλεονεκτήματα πού μπορούσε νά προσφέρει, τά μέσα πού διέθετε γιά καταφυγή κι ασφαλώς ή δυνατότητα πού είχε γιά μία εύκολη άμυνα σέ περίπτωση εισβολής κι αυτά ίσχυαν είτε βρίσκονταν στίς όχθες του ποταμού ή του δέλτα του ή στην άκτι της θάλασσας.

Στίς άκτές της Μεσογείου οί άρχαιολόγοι έχουν έντοπίσει τόσο στίς άκτές της στεργιάς, όσο καί σ' εκείνες των νησιών πρωτόγονα λιμενικά έργα σέ πολλά σημεία. Ορισμένα απ' αυτά έχουν τή μορφή άνωμάτων τοίχων μέσα στό νερό, όπως στό Ντόρ της Παλαιστίνης ή μοιάζουν μέ βαθύ όρθογώνιο χαντάκι όπως εκείνο πού βρίσκεται κοντά στη σημερινή άκτι στού Νίρου — Χάνι στην Κρήτη, ή ένα μακρύ στενό κόψιμο στό βυθό, ίσως γιά θεμελίωμα τοίχου όπως εκείνο στό Μάλλια στην Κρήτη. Καμιά φορά έχουμε μία όλόκληρη σειρά από μεγάλα καλοκατασκευασμένα λιμενικά έργα δηλαδή προβλήτες, μώλους καί κυματοθραύστες όπως στην 'Αλεξάνδρεια, την Τύρο ή τή Σιδώνα, πού αποδίδονται απ' τούς ειδικούς στην εποχή του χαλκού ή τουλάχιστον σέ περιόδους προγενέστερες απ' τόν έβδομο π.Χ. αιώνα. Δυστυχώς όμως ή χρονολόγηση των καταλοίπων αυτών παρουσιάζει άνυπέρβλητες δυσκολίες γιατί ούτε στρωματογραφικές μελέτες μπορεί νά γίνουν, ούτε σύγκριση του τρόπου της κατασκευής τους μέ χτίσματα πού βρέθηκαν στη στεργιά κι έτσι έχουμε τό φαινόμενο νά περιγράφονται τά ίδια έρείπια από διάφορους ειδικούς σάν αιγυπτιακά, κρητομυκηναϊκά, φοινικά, ελληνικά ή ρωμαϊκά καί ό καθένας τους έχει τά επιχειρήματά του.

...

Τά πρώτα καράβια στη Μεσόγειο δ-

πως τά κρητομυκηναϊκά, τά αιγυπτιακά τά φοινικικά καί τά ελληνικά άκόμη ήταν μικρά σέ μέγεθος, δηλαδή τέτοια πού νά μπορούν νά τραβηχθούν εύκολα στη στεργιά. Στους χειμωνιάτικους μήνες, πού δέν προσφέρονταν γιά ναυτιλία τά πλοία σύρονταν στη στεργιά, στερεώνονταν όπως καί σήμερα μέ μπουτέλια καί σκεπάζονταν μέ πανιά ή κλαδιά ή άκόμα καί μέ πρόχειρα χτίσματα γιά νά προφυλαχθούν από τίς εποχιακές κακοκαιρίες. Ο 'Οσίος στο σημείο αυτό είναι άρκετά σαφής:

«Όταν ή Πούλια τρέχει νά ξεφύγει τή δύναμη του φοβερού 'Ορίωνα καί πέφτει στό μαύρο πέλαγος τότε λυσοσπανά τό φύσημα των άέρηδων. Τότε μήν άφήνεις τά καράβια σου στην άστραφτερή θάλασσα, νά τό θυμάσαι καί νά δουλεύεις τή γή όπως έγώ σέ συμβουλεύω. Τράβηξε τό καράβι σου στη στεργιά στερέωσε τό όλόγυρα μέ πέτρες ν' άντέχει στη δύναμη των ύγρών άνέμων καί βγάλε του τόν πειρό, μήπως καί τό σαπίσει ή βροχή του Δία» ("Έργα καί 'Ημέρες στ 619-626).

Τό ίδιο γίνονταν καί στό καθημερινό ταξίδεμα. Ο παλιός εκείνος ναυτικός κοντά στό ήλιοβασίλεμα σάν έβλεπε κάποια σίγουρη καί βολική άκτι τραβούσε τό καράβι του στη στεργιά. Ήξερε έτσι τουλάχιστον πού θά βρεθεί τό πρωί καί μπορούσε συγχρόνως νά πάρει νερό καί τρόφιμα. Τά παραπάνω όμως δέν σημαίνουν πώς δέν υπήρχαν λιμάνια μέ τή σημερινή τους έννοια.

Τίς πρώτες συγγραφικές μαρτυρίες γιά λιμάνια τίς έχουμε απ' τόν Όμηρο. Έκείνος μάς πληροφορεί πώς γιά νά διευκολυνθεί τό τράβηγμα στη στεργιά κατασκευάζονταν ό «ούρός», πού ήταν ένα άνηφορικό χαντάκι απ' τή θάλασσα πρós τή στεργιά καί τραβούσαν εκεί τά πλοία μέ τήν πλήρη πρós τή θάλασσα κάτι σάν τίς σημερινές γλύστρες.

«... τότε παρακινούσε ό ένας τόν άλλο νά πιάνουν καί νά ρίξουν τά καράβια

International
TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG FAX: 41-4728
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

στή θεϊκία θάλασσα καί καθαρίζανε τὶς γλύστρες... κι ἐβγαζαν τὰ μπουτέλια τῶν καραβιῶν». (Ἰλιάδα Β 151-153). Κι ὅπως φαίνεται ἀπ' τὸν παραπάνω στίχο τὰ ἐξασφαλίζανε μὲ μπουτέλια. "Ὅταν ὁμως δὲν ἦταν δυνατόν τὸ τράβηγμα στὴ στεργιά, τότε τὸ πλοῖο φουντάριζε τὴν ἀγκυρά κι ἔδενε πρυμάτσες στοὺς βράχους τῆς ἀκτῆς (Ἰλιάδα Ο 498), «ἐρριξαν κατόπιν τὶς ἀγκυρες κι ἔδεσαν πρυμάτσες». Κι ἀκόμα (Ὁδυσ. κ. 96) ἢ «κι ἔδεσα τὶς πρυμάτσες στὸ βράχο». Γιά τὸ τράβηγμα στὴ στεργιά προτιμοῦσαν πάντα τὴν ἀμουδερή παραλία, γιατί ἐκεῖ τὸ τράβηγμα ἦταν πολὺ πιὸ εὐκόλο. «Ἐγὼ πάλι κίνησα γιὰ τὰ καράβια πού ἦταν τραβηγμένα στὴν ἀμμουδιά» καί «ἐκεῖ σάν ἦρθαμε ἀράξαμε τὸ καράβι στὴν ἀμμουδιά» (Ὁδυσ. δ 426).

Γιά τὰ λιμάνια ὁ Ὅμηρος χρησιμοποιεῖ τὰ ἐπίθετα «πολυβεθής» δηλ. μὲ πολὺ βάθος, εὐορμος δηλ. ἀσφαλής, «ναύλοχος» ἀσφαλής γιὰ πλοῖα, «ἀμφίδυμος» ἐκεῖνος πού ἔχει δύο εἰσόδους, «κλυτός» ξακουστός καί «πάνορμος» ἀσφαλής.

Μιά ωραία εἰκόνα λιμανιοῦ τῆς ἐποχῆς του μᾶς δίνει ὁ Ὅμηρος στὴν περιγραφή τοῦ λιμανιοῦ τοῦ νησιοῦ τῶν Κυκλώπων, πού λίγο πιὸ πέρα ἀπ' τὴν ἀκτὴ βρίσκονταν ἓνα χαμηλὸ νησί καί τὸ προστάτευε ἀπ' τὰ κύματα (Ὁδυσ. Ι 116) «... καί πιὸ ἔξω ἀπ' τὸ λιμάνι βρίσκεται ἓνα χαμηλὸ νησί» καί συνεχίζει...

«ἔχει καί λιμάνι μὲ καλὸ φουντάγιο, πού δὲν χρειάζονται κάβοι, οὔτε νὰ ρίξεις ἀγκυρά, οὔτε νὰ πάρεις πρυμάτσες, παρὰ σάν ἀράζουν τὰ καράβια μποροῦν νὰ μείνουν ὅσο καιρὸ θέλει ἡ καρδιά τους καί φυσήξουν πρύμοι ἀέρηδες. Στὴν μέσα ἀκρὴ πάλι τοῦ λιμανιοῦ τρέχει καθαρὸ νερὸ ἀπὸ μιὰ βρύση στὴ σπηλιά» (Ὁδυσ. Ι 136 - 141). Ἄλλες περιγραφές λιμανιῶν μᾶς δίνει ὁ Ὅμηρος σὲ ἄλλα σημεῖα τῆς Ὀδύσσειας.

Ἀπὸ μιὰ ἄλλη μαρτυρία τοῦ ἴδιου τοῦ Ὀμήρου, πού βρίσκουμε στὴν περιγραφή τοῦ λιμανιοῦ τῶν Φαιάκων, φαίνεται πὺς τὰ φυσικὰ λιμάνια συμπληρώνονταν καί ἀπὸ τεχνικὰ ἔργα. «Σάν φτάσαμε,

λοιπὸν στὴν πόλη, γύρω τῆς ὑπῆρχε ψηλὸ τεῖχος, κι ὁμορφὸ λιμάνι ἀπ' τὶς δύο πλευρές τῆς καί στενὴ μπουκά, ἐκεῖ ἀράζουν τὰ καμπυλωτὰ πλοῖα καί γιὰ τὸ καθένα ὑπάρχει σκέπασμα. Ἐδῶ εἶναι κι ἡ ἀγορὰ τους λιθοστρωτὴ γύρω στ' ὁμορφὸ ἱερὸ τοῦ Ποσειδῶνα. Ἐκεῖ κατασκευάζουν τ' ἄρμενα τῶν μαύρων καραβιῶν, τὰ πανιά καί τοὺς κάβους καί πελεκοῦνε τὰ κουπιά. Γιατί δὲν νοιάζονται οἱ Φαίακες γιὰ τόξα ἢ φαρέτρες παρὰ γι' ἄλμπουρα καί κουπιὰ καραβιῶν καί γιὰ τὰ ὁμορφὰ τους καράβια πού ταξιδεύουν μ' αὐτὰ τὴν ἀφρισμένη θάλασσα γεμάτοι χαρὰ» (Ὁδυσ. ζ 262 - 273).

Μιά ἄλλη μεταγενέστερη πληροφορία γιὰ λιμάνια μᾶς ἔρχεται ἀπ' τὸν Ἡρόδοτο, πού μᾶς λέει πὺς ὁ Πολυκράτης, ὁ τύραννος τῆς Σάμου, ἔχτισε ἓνα σπουδαῖο λιμάνι τὸν 6ο π.Χ. αἰῶνα καί πού βρίσκονταν ἀκόμα στὴν ἐποχὴ τοῦ Ἡροδότου. «... δεῦτερο ἔργο εἶναι ἓνας μῶλος γύρω στὸ λιμάνι μέσα στὴ θάλασσα, πού ἔχει βάθος εἴκοσι ὀργυές καί τὸ μήκος τοῦ μῶλου εἶναι περισσότερα ἀπὸ δύο στάδια» (Ἡρόδοτος 3, 60).

Κατὰ δὲ τὸν Πολυδεύκη (β' μ.Χ. αἰῶνας) ὁ λιμὴν μπορεῖ νὰ εἶναι: Εὐορμος, εὐπροσόρμιστος, εὐδῖος, εὐλίμενος, εὐστομος, βαθύς, ἀγχιβαθύς, ἐν σκέπῃ πνευμάτων, ἀπὴνεμος, νήνεμος, ὑπὴνεμος, ἀσφαλής, ἀκύμων, ἀκίνδυνος, ράδιος προσχεῖν, ἀσφαλής προσβαλεῖν, οὐκ ἂν δεσθεῖως πείσματος ἐν αὐτῷ (δηλ. δὲν χρειάζεται κάβοι σ' αὐτόν). Ὅρμοι δὲ βαθεῖς, ἥσυχτοι, ἀπόρρυτοι, νήνεμοι, ναύλοχοι καί στόμα λιμένος καί εὐστομος λιμὴν καί εὐεπίμικτος, τὸ δὲ ἔργον ναυλοχεῖν καί τὰ ὅμοια. Ἡ ἀντίστροφα (Ψέγων δὲ ἐρεῖς) δύσορμος, δυσπροσόρμιστος, δυσπρόσμικτος, χεῖμεριος, ἀλίμενος, τραχύς, κατάνεμος, κυματὶς, πολυκύμων, ἀβαθύς, πονηρόν ἔχων τὸ στόμα, καί πονηρόν ἔχων τὸν εἰσπλουν.

Συγγράμματα ἀποκλειστικά γιὰ λιμάνια φαίνεται νὰ ὑπῆρχαν στὸν ἀρχαῖο

κόσμος, δὲν περισώθηκαν ὁμως. Ἀπὸ ἄλλες πηγές ξέρουμε πὺς ἔγραψαν γιὰ λιμάνια ὁ Κλέων ὁ Συρακούσιος, ὁ Τιμάγετος, ὁ Κράτης ὁ Ἀθηναῖος καί ὁ Φίλων ὁ Βυζάντιος τοῦ β' π.Χ. αἰῶνα. Τὸ μοναδικὸ σύγγραμμα πού ἔφτασε σ' ἐμᾶς, ἀνήκει στὸ Βιτρούβιο, τὸ ρωμαῖο συγγραφέα τοῦ α' π.Χ. αἰῶνα, στὸ ἔργο του «Περὶ ἀρχιτεκτονικῆς».

Λιμάνια ἀπὸ μεταγενέστερες ἐποχές ἔχουν ἐντοπισθεῖ σὲ πολλὲς ἀκτές καί μελετώντας τα μπορεῖ κανεὶς νὰ εἰ πὺς οἱ διάφορες γεωγραφικὲς καταστάσεις προσαρμόσθηκαν σὲ τρόπο πού νὰ προστατεύουν καί νὰ ἐξυπηρετοῦν τὰ καράβια. Στὴν Μυτιλήνη, στὴν Κύζικο καί τὴ Σμύρνη ἔχουμε μιὰ ὀχυρὴ ἀκρόπολη, πού βρίσκονταν στὴν ἀκρὴ μιὰ προβολῆς τῆς στεργιάς μέσα στὴ θάλασσα σχηματίζοντας ἔτσι δύο φυσικὰ λιμάνια ἓνα ἀπ' τὴν κάθε πλευρὰ τῆς προβολῆς.

Ὁ χαμηλὸς ἐπίπεδος αὐχένος τοῦ ἰσθμοῦ συνήθως ἔκοβε ἀπ' τὴν ὑπόλοιπη στεργία τὴν προβολὴ αὐτὴ καί σχημάτιζε ἢ μιὰ φυσικὴ λιμνοθάλασσα ἢ ἓνα τεχνητὸ κανάλι, πού προστάτευαν τὴν ἀκρόπολη ἀπ' τὶς εἰσβολές καί συγρόνως ἐπέτρεπε στὰ πλοῖα νὰ περνοῦν πάντα στὸ ὑπὴνεμο λιμάνι χωρὶς νὰ εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ περνοῦν τὸ κάβο.

Στὴν Αἴγινα ὑπῆρχαν ἐντυπωσιακοὶ χοντροὶ τοῖχοι ἀπὸ ἀβεσστόλιθο πού ἀρχίζαν ἀπ' τὴν ἀκτὴ κι ὕστερα ἀπὸ μερικὲς μικρὲς γωνίες ἔστρεφαν σὲ ὀρθὲς γωνίες ὁ ἓνας πρὸς τὸν ἄλλο. Ἐκεῖ πού τελείωναν πιθανόν νὰ ὑψώνονταν πύργοι, πού χωρίζονταν ἀπὸ ἓνα στενὸ ἀνοιγμα ἀπ' ὅπου μονάχα ἓνα ἢ δύο πλοῖα μποροῦσαν νὰ περάσουν συγχρόνως. Ἄλλου πάλι ὅπως στὸν Πειραιᾶ οἱ φυσικοὶ ὅρμοι κλείνονταν ἀπλὰ μὲ μιὰ προέκταση ἀπ' τὰ τεῖχη πού περιβάλλανε τὴν πόλη κι ἀφῆναν συνήθως ἓνα ἀνοιγμα πού μποροῦσε νὰ κλείσει τοὺς ἀνεπιθύμητους ἔξω. Σὲ ἄλλες περιπτώσεις μεσόγειες πόλεις ἱδρύαν λιμάνια στὴν κοντινὴ ἀκτὴ ὀχυρωμένα ξεχωριστὰ σὲ κατάλληλα σημεῖα. Γιά παράδειγμα στὸν Ἰσθμὸ κι ἔπρεπε νὰ ἐλέγ-



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 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

χει την κίνηση από ανατολή — δύση απ' τη θάλασσα από βορρά - νότο απ' τη στεργιά, είχε δύο λιμάνια τό Λέχειον στόν Κορινθιακό καί τίς Κεγχραίες στό Σαρωνικό. Ἀκόμα ἄλλου ὅπως στή Νησαία τό ἐπίνειο τῶν Μεγάρων, στή Συρακούσα ἤ τήν Κνίδα ἐκμεταλλεύονταν τά πλεονεκτήματα τῆς προστασίας κάποιου νησιού ἤ κάποιες ξέρες ἤ γῆινες προβολές στή θάλασσα. Σέ μερικές περιπτώσεις ὅπως στόν Πειραιᾶ, τήν Κόρινθο, τήν Πάτρα καί τά Μέγαρα, παράλληλα τεῖχη ἔκλειναν τό λιμάνι μέ τή μεσόγεια πόλη. Ἀλλά γνωστά ἑλληνικά λιμάνια ἦταν ἡ Δῆλος, ἡ Ρόδος, ἡ Σάμος.

Ἀργότερα οἱ ῥωμαῖοι εἶχαν τό Πουτεόλι, τήν Ὅστια καί τή Ραβέννα στήν Ἰταλία καί τά περίφημα Λέπτις Μάγνα καί Ἀπολλωνία στή Β. Ἀφρική.

Ὁ Πειραιᾶς τό λιμάνι τῆς Ἀθήνας, στόν πέμπτο π.Χ. αἰώνα μπορεῖ νά πεί κανένας ἀποτελοῦσε παράδειγμα γιά πολλές ἑλληνικές πόλεις ἀπό τήν πλευρά σχεδιάσεως καί διοικήσεως.

Δυστυχῶς ὁ χρόνος δέν μᾶς ἐπιτρέπει νά ἐπεκταθοῦμε στό θέμα αὐτό.

Βυζάντιο

Παρ' ὅλη τή σημασία πού εἶχε τό θαλάσσιο ἐμπόριο στή Βυζαντινή Αὐτοκρατορία καί παρ' ὅλο πού οἱ βυζαντινοί συντάξαν ἀρκετούς ναυτικούς νόμους, δέν μᾶς ἄφησαν καμιᾶ συστηματική συγγραφή γύρω ἀπό τά λιμάνια. Ὅλες οἱ πληροφορίες μας προέρχονται ἀπό ἐλάχιστους συγγραφείς πού παρεπιπτόντως μᾶς δίνουν πληροφορίες γύρω ἀπό τά ναυτικά ζητήματα τῆς ἐποχῆς τους.

Ἀκόμα οἱ περισσότερες ἀπ' αὐτές ἀφοροῦν τό πολεμικό κυρίως ναυτικό καί δέν θίγουν ζητήματα τοῦ ἐμπορικοῦ παρὰ μόνον ὅσο σχετίζονται μέ τό πρῶτο. Ἄν σ' αὐτά προσθέσουμε καί τό γεγονός πώς ὅσοι ἐγγραφῶν πᾶν στό θέμα αὐτό δέν εἶχαν καμιᾶ γνώση τῆς θάλασσας μποροῦμε νά ποῦμε πώς οἱ γνώσεις μας γιά τά λιμάνια τῆς βυζαντινῆς περιόδου προέρχονται κυριολεκτικά ἀπό συγγραφικά ψήγματα καί σπαράγματα πού πρέπει νά ψαρευτοῦν κυριολεκτικά μέσα ἀπό τά βυζαντινά κείμενα.

Ἄν ὅμως οἱ βυζαντινοί συγγραφεῖς εἶχαν γυρίσει τίς πλάτες τους στή θάλασσα, ὁ βυζαντινός ἑλληνισμός δέν ἔπαψε ποτέ νά ναυτίζεται.

Ἡ γεωγραφική θέση τῆς Κωνσταντινουπόλεως πού βρίσκονταν ἀνάμεσα σέ δύο κόσμους, ἐκείνων τῆς Εὐρώπης καί τῆς Ἀσίας κι ἀκόμα στόν δρόμο τοῦ Εὐξείνου καθὼς καί ἡ ἀξία τῆς σάν πρωτεύουσας μιᾶς αὐτοκρατορίας πού δέσποζε στό μεγαλύτερο μέρος τῶν ἀκτῶν τῆς Μεσογείου ὑπῆρξαν οἱ συντε-

λεστές γιά νά ἀναπτυχθεῖ μιᾶ ἀέναξη ἐμποροναυτική κίνηση στά χίλια καί πλεον χρόνια πού ἐξῆλθε τό Βυζάντιο.

Χαρακτηριστικά ἀναφέρουμε πώς ὁ Λέων ὁ Α' στά μέσα τῆς Πέμπτης ἐκατονταετίας ἐτοίμασε ἕνα στόλο ἀπό 1.200 πλοῖα. Ὁ Ἰουστινιανός ἐτοίμασε 500 ἐμπορικά μεταγωγικά καί 100 πολεμικά κι ἀργότερα τό 961 ὁ Νικηφόρος Φωκάς στήν ἐκστρατία του ἐναντίον τῶν Σαρακηνῶν τῆς Κρήτης ξεκίνησε μέ τόν ἀπίστευτο ἀριθμό τῶν 3.000 πλοίων ἀπό τά ὁποῖα τά 2.000 ἦσαν ἐμπορικά καί χρησιμοποιήθηκαν ὡς μεταγωγικά καί βοηθητικά μέ τό ὄνομα «καράβια καματηρά». Τά καράβια ὅμως προϋποθέτουν καί λιμάνια καί ναυστάθμους καί γι' αὐτά κατασκευάζαν οἱ αὐτοκράτορες τά λεγόμενα «νεώρια» πού ἦταν συνήθως βαθεῖα λιμάνια περιτειχισμένα μέ πύργους πολλούς στήν παραλία.

Στήν Κωνσταντινούπολη στήν ἀκτὴ τῆς Προποντιδῆς καί κοντά στή συμβολή τοῦ Βοσπόρου ὑπῆρχε ὁ «λιμὴν τοῦ Βουκολέοντος» πού ὀνομάσθηκε ἔτσι ἀπὸ ἕνα λίθινο ἄγαλμα ἐνός λιονταριοῦ πού ἄρπαζε ἕνα βόδι. Τό λιμάνι αὐτό ἦταν τεχνητό «χειροποίητο» ὅπως ἀναφέρεται καί κατασκευάσθηκε στὸν πέμφο αἰῶνα ἀπὸ τό Θεοδόσιο τὸν Β' κάτω ἀπ' τὰ ὁμῶνυμα ἀνάκτορα καί μέσα στὰ τεῖχη τοῦ Παλατίου.

Μποροῦσε νά περιλάβει πολλὰ πολεμικά πλοῖα καθὼς καί τή Βασιλική θαλαμηγὸ τό «βασιλικὸν δρομῶνιον» ὅπως ὀνομάζονταν.

Τὰ ἐμπορικά πλοῖα συνήθως ναυλοχοῦσαν στό λιμάνι τοῦ Ἰουλιανοῦ πίσω ἀπὸ τή «Σιδηρὰ Πύλη» πού κτίσθηκε τὸν Δ' αἰῶνα καί κλείσθηκε ἀργότερα τό 570 ὅταν ἰδρύθηκε τό «νεώριον τῶν Σοφῶν» καί τοῦ «Κοντοσκαλίου» ἢ «Ἑπτασκαλίου» πού ὀχυρώθηκε ἀργότερα ἀπὸ τὸν Μιχαὴλ Παλαιολόγο καί μετατράπηκε σέ πολεμικὸ λιμάνι καί τέλος τό νεώριο τοῦ Ἐλευθερίου ἢ Θεοδοσίου ἀπὸ τό ὄνομα τοῦ Πατρικίου πού τό ἱδρύσε καί στό ὁποῖο χωροῦσαν ἐκατοντάδες σκάφη.

Τὰ λιμάνια αὐτὰ βρίσκονταν στή Προποντιδῆ. Ἀπ' αὐτὰ τό πρῶτο κλείσθηκε στὸν ἕκτο αἰῶνα καί τά δύο τελευταῖα καταχώθηκαν ἀπ' τοὺς Τούρκους μετὰ τὴν ἄλωση ἀφοῦ τό λιμάνι τῶν Σοφίων ἢ Σοφιανῶν χρησιμοποιήθηκε γιά λίγο ἀπὸ τοὺς Τούρκους. Ὑπῆρχε ἀκόμη **Φάρος** σέ ὕψωμα τῆς πλατείας τοῦ Βουκολέοντος καί ἀκόμα **σκάλες** καί **ἐμβολοί**. Ἡ λέξη «ἐμβολος» στό βυζαντινὸ σήμαινε ὄχι μόνον προβλήτα καί ἀποβάθρα ἀλλὰ καί στοὰ καί τμήμα ὁδοῦ μέ στοές στὰ πλάγια, μεταφορικά δὲ καί ὁλόκληρη συνοικία.

Ἀπορίας ἄξιο εἶναι γιὰ τοὺς βυζαντινοὺς προτίμησαν νά κατασκευάσουν ἐμπορικά λιμάνια στήν παραλία τῆς Προποντιδῆς, κι ὄχι μέσα στὸν Κεράτιο ἀνάμεσα στίς ἀκτές τοῦ παλαιοῦ βυζαντίου καί τοῦ σημερινοῦ Γαλατὰ ὅπου ἀπ' τὸν

Δ' αἰῶνα ὑπῆρχε ὁ **Προσφόριος** λιμὴν ἢ **Φωσφόριος** στήν ἀκτὴ τοῦ Βυζαντίου. Ἀκόμη καί ὁ Στράβων ἀναφέρει πὺς ὑπῆρχε στὰ χρόνια τοῦ στήν ἀκτὴ τοῦ Γαλατὰ ὁ λιμὴν τῶν «Συκῶν».

Στὸν Κεράτιο Κόλπο ὑπῆρχαν τρία ἐμπορικά λιμάνια: Ὁ Μέγας **Βοσπόρος** ἢ **Προσφόριος** ὁ δεῦτερος ὁ λεγόμενος **Νεώριον** ἢ **Νεωρίσιος** καί ὁ τρίτος τοῦ **Περάματος**.

Ἀπέναντι στό Γαλατὰ ὑπῆρχε μονάχα τό λιμάνι τῶν **Συκῶν**. Μέσα στὸν Κεράτιο ὑπῆρχε καί ὁ πολεμικὸς ναυστάθμος ὅταν ναυπηγοῦνταν τά πολεμικά.

Μιὰ εἰκόνα γιά τὴν ἔκταση τῶν λιμανίων τοῦ Βυζαντίου μᾶς δίνουν συγγραφεῖς τῆς περιόδου τῶν Σταυροφοριῶν πού ἀναφέρουν πὺς ἐκτός ἀπὸ τά πολεμικά καί ἐμπορικά πλοῖα σταθεμεύανε καί δύο χιλιάδες ἄλιευτικά.

Σκάλες ὑπῆρχαν ἐπίσης μεταξύ τοῦ ἀκρωτηρίου τοῦ Βοσπόρου καί τοῦ Κερατίου κόλπου.

Μέχρι τὸν ἐνδέκατο αἰῶνα ὅλο τό ἐμπόριο τῆς Ἀνατολῆς βρίσκονταν στὰ χέρια τῶν Βυζαντινῶν. Βυζαντινὰ πλοῖα μεταφέρανε τό σιτᾶρι τοῦ Πόντου στό Βυζάντιο κι' ἀπὸ ἐκεῖ σέ ὅλα τά παράλια τῆς αὐτοκρατορίας. Πολύτιμα φορτία ἀπὸ τίς Ἰνδίες τὴν Ἑγγύς καί Ἄπω Ἀνατολή περνοῦσαν ἀπὸ τὴν Κων/πολη. Ἡ ναυτιλία τοῦ βυζαντίου διακινουσε ἀκόμη καί τὰ προϊόντα τῆς Βυζαντινῆς βιομηχανίας καί βιοτεχνίας ὅπως ἐκεῖνα τοῦ μεταξιοῦ κ.λ.π. Ἡ διακίνηση αὐτὴ ἀπέφερε καί τὴ μεγάλη οἰκονομικὴ ἀκμὴ τοῦ Βυζαντίου.

Τὸν ἕνατο καί δέκατο αἰῶνα τό Βυζάντιο ἦταν ἀρκετὰ ἰσχυρὸ ὥστε νά μὴν ὑποκύπτει σέ ἀξιώσεις ξένων, ἀργότερα ὅμως ὁ κίνδυνος ἀπὸ τοὺς Νορμανδούς, τοὺς Ἀραβες καί τοὺς Ὀθωμανοὺς ἀνάγκαζε τοὺς βυζαντινοὺς νά προσπαθῶσιν νά προσετερισθοῦν τοὺς ἰσχυροὺς στή θάλασσα Ἰταλοὺς πού εἶχαν κιόλας ἰσχυρές παροικίες στήν Κων/πολη.

Τό δέκατο αἰῶνα ὁ Βασίλειος ὁ Β' ἐξέδωκε «χρυσόβουλον» πού κανόνιζε τό ἐμπόριον τῶν ἐνετικῶν πλοίων. Τούς παραχωρήθηκε ἔκταση στό Πέραν δηλαδή πάνω τῆς ἀπέναντι τοῦ ἀρχαίου Βυζαντίου ἀκτῆς τοῦ Κερατίου. Παρόμοιες περιοχές πῆραν οἱ Ἑνετοὶ καί σέ ἄλλα λιμάνια καί καθορίσθηκε νά μὴν πληρώνουν τελωνειακοὺς δασμούς. Οἱ Ἑνετοὶ τίς περιτεῖχισαν καί ζοῦσαν μέσα σ' αὐτές.

Τό σύστημα αὐτό τῆς χορηγίας ἰδιαιτέρων τόπων μπορεῖ νά πεί κανένας ἦταν ὁ πρόδρομος τῶν «ἐλευθέρων ζωνῶν» μέ τὴ διαφορά ὅμως ὅτι ἐνῶ σήμερα διατηρεῖται ἀνέπαφη ἡ κυριαρχία τοῦ κράτους πού τίς παραχωρεῖ, στό Βυζάντιο οἱ ξένες αὐτές ζῶνες γίνανε «κράτος ἐν κράτει» καί ἔφτασαν στό ση-

μεϊο νά μάχονται μεταξύ τους καί ακόμη πρὸς τὸ ἴδιο τὸ Βυζάντιο.

