

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαρτίου 1990

Αρ. Φύλλου 1314/1072

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIO. 1314/1072
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1990
ΔΡΧ. 300

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλονιά
Κέρκυρα•Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση

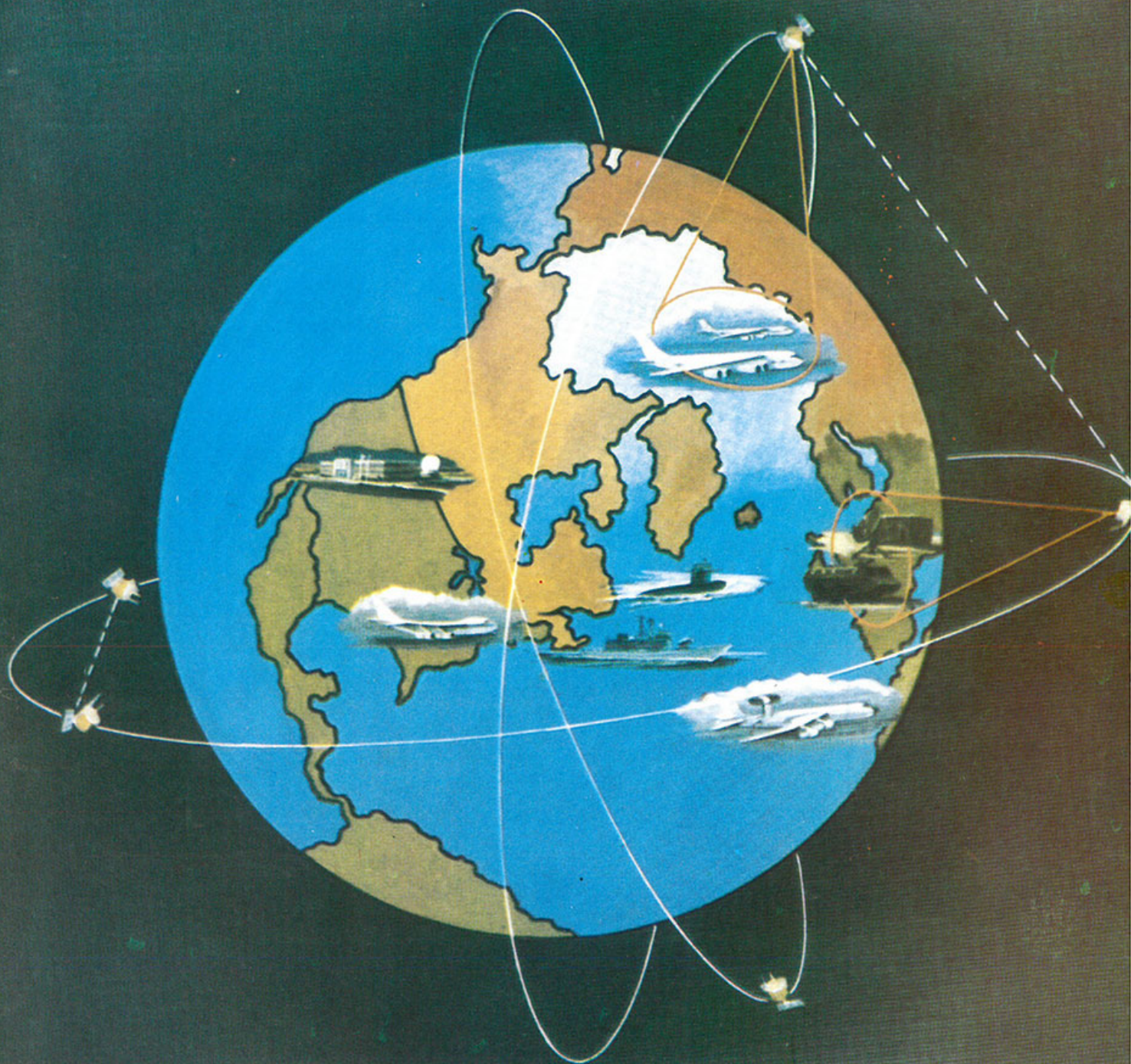


HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333

Η ΜΑΡΕΛ ΞΕΡΕΙ ΤΟΝ ΔΡΟΜΟ ΠΟΥ ΟΔΗΓΕΙ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Supplying the largest shipping Firms with navigation and communication equipment, as well as other large enterprises, government organizations, and the Armed Forces, with all kinds of electronic equipment. MAREL'S scientific and technical personnel provides service on a 24-hour basis. Installation, maintenance and repairs are also undertaken.



MAREL ELECTRONICS S.A.

6, Soliros str., Piraeus, phones 41.23.943, 41.28.838, 41.27.710, 41.74.614,
telex 212525 MARL GR, 211101 SPEL GR, fax (01) 41.27.819



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

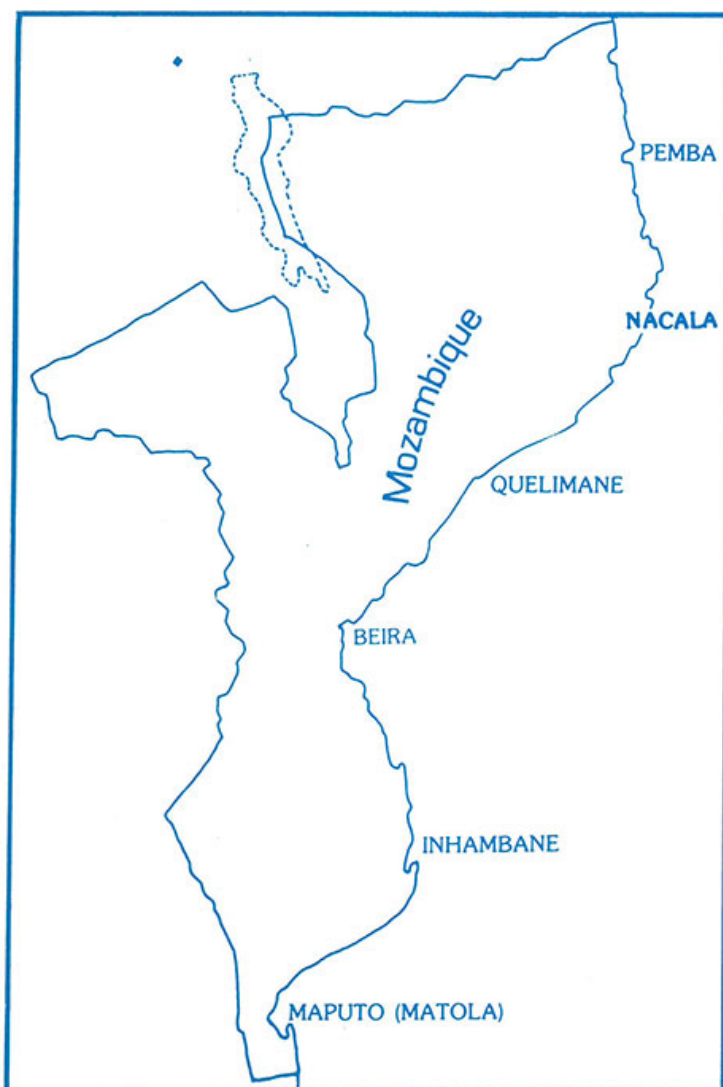
PRODUCTS AVAILABLE: 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

DELIVERY METHOD : MAPUTO/MATOLA AND/OR OFFSHORE BEIRA, AND/OR OFFSHORE
MATOLA IS SITUATED ON THE BANK OF RIO MATOLA
3 MILES ABOVE MAPUTO WHARVES

AGENCY FACILITIES : EXCELLENT SERVICE WHICH ENSURES VESSEL'S CONTACT WITH
PORT AUTHORITIES (CUSTOMS, HARBOUR MASTER, E.T.C.) CREW
CHANGE, PROVISIONS AND FRESH WATER

NOTICE : MASTER SHOULD CONTACT OUR DEPOTSHIP M/T "DIMINI" ON
CHANNELS 14/16 AND/OR IN MARISAT TLX NR "DIMINI"
583-1100321-INMA-X INDIAN OCEAN SATELLITE

petromoc E.E.