Ἀπὸ τὸ 1084 ὁ Ἀλέξιος Κομνηνὸς εἶχε παραχωρήσει στοὺς Ἑνετοὺς νέα προνόμια καί τοὺς ἀπάλλεξε ἀπὸ κάθε φόρο μὲ ἀντάλλαγμα στρατιωτικῆ βοήθειας πού τοῦ ὑποσχέθηκαν. Τὰ ἴδια ἐγιναν ἀργότερα καί τοὺς Παλαιολόγους ὅταν ἀναγκάσθηκαν νά ζητήσουν τὴ βοήθεια τῶν Γενοβέζων, πού πῆραν ἀπ' τοὺς Βυζαντινοὺς τὸ δικαίωμα νά πλέουν στὸν Εὐξείνιο καί ἀπ' τὸν Μανουήλ τὸν Κομνηνὸ τὸ δικαίωμα νά ἐμπορεύονται: «κομμερκεύεσθαι». Οἱ Γενοβέζοι πῆραν τὸν **ἐμβολὸν τοῦ Σταυροῦ καί τῆς Κωπαριάς**.

Στὸ μεταξύ ἱδρυσαν σημαντικὴ παροικία οἱ κάτοικοι τοῦ Ἀμάφι καθὼς καί οἱ Πιζάτες πού πῆραν χώρα στὴν παραλία τοῦ Περάματος.

Τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἐγκαταστάσεων αὐτῶν εἶναι γνωστά. Ὅταν οἱ διάφοροι αὐτοκράτορες ἀντιλήφθηκαν πού ὁδηγοῦσε ἡ ἀσυνδοσία αὐτῆς τῶν ξένων καί ἡ ἐπέκτασή τους ἀρχισαν νά τοὺς πιέζουν μὲ ἀποτέλεσμα νά ξεσπάσουν πόλεμοι ἀνάμεσα στὸ Βυζάντιο καί τὴ Βενετία.

Ἀξίζει νά παρατηρήσουμε πὼς οἱ ἐγκαταστάσεις αὐτές δὲν εἶχαν τὴν μορφή ἐλευθέρων ζωνῶν ἀλλὰ οἱ κάτοικοι τοὺς εἶχανε αὐτοδιοίκηση καί ἀπολαμβάναν ἑτεροδικίας. Μὲ τὴ συνθήκη τοῦ 1275 μεταξύ Βυζαντινῶν καί Γενοβέζων καθιερώθηκε ἕνα εἶδος διομολογήσεων καί ἑτεροδικίας. Ὅριζονταν δηλαδὴ πὼς ἂν οἱ Γενοβέζοι ἐβλαπταν ἑλληνες δὲν δικάζονταν ἀπὸ ἐλληνικά δικαστήρια ἀλλὰ ἀπὸ τὸν **Ποτεστάτο** τὸν ἐκπρόσωπο τῆς Γένοβας.

Τὸ 1320 ἐγκαταστάθηκαν κοντὰ στίς Βλαχέρνες ἰσπανοὶ Καταλανοὶ καί Ἀραγωνέζοι πού σύντομα ἦλθαν σὲ σύγκρουση μὲ τοὺς Γενοβέζους. Ἀργότερα ὁ Κατακουζηνὸς καθὼς ἀντιμετώπιζε συνεχῶς τίς προκλήσεις τῶν Γενοβέζων συμμάχησε μὲ τοὺς Ἑνετοὺς καί τοὺς Καταλανοὺς καί τοὺς κήρυξε πόλεμο. Ὁ πόλεμος αὐτὸς πού ὑπῆρξε καταστρεπτικὸς γιὰ τὴ Βυζαντινὴ ναυτιλία, κατέληξε σὲ ναυμαχία καί πεζομαχία στὸ Βόσπορο τὸ Φεβρουάριο τοῦ 1353. Στὴ συνθήκη πού ὑπογράφηκε ὁ

Κατακουζηνὸς παραχώρησε στοὺς Γενοβέζους ἰσοτέλεια.

Τὸ πόσο καταστροφικὴ ὑπῆρξε ἡ ἀρχὴ τῆς παραχωρήσεως ἐλευθέρων ἐγκαταστάσεων στὸ λιμάνι τῆς Κωνσταντινουπόλεως στοὺς ξένους εἶναι κάτι πού ξεφεύγει ἀπὸ τὰ στενά ὅρια τοῦ παρόντος. Ὅλες οἱ προσπάθειες πού ἐγιναν ἀργότερα γιὰ τὸν περιορισμὸ τῶν ἐμπορικῶν καί ναυτικῶν προνομίων τῶν ξένων δὲν μπόρεσαν νά προστατεύσουν τοὺς ὑπηκόους τοῦ Βυζαντίου, πού βρίσκονταν σὲ πολὺ μειονεκτικὴ θέση ἀπέναντι στοὺς ἐμπόρους καί ναυτικούς τῶν ἰταλικῶν πόλεων. Ἀποτέλεσμα ἦταν τὸ κράτος νά ἐξαντλεῖται γιὰ νά καταλήξει στὴν τουρκικὴ ὑποδούλωση.

Τουρκοκρατία

Στὴν περίοδο τῆς τουρκοκρατίας τὰ λιμάνια βρίσκονταν κάτω ἀπὸ τὴν ἐποπτεία τοῦ Καπουδάν - πασά. Ὅταν λέμε λιμάνια τῆς περιόδου αὐτῆς ἐννοοῦμε ἕνα προστατευμένο ὄρμος μὲ κατάλληλο γιὰ ἀγκυροβολία βυθὸ καί πόσιμο νερό.

Τὰ λιμάνια, οἱ **σκάλες**, ἦταν κατὰ κανόνα φυσικά καί τὰ τεχνικά ἔργα σ' αὐτὰ πολὺ περιορισμένα. Ἡ πῶς συνηθισμένη κατασκευὴ ἦταν μιά ξύλινη ἀποβάθρα, ἡ καθ' αὐτὸ σκάλα, ὅπου τὰ ἱστιοφόρα πλεύριζαν ἢ προσεγγίζανε μὲ τὴ πρύμνη νά φορτώσουν ἢ νά ξεφορτώσουν. Σὲ μερικά λιμάνια εἶχαν χτισθεῖ καί πέτρινοι κυματοθραῦστες γιὰ νά προστατεύσουν τὰ καράβια ἀπὸ τὴν κακοκαιρία. Τὰ ναυτιλιακά βοηθήματα ἦταν σχεδὸν ἀνύπαρκτα. Σὲ πολλὰ μέρη πού δὲν ὑπῆρχε **σκάλα** ἢ ὅταν τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου ἦταν τέτοιο πού νά μὴν ἐπιτρέπει προσέγγιση ἢ φόρτωση γίνονταν μὲ βάρκες στὸ ἀγκυροβόλιο καί μὲ μόνη τὴν ἀνθρώπινη δύναμη. Οἱ ναῦτες συνήθως φορτώναν ἢ ξεφορτώναν τὰ καράβια καί οἱ χαμάληδες κουβαλοῦσαν τὰ ἐμπορεύματα στίς ἀποθήκες ἢ στὰ κára ἢ ζῶα. Τὰ χύμα φορτία φορτώνονταν καί ξεφορτώνονταν μὲ ζεμπίλια. Τὴν ἐποπτεία τῶν χαμάληδων τοῦ λιμανιοῦ εἶχε ὁ ἀρχιχαμάλης (χαμάλ - μπαση).

Ὑπεύθυνος γιὰ τὴν διοίκηση τοῦ λι-

μανιοῦ στίς περιοχές ὑπὸ τουρκικὴ κατοχὴ ἦταν ὁ «λιμαρεῖσης» ἢ «ἐμίρης τῆς σκάλας». Στὰ μεγάλα νησιά καί λιμάνια ὁ λιμάν-ρεῖσης ἦταν καί «βεκίλης», διοικητικὸς δηλαδὴ ἀντιπρόσωπος τοῦ ναυάρχου. Στὰ μικρότερα λιμάνια καί τὰ νησιά πού εἶχαν αὐτοδιοίκηση, τὴν διοίκηση τοῦ λιμανιοῦ εἶχε ἡ δημογεροντία ὑπὸ τὴν ἐποπτεία τοῦ Τούρκου μπέη ἢ ναζίρη (τοπικοῦ διοικητή). Ὁ βεκίλης φρόντιζε γιὰ τὴ ναυτολόγηση τῶν πληρωμάτων, τὴν εἰσπραξὴ τῶν φόρων καί τῶν εἰσφορῶν, τὴν ἐτοιμασία ἐφοδίων καί τροφίμων γιὰ τὸν στόλο, γιὰ τὴ ναύλωση τῶν караβιών, κυρίως ὅμως γιὰ τὴ συγκέντρωση στοὺς «ἰστηράδες» (κρατικές ἀποθήκες) τοῦ σιταριοῦ καί τὴν ἀποστολὴ του στὸν βασιλικὸ «ἰστηρά» τῆς Πόλης. Ὁ «ἰστηράς» συχνά ὀνομάζονταν καί «ἀμπάρι» καί ὑπεύθυνος γι' αὐτὸ ἦταν ὁ «ἀμπάρ ἐμίνης» ἢ «ἰστηρατζής». Στὰ καθήκοντα τοῦ λιμάν-ρεῖσης ἦταν καί τὸ νά ἐκδίδει τὸ χοτζέτι τοῦ карабиου (πιστοποιητικὸ κυριότητος τοῦ σκάφους) καί, σὲ περίπτωσι ἀβαρίας, ζημιᾶς ἢ ναυαγίου, τὴν «πρόβε ντέ φορτούνα», κάτι ἀνάλογο μὲ τὴν σημερινή «διαμαρτυρία». Στὴν σκάλα ὑπῆρχε τὸ «δημόσιο ζῦγι». Ἦταν ὁ χώρος μὲ τὰ τυποποιημένα κρατικά μέτρα πού βρίσκονταν κάτω ἀπὸ τὴν ἐποπτεία τοῦ ὑπεύθυνου ζυγιστῆ: τοῦ κανταρζή.

Ὅταν τὸ καράβι ἐφθανε στὸ πόρτο, ὁ καπετάνιος ὀφείλε νά παρουσιαστεῖ στὸν «λιμάν-ρεῖση», γιὰ νά θεωρήσει τὰ ναυτιλιακά του ἔγγραφα, τὰ «πασαπόρτια» ἢ «ντουκάλες» ὅπως ὀνομάζονταν.

Τὰ ραγιαδίκια πλοῖα εἰδικότερα ἐφοδιάζονταν ἀπ' τὴν Πύλη μὲ «μπουγιουρουλδί» (διάταγμα) πού ὑπογραφόταν ἀπὸ τὸν διερμηνέα τοῦ στόλου μαζί μ' αὐτὸ βεβαιωνόταν ἡ ἐθνικότητα τοῦ σκάφους καί ἐπιτρεπόταν ἡ ἐλευθεροπλοῖα καί τὸ ἐμπόριο στίς θάλασσες. Τὸ ἔγγραφο αὐτὸ ἀνανεωνόταν κάθε τρία χρόνια. Πρὶν ἐκινήσει γιὰ τὸ ταξίδι τοῦ καράβι, ἐφοδιαζόταν ἀπὸ τὴν τοπικὴ ἀρχὴ μὲ τὴν «πατέντα». Στὸ ἔγγραφο αὐτὸ σημειώνονταν τὸ ὄνομα τοῦ καπετάνιου, τὸ λιμάνι ἀπ' ὅπου ξεκινούσε καί προορισμὸς του, ὁ ἀριθμὸς τοῦ πληρώματος, ὁ ὀπλισμὸς τοῦ σκάφους, τὸ

**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

φορτίο με κάθε λεπτομέρεια κι ό σκοπός του ταξιδιού.

Άλλα έγγραφα ήταν τά λεγόμενα «πασαβάντια» (Passavanti) που έξασφάλιζαν τήν έλευθεροπλοία και έκδίδονταν κυρίως σέ περιόδους πολέμων, τό «μανιφέστο» (τό δηλωτικό του φορτίου) και οι «σπεντσιόνες» (φορτωτικές).

Άρμόδιος γιά τήν είσπραξη τών φόρων και τών άλλων εισφορών ήταν ό «γιουμπρουλής» (τελώνης). Καί ό άναπληρωτής όμως του πασα (ό μουσελίμης) και ό μουλάς (ό ιεροδίκης) και ό «μουχασίλης» (φορολόγος) είχαν λόγο πάνω σ' αυτούς. Ό μουλάς μάλιστα μπορούσε νά έμποδίσει τήν έξαγωγή προϊόντων που άπαγορεύονταν από τήν θρησκεία άν δέν έπαιρνε τό σχετικό «μπαξίς» του. Άλλά και οι γεννίτσαροι που φύλαγαν συνήθως τίς πύλες του λιμανιού μπορούσαν νά φορολογήσουν γιά δεύτερη φορά τά φορτία που περνούσαν από εκεί.

Ζωή στά μεγάλα λιμάνια, έκτός από τήν συνηθισμένη ναυτιλιακή κίνηση, έδινε τό «μεζάτι» ή «ικάντο», ή δημοπρασία τών «κονφισκαρισμένων» (κατασχεμένων) καραβιών και φορτίων. Στό «ικάντο» άκόμα έβγαίναν καράβια και φορτία που οι ιδιοκτήτες τους πτώχευ-

σαν ή «χαϊνιδών» (κακοπληρωτών) ή και φορτία που χαρακτηρίζονταν «μπόνα πρέζα» (= λεία πολέμου) στόν συνεχή πόλεμο τής καταδρομής που επικρατούσε σ' όλόκληρη τήν Μεσόγειο. Στόν κόσμο αυτό τών λιμανιών, έκτός από τούς δημόσιους και δημοτικούς υπαλλήλους, κυκλοφορούσαν τά πληρώματα τών καραβιών που βρίσκονταν στό πόρτο ή περίμεναν νά μπαρκάρουν και όπως παρατηρεί κάποιος σύγχρονος συγγραφέας «καυγάδιζαν, έπιναν, βλαστημούσαν, έκλεβαν, λιποτακτούσαν, πήγαιναν στό «σπίτια» και τίς έκκλησίες γιά νά μεταλάβουν».

Άν σ' αυτούς προσθέσουμε ένα κόσμο λαθρεμπόρων που κυκλοφορούσαν εκεί, τούς προξένους τών διαφόρων ξένων δυνάμεων που ραδιουργούσαν γιά δικό του όφελος ό καθένας, τίς συνέπειες που είχε ή συχνή άρνηση τών τουρκικών άρχών νά δώσουν τρόφιμα και νερό σέ ξένα καράβια, μπορούμε νά έχουμε μιάν εικόνα τών λιμανιών τής τουρκοκρατούμενης Έλλάδος.

Έλεούθηρη Έλλάδα

Τελειώνοντας άξίζει νά παρατηρήσουμε ότι μέ τό διάταγμα «Περί λιμενίων άρχών» τής 9/21 Φεβρουαρίου

1834 τά παράλια τής Έλληνικής επικράτειας διαιρούνταν σέ πέντε τμήματα. Συγκεκριμένα τό πρώτο μέ έδρα τήν Ύδρα συμπεριλάμβανε τά λιμάνια του Άργολικού κόλπου και τά ανατολικά μεσημβρινά παράλια τής Πελοποννήσου μέχρι τό Ταίναρο, τίς άκτές και τά νησιά του Σαρωνικού ως τό Σούνιο.

Τό δεύτερο μέ έδρα τή Σύρο περιελάμβανε όλα τά λιμάνια στίς Κυκλάδες και του νότιου Εύβοϊκού μέχρι τόν Κάβο Ντόρο.

Τό τρίτο μέ έδρα τή Σκιάθο τά λιμάνια από τόν Κάβο Ντόρο, τών άκτών τής Εύβοίας, του Μαλιακού και του Βόρειου Εύβοϊκού συμπεριλαμβανομένης και τής Χαλκίδος. Τό τέταρτο μέ έδρα τό Μεσολόγγι όλα τά λιμάνια του Κορινθιακού τών άκτών μέχρι του Άμβρακικού πρός βορράν και τίς έκβολές του Άλφειου πρός νότον και τέλος τό πέμπτο μέ έδρα τό λιμάνι του Νεόκαστρου τά λιμάνια από τίς έκβολές του Άλφειού ως τό Ταίναρο.

Τά άναφέρουμε άπλώς γιά νά δείξουμε πόσο άλλαξε ή λιμενική μορφή τής Έλλάδος μέσα στά 155 χρόνια που πέρασαν.

A.I. TZAMTZHIS



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

**LICENSED MANNING • CREWING AGENTS • OWNERS
PROTECTIVE AGENTS • GENERAL SHIPS AGENTS • SHIP
REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE**

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91
FAX: 921-3354
CABLES: EL GRECO, MANILA

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΙΖΗΜΑΤΑ ΤΗΣ BFCC

Τά αποτελέσματα της επικάθησης ιζημάτων και της ανάπτυξης θαλασσιών μικροοργανισμών σε επιφάνειες που έρχονται σε επαφή με το θαλασσινό νερό είναι γνωστά. Η αυξημένη υδροδυναμική αντίσταση που υφίσταται ένα πλοίο συνεπάγεται αυξημένη κατανάλωση καυσίμων και τόν περιοδικό ύδροδεξαμενισμό του πλοίου για τόν καθαρισμό του από τόν επίστρωμα των μικροοργανισμών, βαφή του κελύφους και επiskeυές για πιθανές διαβρώσεις.

Παρόμοια αποτελέσματα που εμφανίζονται σε συστήματα άγωγών θαλασσινού νερού επί πλοίων, πλωτών εξέδρων, έργουστρίων άφασάτωσης και παραγωγής ενέργειας, καταπολεμούνται με τόν σύστημα προστασίας που άναπτuxe ή εταιρία του Πανεπιστημίου του Σέφληντ, BFCC. Τόν πρόβλημα στά κλειστά συστήματα θαλασσινού νερού όφείλεται σε παρόμοιους μικροοργανισμούς με αυτούς που άναπτύσσονται στις έξωτερικές επιφάνειες των πλοίων, με τήν εξαίρεση των φωτοσυνθετικών όργανισμών, άλλα συχνά θεωρείται σάν άποδεκτό πρόβλημα λειτουργίας και άγνοείται. Στά πλοία και τίσ θαλάσσιες έγκαταστάσεις τόν θαλασσινό νερό χρησιμοποιείται κυρίως στά συστήματα ψύξης, για τήν πυρόσβεση, για τήν πλήρωση του φρέατος στις εξέδρες παραγωγής πετρελαίου και για τήν παραγωγή γλυκού νερού με άποσταξη ή με τή μέθοδο της αντίστροφης όσμωσης. Για τόν έλεγχο της άναπτuξης των μικροοργανισμών που εισέρχονται στους άγωγούς με τήν άναρρόφηση του θαλασσινού νερού, έχουν ήδη άναπτυχθεί συστήματα που άπελευθερώνουν τοξίνες μέσα στο νερό από τίσ όποιες οί κυριότερες είναι τόν χλώριο και ό χαλκός. Συνήθως ή άπελευθέρωση γίνεται είτε μέσω ήλεκτρολύσης μίας άνόδου χαλκού είτε με άμεση εισαγωγή ποσοτήτων υποχλωριούχου σοδίου, είτε ήλεκτρολυτικά παραγόμενης χλωρίνης.

Η μέχρι τώρα χρησιμοποίηση αυτών των μεθόδων παρουσίαζε σημαντικά μειονεκτήματα και για τά δύο είδη τοξίνης. Η άποτελεσματικότητα του χαλκού έξαρτάται από τήν μεγάλη όσολογία που πρέπει νά εισαχθεί στο σύστημα και αυτό έχει άποτέλεσμα τήν πιθανότητα παρουσίασης περιβαλλοντολογικών κινδύνων, ένω-τό σύστημα δέν εί-



ναι οικονομικό για μεγάλη έκταση έφαρμογές. Επίσης υπάρχουν ένδείξεις ότι τά ύψηλά επίπεδα χαλκού μπορούν νά όδηγήσουν στην δημιουργία στερεών ίζημάτων βακτηριδίων στο έσωτερικό των άγωγών και στην μείωση της άποτελεσματικότητας της θερμικής άγωγιμότητας των συστημάτων.

Καθώς ή νέα φιλοσοφία ναυπήγησης είναι νά έξοπλίζονται τά πλοία με λίγα συστήματα ψύξης μεγάλης θερμικής άγωγιμότητας, ή χρησιμοποίηση χαλκού θά είναι περισσότερο άντιοικονομική και επικίνδυνη περιβαλλοντολογικά.

Τόν χλώριο συχνά είναι άποτελεσματικό στην καταπολέμηση των μικροοργανισμών άλλα έχει τόν μειονέκτημα ότι προκαλεί έκτεταμένη διάβρωση στο σύστημα των άγωγών με άποτέλεσμα τήν άνάγκη άντικαταστάσεώς τους. Η άντικατάσταση των άγωγών με άλλους κατασκευασμένους από άνοξειδωτο άτσάλι είναι επίσης άντιοικονομική και δέν είναι άπόλυτα άσφαλής από τόν κίνδυνο διάβρωσης.

Σέ συγκριτικές δοκιμές για τήν άποτελεσματικότητα έλέγχου της άναπτuξης των μικροοργανισμών, των ήλεκτρολυτικών συμβατικών συστημάτων άπελευθέρωσης χαλκού, χλωρίου, συνδυασμού χαλκού/άλουμινίου και συνδυασμού χαλκού/χλωρίου της BFCC, τόν τελευταίο σύστημα ήταν τόν άποτελεσματικότερο στην μείωση των μικροοργανισμών στο έσωτερικό των άγωγών άλλα και σε ψυκτικές επιφάνειες από τινάτιο. Τά άποτελέσματα των δοκιμών δείχνουν ότι τόν σύστημα της BFCC είναι τόν ίδιο άποτελεσματικό όσο και ένα συμβατικό σύστημα άπελευθέρωσης ύ-



ποχλωρίου, με επίπεδα χλωρίου 5-10 φορές μικρότερα από αυτά του παραδοσιακού συστήματος υποχλωρίου και σε επίπεδο χαλκού στο ένα έκτο αυτού.

Τόν σύστημα της BFCC είναι άποδεκτό περιβαλλοντολογικά, περισσότερο οικονομικό από τά παραδοσιακά συστήματα και μειώνει τίσ πιθανότητες διάβρωσης από τόν χλώριο. Επίσης καλύπτεται και από τούς νέους κανονισμούς EPA που πρόκειται νά έφαρμοσθούν από τόν 1991. Επίσης ή τεχνολογία της BFCC μπορεί νά χρησιμοποιηθεί για τήν άναβάθμιση των ήδη ύπαρχόντων συστημάτων που χρησιμοποιούν χλώριο ή χαλκό/άλουμίνιο με τήν προσθήκη ενός συστήματος προσθήκης χαλκού (CAS) που συνδέεται με τούς ύπάρχοντες άγωγούς χλωρίου.

Τόν σύστημα της BFCC άποτελείται από ένα πίνακα έλέγχου, άνόδους χαλκού και άνόδους παραγωγής χλωρίου. Η έγκατάσταση που περιέχει τίσ άνόδους είναι εύκολο νά άντικατασταθεί ένω πριν τήν άποστολή τους στον πελάτη τόν έργοστάσιο τίσ έλέγχει σε πίεση 100 μπάρ. Τόν σύστημα είναι έγκεκριμένο από τόν Αλλούδς Ρέτζιστερ και ό πίνακας έλέγχου είναι κατασκευασμένος με προδιαγραφές του Ύπουργείου Άμυνας και μπορεί νά έφοδιασθεί με διακόπτες ένεργοποιούμενους από τίσ άντλίες και με διάφορους συναγερμούς.

Ηδη τόν σύστημα έχει δοκιμασθεί σε πραγματικές συνθήκες σε πλοίο Δανικών συμφερόντων και πρόκειται νά χρησιμοποιηθεί στά νέα κοντεϊνερόπλοια που ναυπηγούνται για λογαριασμό του Δανού πλοιοκτήτη J. Lauritzen, στά ναυπηγεία Odense.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΛΓΙΟ

Ίδιωτική ρυμούλκηση

Ο ίδιωτικός τομέας έκαμε επίσημη προσφορά στην Πόλη και τη Λιμενική Διοίκηση της Αμβέρσας να αναλάβει τις υπηρεσίες της ρυμούλκησης αντί 800 εκατομμυρίων βελγ. φράγκων. Η προσφορά περιλαμβάνει την ανάληψη του συνόλου του προσωπικού (περίπου 500 άτομα), του υλικού και του στόλου των 24 ρυμουλκών λιμένος. Κατά την άποψη της Λιμενικής Διοίκησης, το προταθέν ποσόν είναι κατώτερο εκείνου το οποίο ανέμενε, που το υπελόγιζε άνω του ενός εκατομ. φράγκων.

Η εταιρία που θα συσταθεί για τις ρυμουλκικές υπηρεσίες θα περιλαμβάνει τρεις ομάδες μετόχων. Η πρώτη ομάδα συνίσταται από δύο εταιρίες που εκμεταλλεύονται τα ρυμουλκά του ποταμού Έσκή, οι οποίες είναι θυγατρικές του συγκροτήματος CMB και οι οποίες θα κρατήσουν το 45% των μετοχών. Η δεύτερη είναι η εταιρία Brabo που έχει σήμερα τη ρυμούλκηση στις ησοδόχες για την πλεύση των πλοίων, η οποία θα πάρει το 27,5% των μετοχών. Τέλος την τρίτη ομάδα θα αποτελέσουν διάφορες ναυτιλιακές και λιμενικές επιχειρήσεις που εξέδωσαν σχετική διάθεση, αναλαμβάνοντας το υπόλοιπο 27,5%.

Στους όρους της προτάσεως περιλαμβάνεται η εξασφάλιση της απασχόλησης του συνόλου του υπάρχοντος προσωπικού και η αύξηση του βασικού μισθού κατά 3%. Τη διοίκηση της εταιρίας θα έχει πενταμελής επιτροπή της οποίας ο πρόεδρος θα εναλλάσσεται κάθε χρόνο, τη δε διεύθυνση θα αναλάβουν υπεύθυνοι υπάλληλοι των δύο ρυμουλκικών εταιριών του Έσκή. Η πρόταση θα υποβληθεί πρώτα προς έγκριση στο Δημοτικό Συμβούλιο και στη συνέχεια θα τεθεί σε δημοψήφισμα του προσωπικού.

ΓΑΛΛΙΑ

Τα μεγάλα Ιστιοφόρα

Όπως είναι γνωστό κι όπως έχουμε γράψει σε προηγούμενο τεύχος το καλοκαίρι που μας πέρασε και με την ευκαιρία του γιορτασμού των διακοσίων ετών της Γαλλικής επανάστασης, η πόλη της Ρουέν σε μία εβδομαδιαία πανηγυρική εκδήλωση δέχτηκε στο λιμάνι της τα μεγάλα Ιστιοφόρα του κόσμου, που εξακολουθούν περήφανα να παρέχουν τη μύηση στη ναυτοσύνη των δοκίμων της χώρας τους.

Τώρα το περιοδικό της Διοίκησης του Λιμένος Ρουέν, αντί για μία κοινή και πεζή περιγραφή του φανταστικού αυτού θεάματος που χάρισε μία αλησμόνητη εμπειρία στα πλήθη που το παρακολούθησαν, προτίμησε να προσφέρει στους αναγνώστες του τις πολύτιμες εγγλωττες εικόνες των καραβιών αυτών σε ένα καλλιτεχνικό πολύχρωμο λεύκωμα που το αφιερώνει στα «Ιστία της ελευθερίας».

Καί πράγματι στις 12 σελίδες του λευκώματος αποθαυμάζει κανείς τα ωραία τριψήφια εκπαιδευτικά σκάφη που από 16 χώρες και τρεις ηπείρους προσηλθάν να επιδείξουν με καμάρι τη σημαία τους. Από την Ευρώπη, η Γαλλία, Μ. Βρετανία, Γερμανία, Νορβηγία, Πορτογαλία, Πολωνία και Βουλγαρία. Από την Αμερική οι Ην. Πολιτείες στο Βορρά και το Μεξικό, Ούρουγουα, Κολομβία, Βενεζουέλα και Αργεντινή στο Νότο. Και από την Ασία η Σοβιετική Ένωση και το Εμιράτο του Ομάν. Με ανοιχτά πανιά, σημαιοστολισμένα και με άραιωμένους τους δοκίμους στις κεραίες τους, έδωσαν με τον πιο έντυπωσιακό τρόπο το ναυτικό παρόν της χώρας τους. Αλλά προκαλούν και μελαγχολικές σκέψεις για τη χτυπητή απουσία ορισμένων από τους μεγάλους της ναυτιλίας του κόσμου, με πρώτη την Ελλάδα. Μία απουσία που γίνεται άτυχη μορφή όταν συγκριθεί με τη θεαματική παρουσία π.χ. της Ούρουγουας (δύναμη στόλου: έξι φορτηγά) ή του Σουλτανάτου του Ομάν (δύναμη στόλου: 25 χιλιάδες τόννοι).

Καί από την Ασία η Σοβιετική Ένωση και το Εμιράτο του Ομάν. Με ανοιχτά πανιά, σημαιοστολισμένα και με άραιωμένους τους δοκίμους στις κεραίες τους, έδωσαν με τον πιο έντυπωσιακό τρόπο το ναυτικό παρόν της χώρας τους. Αλλά προκαλούν και μελαγχολικές σκέψεις για τη χτυπητή απουσία ορισμένων από τους μεγάλους της ναυτιλίας του κόσμου, με πρώτη την Ελλάδα. Μία απουσία που γίνεται άτυχη μορφή όταν συγκριθεί με τη θεαματική παρουσία π.χ. της Ούρουγουας (δύναμη στόλου: έξι φορτηγά) ή του Σουλτανάτου του Ομάν (δύναμη στόλου: 25 χιλιάδες τόννοι).

ΙΣΠΑΝΙΑ

Ο έμπορικός στόλος

Τό 1989 ο Ισπανικός έμπορικός στόλος κατέπεσε στο επίπεδο του 1971, αφού γνώρισε το άπώγειό του τό 1978, όποτε πλησίαζε τούς 8 εκατομ. τόννους γκρός. Τόν Ιούλιο τού 1986 ο στόλος περιελάμβανε 583 πλοία 4.745.812 τόν. γκρός. Τήν 1 Ιανουαρίου τού 1989 περιελάμβανε 463 πλοία 3.601.500 τόν. γκρός και τόν Αύγουστο τού ίδιου έτους 453 πλοία, 3.260.346 τόν. γκρός. Τέλος τόν Δεκέμβριο τού 1989 μειώθηκε άκόμα περισσότερο φθάνοντας τά 440 πλοία, 3.196.000 τόν. γκρός.

Σύμφωνα μέ τούς ύπολογισμούς της Ένώσεως Ισπανών Έφοπλιστών ο έθνικός στόλος ύπέστη μείωση κατά 45% από τό τέλος της δεκαετίας τού 1970. Η κάμψη όμως αυτή θά πρέπει νά άνακοπει ή νά επιβραδυνθεί τώρα λόγω της γενικότερης άνάκαμψης της διεθνούς άγοράς.

Χαρακτηριστικό τού ισπανικού έμπορικού στόλου άποτελεί ή μεγάλη έξατομίκειυσή του. Η Ένωσή Έφοπλιστών περιλαμβάνει 78 έφοπλιστές από τούς όποιους οι περισσότεροι δέν διαθέτουν παρά ένα μόνο

πλοίο. Για τό λόγο αυτό ή άρμοδία Γενική Διεύθυνση Έμπορικής Ναυτιλίας εύνοει τη δημιουργία συγχωνεύσεων και συνεργασιών και μέ τήν προοπτική αυτή έχει προσαρμόσει τίς οικονομικές ένισχύσεις που προβλέπει τό πρόγραμμα ένισχύσεως της ναυτιλίας.

Κατά κατηγορίες πλοίων ο στόλος της Ισπανίας στις άρχές τού 1989 περιελάμβανε: Πετρελαιοφόρα 59 (1.597.900 τόν. γκρός), Χημικών προϊόντων 19 (100.400 τόν.), Ύγραριοφόρα 17 (73.000 τόν.), Μικτά 44 (1.092.200 τόν.), Κοντέινερς 24 (88.900 τόν.), Φορτηγά 272 (533.200 τόν.) και Έπιβατηγά 28 (115.800 τόν.).

ΙΤΑΛΙΑ

Οί δραστηριότητες της Grimaldi

Η έφοπλιστική εταιρία της Γένοβας Grimaldi απέκτησε πρόσφατα τήν εταιρία Γκιλβάνι που είχε ίδρυθεί τό 1951 και έξυπηρετούσε τη γραμμή Μασσαλίας — Γένοβας — Νεαπόλεως — Άλεξανδρείας — Μάλτας μέ ναυλωμένα πλοία, ή όποία διαθέτει έξάλλου 600 έμποροκιβώτια και 55 φορτηγά αυτοκίνητα.

Έξάλλου ή Grimaldi παρήγγειλε πρόσφατα στό ναυπηγεία Φινκαντιέρι ένα μπάλκ κάρριερ τών 135.000 τόν. d.w. και ένα αυτοκινητοφόρο, πέμπτο σκάφος μιάς σειράς άλλων τεσσάρων όμοίων. Δεδομένου ότι στό τέσσερα αυτά πλοία έχει δώσει τά όνόματα «Δημοκρατία Γένοβας, Πίζας, Άμόλφι, Βενετίας» θά έχει πρόβλημα όνομασίας τού πέμπτου πλοίου, καθώς δέν ύπήρξε ποτέ πέμπτη δημοκρατία.

Σήμερα ή εταιρία Grimaldi κατέχει 18 πλοία, 12 αυτοκινητοφόρα, δύο μικτά, δύο ΟΒΟ, ένα μπάλκερ και ένα κρουαζιερόπλοιο.

ΜΠΑΧΡΕΊΝ

Έπέκταση τών ναυπηγείων ASRY

Μέ πρόσφατη άπόφαση στις 9 Ιανουαρίου τό διοικητικό συμβούλιο της Arab Shipbuilding & Repair Yard (ASRY) ένέκρινε τήν έναρξη της πρώτης φάσης επέκτασης τών εγκαταστάσεων τού ναυπηγείου, μέ τήν κατασκευή της μόνιμης δεξαμενής διαστάσεων 300 Χ 52 μέτρων, ή όποία θά μπορεί νά δεχθεί πλοία τών 150.000 τόν. d.w. και θά συνδεύεται από γερανούς, βοηθητικό έξοπλισμό καθώς και πλευρικές προβλήτες επίσκευών. Άκόμη εξέτάσθηκε ή μελλοντική επέκταση τών εγκαταστάσεων μέ τήν δημιουργία τρίτης δεξαμενής ίκανής νά δέχεται σκάφη μεγέθους πάναμαξ.

Κατά τό 1989 τά ναυπηγεία ASRY πέτυχαν ρεκόρ έσόδων μέ 46,4 εκατ. δολάρια καθώς και κέρδη ύψους 10,5 εκατ. δολλ. καθώς έξυπηρετήσαν 94 σκάφη από τά όποία 72 είσήχθησαν στην μόνιμη δεξαμενή, ενώ 22 έπισκευάσθηκαν στις παρακείμενες προβλήτες. Σύμφωνα μέ τη διοίκηση τού ναυπηγείου, ή μεγάλη επιτυχία του όφείλεται κατά ένα ποσοστό στη λήξη τού πολέμου τού Περσικού άλλα κυρίως στην αύξηση της παραγωγικότητας τού ναυπηγείου, στο μικρότερο χρονικό διάστημα επίσκευών, στις ανταγωνιστικές τιμές και στην βελτιωμένη ποιότητα τών έργων που προσφέρει. Η

υπαρξη πολλών τακτικών πελατών αποδεικνύει την εμπιστοσύνη των πλοιοκτητών στην βελτιωμένη παραγωγή του ναυπηγείου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι από τα 94 πλοία που επισκευάσθηκαν εκεί κατά το 1989, τα 24 ήταν δεξαμενόπλοια τύπου VLCC, πολλά από τα οποία ανήκουν σε Έλληνες πλοιοκτήτες.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Συνεχίζεται η επέκταση

Ποτέ στη μακρά ναυτική της ιστορία, η Νορβηγία δεν κατείχε τόσα πολλά πλοία και τόσο μεγάλο τοννάζι ελεγχόμενο άμεσως ή έμμεσα από υπηκόους της. Στη 1^η Οκτωβρίου 1989 τελούσαν υπό εθνική σημαία 927 πλοία 30 εκατομ. τόννων γκρός, ενώ, πρέπει να προστεθούν άλλα 376 πλοία συνολικής χωρητικότητας 12,7 εκατ. τον. γκρός νηολογημένα σε ξένες σημαίες και τέλος άλλα 350 πλοία ανήκοντα μόνον σε ξένες εταιρίες αλλά τα οποία εκμεταλλεύονται νορβηγικές εταιρίες. Το σύνολο όλων αυτών μάς δίνει τον επιβλητικό αριθμό των 1.653 πλοίων συνολικού τοννάζι 60 εκατομ. τόννων γκρός.

Ο κύκλος εργασιών του 1989 υπολογίζεται σε 42 δισεκ. κορώνες και αναμένεται να φθάσει τα 48,5 δισεκ. το 1990. Ως προς το αποτέλεσμα εκμεταλλεύσεως ο στόλος αυτός άφησε το 1988 ένα πλεόνασμα της τάξεως των 3 δισεκατομμυρίων κορώνων.

Έξεταζομένης της επιδράσεως της νορβηγικής εμπορικής ναυτιλίας επί της εθνικής οικονομίας της χώρας, παρέχονται οι ακόλουθες ενδείξεις: 5-6 δισεκ. κορώνες για αγορά υλικού και παροχή υπηρεσιών, 3 δισεκ. κορώνες για επενδύσεις και 4-5 δισεκ. κορώνες για προϊόντα και υπηρεσίες που εξήχθησαν στο εξωτερικό.

ΝΤΟΥΜΠΑΪ

Επισκευές εν πλώ

Με στόχο την βελτίωση της εξυπηρέτησης των πλοίων αλλά και των εξεδρών πετρελαίου της περιοχής, τα ναυπηγεία του Ντουμπάι ανακοίνωσαν την δημιουργία μιας θυγατρικής μονάδας ειδικευμένης στις επισκευές εν πλώ. Η μονάδα αυτή θα έχει έδρα το λιμάνι Τζέμπελ Αλι και θα λειτουργεί σε καθημερινή βάση με δική της διοίκηση και προσωπικό αλλά θα έχει στη διάθεσή της την πείρα και την υποστήριξη του κυρίου συγκροτήματος των ναυπηγείων και των εγκαταστάσεών του. Αρχικά η θυγατρική αυτή μονάδα, με την επωνυμία Afloat Repair Division θα λειτουργεί με διοίκηση πέντε ατόμων και με 50 εξειδικευμένους εργατοτεχνίτες, αλλά το προσωπικό προβλέπεται να αυξηθεί αργότερα, καθώς στόχος είναι η επέκταση των δραστηριοτήτων σε επισκευές στη ράδα του Ντουμπάι καθώς και στη δημιουργία κινητών επισκευαστικών συνεργείων.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Ρεκόρ παραγγελιών

Όπως ανακοίνωσε το Υπουργείο Μεταφορών της χώρας, οι παραγγελίες στα εθνικά ναυπηγεία έφθασαν το 1989 σε αριθμούς ρεκόρ: ήτοι 3.39 δισεκ. δολλαρίων, έναντι 1,9 δισεκ. του προηγούμενου έτους, δηλαδή σημείωσαν αύξηση 78%.

Τό 80% των παραγγελιών αυτών του 1989, τό τοννάζι των οποίων φθάνει τα 2,5 εκατ. τον. γκρός, δέχτηκαν τα τέσσερα μεγάλα ναυπηγεία της χώρας, δηλαδή η Hyundai, η Daewoo, η Samsung και η Korea Shipbuilding and Engineering Corp.

Από τό σύνολο των παραγγελιών αυτών τό μεγαλύτερο ποσοστό αναφέρεται σε ξένες παραγγελίες οι οποίες ανέρχονται σε 3,2 εκατ. τον. γκρός, αξίας 2,96 δισεκ. δολλαρίων, έναντι 2,6 εκατ. τον. γκρός αξίας 1,6 δισεκ. δολλαρίων του 1988.

Κατά τα σχόλια του αρμόδιου υπουργείου, τό μισό περίπου της ναυπηγικής παραγωγής αντιπροσωπεύεται από πετρελαιοφόρα τα οποία ανήκουν στην κατηγορία των πλοίων μικρής σχετικά αξίας, ενώ η αναγκαία τάση της ναυπηγοβιομηχανίας είναι η κατασκευή πλοίων υψηλής αξίας όπως είναι τα ύγραεριοφόρα. Όπως είναι φυσικό η πληροφορία αυτή χαροποιεί ιδιαίτερα τούς Ιάπωνες ναυπηγούς οι οποίοι ελέγχουν τό 70% της αγοράς των ύγραεριοφόρων πλοίων.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Η τύχη των ναυπηγείων Λένιν

Η νέα κυβέρνηση της Πολωνίας ακύρωσε την απόφαση περί κλεισίματος των ναυπηγείων Λένιν του Gdansk, που αποτελεί την κοιτίδα του κινήματος της Άλληλεγγύης. Σε σχετική επίσημη ανακοίνωση χαρακτηρίζεται ως άβασιμο τό επιχείρημα ότι τό ναυπηγείο εργαζόταν με ζημία και υποστηρίζεται ότι τό κλείσιμό του θα αποτελούσε μεγάλο σφάλμα. Υπάρχει πρόθεση τό μεγάλο αυτό δημόσιο ναυπηγείο να μετασχηματισθεί σε μετοχική εταιρία με διάθεση των μετοχών κατά κύριο λόγο στους εργαζόμενους, αλλά και ένδεχόμενη συμμετοχή ξένων επενδυτών. Έγινε μάλιστα γνωστό ότι η κ. Βαρβάρα Τζόνσον, Αμερικανή επιχειρηματίας Πολωνικής καταγωγής, προσφέρθηκε να αγοράσει τό ναυπηγείο αλλά οι σχετικές διαπραγματεύσεις δέν εύοδώθηκαν μέχρι σήμερα.

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.

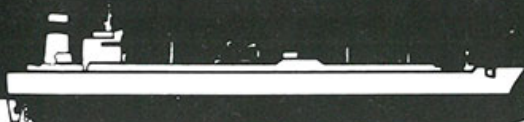
ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Γραφείο του Ναυτικού Έπιμελητηρίου στη Θεσσαλονίκη

Στις 3 Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκαν στη Θεσσαλονίκη τα επίσημα εγκαίνια του Γραφείου του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος, τό οποίο εγκαταστάθηκε στα γραφεία της Ένώσεως Πλοιοκτητών Βορείου Έλλάδος, στην οδό Κουντουριώτου 13.

Στόν χαιρετισμό του ο πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Γιώργος Λαναράς τόνισε τα εξής:

«Εύχαριστώ πολύ για την τιμή που μάς κάνατε να παρευρεθείτε στη σημερινή μας εκδήλωση που είναι η πρώτη στη συμπτωτούσα από τό 1936 που ιδρύθηκε τό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Έλλάδος, και που αποτελεί ένα χρέος της Διοίκησης προς τους συναδέλφους μας πλοιοκτήτες της Βορείου Έλλάδος.

Η απόφαση αυτή της εγκατάστασης γραφείου του ΝΕΕ στη Θεσσαλονίκη με τίτλο Γραφείο Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Έλλάδος Μακεδονίας— Θράκης, πάρθηκε ύστερα από αίτημα των συναδέλφων μας της Ένώσεως Πλοιοκτητών Βορείου Έλλάδος με όμόφωνη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου κατά την ύπ' αριθ. 5/11.9.89 συνεδρίασή του, αφού λάβαμε ύπόψη μας τά σοβαρά προβλήματα που αντιμετώπιζον οι ναυτιλιακές εταιρίες της Βορείου Έλλάδος, ότι η Θεσσαλονίκη και γενικά η Μακεδονία— Θράκη είναι ένας πολύ νευραλγικός και σπουδαίος χώρος ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας από πλευράς δημοσίων υπηρεσιών, καθώς επίσης και από πλευράς οικονομικής και ναυτιλιακής δραστηριότητας και ή απόφασή μας αυτή εγκρίθηκε από την Πολιτεία.

Ο ρόλος του Γραφείου θα είναι συντονιστικός, θα στεγάζεται στην Ένωση Βορείου Έλλάδος και θα αποτελεί τό μέσο επικοινωνίας μεταξύ των συναδέλφων Βορρά — Νότου».

Στή συνέχεια ο ύπουργός Μακεδονίας Θράκης κ. Ι. Δεληγιάννης εξέηρε τή σημασία ιδρύσεως του Γραφείου και τόνισε ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θα διαδραματίζουν όλο και πιά σημαντικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Τήν εκδήλωση των εγκαίνιων χαιρέτησε επίσης ο πρόεδρος της Ένώσεως κ. Σβολάκης και μίλησε ο γ. γραμματέας κ. Γκιγκιλίνης που αναφέρθηκε στη σημασία της εγκαταστάσεως του γραφείου.

«Η Ένωση Πλοιοκτητών Βορείου Έλλάδος — είπε ο κ. Γκιγκιλίνης — αλλά και όλοι έμεις που έχουμε σχέση με τή θάλασσα αντιλαμβανόμεθα πόσο σημαντικό είναι για τή Βόρειο Έλλάδα να έχει παράρτημα Ναυτικού Έπιμελητηρίου στη Θεσσαλονίκη. Έτσι

και φωνή θα έχει αλλά και άμεσότητα στα προβλήματα που τά τήν άπασχολούν.

Η Ένωση Πλοιοκτητών Βορείου Έλλάδος νοιώθει δικαιωμένη γιατί μετά από πολλές και επίμονες προσπάθειες πέτυχε τό σκοπό της».

Στά εγκαίνια του Γραφείου του Ν.Ε.Ε. στη Θεσσαλονίκη παρευρέθηκαν ο αντιπρόεδρος κ. Βασ. Κούτσας, τό μέλος του Δ.Σ. κ. Άντ. Κυρτάτας και οι κ.κ. Κ. Σαπουνάκης, Γ. Τσενεμπής και Ν. Καλύβας.

Τά δικαιολογητικά για τό οικογενειακό έπίδομα

Άπό τό ΕΛΟΕΝ ανακοινώθηκε ότι ή ύποβολή των δικαιολογητικών για τήν καταβολή του οικογενειακού έπίδοματος στους ναυτικούς για τό έτος 1989 θα άρχισι στις 12 Μαρτίου.

Σέ όσους ναυτικούς πήραν τό παραπάνω έπίδομα τό 1988 αποστέλλονται ήδη ταχυδρομικά τά ειδικά έντυπα ένώ οι ύπόλοιποι

μπορούν νά τά προμηθεύονται από τό Γραφείο του Ειδικού Λογαριασμού Οικογενειακών Έπιδομάτων Ναυτικών (ΕΛΟΕΝ), τίς λιμενικές άρχές και τίς συνδικαλιστικές τους Όργανώσεις.

Οι αιτήσεις με τά δικαιολογητικά θα ύποβάλλονται στόν ΕΛΟΕΝ και στα λιμεναρχεία ή θα αποστέλλονται στόν ΕΛΟΕΝ (Φίλωνος 97-99 Τ.Κ. 185 35 Πειραιάς).

Γιά περισσότερες πληροφορίες οι ένδιαφερόμενοι μπορούν νά άπευθύνονται στα τηλέφωνα 413.0028, 413.0029, 413.6537.

Έπίσκεψη Σωτήρχου στό Έπουργείο Ναυτιλίας

Τόν Έπουργό κ. Νίκο Παππά έπισκέφθηκε στις άρχές Φεβρουαρίου ο Άμερικανός πρέσβης κ. Μάικ Σωτήρχος. Κατά τήν συνάντηση άντηλλάγησαν άπόψεις για ναυτιλιακά θέματα άμοιβαίου ένδιαφέροντος.

Οι προσεγγίσεις πλοίων στά λιμάνια του Ίράκ

Η κυβέρνηση του Ίράκ ανακοίνωσε ότι τά άραβικά και ξένα σκάφη που άποπλέουν από τά έμπορικά λιμάνια του Ίράν θα μπορούν στό έξής νά προσεγγίζουν τά λιμάνια του Ίράκ έφόσον μεταφέρουν έμπορεύματα σέ προέλευση ή προορισμό τό Ίράκ.

Σχετική ρηματική διακοίνωση κοινοποιήθηκε και στην ελληνική πρεσβεία της Βαγδάτης, ή όποία με τή σειρά της, τήν κοινοποιήσε και στό ύπουργείο Έξωτερικών.

Βεβαιώσεις αντί για πτυχία

Μέ απόφαση του Έπουργού κ. Νίκου Παππά θα μπορούν στό έξής τά προξενικά και κεντρικά λιμεναρχεία νά χορηγούν βεβαιώσεις στους ναυτικούς του κατώτερου πληρώματος που δέν κατέχουν πτυχία ή άδειες και μετέχουν σέ φυλακές γέφυρας ή μηχανής, έφ' όσον έχουν άποδεδειγμένη έξάμηνη τουλάχιστον αντίστοιχη θαλάσσια ύπηρεσία.

Metalock

PORTUGAL

**General
Ship Repairs
and Industrial
Services
in Portugal**



Metalock Lda

Armazém B, Cais de Santa Apolónia, 1900 Lisboa, Portugal.
Tel: (1) 86-1233 Fax: (1) 86-1297 Telex: 42753 M LOCK P

- SHIP REPAIRS
(Exclusive repair berth
210 metres long,
8 metres draught)
- DIESEL ENGINE
SERVICING
- ON-SITE
MACHINING
(including crankshaft
rectification)

Metalock

Voyage Repairs

BRASIL

for all Brasil

- DIESEL ENGINE SERVICING
- CRANKSHAFT RECTIFICATION
- WELDING/PLATEWORK
- MACHINE SHOP
- METALOCK Cold Repair Process
- ELECTRICAL (ISES Members)
- ELECTRONICS



Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20-26, 11013 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 35.1430 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 354474 Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263.2360

Authorised service
representations for major
marine equipment
manufacturers.

Agents in key
shipping centres.

**"Ένα μόνο πλοίο
υπό την κυανόλευκο**

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου έζητήθη η έγγραφη στο ελληνικό ημερολόγιο βάσει του άρθρου 13, μόνο του μπάλκερ «Ατλάντικ Σπλέντορ», πρώην «Pacific Brilliance», 37.562 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «Atlantic Reliance Shipping Co. Ltd.» (Σ. Λιβανός — Έλλάς).

Αγοραπωλησίες

— "Ελληνες αγόρασαν τό ιταλικό μπάλκερ κάρριερ «Mare Italico» 30.910 τόν. d.w., 18.907 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής 6,6 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Τούρκους πλοιοκτήτες έπωλήθη τό ελληνικό μπάλκερ κάρριερ «Ανθίπη Λ.» 26.931 τόν. d.w., 14.637 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί τών 7,6 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες είναι οι αγοραστές τών υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκερ κάρριερ «Dandy 1», 41.829 τόν. d.w., 24.681 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1983, έναντι τιμής περί τών 16 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες επίσης αγόρασαν τό νορβηγικής ιδιοκτησίας δεξαμενόπλοιο «Far Sea», 35.700 τόν. d.w., 19.016 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί τών 8,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα Άπω Ανατολής έπωλήθη τό υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «Χάρμονι 1» 15.326 τόν. d.w., 8.825 τόν. γκρό, ελληνικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί τών 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες περιήλθαν τά βραζιλιάνικα αδελφά φορτηγά πλοία «Chile» καί «Peru» 14.600 τόν. d.w., 8.681 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής en bloc περί τών 3,6 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό φορτηγό-ψυγείο «Ζάντε Ρήφερ» 9.567 τόν. d.w., 8.076 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1968, σέ άγνωστη τιμή.

— Σέ ελληνικά συμφέροντα περιήλθε τό φορτηγό πλοίο «Valle de Carranza» 9.325 τόν. d.w., 6.057 τόν. γκρό, ισπανικής ναυπηγήσεως 1976. Τό πλοίο μετονομάσθηκε «Τσαϊκόφσκι».

— Σέ Νορβηγούς έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Στάρ Κίγκ» 34.750 τόν. d.w., 20.494 τόν. γκρό, ισπανικής ναυπηγήσεως 1984, έναντι τιμής περί τών 14 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγούς έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία κέμικαλ κάρριερ «Σαξέξ» 46.129 τόν. d.w., 26.959 τόν. γκρό, πολωνικής ναυπηγήσεως 1985, έναντι τιμής 25,5 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες είναι οι αγοραστές τών αδελφών μπάλκερ κάρριερ «Asfar» καί «Puggi» 26.600 τόν. d.w., 14.873 τόν. γκρό, βρεταννι-

κής ναυπηγήσεως 1976, έναντι συνολικής τιμής περί τών 15 εκατ. δολλαρίων.

— "Επίσης σέ "Ελληνες περιήλθε τό δεξαμενόπλοιο «Bashayer 1», 74.480 τόν. d.w., σουηδικής ναυπηγήσεως 1966, έφοδιασμένο μέ IGS/COW έναντι τιμής 3.850.000 δολλαρίων.

— "Ελληνες αγόρασαν τό φορτηγό πολυλπίης χρήσεως «Crown» 18.577 τόν. d.w., 13.059 τόν. γκρό, μέ δυνατότητα μεταφοράς 545 TEU καί ισχυρά άνυψωτικά μέσα, έναντι τιμής περί τών 7,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα Άπω Ανατολής έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκερ κάρριερ «Ελπίς» 12.078 τόν. d.w., 7.363 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1983 μέ δυνατότητα μεταφοράς 372 TEU, έναντι τιμής περί τών 7,5 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες τέλος είναι οι αγοραστές του δεξαμενόπλοιου «Chevron Equator» 110.964 τόν. d.w., βρεταννικής ναυπηγήσεως 1978, μέ Coils/IGS/COW, έναντι τιμής που υπερβαίνει τά 17 εκατ. δολλάρια.

**Τό Μεσογειακό ειδικό πρόγραμμα
δράσης της HELMEPA**

Οι δραστηριότητες της HELMEPA για την περίοδο 1989-90 υλοποιούνται σύμφωνα με τό Μεσογειακό Ειδικό Πρόγραμμα Δράσης για τό Περιβάλλον (MEDSPA) τών Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Τό πρόγραμμα HELMEPA/MEDSPA άποσκοπεί στην ενημέρωση γενικά του κοινού, αλλά καί συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων πάνω στη ρύπανση τών ελληνικών θαλασσών καί άκτών από άπορρίματα.

Τό όλο Πρόγραμμα χρηματοδοτείται έξ ήμισιές από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα καί την HELMEPA.

Στά πλαίσια του προγράμματος HELMEPA / MEDSPA διοργανώνεται Σεμινάριο για άξιωματικούς Ε.Ν., Λ.Σ. καί Σπουδαστές τών Σχολών Ε.Ν. στις 21 καί 22 Φεβρουαρίου, καθώς καί Σεμινάριο για Άλιείς στις 23 Φεβρουαρίου στην Μηχανιώνα.

Τά Σεμινάρια αυτά έχουν στόχο νά ενημερώσουν τεχνικά καί περιβαλλοντικά τούς "Ελληνες Ναυτιλλόμενους καί Άλιείς πάνω στη ρύπανση τών θαλασσών από τά πλοία. Επίσης νά τούς παρουσιάσει την άνάγκη της άποτελεσματικής έφαρμογής τών Διεθνών καί Έθνικών Κανονισμών για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, αλλά καί στην Άσφάλεια της Άνθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα.

Τήν είσαγωγή στο όλο πρόγραμμα, που στηρίζεται στην έθελοντική προσπάθεια καί συμμετοχή τών Έλλήνων ναυτιλλομένων αλλά καί την παρουσίαση τών μέχρι τώρα έπιτευγμάτων, θά κάνει ο Δρ. Ματθαίος Λώς, αντιπρόεδρος του Δ.Σ. HELMEPA.

Τά Σεμινάρια θά διεξαχθούν στη Σχολή Άξιωματικών Ε.Ν. της Μηχανιώνας, που εύγε-

νώς διατέθηκε από τό ΥΕΝ, ενώ οι ώρες λειτουργίας θά είναι 09.00 — 15.00.

Προχωρεί ή Τράπεζα Χίου

Τήν Παρασκευή 2 Φεβρουαρίου ύπεβλήθη στις άρμόδιες υπηρεσίες της Τράπεζας της Ελλάδος ή αίτηση του κ. Β. Βαρδινογιάννη για τή λειτουργία της Τράπεζας Χίου. Στην αίτηση φέρεται ως κύριος μέτοχος της Τράπεζας ο κ. Β. Βαρδινογιάννης, ενώ αναφέρεται ότι σέ επόμενο στάδιο θά υπάρξει διασπορά μετοχών. Η αίτηση συνοδεύεται καί από την βεβαίωση είσαγωγής συναλλάγματος, ύψους 2 δισ. δρχ., είσαγωγή ή όποια έχει γίνει από τον κ. Β. Βαρδινογιάννη.

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο της Τράπεζας Χίου Α.Ε. άπαρτίζουν οι κ.κ. Βαρδινογιάννης Βαρδής, άξιωματικός του Π.Ν. έ.α. πρόεδρος του Δ.Σ., Βαρδινογιάννης Θεόδωρος, έπιχειρηματίας, αντιπρόεδρος του Δ.Σ., Βαρδινογιάννης Ίωάννης, έπιχειρηματίας, μέλος του Δ.Σ. καί Καλοδούκας Δημήτριος, οικονομολόγος, μέλος του Δ.Σ. καί διευθύνων σύμβουλος της εταιρίας.

Η Τράπεζα, υπό την νέα ιδιοκτησία, θά προσφέρει στο επενδυτικό καί άποταμιευτικό κοινό μία ολοκληρωμένη σειρά τραπεζικών εργασιών καί υπηρεσιών, ενώ θά δοθεί έμφαση στην άνάπτυξη του Shipping Banking.

**Σταθμός Saturn-C σέ Ξενοδοχείο
του Πειραιά**

Σέ μία προσπάθεια άναβάθμισης τών ναυτιλιακών τηλεπικοινωνιών ή εταιρία ΜΑΡΑΚ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΑΒΕΕ πρόκειται νά εγκαταστήσει ένα δορυφορικό σταθμό Saturn-C σέ πλήρη λειτουργία στο Ξενοδοχείο «Μιστράλ» (βασ. Παύλου 105, Πειραιάς) στις 20, 21 καί 22 Φεβρουαρίου. Ο σταθμός θά λειτουργεί από τις 11 π.μ. έως τις 6 μ.μ. καί σέ τακτά χρονικά διαστήματα θά πραγματοποιούνται κλήσεις μέσω του δορυφορικού δικτύου του INMARSAT καί θά γίνονται έπιδείξεις της λειτουργίας του στους έπισκέπτες.

Τό Saturn-C είναι μία ύψηλης τεχνολογίας συσκευή της Νορβηγικής εταιρίας Elektrisk Bureau τήν όποια ή ΜΑΡΑΚ άντιπροσωπεύει άποκλειστικά στην Έλλάδα.

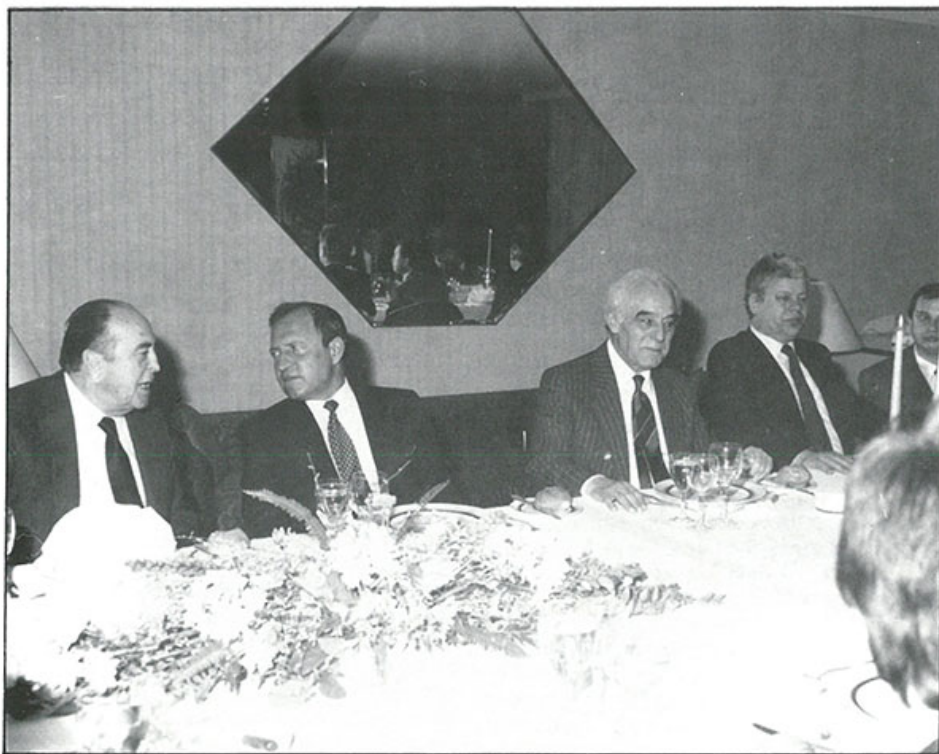
Πρόκειται για ένα δορυφορικό σταθμό πλοίου που θά λειτουργήσει στο νέο σύστημα του INMARSAT STANDARD-C, παρέχοντας τή δυνατότητα άμεσης δορυφορικής έπικοινωνίας μεταξύ πλοίου - ξηράς, καί καλύπτει όλη την ύδρόγειο.