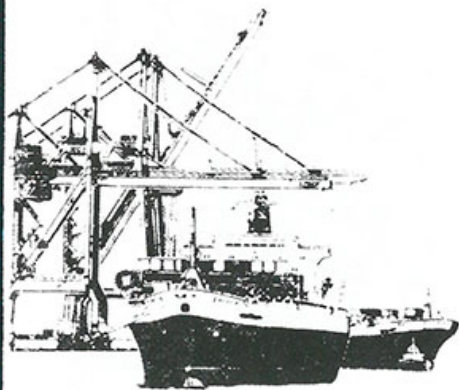


INTERMARINE LTD

SALES AGENTS

46 FILONOS STR,
185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES : (01) 4119388 - 4172194 - 4173172
TELEXES : 211178 - 212845 - 212742 INMA GR
FAXES: 4172268 - 4113160
CABLE : IKTINOS - PIRAEUS

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 59ο**

1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1990
ΝΘ΄ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β΄)-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1314/1072

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Άντωνιάδης
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
Άπω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year
Issue No. 1314/1072 March 1st, 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

- 18** **Ή Εὐρωπαϊκή Ἀκτοπλοΐα.**
Μία ἐπίκαιρη ἀπεικόνιση τοῦ Ἀκτοπλοϊκοῦ
στόλου τῆς Κοινότητος.
-
- 21** **Ἡ Διακίνηση Ἐμπορευματοκιβωτίων στό
Μεσογειακό χώρο καί ὁ ρόλος τοῦ Λιμένα τῆς
Θεσσαλονίκης.**
Μία ἐνδιαφέρουσα μελέτη τοῦ πλοιάρχου Λ.Σ.
κ. Παναγιώτη Ἀποστολόπουλου
-
- 30** **Τά Διεθνή Βραβεΐα Ὠνάση 1990.**
-
- 32** **Ἀφιέρωμα στή μνήμη τοῦ ποιητῆ τῆς
Θάλασσας Νίκου Καββαδία.**
-

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 5** ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
15 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
33 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
35 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
40 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
42 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
44 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
45 ENGLISH SUPPLEMENT
48 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εκεί που όλα έρχονται και φεύγουν αυτά
τα καθίσματα μένουν πάντα αναλοίωτα, λειτουργικά,
επίκαιρα γιατί έχουν την
υπογραφή και την γραπτή
εγγύηση της PRODUCTION.

Production

ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ



Νά αξιοποιηθεί ή εύκαιρία

«Όλοι οι έχεφρονες στην Άκτὴ Μιαούλη θεωροῦν ὅτι ή οίκουμενική πολιτική κάλυψη μέ τήν ὁποία περιεβλήθη ή συγκροτηθεῖσα στίς 20 Φεβρουαρίου Ἐθνική Ἐπιτροπή Ναυτιλίας παρέχει μιά μοναδική εύκαιρία πού πρέπει νά αξιοποιηθεῖ ἀπό ὅλους τούς φορεῖς τῆς Ναυτιλίας γιά νά ἐπιτευχθεῖ προώθηση ὅλων τῶν θεμάτων τῆς, στό ἐσωτερικό καί στό ἐξωτερικό, καί ὄχι μόνον τοῦ θέματος τῆς προασπίσεως τῶν ἐθνικῶν συμφερόντων στό θέμα τοῦ Cabotage.

Εἶναι δέ σαφέστατο ὅτι μόνον μέ τήν προϋπόθεση αὐτή ή Ἐθνική Ἐπιτροπή Ναυτιλίας θά μπορέσει νά διαδραματίσει τόν δημιουργικό ρόλο πού ἐπιδιώκουν οἱ ἐμπνευστές τῆς — δέν πρέπει νά τρέφουμε ψευδαισθήσεις;

Κομματιασμένους θά μᾶς κατασπαράξουν οἱ γίγαντες συ-

νεταῖροι μας, οἱ ὁποῖοι, ὅπως ἔχει διαπιστωθεῖ ἐπανελλημμένως μέχρι τώρα, δέν ἐγκαταλείπουν εύκολα τίς ἐπιδιώξεις τούς ἰδίως ὅταν ἀντιληφθοῦν ὅτι δέν ἔχουν ἀπέναντί τους τό ἀδιαπέραστο μέτωπο τό ὁποῖο μποροῦν νά συγκροτήσουν οἱ συνενωμένες δυνάμεις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας πού εἶναι καί οἱ μόνες πού μποροῦν νά σταματήσουν τίς στρεβλώσεις τοῦ ἐλεύθερου καί θεμιτοῦ ἀνταγωνισμοῦ πού ἐπιχειροῦν οἱ Βρεταννοὶ συνεπικουρούμενοι καί ἀπό ἄλλους γιά νά ἐπιτύχουν τήν διείσδυσή τους στόν ἐλληνικό θαλάσσιο χῶρο μέ τίς εύλογίες τῆς ΕΟΚ. Ἐν τῆς ἐνώσει ή δύναμις καί ή δυνατότητα ἀποτροπῆς τῶν κινδύνων ἀλλά καί ἐπιτεύξεως τῶν δικῶν μας στόχων.