Παράλληλα θά παρουσιαστεί ο νέος δέκτης NAVTEX που έχει κατασκευαστεί από την ΜΑΡΑΚ καί εντάσσεται, όπως καί τό SATURN-C, στα πλαίσια έφαρμογής του νέου παγκόσμιου συστήματος κινδύνου καί άσφάλειας (GMDSS).

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

Συνάντηση του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. με Σοβιετικούς ναυτιλιακούς παράγοντες



Στις 12 Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών συνάντηση μελών του διοικητικού συμβουλίου με αντιπροσωπεία Σοβιετικών Ναυτιλιακών παραγόντων.

Στήν συνάντηση συζητήθηκαν, σε ιδιαίτερα εγκάρδιο κλίμα οι προοπτικές συνεργασίας μεταξύ σοβιετικών και ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών, ή προοπτική διοργανώσεως ενημερωτικού σεμιναρίου στην Ελλάδα με σκοπό την ευρύτερη ενημέρωση γύρω από το θέμα άνασσυγκρότησης της Σοβιετικής Έμπορικης Ναυτιλίας, ή δυνατότητας άπασχυλίσσεως Σοβιετικών ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία και ή μετάβαση άντιπροσωπείας της ΕΕΕ στην Ε.Σ.Σ.Δ., γιά περαιτέρω συζητήσεις με εκπροσώπους των Σοβιετικών Έφοπλιστών (ASSOS).

Τής Σοβιετικής άντιπροσωπείας ήγειτο ό Ύφυπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Gerasimchuk, συνοδευόμενος άπό τόν γενικό γραμματέα της Σοβιετικής Ναυτιλιακής Έπιτροπής κ. Levchenko και τούς κ.κ. Prusikov, Nikulin, Onuchin, Birkin, Scherbinsky, Plakhov, Yarmolovich και Yudin.

Άπό ελληνικής πλευράς συμμετείχαν οι κ.κ. Στ. Γουρδομιχάλης, Γιαν. Γκούμας, Μ. Πατέρας, Γ. Δρακόπουλος, Κ. Κομνηνός, Ν. Εύθυμιού, Γ. Φουστάνος, Μ.Δ. Λώς, Ε. Ξυνός και ή κ. Ζ. Λάππα.

Τήν ίδια ήμέρα παρετέθη άπό την Ε.Ε.Ε. δείπνο πρός τιμήν της άντιπροσωπείας στό όποιο παρευρέθη ό πρέσβυς της Σοβιετικής Ένωσης στην Ελλάδα κ. Α. Σλουσάρ και μέλη της Πρεσβείας.

Καταγγέλλθηκε ή σύμβαση πρακτορειακών ύπαλλήλων

Ό Πανελλήνιος Σύνδεσμος Άτμοπλοϊκών και Πρακτορειακών Ύπαλλήλων σε έξώδικη δήλωσή του πρός τις οικείες πλοιοκτητικές ενώσεις καθώς και πρός τόν Πανελλήνιο Σύνδεσμο Ναυτικών Πρακτόρων καταγγέλλει την άπό 21 Άπριλίου 1989 συλλογική σύμβαση έργασίας του ύπαλληλικού και ύπηρετικού προσωπικού των άκτοπλοϊκών και πρακτορειακών έπιχειρήσεων όλόκληρης της χώρας και ζητεί την έναρξη άπευ-

θείας διαπραγματεύσεων με σκοπό τή συνολόγηση και κατάρτιση νέας συμβάσεως.

3.588 νέα φυλλάδια τό 1989

Άπό τις άρμόδιες ύπηρεσίες του ύπουργείου Ναυτιλίας έκδόθηκαν τό 1989 3.588 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Ή έκδοση άδειών ρυμουλκών λιμένος

Παρατάθηκε (είναι ή τελευταία προθεσμία) μέχρι τό τέλος Φεβρουαρίου ή προθε-

σμία πού είχε δοθεί στους πλοιοκτήτες ρυμουλκών πού είχαν ύποβάλει έκπρόθεσμες αίτήσεις γιά άπόκτηση άδειας ρυμουλκών λιμένος, στόν Πειραιά και την Έλευσίνα, νά προσκομίσουν στις λιμενικές άρχές τά άπαραίτητα δικαιολογητικά γιά νά πάρουν τή σχετική άδεια.

Ή ευστάθεια των έπιβατηγών

Άπό τις 29 Άπριλίου 1990 τίθενται διεθνώς σε ισχύ οι νέες τροποποιήσεις της Διεθνούς Συμβάσεως «SOLAS 74Ε, πού άφορούν την ευστάθεια των έπιβατηγών πλοίων διεθνών πλώων.

Τά συμβεβλημένα

Μεταξύ του Όκτωβρίου και Νοεμβρίου 1989, ύπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις γιά την άσφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Θανάσης Α.», με σημαία Μάλτας, 19.855 τον. γκρός, άπό 1.9.89, εκπρόσωπος κ. Χρ. Μπουλούκος.

— «Φόρουμ Πρίνς», κυπριακό, 18.745 τον. γκρός, άπό 16.10.89, εκπρόσωπος κ. Νικ. Κατούνης.

— «Δόνα Χριστίνα», με σημαία Αίγύπτου, 17.355 τον. γκρός, άπό 4.9.89, εκπρόσωπος ή εταιρία «International Cruises».

— «Τηλέμαχος», με σημαία Μάλτας, 9.250 τον. γκρός, άπό 10.11.89, εκπρόσωπος κ. Εύαγγ. Βλασσόπουλος.

Τά διαγραφέντα

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν άπό τόν πίνακα συμβεβλημένων τά πλοία:

— «Μαντινεία», λιβεριανό, 38.529 τον. γκρός, άπό 18.8.89, λόγω πωλήσεως.

— «Λάκυ», με σημαία Μπαχάμας, 8.135 τον. γκρός, άπό 1.11.89, λόγω έπιθυμίας του εκπροσώπου.

— «Ζίμ Λιβόρνο», κυπριακό, 20.402 τον. γκρός, άπό 5.11.89, λόγω ύψώσεως της Έλληνικής.

— «Ζίμ Πουσάν», κυπριακό, 32.465 τον. γκρός, άπό 5.11.89, λόγω ύψώσεως της Έλληνικής.

— «Τρέιντ Γουίντς», παναμαϊκό, 8.915 τον. γκρός, άπό 7.11.89, λόγω ύψώσεως της Έλληνικής.

— «Πασίφικ Μπρήζ», λιβεριανό, 20.824 τον. γκρός, άπό 20.10.89, λόγω πωλήσεως.

• Στις 30.11.89 τά συμβεβλημένα με τό NAT πλοία άνέρχονταν σε 185, συνολικής χωρητικότητας 3.433.676 τον. γκρός.

Πρόστιμα

Οι λιμενικές άρχές κατά τή διάρκεια του Δεκεμβρίου 1989, έπέβαλαν πρόστιμα συνολικού ύψους 16.985.500 δραχμών.

Ειδικότερα, έπιβλήθηκαν πρόστιμα 7.782.500 δρχ. γιά παραβάσεις του Κανονι-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832286 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

σμού Λιμένος 5.365.000 δρχ. για παράνομη αλιεία, 2.960.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 538.000 δρχ. σε παραβάτες οδηγούς ταχυπλοίων σκαφών και 340.000 δρχ. για παραβάσεις των κανόνων της ναυσιπλοΐας.

Επίσης πρόστιμα 300.000 και 150.000 δρχ. επέβαλε αντίστοιχα το λιμεναρχείο Πειραιώς στους πλοίαρχους του ιρανικού δεξαμενοπλοίου «Κχάρκ IV» και του με σημαία Ονδούρας φορτηγού πλοίου «Λεπάντο» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής του άγκυροβολίου και του κεντρικού λιμένος.

• Πρόστιμο 600.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Έλεουσινάς στον ύποπλοιοαρχο του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Ιόνιον» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής των Διυλιστηρίων Ασπροπύργου από διαφυγή ποσότητας μαζούτ κατά τη διάρκεια φρότωσης του πλοίου. Το ίδιο λιμεναρχείο επέβαλε επίσης πρόστιμα 400.000 δρχ. στον πλοίαρχο του λιβερτιανού δεξαμενοπλοίου «Iver Heron» για ρύπανση της θαλάσσιας.

• Πρόστιμο 300.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Ήγουμενίτσας στον πλοίαρχο του παναμαϊκού φορτηγού «Nanda» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής του όρμου Ήγουμενίτσας με πετρελαιοειδή κατάλοιπα.

Αυξήθηκε τό έφ' άπαξ

Μέ κοινή απόφαση των Ύπουργών Ναυτιλίας, Έθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, που δημοσιεύθηκε ήδη στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, αυξήθηκαν κατά 12% οι έφ' άπαξ παροχές του Ταμείου Προνοίας Άξιωματικών Ε.Ν. Η αύξηση είναι αναδρομική και άφορά όσους συνταξιοδοτήθηκαν ή έλαβαν έφ' άπαξ άποζημίωση από τό ΝΑΤ από τήν 1 Ίουλίου 1989 και έντεύθεν. Μέ άλλη απόφαση των ίδιων Ύπουργών αυξάνονται, επίσης αναδρομικά από 1.7.89 κατά 16% οι εισφορές προς τό ΤΠΑΕΝ.

Διεθνείς σύνοδοι

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκαν δύο διεθνείς σύνοδοι στις οποίες έκπροσωπήθηκε και τό ΥΕΝ. Συγκεκριμένα:

• Στο Λονδίνο πραγματοποιήθηκε ή 35η Σύνοδος της Ύποεπιτροπής Ραδιοεπικοινωνιών του ΙΜΟ, ή οποία άσχολήθηκε μέ τήν μελέτη των επί μέρους θεμάτων που έχουν σχέση μέ τό νέο παγκόσμιο σύστημα κινδύνου και ασφάλειας (GMDSS) του οποίου ή έφαρμογή, σύμφωνα μέ τήν πρόσφατη άναθεώρηση της Διεθνούς Σύμβασης περί ασφάλειας ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα θά άρχισι από τό 1992.

Στή διάρκεια της συνόδου αυτής εκλέχθηκαν όμόφωνα αντιπρόεδροι της Ύποεπιτροπής για τήν περίοδο 1990, ό πλωτάρχης Λ.Σ. Φ. Πιταούλης.

• Στις Βρυξέλλες πραγματοποιήθηκε ή δεύτερη σύνοδος της Ομάδας των Κυβερνητικών Έμπειρογνώνμων για τή ναυτική άσφάλεια, στην οποία εξέτάσθηκε τό θέμα της άμοιβαίας άναγνώρισης των πιστοποιητικών άσφάλειας και πρόληψης ρύπανσης και του έξοπλισμού των πλοίων, ώστε νά διευκολύνεται ή μετανηολόγησή τους μεταξύ κοινοτικών νηολογίων.

Έξειδικευμένα Software στό χώρο της Ναυτιλίας

Μέ δεκαέξι χρόνια δραστηριότητας σε όλους τούς τομείς τς διοικήσεως, μίας έκ των μεγαλύτερων ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών, καθώς και μέ τεχνικές γνώσεις και πείρα των στελεχών της, ή εταιρία Computer Expert Systems Ltd προσφέρει σήμερα έξειδικευμένα software στόν χώρο της ναυτιλίας.

Άκριβώς αυτή ή έξειδίκευση, ή βαθειά γνώση και ή συσσωρευμένη έμπειρία της Computer Expert Systems έκανε πραγματικότητα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα τά προϊόντα Software που προσφέρει νά έχουν άναγνωρισθεί στόν χώρο ως τά πραγματικά ναυτιλιακά software, προσαρμοσμένα στις ειδικές ανάγκες και τό μέγεθος της κάθε εταιρίας διότι δημιουργήθηκαν χρησιμοποιώντας τήν πλέον προηγμένη τεχνολογία (4th Generation Language), που επιπλέον καθιστά τά προϊόντα έξαιρετικά φιλικά προς τόν χρήστη.

Περισσότερα στοιχεία παρέχονται από τήν εταιρία στό τηλέφωνο 4510.977 - 4511.949.

Νέος διευθυντής στην Άραβοελληνική Τράπεζα

Άπό τίς άρχές του νέου έτους ανέλαβε καθήκοντα γενικού διευθυντού στην Άραβοελληνική Τράπεζα ό κ. Λεων. Μπαλτατζής.

Όπως είναι γνωστό, ή Άραβοελληνική Τράπεζα, ιδρύθηκε τό 1979 μέ κεφάλαια 60% άραβικά και 40% ελληνικά.

Ό κ. Λεων. Μπαλτατζής είναι κάτοχος πτυχίου MBA στο Management, Marketing, Οικονομικά. Έχει έργασθεί στην CITIBANK Μέσης Άνατολής, Άφρικής και Έλλάδος άπό όπου και άποχώρησε από τή θέση του αντιπροέδρου, ως γενικός διευθυντής Έλλάδος και Κύπρου στην American Express και γενικός διευθυντής στην Intersystems Σύμβουλοι Διοικήσεως.

Η διανομή θεατρικών είσιτηρίων από τήν Έστία

Άπό τήν Έστία Ναυτικών άνακινώθηκε ότι συνεχίζεται ή διανομή θεατρικών είσιτηρίων χειμερινής περιόδου 1989-90 στους ναυτικούς (έν ένεργεια και συνταξιούχους)

και τίς οικογένειές τους. Η διανομή γίνεται από τό κτίριο της Έστίας στην όδό Άκτή Κουντουριώτου 7 και Σανταρόζα (Πλ. Άλεξάνδρας, Πασσαλιμάνι).

Η διανομή των είσιτηρίων για τούς έν ένεργεια ναυτικούς γίνεται κάθε Δευτέρα, Τετάρτη και Παρασκευή ένώ για τούς συνταξιούχους ναυτικούς κάθε Τρίτη και Πέμπτη από τίς 09.00 - 14.00.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΜΙΝΟΥ Δ. ΚΟΜΝΗΝΟΥ

«ΚΑΣΙΩΤΕΣ ΚΑΡΑΒΟΚΥΡΗΔΕΣ»

Μέ τόν τίτλο «Κασιώτες καραβοκύρηδες στόν 19ο και 20ό αιώνα» εκδόθηκε σε μεγάλο τόμο 367 σελίδων εικονογραφημένο μέ σπάνιες και άνέκδοτες φωτογραφίες πολύχρονη και πολύμοχθη έρευνα του Μίνου Δ. Κομνηνού, γνωστού μελετητή της ιστορίας και παράδοσης της Κάσου και άρχισυντάκτη του περιοδικού «Κασιώτικος Παλμός». Πρόκειται για σημαντικότερη συμβολή στη μελέτη της εξέλιξης της ελληνικής ναυτιλίας της οποίας ή κασιώτικη είναι από τίς σπουδαιότερες συνισταμένες μέ παγκόσμιες μάλιστα διαστάσεις. Μέσα από τίς σελίδες του άριστα συγκροτημένου και ιδιαίτερα έπιμελημένου βιβλίου, που ό Κομνηνός συνέθεσε μέ βάση προσωπικές μαρτυρίες, άλλες προφορικές πηγές, τήν ύπάρχουσα βιβλιογραφία και άναδίφηση στα ναυτιλιακά άρχεία, άναύεται βήμα προς βήμα τό έπος της κασιώτικης ναυτιλίας σε όλες τίς συναρπαστικές φάσεις της, μέ τίς περιπέτειες και τούς ήρωϊσμούς της, τήν άκμή και τίς κρίσεις της, τίς άγνωστες εκείνες λεπτομέρειες που καταγράφονται μέ νλαφυρό άφηγηματικό λόγο σε βάθος και πλάτος τό πανόραμα της κασιώτικης ναυτοσύνης. Κοντά στους μεγάλους έφοπλιστές, του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης, ό συγγραφέας μέ άγάπη και ένδιαφέρον σημειώνει οποιαδήποτε άλλη προσπάθεια όσο μικρή κι άν μοιάζει. Παλιά συμφωνητικά κ.ά. άνέκδοτα έγγραφα πλουτίζουν τό έργο και μεταφέρουν στόν άναγνώστη άτόφιο τό κλίμα των άλλωτινων καιρών, της «χρυσής έποχής» της κασιώτικης ναυτιλίας. Τό βιβλίο είναι τεκμηριωμένο μέ παραπομπές και στολίζεται μέ τετράχρωμο έξώφυλλο, στό όποιο δεσπόζει θαυμάσια ύδατογραφία του Μανώλη Η. Κουλουκουνητή.

Για όσους έπιθυμούν νά άποκτήσουν τό βιβλίο αυτό, μπορούν νά τηλεφωνήσουν στόν κ. Μίνο Δ. Κομνηνό τηλ. 4525546 ή στόν Σύλλογο Κασιών τηλ. 8830606.

ΠΕΝΘΗ

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Γ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ

Τίς τελευταίες ήμέρες του χρόνου που πέρασε, έφυγε από τή ζωή στη Φλόριντα των ΗΠΑ, σε ήλικία 77 έτών, ένας από τούς παλαιμάχους καπεταναίους της ναυτιλίας μας, ό Άριστείδης Στυλιανός.

Καταγόμενος από ναυτική οικογένεια της Άνδρου, ό εκπαιδευμένος πλοίαρχος από νεαρή ήλικία κατά τή διάρκεια του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου και στή συνέχεια συμπλήρωσε 30 χρόνια συνεργασίας ως πλοίαρχος και άργότερα άρχιπλοίαρχος μέ τήν εταιρία «Οράϊον» των Άδελφών Π. Γουλανδρή.

Έργασθηκε επί σειρά έτών στα γραφεία της παραπάνω εταιρίας στη Νέα Υόρκη και παντρεύτηκε εκεί μιá έξαιρετη Έλληνίδα που ζούσε μέ τήν όποία απέκτησε δύο παιδιά που είναι σήμερα λαμπροί έπιστήμονες.

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Tel. (0721) 26-038, 29-677 24 hours — Telex: 252 113 Gzer — Fax: 0721-86717

From the year 1935 to the supplying of ships

Any kind of provisions fresh and frozen — Machinery and deck material —

Cabin - stores, laundry - within one day

“Αλλα έξι πλοία ψυγεία θέλουν οί Σοβιετικοί

“Όπως ήδη έχουν σημειώσει τα «Ναυτικά Χρονικά» στις 31 Ιανουαρίου παραδόθηκε από τα Έλληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά το τρίτο από τα τέσσερα πλοία ψυγεία που κατασκευάζονται για λογαριασμό του σοβιετικού οργανισμού SUDO-IMPORT, ενώ το τέταρτο αναμένεται να παραδοθεί τον προσεχή Σεπτέμβριο και ταυτόχρονα εξεδηλώθη σοβιετικό ενδιαφέρον για την ναυπήγηση έξι ακόμη πλοίων του ίδιου τύπου στα Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά. Το ενδιαφέρον για τη νέα σειρά πλοίων εξεδηλώθη κατά τη συνάντηση που είχε ο Σοβιετικός Υφυπουργός Ναυτιλίας κ. Γερασίμχονκ (έπικεφαλής της σοβιετικής αντιπροσωπείας στη σύνοδο της μικτής έλληνοσοβιετικής επιτροπής που πραγματοποιήθηκε στην Ελλάδα) με τη διοίκηση των Ελλήνων Ναυπηγείων.

Σε σχετική ανακοίνωση των Ναυπηγείων αναφέρεται ότι ο Γερασίμχονκ αφού εξέφρασε την πλήρη ικανοποίησή του για την ποιότητα και τη λειτουργικότητα των τριών πλοίων - ψυγείων που έχουν ήδη παραδοθεί, δήλωσε ότι υπάρχει έντονο ενδιαφέρον της χώρας του να συνεχισθεί η συνεργασία στον τομέα αυτό με την κατασκευή άλλων έξι πλοίων - ψυγείων. Στις συνομιλίες εξετάστηκε και το θέμα της χρηματοδότησης των ναυπηγείων που ενδιαφέρει ιδιαίτερα τους Σοβιετικούς.

Επίσης στην ανακοίνωση υπογραμμίζεται ότι τα Έλληνικά Ναυπηγεία που διευθύνονται από τον ναύαρχο κ. Πιέρο Παναγιωταρέα βρίσκονται τελευταία σε πλήρη απασχόληση τόσο κατασκευαστική όσο και επισκευαστική.



Εκτός των ήδη κατασκευαζομένων πλοίων - ψυγείων, πολεμικών πλοίων και των βαγονιών του Ο.Σ.Ε., η διοίκηση συζητεί την περίοδο αυτή με ενδιαφερόμενες εταιρίες του εξωτερικού τη σύναψη σημαντικών συμβολαίων τα οποία θα δώσουν, σε συνδυασμό

με τα ήδη αναληφθέντα, τη δυνατότητα στα Ναυπηγεία να γίνουν κερδοφόρα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Τέλος αναφέρεται ότι το 1989 κατορθώθηκε να μειωθεί στο μισό ή ζημιά του 1988 και από 41 εκατ. δολ. λάρια ΗΠΑ να πέσει στα 20 εκατ. δολάρια.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΕΤΟΣ	Έλληνική	3.065	1972	Κατά το ταξίδι Τρίπολη για Ρότερνταμ έμεινε άκυβερνητο σε θέση 48.33 Β, 05.14 Δ στις 29/1.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ	Κυπριακή	1.599	1977	Κατά την προσόρμιση στο Όραν στις 22/1, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Mario» και την πιλοτίνα «Hoggar».
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ.	Κυπριακή	9.059	1974	Κατά το ταξίδι Σάο Φραντρίσκο για Γκρήνορ, υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 27/1 και κατέπλευσε στη Κορούνα. Υπέστη εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο, σε θέση 45.30 Β, 07.45 Δ, στις 11/2.
ΕΞΠΡΕΣΣ ΦΗΝΤΕΡ	Παναμαϊκή	1.492	1973	Βυθίστηκε ανοικτά της Λιβύης, συνεπεία εισροής υδάτων, στις 9/2. Το πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το πλοίο.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II	Κυπριακή	1.467	1970	Βυθίστηκε λόγω εισροής υδάτων στο μηχανοστάσιο, ανοικτά του Άμστερνταμ στις 3/2. Το πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το πλοίο.
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	Έλληνική	1.587	1975	Συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Berdiansk» στο Χιούστον στις 1/2.
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	Έλληνική	11.783	1973	Κατά το ταξίδι Γερμανία για Νόρφολκ υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 27/1.

ΤΑΚΝΑ ΙΙΙ	Παναμαϊκή	14.568	1978	Συγκρούστηκε στη Δουνκέρκη στις 5/2 με το μπάλκερ «Snowdon» και υπέστη ρήγμα και είσοδη ύδατων στο κύτος.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	Έλληνική	13.889	1978	Έπιθεωρήθηκε στην Άμβερσα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 15/12.
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	Έλληνική	22.575	1975	Έπιθεωρήθηκε στο Γιοσού συνεπεία ζημιών από κακοκαιρία που υπέστη κατά το ταξίδι Βανκούβερ για Κορέα τον Ιανουάριο.
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ	Κυπριακή	9.767	1977	Κατά το ταξίδι Φάλμουθ για Κεμπέκ υπέστη βλάβη στη μηχανή στις αρχές Φεβρουαρίου.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	Έλληνική	36.237	1979	Κατά το ταξίδι Νοβοταλίν για Ρίγα υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 21/12.
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (πρ. «Meihou»)	Κυπριακή	23.230	1978	Υπέστη βλάβη τη μηχανή, στις 7/1 και κατευθύνθηκε στο Νιούαρκ για επιθεώρηση.
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	Έλληνική	15.967	1976	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση συνεπεία κακοκαιρίας στο Γκέιμπερ, στις 20/1.
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2	Κυπριακή	30.168	1974	Κατά το ταξίδι Ν. Όρλεάνη για Όδησσο προσάραξε έμφορτο στο Σέρβι Μπούρνου στις 1/2.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ.	Κυπριακή	18.892	1973	Ανέφερε βλάβη στο πηδάλιο, στη Φερρόλ στις 29/1.
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ.	Κυπριακή	20.715	1974	Προσάραξε στα Στενά της Σιγκαπούρης στις 31/1 και αποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων χωρίς να υποστεί ζημιές.
ΝΑ'Ι'Τ ΛΑ'Ι'Τ	Μπαχάμας	34.841	1977	Υπέστη έλασματουργικές ζημιές από προσάραξη στο Μισισσιπιπύ στις 3/1.
ΡΟΛΛΟΝ	Έλληνική	38.611	1973	Υπέστη ζημιές από κακοκαιρία στο Ρότερνταμ, στις 25/1.
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	Έλληνική	21.374	1966	Υπέστη βλάβη στο πηδάλιο ανοικτά της Πορτογαλίας, στις 8/2 και ρυμουλκήθηκε στη Λισσαβώνα.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	Κυπριακή	18.495	1980	Κατά την προσόρμιση στη Τσιταγκόνγκ στις 31/1, προσέκρουσε στην προβλήτα και προσάραξε χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΓΚΑΖ ΑΙΗΤΖΙΑΝ	Παναμαϊκή	6.482	1969	Υπέστη βλάβη στο πηδάλιο και έμεινε άκυβέρνητο ανοικτά του Ρίβερ Χάμπερ, στις 7/2 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	Κυπριακή	1.800	1981	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 17/1. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Σαουθάμπτον.
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.	Έλληνική	18.744	1974	Προσάραξε στο Πόρτ Κέλαγκ στις 6/2 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΚΡΗΤΗ ΖΗ	Έλληνική	61.054	1974	Κατά τη διάρκεια επισκευών στη Δραπετσώνα, υπέστη πυρκαϊά στις 13/2 με αποτέλεσμα το θάνατο δύο εργαζομένων.
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2	Μάλτας	28.025	1978	Κατά το ταξίδι Ρας Λανούφ για Ρότερνταμ υπέστη έλασματουργικές ζημιές λόγω κακοκαιρίας και κατέπλευσε στο Μπιλμπάο στις 6/2.
ΧΕΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	Παναμαϊκή	6.521	1978	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση και προσάραξη στο Φλάσσιγκ στις 1/1.
ΜΙΚΤΑ:				
ΜΠΑΤΗΣ	Έλληνική	78.373	1973	Έπιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 31/1.
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ	Παναμαϊκή	71.877	1971	Κατά τη φόρτωση στο Ρίτσαρντς Μπαϊν υπέστη ζημία σέ κύτος και κατέπλευσε στο Ντάρμπαν για έπισκευές στις 24/1.

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)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η ναυλαγορά ξηρού φορτίου του πρώτου δεκαπενθημέρου του Φεβρουαρίου περιέπεσε σε τέλμα, κυρίως λόγω της απουσίας των Σοβιετικών από την αγορά του 'Ατλαντικού και την κατ' επέκταση μείωση της δραστηριότητας στο Κόντινεντ και στο χώρο της Μεσογείου.

Πάντως παρά το «πάγωμα» της αγοράς, είναι αξιοσημείωτο ότι οι ναύλοι δέν σημείωσαν μεγάλη πτώση και το επικείμενο άνοιγμα της αγοράς της Νότιας 'Αμερικής έλπιζεται ότι θα προσφέρει τη βάση περισσότερης ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης στο χώρο του 'Ατλαντικού.

Περισσότερη σταθερή ύπηρξε η αγορά του Ειρηνικού με έντονη τη παρουσία 'Ιαπωνικών και Νοτιοκορεατών ναυλωτών, οι οποίοι από τους οποίους μετά την άργία αναμένεται να κάνουν έντονότερη παρουσία στην αγορά.

Χωρίς σοβαρές απώλειες οι ναύλοι για τις συνήθειες διαδρομές μεταφορές γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος με χαρακτηριστικά τα ακόλουθα κλεισίματα:

- 140.000 τον. γαιάνθρακες Ρίτσαρντς Μπαϊ για Ρόττερταμ, δολ. 8,95.
- 120.000 τον. γαιάνθρακες Πόρτ Κέμπλα για Ρόττερταμ δολ. 13,20 φίο.
- 80.000 τον. Σεπετίμα Μπαϊ για Γκιζόν, δολ. 9,40.
- 70.000 τον. σιδηρομεταλλεύμα Μονρόβια για Τάραντο, δολ. 7,30 φίο.
- 57.000 τον. γαιάνθρακες Βαλτιμόρη για 'Αμστερνταμ / Ρόττερταμ / 'Αμβέρσα, δολ. 9,10 φίο.

Στο χώρο της Μεσογείου η έλλειψη που παρατηρήθηκε σε φορτία λιπασμάτων άσκησε καθοδικές πιέσεις στα μικρότερου μεγέθους μπάλκερς και στα φορτηγά.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Στόν χώρο του 'Ατλαντικού οι ναύλοι για κυκλικό ταξίδι σε μέγεθος πάναμαξ περιορίστηκαν στα δολ. 12.500 την ημέρα, ενώ περισσότερο προβληματική ήταν η άπασχόληση των μπάλκ κάρριερς μεγέθους handysize τα οποία ναυλώνονταν περί τα δολ. 7.000/7.500 την ημέρα.

Στόν Ειρηνικό περισσότερο ευνοϊκές οι συνθήκες άπασχόλησης των μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ με τους ναύλους στα επίπεδα των δολ. 14-14.800 την ημέρα ανάλογα με τις προδιαγραφές και το σημείο παράδοσης έκαστου πλοίου.

Στη Νότιο 'Αφρική τέλος τα μισθώματα για τα συνήθη ταξίδια προς Βορ. Εύρωπη συρρικνώθηκαν στα επίπεδα των δολ. 5.750 — 6.250 για τα μεγέθη των 18 - 25.000 τον. d.w.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- 75.500 τον. d.w. παράδοση Εύρωπη, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 16.000 την ημέρα.
- 65.000 τον. d.w., παράδοση Ταϊβάν, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 14.000 την ημέρα.
- 41.300 τον. d.w., παράδοση Μαλαισία,

κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα.

— 35.100 τον. d.w. παράδοση 'Ιαπωνία επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ, δολ. 11.000 την ημέρα.

— 31.000 τον. d.w., παράδοση Ρόττερταμ επαναπαράδοση Γκάνα, δολ. 8.750 την ημέρα.

— 27.500 τον. d.w., παράδοση Κόντινεντ, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Ραβέννα, δολ. 7.500 την ημέρα.

— 17.200 τον. d.w. παράδοση 'Αμβέρσα επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Γενική μείωση των εμπορικών πράξεων στην διεθνή αγορά του πετρελαίου με αποτέλεσμα το σταδιακό περιορισμό των ναυλώσεων και τη συσσώρευση χωρητικότητας στις βασικές περιοχές φορτώσεων.

Με εξαίρεση τον ΠερσοΑραβικό Κόλπο όπου οι ναύλοι έδειξαν ισχυρά αντίσταση στη γενική πτώση των επιπέδων, όλες οι ναυλώσεις από τις λοιπές περιοχές αντανάκλουν τις προαναφερομένη πτώση της ζήτησης, ή οποία επεκτάθηκε και στον τομέα των καθαρών προϊόντων.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:

- 275.000 τον. από Περσικό για 'Ερυθρά/Σιγκαπούρη, WS 57,5.
- 240.000 τον. από Περσικό για 'Ιαπωνία, WS 55.

— 130.000 τον. από 'Ερυθρά για Βορ. Εύρωπη/ Μεσόγειο, WS 95.

— 118.000 τον. από Νιγηρία για Κόλπο ΗΠΑ, WS 65.

— 110.000 τον. από 'Ινδονησία για 'Ιαπωνία, WS 100.

— 85.000 τον. από Αίγυπτο για 'Ιταλία, WS 132,5.

— 70.000 τον. από Τυνησία για Γαλλία, WS 145.

— 70.000 τον. από Μεξικό για Βορ. 'Αμερική, WS 125.

Στά καθαρά φορτία, οι 32.000 τον. από Καρσίβικ για Βορ. 'Αμερική/ Κόλπο ΗΠΑ στά WS 220 και οι 30.000 τον. από Γαλλία για 'Αμερική στά WS 230.

Ξεφεύγοντας κάπως από τα στενά περιθώρια της δεκαπενθημέρης ανασκόπησης, αξίζει να αναφέρουμε την απόφαση της Μπρίτις Πετρόλεουμ να διαπραγματευθεί χρονοναυλώσεις περιόδου 10 ετών για VL-CC τα οποία θα ναυπηγηθούν με παραδόσεις εντός του 1992, σε επίπεδα ναύλων που θα ξεκινούν από τα δολ. 35.000 την ημέρα και θα φθάνουν τα επίπεδα των δολ. 43.000 τα τελευταία δύο χρόνια της μακρόχρονης συμφωνίας.

Η κίνηση αυτή της BP σηματοδοτεί αναμφίβολα μία νέα αντιμετώπιση της μεταφοράς πετρελαίου στο μέλλον από τις μεγάλες εταιρίες που διακινούν πετρέλαια, ενώ θα βελτιώσει παράλληλα τους ναύλους των υπολοίπων εν ενεργεία δεξαμενοπλοίων.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: Χάμπτον Ρόουντς 90.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Ρόττερταμ, δολ. 8, 3 ημέρες/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 12-20.

ΘΕΑΝΟΥΛΑ: Μισοισσιπί 60.000 τον. περίπου σιτηρά Λισσαβόνα, δολ. 850.000 κατ' αποκοπή φίο, 11 ημέρες, Φεβρουαρίου 15-28.

ΧΛΟΗ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 26,75 φίο, 9.000/6.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 1-10.

ΕΛΠΙΔΑ: 'Αμερ. Κόλπο 21.000 τον. γεννήματα 'Ανατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 13,50 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 10-20.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: Βορ. Χαττέρας 25.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 22 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, αρχές Μαρτίου.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 19.000 τον. γεννήματα Μανίλα, δολ. 47,50 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουάριο.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Σαλντάνχα Μπαϊ 125.000 τον. σιδηρομεταλλεύμα Τάραντο, δολ. 8,55, 3,5 ημέρες αντίστοιχα φορτοεκφόρτωση, τέλη Φεβρουαρίου.

ΑΡΙΑΝΑ: Τάμπα και 'Αμερ. Κόλπο 34.000 τον. σκράπ, Νότιο Κορέα, δολ. 41, 2.000 τον. φόρτωση Τάμπα, 5.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο/ 2.250 τον. εκφόρτωση, άμεση.

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ — ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΑΤΣΑΛΑΚΗΣ

ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ
ΕΛΑΣΜΑΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

ΛΕΩΦ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ 34
ΠΕΡΑΜΑ

ΤΗΛ. 4415921 - 44 10181

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ.: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. σιτηρά 'Ακαμπα, δολ. 25 φίο, 12 ημέρες, Φεβρουαρίου 15-19.

ΑΡΚΑΔΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 40.000 τον. περίπου σιτηρά Ροστόκ, δολ. 18,75 φίο, 5 ημέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 8-16.

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 25,25 φίο, με ένα ενδιάμεσο λιμάνι, 11 ημέρες, Φεβρουαρίου.

ΣΗ ΣΚΑΟΥΤ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα Ροστόκ, δολ. 19,40 φίο, 5 ημέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 15-29.

ΣΤΑΒΕΝΤΟ: Βαλτιμώρη 25.000 τον. 'Αλγερία, δολ. 22,75 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 15-20.

ΜΑΓΔΑ Π.: Βόρειο Ειρηνικό 27.000 τον. περίπου σιτηρά Πακιστάν, δολ. 26,25 φίο, 6.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου.

ΝΕΣΣΗ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαϊάνθρακες Ζημπράγκε, δολ. 7,75, 6 ημέρες, Φεβρουαρίου 10-25.

ΜΑΝΑ: Ποταμό Μισισσιππί 52.000 τον. σιτηρά Ρόττερνταμ/ Γαλλία, δολ. 700.000 κατ' άποκοπή φίο, 10 ημέρες, Φεβρουαρίου 3-6.

ΠΑΤΕΡΑΣ: Ποταμό Μισισσιππί 56.300 τον. σιτηρά Ρόττερνταμ/ Γαλλία, δολ. 837.500 κατ' άποκοπή φίο, 10 ημέρες, 'Ιανουαρίου 30-31.

ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ: 'Αμερ. Κόλπο 24.000 τον. σιτηρά Βενεζουέλα, δολ. 18 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 2-7.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ: Βόρειο Ειρηνικό 52.000 τον. 'Ιαπωνία, δολ. 17 φίο, 11 ημέρες, Φεβρουαρίου 15-28.

ΝΤΟΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ: Χέι Πόιντ 33.000 τον. γαϊάνθρακες Βισακχαπατνάμ, δολ. 19,85 στά 33 πόδια βύθισμα, 17.500/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 15-28.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 55- 60.000 τον. γαϊάνθρακες Λισαβώνα, δολ. 11,85 φίο, 30.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 14-24.

ΖΕΥΣ: Σαλντάνχα Μπαϊ 160.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κωνσταντίνζα, δολ. 10, φόρτωση

κλίμακας/20.000 τον. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 22.000 τον. γεννήματα Γιουγκοσλαβία, δολ. 23 φίο, 4 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, έως Φεβρουαρίου 2.

ΜΑΡΚΕΣΑ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 20,50 φίο, 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 10-20.

ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ: Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 48.000 τον. σιδηρομετάλλευμα μαγνησίου Ρόττερνταμ, δολ. 14 φίο, 6 ημέρες, Μαρτίου 5-15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΚΑΒΕΡΥ: Τουμπαράο 220.000 τον. σιδηρομετάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 10,95 φίο, φόρτωση κλίμακας/50.000 τον. εκφόρτωση, Μάρτιο.

ΓΑΡΜΠΗΣ: Πόρτ Καρτίε 70.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μπιλμπαό, δολ. 10 φίο, 2 ημέρες/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 29 — Φεβρουαρίου 2.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΕΛΕΤΗ: 72.063 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Ακαμπα Φεβρουαρίου 5-15, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντς Μπαϊ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 16.000 την ημέρα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.: 64.166 τον. d.w. του 1983, παράδοση Νότιο Κορέα άμεση, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Περσικό Κόλπο δολ. 14.750 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: 22.670 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κανάκαλε άμεση, ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΝΑ: 61.757 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σίμα Φεβρουαρίου 12-15, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία, δολ. 13.900 την ημέρα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ: 23.286 τον. d.w. του 1985, παράδοση Καοσιούγκ Φεβρουαρίου 5-8, ταξίδι μέσω 'Ινδονησίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.400

την ημέρα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: 26.118 τον. d.w. του 1980, παράδοση Βανκούβερ, Φεβρουαρίου 14-20, επαναπαράδοση 'Αλγερία, δολ. 6.100 την ημέρα, πλέον δολ. 140.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.159 τον. d.w. του 1982, παράδοση Χιμπικανάδα Φεβρουαρίου 10, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 14.900.

ΕΛΙΚΩΝ: 28.234 τον. d.w. του 1980, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, κυκλικό ταξίδι Ρίβερ Πλέϊτ με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ: 27.540 τον. d.w. του 1977, παράδοση Τουρκία Φεβρουαρίου 1-10, ταξίδι 55-60 ημερών με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 10.200 την ημέρα.

ΣΗΜΠΕΡΝΤ: 67.688 τον. d.w. του 1974, παράδοση Σάουθ Γουέστ Πάκς άμεση, ταξίδι μέσω Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 12.500 την ημέρα, πλέον δολ. 275.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: 65.767 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ταϊβάν Φεβρουαρίου 1-10, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 14.900 την ημέρα.

ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ: 40.600 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Ταϊλάνδης με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.500 την ημέρα.

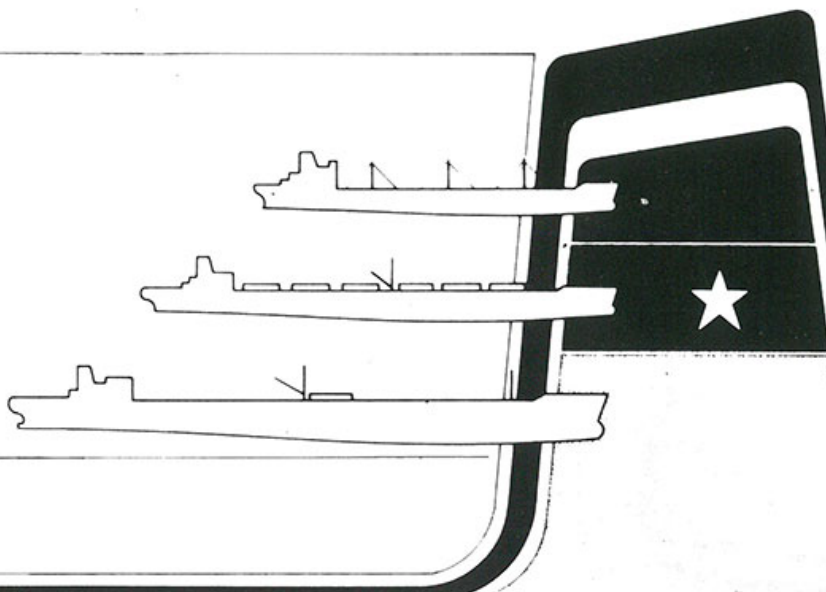
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β.: 48.898 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βορ. Ειρηνικό άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία, δολ. 8.750 την ημέρα, πλέον δολ. 185.000 για πλού υπό έρμα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 37.451 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νέμροντ Μπαϊ μέσα Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ: 16.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ρόττερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω Βαλτικής και Δυτικής άκτής 'Ινδίας με επαναπαράδοση Κολόμπο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΛΟΚΡΙΣ: 29.100 τον. d.w. του 1972, παράδοση στον πιλότο Κλαπέιντα Φεβρουαρίου 7-10, επανα-

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

παράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΑΡΧΩΝ: 26.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Τουρκικό λιμάνι Μεσογείου Φεβρουαρίου 12-17, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 9.800 την ημέρα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.767 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ταραγκόν Φεβρουαρίου 10-15, ταξίδι μέσω Πόρτ Καμσάρ με επαναπαράδοση Φός/Αμβούργο, δολ. 12.650 την ημέρα.

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.100 τον. d.w. του 1985, παράδοση Κόντινεντ μέσω Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 15.500 την ημέρα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ: 67.516 τον. d.w. του 1989, παράδοση Σάν Κίτριαν άμεση, ταξίδι μέσω Πόρτ Καμσάρ με επαναπαράδοση Ωγκινς, δολ. 13.900 την ημέρα.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: 35.112 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ιαπωνία Φεβρουαρίου 12-15, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ: 116.978 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ποσειδόν τέλη Ιανουαρίου, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 17.000 την ημέρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 64.916 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ιαπωνία Φεβρουαρίου 10-15, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΙΡΚΗ: Τζεμπέλ Ντάνα 78.000 τον. μέρος φορτίου Κβινάνα, WS 157,5, Φεβρουαρίου 15.

ΑΡΓΟΣ: Περσικό Κόλπο 205.000 τον. Νότιο Κορέα, WS 57,5, Φεβρουαρίου 17.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΥ: Μπετζάια 80.000 τον. Τριεστή, WS 147,5, Φεβρουαρίου 11.

ΦΑΡΟΣΙΠ Α.: Γιαμπού 240.000 τον. Ιαπωνία, WS 52,5, όψιόν φόρτωσης Περσικό Κόλπο WS 57,5, Φεβρουαρίου.

ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ: Περσικό Κόλπο 85.000 τον. Ντάρ ες Σαλάα, WS 170, Φεβρουαρίου 20.

ΑΡΑΜΙΣ: Περσικό Κόλπο 137.000 τον. Μεσόγειο, WS 97,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 95, Φεβρουαρίου.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ: Δυτ. Αφρική 115.000 τον. Άμερ. Κόλπο, WS 95, Φεβρουαρίου 19.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΙΡΙΤ: Άμουα 80.000 τον. μέρος φορτίου Άμβέρσα, WS 80, Φεβρουαρίου 16.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Μπανιάς 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 142,5, Φεβρουαρίου 12.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Ιαπωνία, WS 58,5, Μαρτίου 6.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. Ιαπωνία, WS 57, Μαρτίου 4.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: Ράς Σουκχέιρ 130.000 τον. μέρος φορτίου Φός, WS 95, Φεβρουαρίου 20.

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 170, Φεβρουαρίου.

ΣΙΕΝΝΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά Ιαπωνία, WS 172,5, Φεβρουαρίου.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Σαϊντ Κρουά 60.000 τον. Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 160, Φεβρουαρίου 5.

ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: Ντάλιαν 88.000 τον. Δυτική ακτή ΗΠΑ/Χαβάη, δολ. 975.000 κατ' αποκοπή, Φεβρουαρίου 11.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Ίνδονησία 250.000 τον. Άμερ. Κόλπο, δολ. 1.850.000 κατ' αποκοπή, Φεβρουαρίου 15.

Οι αγοραπωλησίες

Τό ενδιαφέρον στην αγορά των αγοραπωλησιών πλοίων παραμένει ισχυρό, με ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του δεκαπενθημέρου την επανεμφάνιση αγοραστών από τη Φορμόζα και τη Νότιο Κορέα, ενώ αρκετές είναι οι διαπραγματεύσεις για πλοία ναυπηγήσεως περί τα μέσα της δεκαετίας του 1970 σε σταθερές, αν όχι ελαφρά άνοδικές τιμές.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων και ιδιαίτερα στα πλοία μεταφοράς προϊόντων κυριάρχησαν οι Νορβηγοί, με πλέον χαρακτηριστική πράξη την αγορά των τεσσάρων πρόντακτ κάριερς CURACAO TRADER (36.655/1984), GULF CURRENT (36.725/1984), PACIFIC CURRENT (36.683/1981) και BALTIC CURRENT (40.244/1984) στην εν bloc τιμή των 85 εκατ. δολαρίων.

Στις άλλες κατηγορίες δεξαμενοπλοίων σημειώνουμε τις ακόλουθες χαρακτηριστικές πράξεις:

— T/T CEMPAKU NUSUNTARA (229.945/1975), δολ. 29.000.000 στη Ταϊβάν.

— M/T CHEVRON EQUATOR (110.964/1978), δολ. 17.500.000 Έλληνες.

— M/T PALM MONARCH (89.922/1981), δολ. 29.000.000 Άμερικανοί.

— M/T BASHAYER I (74.480/1966) (IGS/COW), δολ. 3.850.000 Έλληνες.

— M/T SUCCESS (46.869/1985) (chemical), δολ. 25.500.000 Νορβηγοί.

— M/T FAR SEA (35.700/1976), δολ. 8.500.000 Έλληνες.

Στόν τομέα των πλοίων μεταφοράς χύδην στερεών φορτίων αρκετά τα υπό επιθεώρηση μεγάλα μπάλκ κάρριερς (capesize), καθώς και ο αριθμός των handy size πλοίων ναυπηγήσεως 1973-76 που άλλαξαν ιδιοκτήτες.

Χαρακτηριστικά σημειώνονται οι ακόλουθες ένδεικτικές πράξεις για τα επίπεδα των διαμορφωμένων τιμών:

— M/V YUKONA (146.368/1973) δολ. 15.500.000.

— M/V YOUNG SWAN (62.343/1982) δολ. 18.500.000 Άπω Ανατολής.

ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ: Τζεμπέλ Ντάνα 68.000 τον. Μομπάσα, WS 180, Φεβρουαρίου 7.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Λά Σαλινά 72.000 τον. Μπαϊταουν, WS 135, Φεβρουαρίου 3.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ: Συρία 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 157, Φεβρουαρίου 9.

ΣΗΓΚΛΟΥΡ: Ζάβια 29.000 τον. Ίμινχαμ, WS 230, Φεβρουαρίου 8.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τον. Μεσόγειο/ Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 150, Φεβρουαρίου 11.

ΑΛΦΑ ΣΗ: Κολέ 70.000 τον. Γένοβα, WS 110, Φεβρουαρίου 14.

— M/V STAR KING (34.750/1984) δολ. 14.000.000 Νορβηγοί.

— M/V MARE ITALICO (30.900/1974) δολ. 6.600.000 Έλληνες.

— M/V ANTHIPE L. (26.930/1976) δολ. 7.600.000 Τούρκοι.

Τέλος στα συμβατικά φορτηγά και τα σκάφη με δυνατότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή κίνηση στα συνήθη περιορισμένα επίπεδα, με πιο χαρακτηριστικές τις ακόλουθες αγορές:

— M/V CROWNA (18.577/545 TEU) δολ. 7.500.000 Έλληνες.

— M/V HARMONY I. (15.326/1971) δολ. 1.800.000 Νοτιοκορεάτες.

— M/V CAROLINA D. (12.692/1978) (517 TEU) μάρκα Γερμ. 18.000.000, συμπεριλαμβανομένης χρονοαύλωσης μέχρι την άνοιξη του 1991 στα δολ. 8.300 την ημέρα.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Απόλυτη ήρεμία επικρατεί στην αγορά των διαλύσεων και οι μόνοι πελάτες των διαλυτήριων είναι κάποια ελάχιστα παρήλικα και παροπλισμένα για πολύ χρόνο πλοία.

Οι τιμές διατηρούνται στα διαμορφωμένα από πολύ καιρό επίπεδα των δολ. 250-260 για τα πλοία των 4-5.000 τον. βάρους.

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Στις νέες ναυπηγήσεις, κύρια είδηση της περιόδου ή παραγγελία από Νορβηγικό κονσόρτιο επενδυτών 10 μικτών πλοίων (OBO) των 153.000 τον. d.w. στα ναυπηγεία Χιουντάϊ της Νοτ. Κορέας.

Τό κονσόρτιο των επενδυτών που αποκαλείται «Scanobo Carriers» συμφώνησε με τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία να καταβάλει 600 εκατ. δολάρια για τα έξι σκάφη, τα οποία θα κατασκευασθούν βάσει του σχεδίου Superflex με double bottom/ double hull και θα παραδοθούν σταδιακά από τις αρχές του 1991 μέχρι τον Σεπτέμβριο 1992.

ΑΟΥΡΟΡΑ ΒΟΡΕΑΛΙΣ: Περσικό Κόλπο 210.000 τον. Νότιο Κορέα, WS 54, άμεση.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Πουέρτο Κρούζ 73.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 190, Φεβρουαρίου 9.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

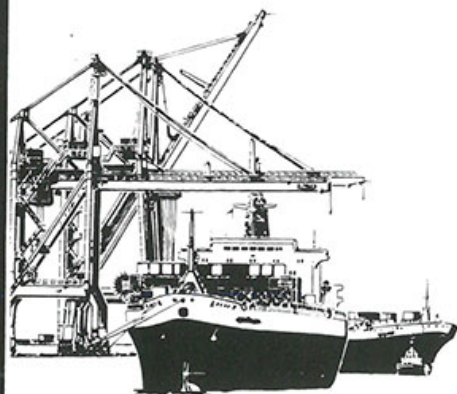
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: 62.900 τον. d.w. του 1984, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδια 2 ετών με καθαρά φορτία, δολ. 15.000 την ημέρα τό πρώτο έτος και δολ. 15.800 τό δεύτερο.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 4829011-17
TELEFAX: 4179660
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

NAFTIKA CHRONIKA



120 YEARS OLD

The Suez Canal, which was officially opened on November 17, 1869, is now 120 years old.

The ancient Egyptians had tried to link the Red Sea to the Mediterranean by joining the Nile to the Bitter Lakes. Centuries later, Napoleon Bonaparte took up the project but it did not go further than the study stage. It was Ferdinand Lesseps who managed the feat, starting the excavation in 1859 and ending it ten years later. He avoided the Nile Delta and dug in a straight line from Port Said to Port Tewfik — a distance of 162.5 km.

At first, the Canal was 22 metres wide and 8 metres deep and, as late as 1967, it could not take ships larger than 55,000 dwt or with a draught of more than 38 feet. After the Six-Day War and the closure of the Canal, extensive works were undertaken to make it wider and deeper so that now it can take ships with a draught of 53 feet and loaded tankers of 150,000 dwt. (Suezmax), as well as VLCCs and ULCCs in Ballast.

In 1988 Suez Canal traffic amounted to 260 million tons of which 141 million were northbound and 119 southbound. 75 million consisted of oil cargoes and 187 million of other cargoes.

THE SHORTAGE OF SEAMEN

The shortage of qualified seamen throughout the world is a problem that has been made the subject of two surveys: one by Lloyd's of London Press and another by the International Shipping Federation jointly with BIMCO.

The first, which covers the first half of 1989, was carried out in 46 countries which account for about 20% of the world's merchant tonnage. From the answers received it appears that 59% of the shipowners consider that engineer officers are mainly in short supply while 43% of them believe there is a greater shortage of deck officers. 80% of the owners admit to difficulty in manning their ships and believe this crisis is world-wide and includes the developing countries.

The BIMCO-ISF survey contained re-

plies referring to 878,069 persons of whom 275,429 (31.3%) were officers and 602,640 (68.6%) were seamen. The replies revealed that the only country in Europe which has a surplus of officers was Spain while of the Far East countries, only South Korea, Taiwan, the Philippines, India and Pakistan are in a position to supply qualified officers. But these sources are insufficient to fill the gaps for which 41,924 officers are needed.

The general conclusion is that the shortage is likely to get worse in the future and result in many shipboard errors, accidents and disasters, with the only recourse to a solution of the problem being each country's politicians, who often do not know anything at all about ships and shipping.

SECOND REGISTRY IN JAPAN

Japan is now seriously considering the establishment of a second registry for Japanese-owned ships.

As a Japanese shipping official remarked, Japanese-owned ships which are registered under foreign flags, or even those which come under the special, national «Maru» system, take advantage of certain measures which are, however, only temporary and occasional. There is no reason therefore, why Japan, like maritime countries in Europe, should not have a second register, particularly since Japanese owners have already resorted to foreign flags and have adopted the system of mixed crews.

The scarcity of South Korean and Filipino seamen shows clearly that reducing running costs by cutting down crew costs has reached its limits and made it necessary for Japanese owners to be able to dispose of their own crews. This confirms NYK's efforts in setting up its own training centre for seamen in the Philippines.

Japanese officials have now come to the conclusion that the mixed crew system, which is one of the main advantages of the second registries, will inevitably lead to the establishment of a second registry in Japan.

THE BANK OF CHIOS

In his capacity as majority shareholder in the Bank of Chios, Mr. Vardis Vardinoyannis has filed an application with the Bank of Greece for permission to operate the Bank. Mr. Vardinoyannis is said to have imported 2 billion drachmas worth of foreign exchange for this purpose. The application states that the Bank of Chios will engage in general banking with special emphasis on shipping banking.

NEW COLLECTIVE AGREEMENT

Agreement has been reached between the Association of Cruise and Passenger Ship Owners and the Panhellenic Seamen's Federation for the signature of a new collective agreement concerning employment on cruise ships and Mediterranean passenger ships in 1990.

The agreement provides for a 14% increase in wages of more than 100,000 drs. per month during the first half of the year and a 15% increase in all wages during the second half.

Various bonuses, overtime, etc. are increased by a similar percentage while the victualling scale has been fixed at 900 drachmas per day for the entire year.

BIOFOULING SOLUTIONS FOR CLOSED SEAWATER SYSTEMS

Effects of external biofouling on marine structures are well known, viz., increased resistance to the passage of a ship through the water and the accompanying fuel consumption increase, necessity for the vessel to enter drydock, periodically for cleaning and repainting, and possible corrosion damage to the hull from the presence of biofouling organisms.

The patented BFCC antifouling and corrosion protection system — marketed by Biofouling & Corrosion Control Ltd., a University of Sheffield based company that specializes in consultative work in this technical area — is intended to control biofouling in closed seawater systems on, for example, ships, offshore production platforms, desalination plants, and power stations.

The BFCC system is concerned with the problem of biofouling occurring inside marine vessels and structures. Simi-

lar organisms to those found growing on the outside are found inside.

The copper/chlorine (BFCC) system was found to be the most efficient at reducing fouling both inside steel pipes and on titanium heat exchange surfaces. Results indicate that the BFCC system is at least as effective as a conventional hypochlorite treatment at levels of chlorine between five and ten times less than those used in traditional hypochlorite dosing and at copper levels one-sixth of those required to kill macrofouling.

The BFCC system is therefore environmentally more acceptable, more cost-effective, and reduces the possibility of chlorine-associated corrosion. It also most nearly conforms with the new ERA regulations due to be implemented in 1991.

THE DECISION ON MAN/SULZER

The Executive Board of MAN diesel engines has received the expected negative decision of Federal Minister Haussmann. The chance of maintaining the European position in large-bore marine engine construction has thus probably been squandered. MAN will observe with interest the conclusions Sulzer draw from the Minister's decision and, in turn, what actions this will require of MAN B & W Diesel AG. At present the thoroughly re-structured MAN affiliate is producing successfully with full order books.

MAJOR EXPANSION FOR ASRY IN BAHRAIN

At their meeting in Bahrain on 9th January 1990 the Board of Directors of the Arab Shipbuilding & Repair Yard Co. approved the first stage of an expansion plan for the shipyard. This includes the construction of a 300 metres X 52 metres graving dock suitable for vessels up to 150,000 dwt together with cranes, ancillary equipment and alongside repair berths.

Consideration is now being given to the subsequent stages of development

which may include the provision of a third dock, most likely of a size to accommodate Panamax vessels, but no decision on this is imminent.

ASRY achieved record repair revenues of \$46.4 million in 1989, together with an operating profit of \$10.5 million for the year. A total of 94 vessels were repaired during the year of which 72 entered the dry dock with 22 vessels being repaired alongside.

ASRY attributes its success in part to the ending of hostilities in the Gulf, but mainly to the improvement in productivity at the Yard leading to shorter repair times and competitive prices with improved quality control and greater overall efficiency. Repeat business was again a major factor in ASRY's order book confirming owners' satisfaction with ASRY's improved service.

Tankers continued to feature as a major part of the Yard's workload and of these 24 VLCCs were repaired during the year. Greek and UK owners were again prominent, as were ship owners from Norway, India, Hong Kong, Kuwait and USA. Owners from Brazil and France again stemmed vessels to ASRY after some years absence.

DUBAI DRYDOCKS — AFLOAT REPAIR DIVISION

In order to extend its range of services to shipowners and offshore oil operators, Dubai Drydocks announced formation of an Afloat Repair Division.

The Afloat Repair Division will be based at Jebel Ali Port Dubai, and will operate on a day to day basis with its own management and workforce.

The new division will however enjoy the expertise and support available at Dubai Drydocks and this combination will provide customers with the unique opportunity to engage the major shiprepair company in Dubai to carry out repair work on their vessels without the need to enter the main yard.

Initially the division will operate with five management and staff and 50 skilled workers. The numbers employed will be increased as the business expands.

FRIENDS OF THE OCEAN LINER

Ten years ago a club known as the «Friends of the Ocean Liner» was formed in France. Its object is to preserve the memory of the ocean liner and it has done so during the past decade by organising exhibitions of liner models, excursions on cruise ships and setting up branch clubs in other cities.

Members always attend the launching of cruise ships and they have recently visited the sail-assisted cruise ships that were built in France.

The club membership consists of 175 Parisians and 400 other members in Normandy, Provence, Alsace, etc.

FIFTY YEARS AGO

— The prices of neutral-flag ships have reached meteoric heights. But sales are restricted by the fact that such ships can only be sold to nationals of the flag country.

— Some 2,000 lives have been lost on neutral-flag ships as a result of German action. Norway has lost 348 seamen, Denmark 160, Sweden 230, Greece 73, Belgium 62, Holland 85 and the Baltic countries, together with Poland and Finland, 500.

— On February 2, the cargo ship «Ele-ni Stathatou» of 5,625 grt. built in 1919, was torpedoed and sunk in the Atlantic. Of the 33 crewmembers who took to the lifeboats, 13 died of cold while the rest were picked up by Irish fishermen five days later.

— Also on February 2, the cargo ship «Keramies» of 5,065 grt. built in 1917 was torpedoed 90 miles southwest of Land's End. Four of the crew were killed.

— The principal market event of the fortnight was the widescale requisitioning of British ships and the chartering of neutral ships by the British government.