Ἐπίκαιρες ἐπισημάνσεις

Θεωροῦμε ὅτι πρέπει νά γίνουν εύρύτατα γνωστές οἱ ἐπισημάνσεις στίς ὁποῖες πρόέβη σέ συνάντησή του μέ τούς δημοσιογράφους στίς 19 Φεβρουαρίου ὁ κ. Βασ. Κούτσας. Ὅχι μόνον γιατί οἱ ἐπισημάνσεις αὐτές εἶναι ἐπίκαιρες ἀλλά διότι ταραάζουν τά λιμνάζοντα νερά.

Ὁ κ. Κούτσας μίλησε γιά τά λυπηρά φαινόμενα τῆς Ναυτιλίας μας πού εἶναι:

Ἡ συρρίκνωση τοῦ Νηολογίου.

Ἡ μείωση τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος κατά 2,2% γιά τό χρονικό διάστημα Ἰανουαρίου — Νοεμβρίου 1989, ἐναντι τοῦ ἰδίου χρονικοῦ διαστήματος τοῦ 1988.

Ἡ μείωση τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Ἡ ἔλλειψη πρωτοβουλίας στά θέματα τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς καί συνεχῆς ἄμυνα ἐναντι τῶν νέων προτάσεων, μέ μιά ἐξαιρετικά ἐπικίνδυνη ἐσωτερική φαιωμάρα.

Εἶπε ἀκόμη ὅτι:

• Ὅλες οἱ προσπάθειες τῶν τελευταίων ἐτῶν προσέκρουσαν σέ μιά στενόκαρδη καί ἐγωκεντρική ἀντίληψη διαφορῶν παραγόντων ἔτσι ὥστε, ή προσπάθεια ἐσωτερικῆς ἀπελευθέρωσης τῶν νέων ἰδεῶν, νά εἶναι μεγαλύτερη ἀπό τήν προσπάθεια ή ὁποία κατεβλήθη ἐναντι τῶν Ἑλληνικῶν Κυβερνήσεων ή μέσα σέ Διεθνεῖς Ὁργανισμούς.

• Στήν ΕΟΚ ἀκόμη καί σήμερα ἀκολουθοῦμε μιά ἀμυντική τακτική καί ἔχουμε ἐστραμμένες ὅλες μας τίς δυνάμεις στήν ἐξασφάλιση θέσεων ὁ ὁποῖες θά μπορούσαν νά γίνουν ὀρμητήρια νέων κατακτήσεων, κάτω ἀπό ἄλλες συνθηκες διεκδικητικῶν ἀγώνων.

Ἐνῶ πρίν προχωρήσει σέ προτάσεις, τόνισε ὅτι ή αἰσιόδοξη πλευρά, εἶναι ή εὐημερία τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἑλληνικῶν συμφερόντων. Παρατηρεῖται ἕνας ἀξιοθαύμαστος δυναμισμός ἀπό πλευρᾶς Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, οἱ ὁποῖοι μέ σύνεση καί αὐτοσυγκράτηση ἔχουν γίνει οἱ κυρίαρχοι ἐνός δύσκολου ρόλου στόν τομέα τῆς παροχῆς ὑπηρεσιῶν στό διεθνές ἐμπόριο.

Ὁ κ. Κούτσας πρότεινε:

• Βελτίωση καί ἐνίσχυση τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου νηολόγησε πλοίων, ἔτσι ὥστε νά ἀποκτήσει τήν ἀρχική του ἰσχύ.

• Πλήρη ἀναμόρφωση τοῦ συστήματος φορολογίας τῶν πλοίων, ὥστε νά γίνει παράγων ἀναπτυξιακῶν ἐξελιξέων.

• Ἀντιμετώπιση τῶν πλοίων πού ἀνήκουν σέ ἑλληνικά συμφέροντα καί ταξιδεύουν μέ ἐξένη σημαία σάν ἐπενδύσεις κεφαλαίου καί ἐπιχειρηματικῆς πείρας στό ἐξωτερικό.

• Ἀμεση ἀναδιοργάνωση τοῦ NAT, μέ βάση τήν πείρα πού ἔχει ἤδη ἀποκτηθεῖ καί τίς συνθηκες πού ἐπικρατοῦν σήμερα στήν ἀγορά ναυτικῆς ἐργασίας.

• Ἀμεση ἀναδιοργάνωση τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης, σέ συνδυασμό μέ τήν πλήρη ἀναδιοργάνωση τῆς Ναυτικῆς Ἐργασίας.

• Ἀναγνώριση τῶν διαφορῶν δραστηριοτήτων γύρω ἀπό τήν Ναυτιλία καί τό πλοῖο, ὡς παράγοντες τῆς Ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. π.χ. λιμενική πολιτική, ναυτικές ἀσφάλειες, χρηματιστηριακές δραστηριότητες, τράπεζες μέ εἰδικές ὑπηρεσίες, λειτουργίες μεσιτικῶν καί μελετητικῶν γραφείων, ἐρευνητικά προγράμματα, ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα κτλ.

Αὐτά ὅλα, ὑπογράμμισε, μποροῦν καί πρέπει νά γίνουν γρήγορα. Ἡ ἐποχή πού καθένας εὕρισκε μιά βολική κρυψώνα πίσω ἀπό ἀπρόσωπα ὄργανα ὅπως Πολιτικά Κόμματα, Ἐπιμελητήρια ή Συνδικαλιστικούς Ὁργανισμούς πέρασε. Σήμερα ή κρίση τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας καί Κοινωνίας ἐπιβάλλει σ' ὅλους νά ἀναλάβουν τίς εὐθύνες τῆς προσωπικά, καί νά προσπαθήσουν μέ πνεῦμα δημιουργικό, νά ὑπηρετήσουν τήν Ναυτιλία καί τόν τόπο μας.

Καταλήγοντας ὁ κ. Κούτσας ὑπογράμμισε ὅτι τό ΝΕΕ πρέπει νά ἀναλάβει πρωτοβουλία γιά τήν τροποποίηση τοῦ Νόμου στόν ὁποῖο βασίζεται ή λειτουργία του διότι ἐάν δέν τό κάνει εἶναι καταδικασμένο σέ μαρasmus καί ὑποβιβασμό τοῦ ρόλου πού καλεῖται νά διαδραματίσει στήν οἰκονομική ἀνάπτυξη τῆς χώρας μας. Καί τόνισε ὅτι ή διαμάχη προσώπων δέν πρέπει νά στερήσει τήν Ἑλλάδα ἀπό τήν περαιτέρω ἀνάπτυξη τοῦ κλάδου τῆς Ναυτιλίας μας πού ἔχει σχέση μέ τόν Τουρισμό μας. Σήμερα εἶναι ἀλήθεια ὅτι ή Ἐπιβατηγός καί Τουριστική Ναυτιλία ἀποτελεῖ τό σπουδαιότερο τμήμα τῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητας γιά τήν Ἐθνική Οἰκονομία. Μποροῦν ὅμως νά ξαναγίνουν καί οἱ ἄλλοι τομεῖς μεγάλοι.

Ἄς τό ἐπιδιώξουν μέ δημιουργικά ἐγχειρήματα ἀναπτύξεως.

ΠΑΛΙ ΤΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ

Ἐκπρόσωπος γνωστῆς ναυτιλιακῆς εταιρίας, ὁ ὁποῖος παρακολουθεῖ συστηματικά τά τοῦ NAT καί κυρίως ὅσα σχετίζονται μέ τήν διακίνηση τῶν ναυτολογίων, σέ συζήτηση γιά τήν πρόταση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πού ἀναφέρεται στήν καθιέρωση δύο ἐξαμη-

νιαίων ναυτολογίων κατ' ἔτος (Α' καί Β' ἐξαμήνου) πού θά κλείνουν στίς 30 Ἰουνίου καί στίς 31 Δεκεμβρίου ἀντίστοιχα, ἀνέφερε ὅτι προτιμότερο εἶναι νά ὑπάρχει ἕνα ναυτολόγιο κατ' ἔτος πού θά κλείνει τόν Σεπτέμβριο ὥστε μέχρι τό τέλος τοῦ ἔτους νά ἔχουν ἐκκαθαριθεῖ ὅλα τά ναυτολόγια καί νά ἔχουν ἐξοφληθεῖ πλήρως οἱ ὀφειλές πρὸς τό NAT.