(Naftika Chronika No. 220/15.2.1940)



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(β) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν)

ABIN O'ΓA TPEINTEP (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.....	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ.....	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ.....	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ.....	85	24500
ΑΓΙΑΣΟΣ.....	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ.....	68	25003
ΑΕΤΟΣ.....	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ.....	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ.....	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.).....	69	2671
ΑΓ'ΒΑΛΙ.....	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ.....	77	14274
ΑΓ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ.....	76	11084
ΑΓ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ.....	84	16800
ΑΓ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ.....	85	16800

ΑΓ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ.....	77	9136
ΑΓ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ.....	71	78021
ΑΓ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑΓ'Ρ.....	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ.....	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ.....	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.).....	69	1599
ΑΚΜΗ.....	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ.....	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.).....	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ.....	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ.....	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ.....	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ.....	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ.....	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ.....	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.....	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III.....	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ.....	57	4365
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ.....	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ.....	74	23757
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ.....	83	15857
ΑΛΙΝΕ.....	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ.....	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ.....	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ.....	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ.....	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ.....	73	13631
ΑΛΜΑ.....	80	11584
ΑΛΜΠΑ II.....	72	9709
ΑΛΜΠΕΡΤΑ.....	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.).....	72	17355
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.).....	68	35450
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ.....	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.....	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ.....	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ.....	82	32320

ΑΜΑΖΟΝΙΑ.....	77	9326
ΑΜΙΛΛΑ.....	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ.....	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ.....	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΠΟΛΛΟ.....	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ.....	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΤΛΑΣ.....	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΤΟΥΡ.....	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ.....	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ.....	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΞΠΡΕΣ.....	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΗΓΚΛ.....	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΙΝΤΕΛΛΑΤΙΖΕΝΣ (δ.).....	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΙΝΤΕΡ.....	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ.....	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'Ι'Τ.....	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΟΝΕΣΤΥ.....	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΑΟΥΕΡ.....	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'Ι'Σ.....	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΑΕΞΣ.....	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ.....	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ.....	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑ'ΟΜΦ.....	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ.....	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ.....	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ.....	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ.....	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ.....	77	15378

πρός Γιβραλτάρ 5/1	
α. Σάν Φραντσίσκο 31/12	
ε. Πειραιά 22/12	
μεσογειακές μεταφορές	
προσάραξε Άκαμπα 4/1	
ε. Άδελαΐδα 28/12	
πρός Ουμπε 1/1	
ε. Πειραιά 31/12	
α. Φέλιξεστού 4/1	
α. Μπάρνι 3/1	
ε. Σάντος 29/12	
α. Πειραιά 2/1	
πρός Κωνσταντίνα 15/12	
στο Μπαντάρ Άμπας 10/9	
πρός Ίσπανία 24/12	
α. Σάντος 29/12	
ε. Νιούκαστλ 4/1	

πρός Ίσπανία 8/12	
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 25/11	
α. Μανίλα 26/12	
ε. Φιλαδέλφεια 1/1	
πρός Σινγκανίγκ 8/12	
ε. Πειραιά 7/11	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 11/12	
πρός Τόκυο 24/12	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Ν. Όρλεάν 17/12	
πρός Γουίλμινγκτον 21/12	
στην Πάχη (άποθήκη)	
έπισκευές Χόγκ Κόγκ 9/12	
έπωλήθη Έλληνες	
άρχει Πειραιά	
πρός Κούβα 11/8	
πρός Πράια Μόλε 21/12	
πρός Μπαντάρ Άμπας 18/12	
ε. Πειραιά 8/8	
ε. Πειραιά 24/11	
άρχει Χαλκίδα	
στο Μπαντάρ Άμπας	
ε. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 29/12	
πρός Άκαμπα 18/12	
πρός Πειραιά 15/12	
δ. Παναμά 1/1	
δ. Σουέζ 6/6	
πρός ΗΠΑ 16/12	
ε. Μ. Μαγκάνου 15/12	
ε. Ήστ Λόντον 23/12	
στο Ν. Μαγκάλωρ 12/12	
πρός Συρία 4/12	
δ. Παναμά 24/12	
ε. Ίμνιγκχαμ 4/1	
α. Γιβραλτάρ 3/1	
πρός Λά Γκουαίρα 12/12	
πρός Πόρτ Κέλαγκ 1/1	
πρός Κρητίτσον 3/12	
πρός Ίσπανία 2/12	

α. Σινγκαπούρη 26/11 *	
πρός Ρίο Γκράντε 25/11	
ε. Σάν Νικόλας 17/12	
πρός Σάν Άντόνιο 15/12	
πρός Μπελέρμ 23/12	
πρός Βανκούβερ 20/12	
πρός Γκεμλίκ 16/12	
μετ. «Κολόμβος Σινγκαπούρη» (βρ.)	
πρός Πόντα ντό Ουμπού 12/12	
πρός Γιοκοχάμα 27/11	
πρός Μπαγκκόγκ 21/12	
πρός Χόγκ Κόγκ 10/12	
δ. Σουέζ 5/1	
πρός Σίδνεϊ 24/12	
α. Όκλαντ 29/12	
πρός Άλεξάνδρετα 30/12	
πρός Κήλαγκ 28/12	
στο Ντάρμπαν 23/12	
α. Ντάρμπαν 24/11	
πρός Ρόττερνταμ 28/12	
δ. Παναμά 4/12	
πρός Ν. Άφρική 16/12	
πρός Σιλικάπ 13/12	
α. Ν. Όρλεάν 28/11	
α. Γιβραλτάρ 29/11	
πρός Μπουσάν 21/12	
α. Φόλμουθ Μπαϊ 3/1	
δ. Π. Σαϊδ 31/12	
πρός Σεβίλλη 27/12	
πρός Ντάρμπαν 15/12	
έπισκευές Σονάδε 5/1	
ε. Βαλάντια 1/1	
ε. Ήστ Λόντον 25/11	
πρός Άσμορί 17/12	
πρός Σινγκαπούρη 21/12	
έπισκευές Γκάλβεστον 28/12	

ΑΝΑΜΕΛΙ.....	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.).....	75	69222
ΑΝΑΦΗ.....	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ.....	77	15592
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ.....	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ.....	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.).....	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ.....	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.).....	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.).....	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.).....	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ.....	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ.....	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ.....	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ.....	79	10996
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.....	76	16646
ΑΝΙΜΑΡ.....	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.).....	69	46389
ΑΝΝΑ Λ.....	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.....	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ.....	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ.....	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ.....	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ.....	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ.....	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ.....	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ.....	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ.....	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ.....	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ.....	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ.....	75	35716
ΑΠΟΛΙΑ.....	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ.....	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.).....	77	75124
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ.....	82	13800
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.).....	78	75588
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ.....	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	78	20328

ΑΡΕΤΗ.....	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.....	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ.....	73	23134
ΑΡΙΕΛ.....	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	85	13600
ΑΡΙΩΝ.....	73	13633
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ.....	76	5999
ΑΡΚΑΔΙ.....	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.).....	82	30042
ΑΡΚΑΔΙΑ.....	84	20494
ΑΡΚΑΣ.....	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ.....	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ.....	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ.....	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.).....	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	76	19633
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ.....	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	85	13600
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ.....	81	30500
ΑΣΕΛ'Υ.....	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.).....	85	45065
ΑΣΤΗΡ.....	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.).....	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.).....	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.).....	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.).....	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.).....	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.).....	78	35315
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ.....	83	37452
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ.....	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν.....	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ.....	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.).....	75	44601
ΑΤΛΑΣ.....	77	11804
ΑΥΛΙΣ.....	72	16402
ΑΥΛΙΣ.....	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	77	6096
ΑΦΡΟΣ.....	70	18328
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ.....	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ.....	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ.....	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.).....	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.).....	59	1599
ΒΕΝΕΤΙΚΟ.....	78	12238
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.).....	66	39580

ε. Γιβραλτάρ 5/1	
πρός Γιοκοχάμα 29/12	
ε. Αύγουστα 30/12	
α. Σουαίμπα 1/1	
πρός Σαρσούν 29/12	
ε. Ντάρμπαν 12/12	
α. Λας Πάλμας 2/1	
πρός Ρας Τανούρα 16/12	
πρός Άκαμπα 21/12	
πρός Κουανγιάγκ 21/2	
α. Φουκουγιόμα 27/12	
α. Γιοκοχάμα 24/12	
πρός Ρόττερνταμ 30/12	
ε. Γιοκοχάμα 30/12	
έπωλήθη Έλληνες	
α. Κολόμπο 31/12	
δ. Σουέζ 5/1	
ε. Λειζόες 3/1	
πρός Σίντι Κερρί 31/10	
πρός Ίνδονησία 21/12	
α. Ν. Όρλεάνη 31/12	
πρός Καζομπλάνκα 6/12	
πρός Καμσάρ 29/12	
πρός Γιβραλτάρ 21/12	
πρός Νοβοροσίτσκι 2/12	
δ. Παναμά 30/12	
δ. Παναμά 25/12	
ε. Ντάρμπαν 4/1	
πρός Ίσπανία 26/12	
δ. Παναμά 3/1	
πρός Ίσπανία 14/12	
πρός Γκουάντα 22/11	
πρός Νοβοροσίτσκι 16/12	
ε. Άκαμπα 26/11	
ε. Τζέντα 3/12	
πρός Πορτογαλία 13/12	
σημαία Μπαχάμας	
πρός Όζκα 28/12	
πρός Ν. Κορέα 28/12	
πρός Καράτσι 17/12	
πρός Άπω Άνατολή 24/12	
ε. Μπαντάρ Χομείνι 16/11	
ε. Ταρραγκόνα 1/1	
πρός Άσντον 27/12	
πρός Τσιταγκόγκ 25/12	
πρός Δασκάρ 20/9	
μετ. «Troodos» (κ.)	
άρχει Πειραιά	
πρός Ν. Υόρκη 28/11	
πρός Ίράν 20/12	
α. Γουέιπα 3/1	
πρός ΗΠΑ 22/12	
ε. Μιζουσίμα 20/12	
α. Βανκούβερ 29/12	
πρός Τζέντα 13/12	
α. Τέμα 22/12	
πρός Ίσπανία 21/12	
πρός Ευείνο Πόντο 13/12	
α. Λισσαβόνα 16/12	
ε. Κολόμπο 4/1	
ναυπηγ. «Αϊδί	
πρός Βενεζουέλα 27/11	
δ. Παναμά 4/1	
α. Ν. Όρλεάνη 22/12	
πρός Άρζιου 31/12	
πρός Ντάρ ές Σαλάμ 21/12	
πρός Χιούστον 18/12	
ε. Πόρτ Έσκουίβελ 1/1	
ε. Πειραιά 11/12	
πρός Μαλαισία 20/12	
πρός Ρας Τανούρα 28/12	
ε. Φιλαδέλφεια 31/12	
πρός Τοκόμα 22/12	
πρός Αυσταλία 20/12	
πρ. «Southern Wealth»	
πρός Άγιο Κυπριανό 27/12	
ε. Ν. Όρλεάνη 2/1	
πρός Μπ. Άμπας 30/12	
ε. «Perla» (κ.)	
α. Άμβέρσα 6/1	
α. Λας Πάλμας 4/1	
ε. Γκουαγιόμας 15/12	
στη Καλκούτα	
πρός Ν. Υόρκη 20/12	
ε. Μπαντάρ Άμπας 17/12	
ε. Πειραιά 31/12	
α. Πειραιά 30/12	
ε. Ίταζι 22/12	
πρός Βόρεια Θάλασσα 24/11	

ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Γιούρπορτ 24/12
BIBH M.	78	1600	πρός Ντέρνα 30/12
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρός Κωνσταντίνα 19/12 *

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρός Τζέντα 11/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Αμβούργο 5/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321	πρός Πειραιά 22/11
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16457	πρός Χαντάντερ 20/12
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	πρ. «Ras Tanura»
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	ε. Ρότερνταμ 2/1
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	δ. Πόρτ Σάιτ 2/1
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 3/1
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598	α. Σουέζ 1/1

ΓΚΑΛΖ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200	ε. Φιλαδέλφεια 27/12
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Γουάδα 23/12
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	ε. Ίμμιγκχαμ 20/12
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ.	76	16014	α. Σάν Φραντσίσκο 26/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάν 3/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Ν. Όρλεάν 30/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	πρός Βαλτιμόρη 23/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	πρός Μαπούτο 13/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005	α. Γουίμικτον 1/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	δ. Παναμά 14/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	δ. Παναμά 2/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	πρός Ν. Αφρική 3/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	ε. Χιούστον 21/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	πρός Κούβα 12/10
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	ε. Κάρτασι 19/12
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στο Κάδιξ 18/9
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	πρός Μομπάι 21/12
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	πρός Μοντούαρ 8/12
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	α. Κάντλα 13/11
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	ἐπιπλήθη Νορβηγούς
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253	α. Ν. Όρλεάν 13/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Πράια Μόλε 30/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Εϊβονμαουθ 1/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451	πρός Βραζιλία 21/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Ντάρμπαν 19/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Χαλδία 30/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Ντάρμπαν 14/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Σιγκαπούρη 23/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ἐπισκευές Ουάσιν 23/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρός Χιμπί 21/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	ε. Πόρτμουθ 1/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρός Ίαπωνία 14/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	ε. Ίντσον 23/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	πρός Ταϊβάν 29/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	86	17199	α. Ρότερνταμ 24/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	πρός Ρας Τανούρα 11/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	πρός Όκρια 24/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρός Ν. Υόρκη 25/12 *

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Κόρυτον 1/1*
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	ἐπισκευές Πειραιά 26/8
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	πρός Μαντράς 21/12
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	ἀργεί Άλιβέρι
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	πρός ΗΠΑ 6/1
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Μπρντ 26/12
ΔΗΛΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	4787	ἐπισκευές Πειραιά 13/7
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Κίγκστον 25/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός Ρότερνταμ 19/12
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Πόρτ Χάουμπερ 13/11
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	στή Βομβάη 30/11
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	στή Φουτζέιρα 28/9
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	α. Νιούκαστλ 29/12
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	πρός Δρέπανον 22/12
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	πρός Μόρεχεντ Σίτυ 23/12

ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεί Βασάρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	πρός ΕΣΣΔ 19/12
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	πρός Περσικό 26/12
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός Ν. Όρλεάν 27/12
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	πρός Ναγκόγια 20/12
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	πρός Δ. Αφρική 19/11
ΕΛ ΦΑΜΕΝΚΟ	89	36800	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 1/12
ΕΛΕΝ	82	37811	πρός Γιοκοχάμα 18/12
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. Πειραιά 1/1
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	πρός Θεσσαλονίκη 30/12
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	ἀναμένει Φουτζέιρα 3/1
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Κάντλα 27/12
ΕΛΛΗΝ	82	19370	δ. Κων/πολη 13/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ.	84	22315	πρός Ίαπωνία 10/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ- ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	α. Δαμιάττα 5/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	79	36237	ε. Ρίγα 31/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	πρός Ντουμπάϊ 6/12
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	ἐπιπλήθη Έλληνες
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Ν. Όρλεάν 21/12
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000	ε. Τόραντα 17/12
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	ἐπισκευές Χαλκίδα 14/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	δ. Σουέζ 2/1
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 31/12
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Πειραιά 2/1
ΕΝΑΡΙΣ	79	10985	ε. Άμστερνταμ 4/1
ΕΝΤΕΘΟΡ	84	22208	πρός Βενεζουέλα 19/12
ΕΠΙΛΟΡΕΡ	84	22208	πρός Γκαμπόν 17/12
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	πρός Ίμμιγκχαμ 24/12
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ἀργεί Πειραιά

ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	πρός Τζακάρα 12/12
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	ἐπιπλήθη Νορβηγούς
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	στή Γιοκαίτι 22/12
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	πρός Σάφι 28/12
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Βάστο 19/12
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	πρός Λομπίτο 25/11
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρός Σαλίνα Κρούζ 6/12
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	στή Κομύ Μπαϊ 17/12
ΕΥΡΟΣΤΟ'Υ	70	16374	ε. Χάμπτον 29/12
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	στή Σιγκαπούρη 8/1
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Λέ Χάβρη 29/12
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	πρός Νιγηρία 27/11
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	ε. Σαγκάη 30/11

ΖΑΝΕΤ	66	4503	πρός Πειραιά 30/12
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	πρός Χόγκ Κόγκ 22/12
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	μετ. «Φρόζεν Λούλρη» (Όνδ.)
ΖΕΥΣ	71	87667	πρός Γιοκοχάμα 14/12
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	α. Ν. Όρλεάν 29/12
ΖΗΝΩ	81	23100	ἐπιπλήθη Έλληνες
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	δ. Π. Σαίτ 3/1
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Χόγκ Κόγκ 30/12
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	πρός Σιγκαπούρη 26/12
ΖΙΜ ΚΑΟΥΣΙΟΥΓΚ	72	15952	α. Μπρισμπαϊν 27/12
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Χόγκ Κόγκ 25/1
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	πρός Άπω Άνατολή 2/1
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Κολέρ 2/1
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	ε. Έλιτ 1/1
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	πρός Γιοκοχάμα 23/12
ΖΙΝΙ	76	11348	πρός Σάν Πέντρο 30/11
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	πρός Μιζουσίμα 28/12
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	πρός Μεξικό 15/12
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Λισσαβώνα 30/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	ε. Σιγκαπούρη 22/12
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	πρός Έλλάδα 17/12
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	ε. Χιούστον 23/12
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	πρός Άμπτιζόν 22/11
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	πρός Ίαπωνία 7/12
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	ε. Όκλαντ 3/1
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	πρός Σταβάγκερ 22/12
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	πρός Β. Θάλασσα 18/11
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	α. Ν. Όρλεάν 25/12
ΙΝΤΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849	πρός Μαράκας 19/12
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	ε. Πειραιά 28/11
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	πρός Πάτρα 30/12
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	πρός Ματάνζας 6/12
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	πρός Ρότερνταμ 30/12
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849	ε. Ρότερνταμ 5/1
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	16861	α. Τής 5/1
ΙΟΣ	85	34400	πρός Ίαπωνία 20/12
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	83	11849	α. Σάν Φραντσίσκο 2/1
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11500	πρός Μανζανίλο 31/12
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 29/12
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 11/12
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	πρός ΗΠΑ 28/12

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	πρός Ρότερνταμ 22/12
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρός Λισσαβώνα 2/12
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Νταλιν 28/11
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρός Γκαϊμπς 29/12
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Λας Πάλμας 29/12
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	α. Ν. Όρλεάν 10/12
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	πρός ΕΣΣΔ 23/12
ΚΑΛΛΙΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρός Ίαπωνία 7/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	ε. Ν. Όρλεάν 2/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Λας Πάλμας 3/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρός Μοζαμβίκη 22/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	81	15819	πρός Κίλαγκ 26/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	πρός Χάμπτον 24/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	ε. Κασίμα 25/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	ε. Χάμπτον 3/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281	πρός Ίαπωνία 22/12
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	πρός Γιοκοχάμα 12/12
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	πρός Βοστώνη 9/11
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρός Τζέντα 26/12
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Ταρραγκόνα 4/1
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Λεμεσό 4/1
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Τενερίφη 2/1
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	δ. Π. Σαίτ 15/1
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	δ. Παναμά 28/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	72	1532	ε. Ραβέννα 29/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Άμβέρσα 7/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Ταρραγκόνα 4/1
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	πρός Μπρίντσι 31/12 *

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	πρός Κίελο 28/12 *
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στήν Πάχη (ἀποθήκη)
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Ούμ Σαίτ 30/12
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744	πρός Πασιρ Γκουαντάκ 25/12
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	δ. Π. Σαίτ 5/1
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	α. Ν. Όρλεάν 16/12
ΚΟΜΕΤ	78	14374	μετ. «Λόκα Ρουάν» (ε.)
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	πρός Άμβούργο 23/12
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρός Χάμπτον 29/12
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	πρός Βαλτιμόρη 31/12
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Μπούλεν Μπαϊ 27/12
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Σαβόνα 28/12
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	πρός Ίαπωνία 17/12
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	α. Ντάρμπαν 4/1
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	α. Σιγκαπούρη 10/12
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρός Ίαπωνία 23/12
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	πρός Άλγερία 12/12
ΚΟΥΤΥ Ι.	62	2635	ε. Ταμπέκο 19/12
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Ν. Όρλεάν 25/12
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	α. Ν. Όρλεάν 14/12
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	πρός Τζουμπάιλ 21/12
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Ν. Υόρκη 2/1

ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΛΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΑΤΩ	68	18737
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ.	70	8106

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592

α. Μεμβούρνη 21/12	
α. Κορούνα 2/1	
πρόξ Καμερούν 16/12	
ε. Νάπολη 2/1	
α. Γιούροπορτ 25/12	
ε. Τζέντα 18/12	
α. Τσιβταβέτσια 13/12	
α. Φουτζέιρα 1/1	
πρόξ Γέλα 27/12	
πρόξ Πόρτ Σαϊδ 29/12	
πρόξ Γιβραλτάρ 29/12	
πρόξ Σάλεμ 30/12	
ε. Βομβάη 31/12	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
α. Άσντον 24/12	
ε. Μάλαγα 7/12	
πρόξ Πόρτ Ρίκο 6/12	
ε. Ντάρμπαν 4/1	
πρόξ Βασώρα 24/11	
πρόξ 'Ισπανία 28/12	
ε. Χιούστον 20/12 *	

έπωληθή άλλοδαπούς*	
πρόξ Γαλλία 11/12	
ε. 'Ιμιγκχαμ 7/12	
πρόξ 'Ισπανία 24/12	
πρόξ Κωνσταντίνα 7/12	
ε. Διαμάντε 31/12	
α. Άνκόνα 30/12	
ε. Τερνέστη 4/1	
πρόξ 'Αμπιζάν 15/12	
στη Φορταλέζα (άποθήκη)	
ε. Πειραιά 11/12	
πρόξ Σιγκαπούρη 21/12	
α. Πειραιά 23/12	
πρόξ Πόρτ 'Ορντάζ 25/12	
α. Νιούκασλ 1/1	
άρχει Πειραιά	
στη Βασώρα	
έπωληθή Σκανδιναυούς	
α. Γουίλμινγκτον 28/12	
πρόξ Ρίτσαρντ Μπαϊ 8/12	
α. Σιγκαπούρη 11/12	
πρόξ 'Αλγκεθίρας 23/12 *	

δ. Παναμά 1/1 *	
πρόξ Γαλλία 28/12	
α. 'Οαχαμ Νέσ 7/1	
πρόξ 'Αρούμπα 30/12	
πρόξ Φιλαδέλφεια 26/12	
πρόξ Πόρτ 'Αρθουρ 17/12	
α. Βανκούβερ 10/12	
στο Μπ. Άμπας 24/9	
α. Βανκούβερ 15/12	
δ. Κων/πολη 25/12	
ε. Μπαβναγκάρ 3/11	
ε. Ρότερνταμ 31/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 29/12	
πρόξ Χερσάνα 24/12	
ε. Λάγος 21/12	
ε. 'Αμμούργιο 2/1	
πρόξ Λέγκχορν 30/12	
πρόξ Νοβόροσσκ 10/12	
πρόξ Μαρόκο 12/12	
πρόξ Τζακάρα 18/11	
ε. Γιβραλτάρ 5/1	
ε. 'Οζόκα 24/12	
πρόξ Δ. 'Αφρική 1/11	
πρόξ Καβάλλα 31/12	
πρόξ Ραβέννα 29/12	
πρόξ Σ. 'Αραβία 21/10	
ε. Μπαγκόγκ 13/12	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 23/12	
πρόξ Σάν Φραντσίσκο 26/12	
πρόξ Φιλαδέλφεια 20/12	
ε. Σάο Σεμπατιάο 25/12	
πρόξ Σίδνεϊ 12/12	
πρόξ Χάμπτον 19/12	
πρόξ Τσιγκουάν 28/11	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/1	
πρόξ Τσιτσούγκ 12/12	
ε. Τής 5/1	
πρόξ Χάμπτον 29/11	
πρόξ 'Αμμούργιο 24/12	

ε. Μπουσάν 23/12	
πρόξ 'Ακαμπα 28/12	
ε. Τακόμα 23/12	
ε. Σάνκ 'Ανκορατζ 6/1	
ε. Πειραιά 21/11	
πρόξ Ν. 'Ορλεάνη 18/12	
πρόξ Ουλάσν 23/12	
θέση 60.36 Β, 17258 Δ. 5/1 *	

πρόξ 'Οράν 20/12 *	
άρχει Ν. 'Ορλεάνη	
άρχει Ν. 'Ορλεάνη	
α. Μομπιλ 22/12	
άρχει Ν. 'Ορλεάνη	
πρόξ Γουιάνα 22/12	
άρχει Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/12	
ε. Βαλτιμόρη 2/1	
άρχει Ν. 'Ορλεάνη	

ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ.	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	75	28082
ΜΙΝΩΣ	66	22217
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	74	28082
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	76	51977
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	68	23067
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	78	16726
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	73	19818
ΜΟΝΤΑΝΑ	77	13357
ΜΟΡΙΑΣ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	72	6680
ΜΠΑΛΑΜΑΡ	66	3881
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	73	78373
ΜΠΑΤΗΣ	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	72	5580
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	17728
ΜΠΟΕΜ	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	79	16935
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	85	25227
ΜΠΡΗΜ	67	12277
ΜΥΚΟΝΟΣ		

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	77	11159
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΑ	72	9213
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201
ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	68	999

ΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859

ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/12	
άρχει Ν. 'Ορλεάνη	
άρχει Ν. 'Ορλεάνη	
άρχει Ν. 'Ορλεάνη	
πρόξ Πόρτ Λά Κρούζ 29/12	
πρόξ Ν. 'Ορλεάνη 14/12	
πρόξ Ζουάμα 23/12	
ε. Πόρτ όφ 'Εθαιλν 1/12	
πρόξ Νουακτσότ 28/12	
άρχει Πειραιά	
ε. Χιούστον 26/12	
πρόξ Τάμπα 28/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/12	
ε. Γκάλβετσια 28/11	
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/12	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/11	
α. Πόρτ 'Αρθουρ 15/12	
μετ. «Μίνι Μέρτσοντ» (ε.)	
α. Ν. 'Ορλεάνη 23/12	
ε. Χιούστον 26/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/12	
α. Σάντος 13/12	
πρόξ Χιούστον 7/12	
πρόξ Δ. 'Αφρική 3/12	
ε. Σίβταβέτσια 23/12	
πρόξ Σέμπου 13/12	
πρόξ Μαλαισία 19/12	
πρόξ Βραζιλία 31/12	
α. 'Υμουίντεν 3/1	
ε. Πειραιά 31/12	
έπισκευές Πειραιά 23/9	
πρόξ Λουλέα 28/12	
πρόξ Πόρτ ντε Μπαϊ 4/12	
μετασκευάζεται Πειραιά	
ε. Νααντάλι 1/1	
ε. Ρουέν 1/1	
ε. Σιγκαπούρη 29/12	
στο Πόρτ Καρτιέρ 24/11	
ε. Τάουνσβιλ 30/12	
ε. 'Ιταζάι 19/12	

πρόξ Βραζιλία 19/12	
α. Φιλαδέλφεια 3/1	
ε. Σούσσε 17/12	
πρόξ Βόρεια Θάλασσα 29/12	
ε. Μπωμόν 25/12	
έπωληθή	
πρ. «Τρέιντ Γουίντς»	
πρόξ 'Ινδονησία 24/11	
ε. Πειραιά 2/1	
πρόξ Αίγυπτο 4/12	
πρόξ Βουβάη 26/12	
πρόξ 'Αρούμπα 2/1	
πρόξ Αίγυπτο 27/12	
πρόξ 'Ιλιτοβόκ 21/12	
πρόξ 'Ισπανία 1/1	
πρόξ Σιγκαπούρη 30/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/1	

ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	ε. Αμβέρσα 4/1
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	ε. Πειραιά 28/11
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡ	70	999	σημαία Αντίγκουας
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	πρός Μεξικό 12/12
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864	πρός Κίνα 28/12
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΤΟΥΝ	70	5438	ε. Γκαέτα 31/12
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	ε. Κων/πολη 31/12
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	πρός Κούβα 23/12
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	πρός Άλγερη 9/12
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρός Άλγερη 30/11
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Χάιφα 24/12
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	α. Φός 20/12
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ν. Όρλεάνη 3/1
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρός ΕΣΣΔ 28/12
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	στό Μπαντάρ Άμπας 27/11
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άργει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρός Βανκούβερ 17/12
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	πρός Μπρέμερχαβεν 24/12
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Ν. Όρλεάνη 28/12
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	πρός Αυστραλία 22/12
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρός Πούντα Καρντόν 24/12
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	α. Ρότερνταμ 3/1
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	πρός ΕΣΣΔ 15/12
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός Ιαπωνία 19/12
ΠΑΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Ν. Υόρκη 24/12
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	πρ. «Σίλβερ Σαξέξ»
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	α. Κεϋχάν 1/1
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	άργει Πειραιά
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	πρός Ντουμπάι 7/11
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	πρός Κέννα 16/12
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Γιούρπορτ 4/12
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	πρός Μπάρμπερς Πόιντ 2/1
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρός Μιζουόμα 29/12
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	ε. Μαϊάμι 28/12
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	πρός Αμβέρσα 13/12
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	ε. Πειραιά 31/12
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	πρός Τουρκία 27/12
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	στό Βίγκο 8/1
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 3/12
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306	ε. Ντάρμπαν 1/1
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	πρός Αύγουστα 27/12 *
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	έπωληθη Έλληνες *
ΠΕΛΛΑ	79	10993	πρός Άλεξάνδρεια 8/12
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Πόρτ Νουκάρο 30/12
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270	α. Άλεξάνδρεια 9/12
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	πρός Άλεξάνδρεια 27/12
ΠΕΦΛΑ'ΙΕΡ	82	2477	α. Πειραιά 1/1
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	α. Ν. Όρλεάνη 30/12
ΠΕΠΠΥ	67	1183	α. Θεσσαλονίκη 16/12
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	έπισκευές Ντάρμπαν 14/11
ΠΕΤΡΑ	81	35921	πρός ΗΠΑ 31/12
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Ν. Όρλεάνη 25/12
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 14/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άργει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 30/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	άργει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	άργει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άργει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άργει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	πρός Κουβέιτ 26/12
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	ε. Κήλαγκ 6/12
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	ε. Μπαντάρ Άμπας 19/12
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πόρτ Φ Σπαϊν 1/1
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	ε. Τζέντα 16/12
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	στη διώρυγα Σουέζ 3/1
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	πρός Γκάνδη 31/12
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στό Λομπίτο
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρός Μπαντάρ Χομεϊνί 28/12
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	πρός Δρέπανον 19/12
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρός Λάγος 30/12
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρός Πόντα ντό Όμπου 12/12
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός Συρία 26/10
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Βαρκελώνη 2/1
ΠΟΠΗ	73	19564	δ. Παναμά 4/1
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Θασοβόν 30/12
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΑ	61	963	πρός Άλγερη 20/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άργει Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	ε. Χάμπτον 31/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	πρός Βόλο 21/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Παοίρ Γκουαντάγκ 30/12
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	δ. Δαρδανέλλια 14/12
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Σακάϊ 23/12
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Τζέντα 18/12
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 1/1
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	πρός Ρας Τανούρα 28/12
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	πρός Βόλο 23/12
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	πρός Μπαντάρ 23/12
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	πρός Έλλάδα 17/12
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 1/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 30/12
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 30/12
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	πρός Λας Πάλμας 13/12
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Λας Πάλμας 15/12
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 1/1
ΡΕΝΕΖΙ	70	11716	πρός Σιγκαπούρη 24/12
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	ε. Κότκα 30/12
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	ε. Μαυρίκιο 20/12
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	ε. Κρίστομπαλ 10/11
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	α. Κολόμπο 2/1
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. Σαλβαντόρ 11/12
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Σάντος 12/12
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	πρός Ν. Αφρική 24/12
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	α. Ντάρμπαν 3/1
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	δ. Παναμά 25/12
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ε. Ν. Υόρκη 3/1

ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Μπρεμερχάβεν 4/1
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	ε. Βίλα Κονσταντινούσων 29/12
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Κέυ Γουέστ 20/12
ΣΑΝΝΥ	77	3482	α. Ρότερνταμ 4/1
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	πρός Ήρακλειο 15/12
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Ήμοχαβεν 3/1
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	ε. Μαντράς 28/12
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	ε. Τζέντα 14/12
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	πρός Άλγερη 24/12
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Μαλάγα 3/1
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Κουβέιτ 3/1
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Πειραιά 2/1
ΣΗ ΚΑΣΤΑ	76	4839	μετ. «Ηοκκai» (μ.)
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	πρός Νάρβικ 30/12
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρός Λουάντα 9/12
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	73	13630	κυπριακή σημαία
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	α. Ίμμινγκχαμ 4/1
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	α. Πειραιά 2/1
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Όδησσό 25/12
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866	α. Λός Άντζελες 24/12
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Ρουέν 27/12
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Γιοκοχάμα 30/12
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	ε. Πειραιά 28/12
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	στό Καράτσι 30/12
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	δ. Γιβραλτάρ 2/1
ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	έπωληθη άλλοδαπούς
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Πειραιά 27/10
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	πρός Ταλλίν 3/1
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Τάραντα 18/12
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Ταραγκόνα 4/1
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Γιούρπορτ 6/12
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρός Νεμπούτ Μπαϊ 14/12
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	πρός Έλλάδα 5/8
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Τενερίφ 2/1
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	ε. Λός Άντζελες 1/1
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Ν. Όρλεάνη 1/1
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	δ. Σουέζ 5/1
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584	α. Πόρτ Χάρκουρτ 24/12
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Γιβραλτάρ 2/1
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Καλδέρα 20/12
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	ε. Γιβραλτάρ 3/1
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Περσικό 27/11
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στη Λά Λιμπερντάντ (άποθήκη)
ΤΑΚΝΑ ΙΙΙ	78	14568	πρός Βαλπαράϊζο 29/12
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	δ. Π. Σαϊό 4/1
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607	πρός Άκαμπα 19/12
ΤΕΛΙΕΝ	85	25000	δ. Σουέζ 3/1
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	πρός Ντάρμπαν 18/12
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ ΙΙ	69	16229	ε. Ρεσίφ 15/12
ΤΖΟΥ'Υ	76	10801	πρός Ευρώπη 11/12
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	ε. Λός Άντζελες 30/12
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Τσίμπα 27/12
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Χαλκίδα 29/12
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός Ιαπωνία 20/12
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Ρας Τανούρα 8/12
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στό Γκίζόν (άποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Τζουμπάιλ 29/11
ΤΟΝ ΧΙΛΑ	78	19211	πρός Αύγουστα 23/12
ΤΟΠΑΣ	85	28000	ε. Γιούρπορτ 4/1
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	α. Κασσιούκ 26/12
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	πρός Όραν 5/12
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	πρός Κρίνς 31/12
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	πρός Χοσσόμα 28/12
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ 1	68	2760	έπισκευές Πειραιά 14/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	α. Τέμα 29/11
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Κωνσταντίνα 24/12
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	πρ. «Φανέλι»
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Γιοκοχάμα 5/12
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	πρός Κολούμπια Ρίβερ 21/12
ΤΥΧΗ	70	10886	πρός Χούγκναμ 26/11
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 29/12
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	έπωληθη Έλληνες
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	πρός Νάπολη 31/12
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός Άρούμπα 26/12
ΦΑΡΟΞΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός Περσικό 30/10
ΦΕΛΙΔΙΑΣ	73	19747	πρός Σαγκάη 22/12
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Ρας Τανούρα 23/12
ΦΕΛΛΑΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 8/12
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρός Κόμπε 31/12
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι	83	17217	α. Ν. Όρλεάνη 30/12
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ	84	19049	πρός Τουτικόριν 19/12
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	πρός Σαμσούν 26/12
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV	84	19049	ε. Πρίνς Ρούπερτ 30/12
ΦΙΛΙΑ	71	7201	ε. Βενετία 3/1
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	πρός Γιαντάϊ 15/11
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	πρός Βενεζουέλα 19/12
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	πρός Ν. Υόρκη 26/12
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	ε. Βαλτιμόρη 27/12
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Σάν Φρανσίσκο 31/12
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621	πρός Τζώρτζταουν 28/12
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Γκνάντσκ 20/12
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	πρ. «Northern Explorer»
ΦΛΑΓΚ ΘΕΟΦΑΝΩ	70	2818	ε. Σαουδάραβη 22/12
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	ε. Λέγχον 30/12
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786	ε. Βενετία 19/12
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	έπωληθη Νορβηγούς
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098	ε. Πασαγιές 28/12
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585	πρός Άργεντινή 23/11
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	πρός Νοβοροσίσκ 30/12
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786	α. Νάπολη 4/1
ΦΛΩΡΑ	81	8831	πρός Μπ. Άϊρες 30/12
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	πρός Ματάνζας 26/12
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 27/12
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933	πρός Όδησσό 16/12
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	ε. Γκάνδη 3/1
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	ε. Βαλτιμόρη 29/12
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	πρός Σιγκαπούρη 30/12
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	πρός Ταϊβάν 21/12

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Ρότερνταμ 6/1
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	α. Ρας Τανούρα 23/12
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	έπισκευές Κρηττάδων 16/12
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	δ. Σουέζ 16/11
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	α. Γουάδουα 23/12
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Μομπάσα 17/11
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ	68	2928	προς Έλλάδα 26/12
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	προς Παρί Γκουιντάκ 24/12
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	προς Ν. Ζηλανδία 14/12
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ	69	8064	α. Χάμπτον 20/12
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	άρχει Άμβέρσα
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	άρχει Άμβέρσα

ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	α. Φλάσιγκ 'Νοτ 1/12
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	άρχει Άμβέρσα
ΧΛΟΗ	82	36202	προς Άκαμπα 8/12
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	μετ. «Αμαλία» (ε.)
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	μετ. «Δανάος» (ε.)
ΧΟΛΑΚΑΝ ΡΕ'ΙΝ	69	12840	α. Άμβούργο 6/1
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ	78	16935	προς Τέμα 30/12
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περαικού
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	α. Βανκούβερ 1/1
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α	86	59850	προς Ιταλία 21/12



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάσθηκε σε ...
* = άνεσφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	α. Ρίο 'Ιανέιρο 8/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Ναγκόνια 11/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	έπισκευές Χαλκίδα 26/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	α. Άσντον 29/10
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	68	9031	έπισκευές 'Ιμπίτουμπα 2/11
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	α. Ν. Όρλεάνη 6/11
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	α. Λός Άντζελες 7/11
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (ΑΒ.)	57	1147	υπέστειλε Βρεταννική
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Σάο Σεμπασιάνο 1/11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	75	1985	στη Μάλτα 12/10
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	α. Μπαντάρ Άμπας 11/11
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	δ. Κων/πολη 2/11
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	δ. Γιβραλτάρ 8/11
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	α. Ρότερνταμ 17/11
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	επωλήθη Έλληνες
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	α. Μπαντάρ Άμπας 21/10
ΑΕΛΛΩ	78	36548	α. Άμστερνταμ 14/11
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077	α. Ουέλιγκτον 7/11
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	α. Ήμισαχβεν 25/10
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	α. Τόρανα 3/11
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	δ. Π. Σαΐδ 14/11
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	δ. Κων/πολη 9/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	προς Κουβέιτ 1/11
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Θέουτα 11/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 12/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Σιγκαπούρη 15/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	έπισκευές Σιγκαπούρη 14/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Μπαχραϊν 6/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Ρουέν 14/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Νάπολη 13/11
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	προς Άλγερία 28/10
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491	α. Λέγκχορν 16/11
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	μεταφορές Περαικού
Α'Ι'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	στο Μπαντάρ Άμπας 28/10
Α'Ι'ΛΑΣ ΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	α. Πειραιά 10/11
Α'Ι'ΛΣΑ	72	16235	α. Γιβραλτάρ 9/11
Α'Ι'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	α. Φρεττάουν 6/11
Α'Ι'ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	α. Ύμουιντεν 15/11
Α'Ι'ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	μετ. «Ιντελ Πρόγκρες»
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	προς Άμβέρσα 6/10
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	προς Γιβραλτάρ 28/10
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694	α. Σάρζα 13/11
ΑΚΟΗ	74	68596	α. Γιβραλτάρ 3/11
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	στο Μπαντάρ Άμπας 28/8
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	α. Μπαγκκόκ 23/10
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Δουνκέρκη 14/11
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765	α. Πειραιά 13/11
ΑΚΤΗ	77	14998	α. Άμβέρσα 17/11
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	α. Νητρώιτ 8/11
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	στο Χορμούζ
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724	α. Κολούμπια ρίβερ 13/11
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	α. Γιούροπορτ 3/11
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	δ. Μπρούνσμουτελ 2/11
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	προς Άλγερία 7/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993	πρ. «Gemini»
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	μετ. «Γεώργιος» (ΑΒ)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633	α. Τορόντο 4/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			α. Μίλφορντ Χάβεν 16/11
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	προς Κόλπο ΗΠΑ 26/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964	α. Τόκιο 13/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ			
(π.)	77	14856	πρ. «Bahamastars»
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356	δ. Δαρδανέλλια 5/11
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	α. Ν. Όρλεάνη 11/11
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	α. Ραβέννα 13/11
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	α. Τζένα 8/11
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	α. Σάο Σεμπασιάνο 5/11
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	προς Βομβάη 7/10
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	δ. Γιβραλτάρ 13/11
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	α. Πειραιά 16/11
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	α. Μπαγιόν 25/9
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Σιγκαπούρη 16/11
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	α. Ρότερνταμ 18/11
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	α. Ν. Όρλεάνη 7/11
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	α. Γιοκαίτοι 14/11
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	α. Ρότερνταμ 8/11
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	προς Ιταλία 18/4
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069	υπέστειλε ελληνική
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	προς Κόγκκ Άϊλαντ 23/10
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879	α. Νάντη 17/11
ΑΝΑΞ (δ.κ.)	72	122936	προς Κορέα 22/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Σ. Άννα Μπαϊ 30/10

ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681	ναυπηγ. Σχζέσιν
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	προς Λένινγκραντ 9/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	α. Χάμπτον 25/10
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	δ. Γιβραλτάρ 4/11
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Ζίρκου Άϊλαντ 3/11
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	α. Βομβάη 1/11
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485	α. Σεμαράγκ 2/11
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	α. Μαϊάμι 10/11
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	δ. Σουέζ 13/11
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	α. Σιγκαπούρη 13/11
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	α. Τολέδο 3/11
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	προς Έλλάδα 23/10
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	δ. Σουέζ 1/11
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	α. Ρίο 'Ιανέιρο 6/11
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975	στη Ταϊτανόγκ 18/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	α. Κενίτρα 8/11
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036	α. Σιγκαπούρη 15/11
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	α. Χόγκ Κόγκ 16/10
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	έπισκευές Πειραιά 11/9
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	επωλήθη Έλληνες
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	α. Πενάγκ 7/11
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	α. Σάν Φραντζίσκο 2/11
ΑΞΙΩΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	προς Γιουνάιτ 31/10
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905	α. Φουτζέιρα 30/10
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006	α. Ρίο Γκράντε 7/11
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	α. Ρότερνταμ 11/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Πειραιά 10/10
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	α. Πειραιά 14/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	α. Σήννες 15/11
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	προς ΗΠΑ 31/10
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	α. Σάντος 12/11
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	προς Ιαπωνία 27/10
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	α. Λός Παλάμα 2/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Ρότερνταμ 16/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	έπισκευές Λά Πλάτα 18/11
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	α. Κασσιούγκ 6/11
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	στο Χορμούζ
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Χάτσινσον 4/11
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	προς Ταϊβάν 26/10
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	προς Ταρτούς 23/10
ΑΡΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	α. Νταλιάν 12/10
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Ρας Τανούρα 29/9
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221	α. Λάγος 2/11
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	α. Σορέλ 7/11
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559	προς Μπαλκαντάν 26/10
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	α. Πειραιά 14/11
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	προς Ρίο 'Ιανέιρο 29/10
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Βασιλικό Μπαϊ 15/11
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	α. Βισκαπάντα 14/11
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598	α. Σουδάν 16/11
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Άμβούργο 18/11
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	α. Πόρτ Άντζελες 9/11
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	α. Άντεν 16/10
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	επωλήθη
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	προς Μογκαντίσου 19/10
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	α. Άμβέρσα 17/11
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	α. Μιλγουόκι 6/11
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περαικού
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Κασσιούγκ 9/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	δ. Δαρδανέλλια 13/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282	επωλήθη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΛΥ (κ.)	77	11159	στη Βογκκόκ 6/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467	α. Ραβέννα 3/11
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	α. Βομβάη 30/10
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	α. Χιούστον 4/11
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	α. Ρουέν 10/11
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	α. Γιούροπορτ 18/11
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	πρ. Σ. Μπαγκκόκ 24/10
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Γιούροπορτ 7/11
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973	α. Μπαντάρ Άμπας 1/11
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	προς Ριγίεκα 30/10
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618	α. Σιγκαπούρη 13/11
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335	άρχει Πειραιά
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	α. Πειραιά 8/11 *

ΒΑΛΙΝ (δ.π.)	65	13408	στην Βαλλέττα 21/10*
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766	αγορά από Κύπρο
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925	α. Ρίο Γκράντε 3/11
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623	α. Σικάγο 6/11
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	ε. Καέν 13/11
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Ν. Όρλεάνη 27/10
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Ν. Όρλεάνη 13/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	ε. Χόγκ Κόγκ 22/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 10/11
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632	δ. Πόρτ Σάιτ 16/11
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	ε. Τερνέστη 15/11
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	πρός Άκαμπα 17/10
ΒΗΤΑΤΖΟ Υ (κ.)	71	16917	α. Άμνιούργου 8/11
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	πρός Σαμαρίντα 21/10
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	α. Σάν Φραντσκο 11/11
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	α. Βιζακαπαντάμ 1/11
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	ε. Βαλλέττα 1/11
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767	στό Λάγος 1/11
ΒΟΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	πρός Βομβάη 30/10
ΒΟΜΑΡ	71	15759	πρός Έλλάδα 29/10
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	α. Φός 16/11
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	ε. Υόρκη 5/11
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284	ε. Πειραιά 31/10
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Φάλμουθ Μπαίθ 5/11
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	πρός Πεσκάρα 21/10
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.)	72	17309	πρ. «Κατερί»
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	α. Χούντ Πόιντ 2/11
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	α. Μαλάγα 2/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	πρ. «Άλεξάνδρα Μ.Ι.»
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	ε. Μαντράς 5/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Σαγκάη 2/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	ε. Τσιτακόγκ 8/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Γκάροτον 17/11
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	α. Ντάρμπαν 8/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	πρός Άγκόλα 30/8
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	α. Κοτονού 5/11
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	ε. Πειραιά 7/11
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	πρός Κορέα 23/10
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Τσίμα 12/11
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Φουτζέιρα 2/11
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	πρός Άβνα 23/10
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	πρός Μαλαϊσία 14/10
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Λάρνακα 15/11
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Ρός Σουκχέρι 24/10
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Λάρνακα 15/11
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Βομβάη 6/11
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Βιζακαπαντάμ 13/11
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 14/11
ΓΚΑΙΝΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	16616	δ. Σουέζ 11/11
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	ε. Μανφρεντόνια 31/10
ΓΚΑΛΤΑΝΤ'ΙΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	πρός Λός Άντζελες 28/10
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	πρός Όμάν 30/10
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	α. Μπρουνοπούτελ 10/11
ΓΚΟΛΑΝΤ (ΑΒ.)	65	4482	υπέστειλε Βρετανική
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	δ. Παναμά 24/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Χάμπτον 5/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	α. Ντάρμπαν 6/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Μορμουγκάο 26/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	δ. Παναμά 2/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	δ. Παναμά 11/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	α. Γιβραλτάρ 16/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρός Κούβα 3/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	ε. Πειραιά 11/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	πρός Χιλή 6/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	ε. Ντάρμπαν 31/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	δ. Παναμά 9/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Ρότερνταμ 18/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	α. Γουαγιαμά 14/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	ε. Ν. Όρλεάνη 13/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	πρός Ιαπωνία 31/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	δ. Παναμά 12/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036	πρός Βομβάη 16/10
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	α. Σάντος 13/11
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	α. Φιλαδέλφεια 10/11
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	α. Μπιλμπάο 3/11
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Φουτζέιρα 2/11
ΓΟΥΞΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	δ. Παναμά 27/10
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	πρός Πουέρτο Καμπέλλο 21/9
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ (μ.)	70	1982	ε. Βίγκο 18/7
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	ε. Λάρνακα 13/11
ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΝ (δ.κ.)	72	106266	ε. Όσαν 14/10
ΓΟΥ'Ι'ΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907	ε. Χιούστον 12/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Σιγκαπούρη 14/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Μόρρο Ρεντόντο 1/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	α. Σιγκαπούρη 11/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	πρός Μομπάσα 12/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Ρός Τανούρα 3/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Μπράουνσβιλ 2/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	α. Λός Άντζελες 14/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	ε. Μορμουγκάο 30/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	πρός Γιοκοχάμα 17/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	πρός Γιοσού 25/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	ε. Σιγκαπούρη 15/11
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Πειραιά 14/10
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	στό Μπαντάρ Άμπας 19/9
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. Σέτε 11/11
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	α. Λονδίνο 16/11
ΔΑΜΩΝ	74	20712	α. Τάμπα 13/9
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	πρός Άκαμπα 25/10
ΔΕΛΦΟΣ (δ.π.)	59	11841	α. Λάγος 8/11
ΔΕΣΦΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	πρός Γκντάνσκ 18/10
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΟΥΤΥ (κ.)	74	6514	αγορά από Έλληνες
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	α. Κακινάδα 3/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	ε. Μορμουγκάο 29/10
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590	α. Λάγος 2/11
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862	πρ. Άμπου Ντάμι Στάρ
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785	α. Μαπούτο 8/10
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	ε. Φός 16/11 *

ΕΒΕΛΥΝ (π.).	74	9112	έγκυρα λείφθηκε *
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.).	69	10625	α. Ντάρμπαν 10/11
ΕΚΤΟΡ (κ.).	74	19166	πρός Μπελαγούαν 27/10
ΕΛΕΝΑ V (π.).	73	20713	ε. Σαβόνα 13/11
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344	ε. Νταμάρ 4/11
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).	75	11441	ε. Ρεσίφ 4/11
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).	76	11804	δ. Πόρτ Σάιτ 17/11
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.).	72	17510	πρός Κούβα 19/9
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.).	72	8936	στη Βομβάη 2/11
ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.).	80	16106	α. Ντουλούθ 23/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.).	72	54889	πρός Έσκραβος 6/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.).	72	51227	πρ. «Ocean Maid»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.).	74	44396	πρ. «Ερατώ»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.).	76	59353	πρός Σιγκαπούρη 19/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	α. Γκάλβεστον 11/11
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.).	75	45000	α. Σιγκαπούρη 1/11
•			
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.).	75	42813	α. Τέξας Σίτυ 4/11
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995	α. Κάρτσι 10/11
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.).	73	53321	α. Τενερίφη 12/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.).	74	43441	α. Λειζόες 13/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.).	68	41965	α. Ν. Όρλεάνη 11/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	74	51501	πρός Κασιούγκ 26/10
ΕΛΛΗ (μ.).	69	22915	πρός Βομβάη 13/10
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.).	77	14274	πρός Κάντιλα 28/10
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV.	76	23980	ε. Καντίλ 10/11
ΕΛΟΥΝΤΑ ΚΟΑΣΤ (π.).	70	9030	ε. Ρεσίφ 10/10
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.).	71	15119	δ. Δαρδανέλλια 8/11
ΕΛΠΙΔΑ (π.).	71	15723	α. Ν. Όρλεάνη 31/10
ΕΛΠΙΣ (κ.).	83	7363	ε. Καλκούτα 6/10
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.).	73	104150	α. Μπιλμπάο 14/11
ΕΜΙΛ Σ. (κ.).	75	9438	πρός Λουάντα 29/9
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.).	68	15252	α. Σάν Φραντσκο 11/11
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.).	74	13687	πρός Κεητόν 30/10
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.).	74	10250	ε. Καλκούτα 28/10
ΕΠΟΣ (κ.).	75	16247	α. Ν. Όρλεάνη 28/10
ΕΠΤΑ (κ.).	81	14699	δ. Παναμά 11/11
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρός Κωνσταντινίτσα 24/10
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (κ.).	86	15952	υπέστειλε Παναμαϊκή
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.).	68	19044	α. Βίγκο 13/11
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.).	74	6042	α. Μόμπιλ 10/11
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.).	68	11434	ε. Ρίο Τανέιρο 18/10
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I. (π.).	84	22629	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΕΣΠΡΙΤ (κ.).	69	9985	α. Γκρίνκοκ 14/11
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.).	67	1199	ε. Ντάρμπαν 9/11
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.).	72	129216	ε. Τζέμπελ Άλι 4/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.).	73	1598	πρός Σιρακούσα 26/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.).	76	1595	α. Ριγέκο 4/11
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).	78	11850	πρός Άμβέρσα 31/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.).	73	10058	α. Ντόρντρεχτ 21/9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.).	76	17308	δ. Πόρτ Σάιτ 29/10
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.).	77	80824	δ. Μάλτα 8/11
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.).	67	1220	α. Πειραιά 8/11
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	πρός Τσιβάν 1/11
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Κινούρα 19/10
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.).	80	13035	ε. Βομβάη 31/10
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.).	76	9651	α. Πένγκο 2/11
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.).	77	15356	α. Άμβέρσα 9/11
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.).	77	15355	δ. Παναμά 13/11
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.).	79	9016	α. Χιούστον 15/11
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.).	72	30930	α. Χιόροπορτ 17/11
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.).	76	20546	α. Κων/πολη 10/11
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.).	70	18734	ε. Ναβόλκι 7/10
ΖΑΡΑ (Α.).	77	16366	α. Χιούστον 7/11
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	ε. Ν. Όρλεάνη 15/11
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.).	75	176008	στη Σεμόγκα (υποθήκη)
ΖΕΥΣ I (π.).	60	17447	α. Χάμπτον 13/11
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Λός Πάλας 5/11
ΖΩΗ Χ. (π.).	68	10182	ε. Πειραιά 11/11
ΖΩΗ	79	16390	α. Κολόμπο 16/10
ΗΡΑ *	57	2875	α. Κων/πολη 14/11
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.).	76	17129	ε. Καντίλ 12/11
ΗΡΩ	85	25076	πρός Σιδνεύ 26/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.).	84	25063	πρός Ίνδω 31/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.).	78	11003	στη Βουάρο
ΘΑΛΙΑ (π.).	76	16873	πρός Ίνδονησία 17/10
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.).	76	19855	α. Ντότσε, 12/11
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.).	74	35540	πρός Σαγκάη 19/10
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.).	66	1588	ε. Μπαρλέττα 7/11
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.).	72	28021	πρός ΗΡΑ 24/10
ΘΕΜΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.).	81	34447	α. Σιγκαπούρη 23/10
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.).	75	65055	α. Τουμπορού 1/11
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.).	64	1579	α. Μονφρεντόνια 13/11
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗΣ II (κ.).	70	1467	α. Λός Πάλας 6/11
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.).	70	55032	ε. Χάμπτον 15/11
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.).	72	2934	α. Αινούσοτα 6/11
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.).	77	995	ε. Πειραιά 14/11
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.).	73	1272	πρ. «Kinsei Maru»
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.).	77	997	δ. Δαρδανέλλια 12/11
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.).	65	1000	έπισκευή Πειραιά 12/6
ΙΛΙΟΝ (κ.).	72	8016	πρός Μπεκονκούρ 27/10
ΙΛΙΝΟΙΣ (δ.).	75	137854	ΕΤΑ Άιν Σούκνα 15/9
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	α. Ντάρμπαν 4/11
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.).	77	140277	α. Άιν Σούκνα 12/9
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.).	74	9192	α. Μπριόν 14/11
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.).	80	19256	ε. Ντάρμπαν 15/11
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.).	78	29991	ε. Άμνιούργου 18/11
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.).	78	20436	α. Χιτάνοχ 1/11
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΑ (δ.π.).	82	4796	πρός Μόντρεάλ 31/10
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.).	68	16588	
•			
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.).	77	11488	υπέστειλε ελληνική
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.).	77	6901	α. Ν. Υόρκη 12/11
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (π.).	77	11884	α. Σιγκαπούρη 11/11
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.).	67	5293	πρ. Κουϊκηντίο 30/10
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.).	69	9333	έπισκευή Πειραιά 12/10
ΡΙΣ (κ.)*	70	5278	ε. Μορμουρόντο 23/10
ΣΕΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ετό Λάγος, 7/10
ΣΕΜΙΝΕΤΑ (κ.).	76	8372	ε. Λορέντ 26/10
ΣΤΡΙΑ.	81	31000	πρ. Μόγκλυ 31/10
ΣΑΝΝΑ Κ. (π.).	76	15608	α. Ρότερνταμ 12/11
ΣΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).	77	12772	ε. Κουπέν 8/11

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	ε. Τσιταγκόγκ 12/11
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	δ. Σουέζ 9/11
ΚΑΛΛΙΩΝ (κ.)	69	9079	ε. Αύγουστα 10/11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	α. Γιβραλτάρ 8/11
ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.)	65	3801	πρόσ. Γιοκοχάμα 21/10
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	μεταφορές. Μπρίντιζι
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	δ. Σουέζ 2/11
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	ε. Σύντο: 11/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	υπέστειλε Βρετανική
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ε. Κοζίν 26/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218	α. Κασσιούγκ 6/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)	73	62317	α. Άμβέρσα 11/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	α. Σεπετίμπα 8/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	πρόσ. Ουλούν 10/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	69	10650	ε. Μοντούρ 12/11
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	ε. Μπαλμπόα 15/8
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	α. Γιοκοχάμα 4/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	δ. Σουέζ 4/11
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	πρόσ. Κήλαγκ 26/10
ΚΑΠΤΑΙΝΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	ε. Λάγος 22/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	α. Ντάρ ες Σαλάμ 10/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	πρόσ. Μομπάσα 18/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	ε. Ντεμεράρα 29/10
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	έπισκευές Πειραιά 21/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	δ. Κων/πολη 11/10

ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	74	34103	έπωληθη άλλοδαπούς
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 20/7
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	έπισκευές Πειραιά 2/8
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Όνδ.)	65	1219	ε. Θεσσαλονίκη 26/10
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	α. Σιγκαπούρη 16/11
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	ε. Δομιέττα 18/10
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Σιγκάγκ 8/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Λειζόες 12/11
ΚΕΑ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρόσ. Μπαγκόγκ 15/8
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	9842	α. Σ. Μαλώ 17/11
ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	πρόσ. Μπ. Άμπας 10/10
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	α. Άμβέρσα 12/11
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	δ. Παναμά 9/11
ΚΕΙ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	πρόσ. Βερακρούζ 26/10
ΚΕΙ'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	α. Άμμουρσο 18/11
ΚΕΙ'Τ (μ.)	64	999	ε. Κοπέρ 15/4
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	πρόσ. Βόρρι 22/10
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	έπωληθη
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	α. Σιγκαπούρη 14/11
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	73	12126	πρόσ. Κίνα 31/10
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	ε. Ριγίεκα 11/11
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	πρόσ. Σίντι Κερίρ 30/10
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Βανκούβερ 5/11
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	α. Ντάρμαν 14/11
ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.)	84	4509	ε. Πειραιά 15/11
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΟΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	ε. Γιοκαίτι 15/11
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	α. Ν. Όρλεάν 4/11
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	πρόσ. Όδισσά 10/10
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Σιγκαπούρη 1/11
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	πρ. «Σίφνος» Άϊλαντ»
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	α. Κινούρα 4/11
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	α. Λά Γκουλέτ 14/11
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	δ. Σουέζ 5/11
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	α. Σιγκαπούρη 12/11
ΚΟΡΑΛ ΚΕΙ'Π (δ.κ.)	74	112825	στο Καράτσι 6/10
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρόσ. Σιγκαπούρη 30/8
ΚΟΥΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	πρόσ. Σιγκαπούρη 30/10
ΚΟΣΜΑΣ I (κ.)	77	14186	α. Γιοκοχάμα 15/11
ΚΟΣΜΑΣ II (κ.)	77	15389	ε. Χόγκ Κόγκ 14/11
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	πρόσ. Σιγκαπούρη 29/10
ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Νέλσον 2/11
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Ν. Πλάμουθ 4/11
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	δ. Παναμά 14/11
ΚΟΥΥΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	α. Φατέχ Τερμινάλ 8/11
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	δ. Σουέζ 7/11
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	α. Βαλπαράϊζο 3/11
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	α. Ντουμπάι 15/11
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	πρόσ. Νιούκασλ 4/10
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	α. Βιζακαπατνάμ 21/10
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	α. Ν. Όρλεάν 9/11
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Ρεσίφ 14/8
ΚΥΜΩ (π.)	74	65686	α. Χουάσκο 2/11
ΚΥΡΠΟΣ ΓΚΑΟΥΡ (δ.κ.)	75	17875	πρόσ. Σουγκέι Πακνίγκ 30/10
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Χιούστον 6/10
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	δ. Κων/πολη 29/10
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	ε. Πορμπαντάρ 15/10
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	ε. Νακάλα 25/8
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	πρόσ. Κανάρειες Νήσους 30/10
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	α. Φός 17/11
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714	πρόσ. Τουμπάρσο 22/10
ΛΑΙΛΑΦ (κ.)	76	12168	α. Τζουμπάι 9/11
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	πρόσ. Κάρντιφ 26/10
ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135	πρόσ. Παναμά 13/10
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	δ. Σουέζ 11/11
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Μπαρραγκουίλα 4/11
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	πρόσ. Χάργκ Άϊλαντ 9/11
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	ε. Μονφαλκόνε 11/11
ΛΑΜΠΡΑΝΤΟΡ (κ.)	74	9448	αγορά από Έλληνες
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.)	65	1600	πρόσ. Μαπούτο 4/8
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	ε. Βηρυτό 30/10
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	ε. Ν. Όρλεάν 11/11
ΛΑΡΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	ε. Φουτζέιρα 12/10
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Λάγος 6/11
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	α. Σιγκαπούρη 11/11
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρόσ. Δ. Αφρική 22/10
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Κάργκ (άποθήκη)
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	δ. Σουέζ 14/11
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	α. Μπαλικπατάν 1/11
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	πρόσ. Άβνα 23/9
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	72	17914	ε. Πειραιά 10/11
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	πρόσ. Ίνδια 27/10
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	α. Δουνκέρκη 13/11
ΛΕΦΕΜ (Όν.)	66	1597	α. Σιγκαπούρη 9/11

ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	πρ. «Νίκος Καβαδίας»
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	πρόσ. Χό-Τσι - Μίνχ Σίτ 28/10
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	πρόσ. Π. Καμπέλλο 30/10
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Ντάρμαν 16/11
ΛΗΝΤΕΡΣΠ (δ.κ.)	68	53075	ε. Τζέντα 12/11
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	ε. Άμμουρσο 15/11
ΛΙΑΥ Τ. (μ.)	54	1991	πρόσ. Κουελιμίν 6/9
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	δ. Κων/πολη 15/11
ΛΙΝΑ (Όν.)	66	2953	α. Πόρτ Σάι 9/11
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Σχέζιν 3/11
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Γκάλβεστον 22/10
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Ν. Υόρκη 14/11
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	ε. Ν. Όρλεάν 8/11
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	πρ. «Daphne»
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ.	75	34745	ε. Παρανάγουα 5/11
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	ε. Ρίγα 2/11
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	ε. Σαλβαντόρ 9/11
ΜΑΚΣΤΟΡΜ (κ.)	69	11700	υπέστειλε ελληνική
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	πρόσ. Ίαπωνία 26/10
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	ε. Σακάι 13/11
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Γάνδη 11/11
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	ε. Τσιτάι 6/11
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	ε. Ιταλία 4/11
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	ε. Πόρτ Κέλαγκ 15/11
ΜΑΡΚΟΤ (κ.)	71	11242	πρόσ. Σέκου 12/10
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	πρόσ. Παραμαρίμπο 31/10
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502	πρόσ. Χουάγκου 23/10
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Φιλανδία 5/11
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περισκοίου
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	α. Πόρτ Κέλαγκ 16/11
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. Άμμουρσο 11/11
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	ε. Ντάρμαν 15/11
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765	δ. Σουέζ 2/11
ΜΑΡΙΝΟΣ II (π.)	80	14397	υπέστειλε ελληνική
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	μετ. «Μαρικριστίν» (ε.)
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Πειραιά 13/11
ΜΑΡΚ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (κ.)	75	1599	α. Μασσαλία 14/11
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	α. Σιγκαπούρη 2/11
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Νταβάο 21/7
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	α. Ταρρακόνια 15/11
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	α. Άλγκεθίρας 12/11
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Πειραιά 29/10
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	πρόσ. Ταμπόκο 19/10
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	πρόσ. Μπαντάρ Άμπας 7/10
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	πρόσ. Κούβα 11/10
ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	77	9059	αγορά από Άργεντινή
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. Έϊλατ 9/11
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	ε. Ν. Όρλεάν 6/11
ΜΕΡΙΤ Ι. (π.)	73	112306	α. Ταρρακόνια 12/11
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	δ. Ντόβερ 12/11
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	έπωληθη Έλληνες
ΜΕΤΕΑΤΑ (δ.)	80	30875	πρόσ. Σιγκαπούρη 20/10
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	α. Χιούστον 10/11
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Ν. Υόρκη 13/11
ΜΗΛΟΣ Ζ. (ΑΒ.)	60	4638	πρ. «Nolyoles»
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Ν. Όρλεάν 12/11
ΜΙΓΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	α. Σιγκαπούρη 16/11
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	πρόσ. Κασσιούγκ 17/10
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	α. Πόρτ Τάμπι 18/11
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	άρχει Ν. Όρλεάν
ΜΙΣΣ ΑΔΙΚΗ (κ.)	82	17164	πρόσ. Νιητρούι 29/10
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	α. Νταμμάμ 4/11
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	α. Σιγκαπούρη 13/11
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050	α. Άμβέρσα 4/11
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	α. Ρουέν 10/11
ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.)	71	2999	έπισκευές Ντάρμαν 14/11
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	α. Βρέμη 15/11
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	πρόσ. Μπόνου 14/10
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	α. Μπαντάρ Άμπας 25/10
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	α. Λός Πάλαμας 8/11
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	πρόσ. Τζέντα 18/10
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	πρόσ. Ίταλία 30/10
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Μπότγουντ 15/11
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	α. Λάρνακα 15/11
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	α. Λός Πάλαμας 7/11
ΜΠΑΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάνκα (άποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370	έπισκευές Πειραιά 7/6
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	ε. Σουέζ 15/11
ΜΠΙΓΚΜΠΕΝ (ΑΒ)	62	6246	έπωληθη διάλυση Ίνδια </td
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	στο Καράτσι 13/11
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	έπισκευές Πειραιά 3/11
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	έπισκευές Πειραιά 15/6
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	α. Άλμυράντε 11/11
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	πρόσ. Νιούπορτ 31/10
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	πρόσ. Σιγκαπούρη 26/10
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Όνδ.)	66	9085	ε. Μπέντι 24/9
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	α. Κούς Μπαί 7/11
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870	α. Γιβραλτάρ 6/11
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193	πρ. «Λέικ Στάρ»
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	πρόσ. Όκρίκα 31/10
ΜΠΡΗΝΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	δ. Κων/πολη 16/11
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	δ. Κων/πολη 16/10
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	α. Ρόττερταμ 4/11
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Μπότγουντ 6/11
Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558	α. Τζουμπάι 11/11 *
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	71	9646	δ. Σουέζ 16/11
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	ε. Ντακάρ 21/8
ΝΑ'Ι'Τ ΛΑ'Ι'Τ (Μπχ.)	77	34841	ε. Ν. Όρλεάν 5/11
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651	πρόσ. Κεμπόουν 29/10
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	ε. Ταμπόκο 2/11
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	73	11645	α. Άμβέρσα 8/11
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982	α. Βανκούβερ 14/11
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	α. Λός Άντζελες 1/11
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	α. Πόρτ Σάι 17/11
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	π

ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	στη Βομβάρη 20/10
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	προς Άλγερα 24/10
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	ε. Σιγκαπούρη 15/11
ΝΙΚΑΣ (κ.)	73	20328	ε. Κασσιούγκ 26/10
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	υπέστειλε Λιβερνιά
ΝΙΚΚΙ (κ.)	75	65459	στών Πειραιά 6/10
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462	προς Σ. Μαρτίν 25/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000	ε. Φός 16/11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	ε. Ραβέννα 12/1
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	ε. Κολομπία Ρίβερ 14/11
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	α. Ν. Όρλεάνη 6/10
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Ν. Υόρκη 4/11
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	α. Μανίλα 23/10
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	ε. Πειραιά 6/5
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	στη Καρταγένα 26/7
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089	δ. Γιβραλτάρ 16/11
ΝΙΟΥ ΧΟΥΠ (π.)	72	13920	α. Ν. Όρλεάνη 14/11
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ. κ.)	73	117178	προς Χάργκ Άϊλαντ 29/10
ΝΟΒΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	α. Άλγκεθίρας 9/1
ΝΟΒΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	α. Γάνδη 9/10
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	α. Γκράντ Καυμάν 3/11
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	α. Μαϊάμι 7/11
ΝΟΡΘ ΣΗΛΤΣ (κ.)	72	7266	ε. Άμβέρσα 17/11
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	ε. Βομβάρη 8/10
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Ν. Όρλεάνη 30/9
ΝΤΑ ΎΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	δ. Κων/πολη 12/11
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	α. Λέ Χάβρη 14/11
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Μουροράν 8/11
ΝΤΟΛΣ (δ. κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617	ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 21/10
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Μάντρε ντε Ντέους 7/11
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	ε. Ρίο Τανέιρο 12/11
ΝΤΟΝΑΛΤ (δ. κ.)	68	1209	ε. Άλγκεθίρας 14/11
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	α. Μόνκλα 9/11
ΝΤΟΥΜΠΑΪ ΣΤΑΡ (δ. π.)	67	1599	μεταφορές Περισκοῦ
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	α. Ντάρμπαν 5/11
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	α. Χάλλ 17/11
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	α. Κάγκλιαν 7/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	δ. Γιβραλτάρ 15/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	α. Ν. Όρλεάνη 13/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	ε. Ουλάσαν 27/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Σάο Σεμπασιτιό 4/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	προς Άγκρα ντόρ Ρέις 27/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	δ. Σουέζ 14/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Γένοβα 11/11
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	επιπλήθη
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	προς Βομβάρη 6/10
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	προς Σαγκάη 28/10
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	71	13858	προς Ίνδία 29/10
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	προς Τάμπα 24/10
ΟΡΕΜΠΛΕ (δ. κ.)	75	39656	δ. Κων/πολη 12/11
ΟΡΙΖΟΝ (κ.)	72	4503	δ. Κων/πολη 10/11
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	ε. Λέγκχορν 16/11
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	προς Κουανγινγκ 18/10
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434	ε. Γουέντο 29/8
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ. π.)	84	4083	α. Ρότερνταμ 17/11
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443	δ. Πόρτ Σάιτ 3/11
ΟΣΕΑΝ ΜΕΪΝΤ (δ. κ.)	72	51227	στην Άκαμπα (άποθήκη)
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ. π.)	79	3818	α. Λονδίνο 13/11
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ. κ.)	75	176009	στό Χάργκ (άποθήκη)
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852	α. Χακάτα 5/11
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκ
ΟΥΡΑΝΙΣ (μ.)	69	9907	προς Κασσιούγκ 23/10
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317	ε. Καράτσι 13/11
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΑΛΕΒΗ (κ.)	77	5215	ε. Λά Σπέζια 10/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-			
ΤΗΣ (κ.)	71	41961	α. Ν. Όρλεάνη 1/11
ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	δ. Παναμά 14/11
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Τακόμπα 135/11
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	ε. Πειραιά 13/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	α. Ρίο Γκράντε 8/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	α. Πειραιά 12/11
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	ε. Κουίνγκντόν 29/10
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Άμβέρσα 5/11
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	α. Ροζάριο 3/10
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	δ. Παναμά 10/11
ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829	μετ. «Astoria» (κ.)
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	στη Μανίλα 9/11
ΠΑΡΟΣ (δ. π.)	69	1971	α. Κοπερ 4/11
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511	προς Νίνγκμπο 18/10
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Σουραμπάγια 6/11
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περισκοῦ
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	προς Μοστανγκάνεμ 28/10
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	ε. Νταμιέττα 16/10
ΠΑΤΡΑΪΪΚΟΣ ΙΙ (κ.)	79	13251	προς Μαρακάιμπο 20/10
ΠΑΥΛΑΙΝΑ (κ.)	69	9907	προς Ίνδία 22/9
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	α. Άμβέρσα 4/11
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Σάν Φραντσκο 12/11
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Κολόμπο 27/10
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ. κ.)	71	104253	α. Φουτζέιρα 8/2
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ. κ.)	66	41521	δ. Πόρτ Σάιτ 15/11

ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	προς Γκάνδη 24/10
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	ε. Καράτσι 10/11
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	προς Α. Ανατολή 17/10
ΠΡΑΪΜ (κ.)	70	10469	α. Κολόμπο 10/11
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	ύψωσε ελληνική
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890	α. Χάμπτον 10/11
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	προς Κούβα 12/9
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ. μ.)	67	40675	α. Πειραιά 16/11
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	α. Χιούστον 14/11
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	α. Σουραμπάγια 6/11
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	προς Βενεζουέλα 23/10
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	α. Μοντεβιδέο 13/11
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	α. Λάγος 27/10
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	επιπλήθη
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Ντουλούβ 23/10
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Γιβραλτάρ 15/11
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Μπωμόν 11/11
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	α. Φουτζέιρα 8/11
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Σιγκαπούρη 5/11
ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677	προς Γιάμπο 31/10
ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ. κ.)	77	164062	α. Φουτζέιρα 3/11
ΡΑΨΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	ε. Σιγκαπούρη 8/11
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	ε. Άλγκεθίρας 8/11
ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)	81	8352	α. Μπαντάρ Άμπας 4/11
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	ε. Μπουρναμπουτελ 16/11
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	επισκευές Σιγκαπούρη 15/11
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	επισκευές Πειραιά 19/9
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	α. Γκντάνσκ 13/11
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	ε. Γκντάνσκ 13/11
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	ε. Σουέζ 15/11
ΡΟΔΟΣΗ (δ. π.)	71	17805	ε. Ραβέννα 14/11
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	προς Μπουρντ 295/10
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	α. Κισαράζου 14/11
ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	στό Γκντάν
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ. κ.)	67	37625	α. Σουέζ 17/11
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	ε. Πειραιά 12/11
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	α. Τενερίφη 13/11

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	δ. Κων/πολη 5/11
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	α. Ραβέννα 7/11
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ. κ.)	66	39695	στη Τζέντα (άποθήκη)
ΣΑΕΤΤΑ (δ. μ.)	71	14925	ε. Γένοβα 15/11
ΣΑΪΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ. κ.)	71	128929	στό Σίρι (άποθήκη)
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	επιπλήθη άλλοδαπούς
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ. κ.)	74	25765	δ. Ντόβερ 9/11
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ. μ.)	74	25765	υπέστειλε κυπριακή
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	δ. Κων/πολη 8/11
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ. μ.)	76	21619	α. Άμβέρσα 4/11
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	στό Μπαντάρ Άμπας 16/10
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	επισκευές Βαρκελώνη 20/11
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	ε. Πόρτ Σάιτ 4/11
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	προς Βομβάρη 3/10
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΖΩΝ ΙΙ (κ.)	70	11122	προς Βομβάρη 15/10
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084	ε. Δουνκέρκη 14/11
ΣΑΝΡΑΪΖ (κ.)	71	13575	προς Μανίλα 17/9
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	α. Τζουμπάι 4/11
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329	πρ. «Μακμπάλκ»
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	προς Πειραιά 14/11
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	προς Ίσπανία 21/10
ΣΑΞΕΣΣ (δ. κ.)	85	26959	α. Ν. Υόρκη 2/11
ΣΑΟΥΘ ΑΪΛΑΝΤ (π.)	75	12322	προς Μπαντάρ Άμπας 14/10
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	74	12498	α. Χώρ αλ Ζουμπάιρ 25/10
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (π.)	71	43867	υπέστειλε σημ. Φιλιππίνων
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095	στό Κοξίν 7/11
ΣΑΡΛΑ (κ.)	77	17772	προς Κίνα 28/10
ΣΑΡΝΙΚΟΣ (π.)	74	8901	προς Μαζατλάν 175/10
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10301	προς Μομπάσα 28/10
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	στό Ντουμπάι
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΣΕΪΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	προς Βομβάρη 30/10
ΣΕΪΛΑΡ (δ. Μηχ.)	75	117143	προς Ίσπανία 29/10
ΣΕΪΛΑΡ (κ.)	70	9951	επιπλήθη
ΣΕΪΛΑΡ Ι. (κ.)	70	12578	ε. Μπουλάν 6/11
ΣΕΪΛΑΡ ΙΙ (κ.)	70	12578	ε. Πειραιά 2/11
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	ε. Φρεντρίκταντ 1/11
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	δ. Παναμά 28/10
ΣΕΛΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ. π.)	75	51898	α. Ρότερνταμ 9/11
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	προς Κασσιούγκ 21/10
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ. μ.)	70	1598	ε. Άλεξάνδρεια 25/10
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Ν. Υόρκη 13/11
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	72	16018	ε. Λισαβόνα 13/11
ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494	στό Μπαντάρ Χομενί 26/8
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ. Μηχ.)	68	16113	προς Φουτζέιρα 18/8
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	α. Μπαντάρ Άμπας 7/10
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μηχ.)	71	4713	α. Ταϊτζία 24/10
ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	3764	ε. Πειραιά 30/10
ΣΗ ΟΑΘ (δ. μ.)	76	16277	α. Καρταγένα 10/11
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ. π.)	84	4073	ε. Μπαντάρ Άμπας 4/11
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	α. Μπαντάρ Χομενί 15/10
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	α. Σουραμπάγια 5/11
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	δ. Πόρτ Σάιτ 5/11
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ. μ.)	71	14130	ε. Λειζόες 15/11
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	ε. Ν. Όρλεάνη 8/11
ΣΗΓΟΥΪΝΤ 2 (δ. μ.)	78	28025	ε. Χάλιφα 23/9
ΣΗΜΠΡΕΣ (δ. μ.)	77	40558	α. Καζαμπλάνκα 13/11
ΣΗΚΡΟΣ (δ. μ.)	74	20704	ε. Εύροπέρτ 13/11
ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264	α. Μπαντάρ Χομενί 16/10
ΣΗΛΙΚ (Μαλ.)	74	18963	προς Κούβα
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς ΗΠΑ 8/11
ΣΗΜΕΡΙΤ (μ.)	78	19211	ε. Ήστ Λόντον 14/11
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ ΙΙ (μ.)	77	14275	προς Κούβα 23/9
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (μ.)	84	18173	ε. Χάλλ 17/11
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Ν. Όρλεάνη 1/11
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	α. Μπαντάρ Άμπας 16/10
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Δαμιέττα 11/11
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Τρόντχελμ 8/11
ΣΗΜΠΡΕΪΒΡΥ (δ. μ.)	73	17795	δ. Κων/πολη 5/11
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. Ντάρμπαν 11/11
ΣΗΝΤΡΑΪΒ (κ.)	82	18709	ε. Τζέμπελ Άλι 8/11
ΣΗΠΕΪΣ (μ.)	77	15225	ε. Γκντάνσκ 10/11
ΣΗΠΡΑΪΝΤ ΙΙ (δ. μ.)	74	18631	προς Τουρκία 27/10
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	16432	ε. Μπαντάρ Άμπας 4/11

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.).	77	9783	ε. Άμβέρσα 16/11
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.).	74	36914	προς Ροστόκ 29/10
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.).	72	16205	προς Πειραιά 17/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.).	69	10839	ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 21/10
ΠΗΓΕΛΟΠΗ (δ.).	65	25503	α. Σάο Σεμπασιτιό 1/11
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.).	75	109979	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 28/1
ΠΙΟΝΑΡ (κ.).	69	6162	δ. Κων/πολη 2/11
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.).	69	9072	ε. Καλλάο 30/10
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.).	76	44489	ε. Σιγκαπούρη 15/11
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.).	75	105553	ε. Τζέμπελ Άλι 6/11
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.).	63	2803	α. Λάε Παλμας 10/10
ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.).	74	8825	ε. Δαριέττα 9/11
ΠΟ΄Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.).	72	57102	ε. Γ'μουίντεν 16/11
ΠΟΛΙΚΟΣ (ΑΒ).	70	1437	υπέστησε Βρετανική
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (κ.).	69	56893	α. Ντάρμπαν 13/11
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.).	72	122812	στό Χάργκ (άποθηκή)
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.).	72	9481	ε. Φλάσσογκ 4/11
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.).*	76	60937	προς Νιγηρία 28/10
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.).	72	16268	ε. Βομβάη 8/11
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.).	81	15581	προς Μπαγκανγκ 16/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.).	84	16912	προς Πόρτ Όχκα 4/9

ΣΗΡΑΪ'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	δ. Δαρδανέλλια 12/11
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρός Μάλτα 26/10
ΣΗΡΕΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	δ. Γιβραλτάρ 9/11
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	δ. Κων/πολη 14/11
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	ε. Μπαντάρ Χομεϊνί 22/9
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/10
ΣΗΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	δ. Κων/πολη 13/11
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 28/10
ΣΗΦΑΪ'ΝΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Καράτσι 15/11
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Λένινγκραντ 14/11
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Μπωμόντ 18/9
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρός Κούβα 8/7
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	α. Πόρτ Σουδάν 5/10

ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	πρός Σιγκαπούρη 20/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	α. Καλκούτα 3/11
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	πρ. «Dock Express Virginia»
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ (κ.)	76	20654	δ. Πόρτ Σαϊδ 12/11
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	δ. Γιβραλτάρ 14/11
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΕΣ (Μηχ.)	75	20797	μετ. «Παρασκευή Μ.Υ.» (ε.)
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	πρ. «Merak tighy»
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	α. Μαρίνα ντί Καράρα 15/11
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)	75	13835	α. Λέγκχορν 7/11
ΣΙΑΙΜΝΑ*	78	32508	πρός 'Ιαπωνία 8/10
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	ε. Σατουμπά 31/10
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	πρός Βομβάη 27/10
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Μάντρε ντέ Ντέους 7/11
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	δ. Κων/πολη 16/11
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪ'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	πρός Κωνσταντίνα 20/10
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	ε. Πειραιά 6/11
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομεϊνί
ΣΚΑ'Υ'ΛΑΪ'Ν (δ.Μ.)	73	17466	πρός 'Αμπου Ντάμπι 31/7
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρ. Καγιέν 7/11
ΣΚΑ'Υ' ΡΕΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	πρ. Βαλτιμόρη 10/11
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Λός 'Αντζελες 6/11
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	ΕΤΑ Νιγηρία 11/11
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Φιλαδέλφεια 14/11
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Μανφρεντόνια 7/11
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	α. Πόρτ Κέλαγκ 5/11
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	πρός Ν. Κορέα 25/10
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	ε. Ρουέν 12/11
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	ε. 'Ιντσόν 21/10
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	α. Ράς Τανούρα 19/10
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	πρ. «Leo»
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	α. Πειραιά 31/10
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	ε. Γάνδη 12/11
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Ραβέννα 13/11
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. 'Αντεν 3/5
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	πρ. 'Αλγερία 9/10
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	ε. Σφάξ 6/11
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	α. 'Αμβέρσα 11/11
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	ε. Βαλέντσια 5/11
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. 'Αλικάντε 14/11
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	α. 'Ιμνιγκχαμ 21/11
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	α. Ρίο 'Ιανέιρο 6/11
ΣΤΑΡΛΑΪ'Τ (κ.)	77	22893	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	α. Σιγκαπούρη 7/11
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	επώληθη
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	πρός Πύλο 30/10
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Φρήπορτ 3/11
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	δ. Πόρτ Σαϊδ 3/11
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	α. Γιοκοχάμα 13/11
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	δ. Σουέξ 11/11
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	69	1453	α. Σφάξ 12/11
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρ. Βόρρι 12/10
ΣΤΟΡΚ (κ.7.)	70	15265	πρ. 'Ελλάδα 8/10
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρ. Ουλάσν 14/10
ΣΦΙΝΞ	69	9822	πρ. Τζακάρτα 15/11
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. Κολόμπο 14/10
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 4/11
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	α. Ρίο 'Ιανέιρο 23/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. Γιοκοχάμα 11/11
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪ'Ν (κ.)	73	19420	στο Ντάρμπαν 16/11
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	α. Ρότερνταμ 17/11
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	α. Σιγκαπούρη 28/10
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252	μεσογειαικές μεταφορές
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	α. Κουβέιτ 11/11
ΤΖΙΜΙΑΤΑ (κ.)	71	16275	επώληθη 'Ελληνες
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. Χάμπτον 15/11
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	δ. Κων/πολη 10/11
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Ντάρ ες Σαλάμ 6/11
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρ. Μομπάσα 30/9
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	πρ. ΗΠΑ 28/10
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	πρ. 'Οράν 13/9
ΤΖΟ'Υ' (Ον.)	78	5868	δ. Κων/πολη 11/11
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Κολόμπο 20/10
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	πρ. Β. Κορέα 13/9
ΤΖΩΝ Α. (κ.)	76	16023	ε. Αύγουστα 8/11
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907	πρ. «Vishnu»
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	δ. Σουέξ 4/11
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	ε. Μποβναγκάρ 13/9
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	δ. Σουέξ 10/11
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Σόφ Φραντσίσκο 13/1
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
ΤΗΝΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	α. Λός Πάλαμας 14/11
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	πρ. Μπαϊ Σίτ 28/10
ΤΟΞΟΝ II (κ.)	75	16822	ε. Ν. Μαγκάλόρ 11/11
ΤΟΞΟΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627	μετ. «Ranjay» (π.)
ΤΟΥΛΙΠ (Βρ.)	69	9777	μετ. «Sea Tradition» (AB
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρ. Τουρκία 25/10
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	α. Τάραντα 14/11
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. Βιζακαπατάν 24/10
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	πρ. Λός 'Αντζελες 28/10
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	α. Γιούροπορτ 4/11
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρ. Χιούστον 29/10
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	πρ. Φουτζέιρα 9/9
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Σάντος 7/11
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	α. Χάμπτον 11/11
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΛΑΪ'Τ (κ.)	75	13567	πρ. Μαντράς 26/10
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	α. Κολούμπια 7/11
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΜΠΛΑΝΝΕΡ*	76	18953	επώληθη αλλοδαπούς
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΟΜΑΤ (κ.)	74	43867	α. Ρότερνταμ 12/11
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρ. Σιγκαπούρη 16/10
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	δ. Παναμά 5/11

ΤΡΕΪ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	α. Λός Πάλαμας 13/11
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	α. Μίνα δλ Φαχάλ 5/11
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Τάραντα 9/11
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	πρ. Σάν Πέντρο 28/10
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Σαουθάμπτον 17/11
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρ. Λουάντα 5/9
ΤΡΟ'Υ' ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Ρότερνταμ 13/11
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 10/11
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	στο Μπαντάρ Χομεϊνί 23/9
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	πρ. 'Ιαπωνία 31/10
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/11

ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954	πρ. «Θήτα Φαέθων»
ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	ε. Φρήτουν 27/9
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	ε. Μαντράς 27/10
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Ντάρμπαν 8/11
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	ἀγορά από 'Αργεντινή
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	πρ. Μπόννου 18/10
ΦΕΪ'Θ	70	15216	ε. Πειραιά 31/10
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	ε. Νταμμάμ 14/11
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. 'Ιταζάι 5/10
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	α. Μομπίλ 3/11
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	επώληθη 'Ελληνες
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.δ.)	54	1598	μεσογειαικές μεταφορές
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	πρ. Περισκό 9/10
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	α. Ράς Τανούρα 8/10
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	α. Ντάρμπαν 15/11
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	α. Ντουάλα 26/9
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ύψωση ελληνική
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ύψωση ελληνική
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	στο Βανκούβερ 12/11
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	ύψωση ελληνική
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Κακινάδα 22/10
ΦΛΑΓΚ ΤΟΝ (π.)	74	20513	ύψωση ελληνική
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	ύψωση ελληνική
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρ. Περισκό 25/10
ΦΛΕΪ'Μ (κ.)	72	16398	α. Κοβίν 8/11
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214	πρ. Σαμαρίντα 27/10
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/11
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρ. Χοντίντα 30/10
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	ε. Χάμπτον 13/11
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪ'Τ (π.)	63	10736	ε. Μαπούτο 21/10
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μηχ.)	73	17918	δ. Παναμά 27/10
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	ε. Ρεϊνιόν 11/11
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	πρ. Μακείο 25/10
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	α. Σιγκαπούρη 16/11
ΦΡΙΟ ΑΔΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	α. Καοσιούγκ 7/11
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	επισκευές Πειραιά 11/10
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	ε. Λός Πάλαμας 15/10
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652	α. Λός Πάλαμας 9/1
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	75	8413	επισκευές Ρότερνταμ 1/11
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	ε. Μπαγκόνγκ 75/10
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	πρ. 'Αβάνα 18/10
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Λός Πάλαμας 5/11
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77	9264	επισκευές Κεητόν 13/10
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	στο Λένινγκραντ 5/11
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045	πρ. Σουχέλες 21/10
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	ε. Λισσαβόνα 13/11
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	ε. Ματάντι 22/10
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	ε. Λός Πάλαμας 23/9
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	ε. Μπρουνομπουέλ 3/11
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	α. Π. Νουάρ 2/11
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	73	5871	δ. Σουέξ 16/11
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	πρ. Βερμούδα 5/10
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	ε. Πειραιά 17/10
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	πρ. Νουαντίμπου 6/10
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	1261	ε. Μπουσάν 10/7
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662	ε. Ουλαπούλ 9/11
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	ε. Σιγκαπούρη 26/7
ΦΡΙΟ ΧΙΛ (κ.)	73	6863	ε. Βαλέττα 16/10
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	α. Νιγκάτα 1/11
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	επισκευές Σιγκαπούρη 17/11
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	επισκευές Σιγκαπούρη 3/11
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	α. 'Αλγκεθίρας 1/11
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	ε. Τζέντα 11/11
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	α. Χιούστον 13/11
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	ε. Τρινκομάλη 29/10
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	πρ. 'Αλγερία 23/10
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	α. Γάνδη 13/11
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183	ἀγορά από 'Αργεντινή
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	πρ. Κούβα 15/10
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	α. Ρουέν 13/11
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Γιοκοχάμα 11/11
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	πρ. Ράς Λανούα 25/10
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521	α. Ντόρντερεχτ 18/11
ΧΕΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521	α. Πειραιά 14/11
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	84	4409	α. Ρότερνταμ 14/11
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	δ. Παναμά 20/10
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 30/8
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	πρ. Παντζάγκ 15/10
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	πρ. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
ΧΟΛΣΑΤΙΑ (π.)	79	12074	α. Μαρσαλόκ 14/11
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	μετ. «Handy Carrier» (μ.)
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	α. Ρότερνταμ 1/11
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	ε. Τζέμπελ 'Αλί 15/10
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	α. Ζήμπραγγε 14/11
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	α. Πειραιά 10/11

ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪ'Σ (π.)	79	12598	α. Μπαχραϊν 9/11
----------------------------	----	-------	------------------

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

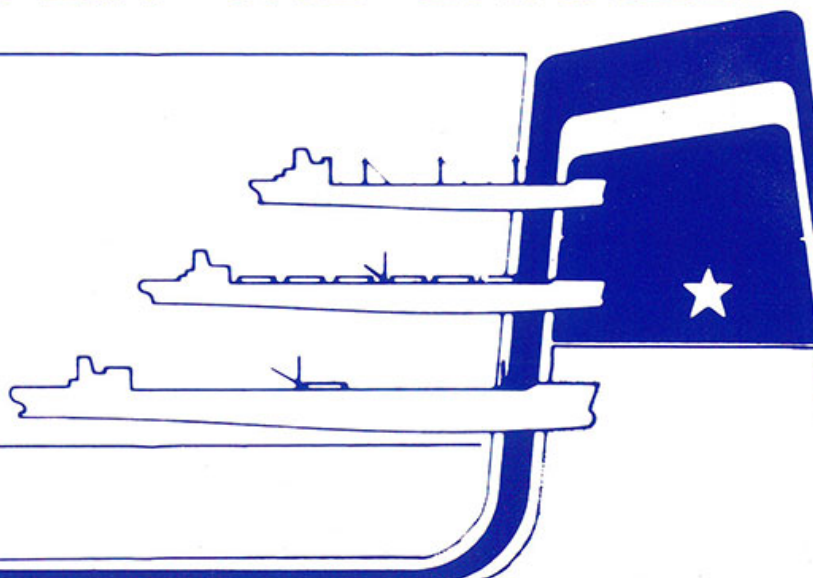
SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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



ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*