Δέν συμφωνοῦμε μέ τήν ἀντίληψη αὐτή γιατί θά ἐπιφέρει ὅπωςδήποτε καθυστερήσεις στήν ἐκκαθάριση τῶν ναυτολογίων κυρίως λόγω τῶν περισσοτέρων καταχωρίσεων πού ἀναγκαστικά θά ὑπάρχουν λόγω τῆς ἐτήσιας διαρκείας τοῦ ναυτολογίου, ἀλλά καί στήν ἐξόφληση τῶν ὀφειλομένων.

Ἐκτός ὅμως ἀπό τήν ἀνωτέρω ἀποψη, εἴχαμε καί ἀντιρρήσεις ἀναφορικά μέ τήν πρόταση νά ἀποστέλλονται τά ναυτολόγια ἀπ' εὐθείας στό NAT ἀπό τούς πλοιοάρχους σάν συστημένα ταχυδρομικά ἀντικείμενα. Οἱ ἀντιρρήσεις προβλήθηκαν ἀπό τήν πλευρά λιμενικῶν, οἱ ὁποῖοι ὑποστηρίζουν κυρίως ὅτι μέ τόν τρόπο αὐτόν θά ὑπάρξουν ψευδεῖς καταχωρίσεις στά ναυτολόγια. Οὐδεὶς ὅμως ἀπό ἐκείνους πού ἐξέφρασαν τίς ἀντιρρήσεις ἦταν σέ θέση νά παράσχει καί τήν παραμικρή ἔστω διαβεβαίωση γιά τόν ἐντοπισμό «μπαρκαρισμένων» ναυτικῶν φυλλαδίων κατὰ τήν κατάθεση ναυτολογίων στά προξενικά λιμεναρχεῖα προκειμένου νά ἀποσταλοῦν στό NAT καί συνεπῶς δέν ὑφίσταται καν θέμα — τό «μπαρκαρίσμα» ναυτικῶν φυλλαδίων, πού εἶναι μιά ἀκόμη ἐλληνική «ἐφεύρεση» γιά νά ἐπιτυγχάνουν οἱ κάτοχοί τους διάφορα πλεονεκτήματα, μεταξὺ τῶν ὁποίων περιλαμβάνεται ὁ περιορισμός τοῦ χρόνου στρατεύσεως καί ή ἀπόκτηση ἰδιωτικοῦ αὐτοκινήτου ἀνεῦ εἰσφορᾶς, μπορεῖ νά σταματήσει μέ ἄλλους τρόπους, τούς ὁποῖους ὅμως κανεῖς δέν ἀναζητεῖ.

ΚΡΑΤΟΥΝ ΟΜΗΡΟΥΣ;

Τό ἔχουν παρατραβήξει τό σχοινί οἱ Λίβυοι καί νομίζουμε ὅτι ἤρθε ή ὥρα νά τούς τρίξουμε λίγο τά δόντια, γιατί φαίνεται ὅτι μόνον αὐτή τή γλώσσα καταλαβαίνουν.

Αὐτή τή φορά κρατοῦν στή Λιβύη ἀπό τίς 8 Φεβρουαρίου τό πλήρωμα τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Ἐξπρές Φήντερ» — δύο Ἑλληνες καί δέκα Σύρους ναυτικούς καθώς καί τή σύζυγο τοῦ ἐνός Ἑλλήνος — πού βυθίσθηκε στά χωρικά ὕδατα τῆς Λιβύης λόγω εἰσροῆς ὑδάτων. Καί αὐτό παρά τό γεγονός ὅτι ἔχει κατατεθεῖ ἐγγυητική ἐπιστολή πού καλύπτει τά συμφέροντα τῶν φορτωτῶν καθώς καί τίς ὑποχρεώσεις τῶν πλοιοκτητῶν ἀπό

πιθανή ρύπανση της θάλασσας από το ναυάγιο που ζήτησαν οι λυβικές αρχές.

Οι Έλληνες που κρατούνται στη Λιβύη — δέν τους επιτρέπεται η έξοδος — είναι ο πλοίαρχος κ. 'Ηλίας Κουτσουβέλης, ο Α' μηχανικός κ. 'Ιωάν. 'Ελευθερίου και η σύζυγος του τελευταίου 'Ασπασία.

ΒΟΗΘΟΥΜΕ ΤΟΥΣ ΞΕΝΟΥΣ;

Η Τράπεζα της Ελλάδος με την Πράξη Διοικητικού υπ' αριθμ. 1554/5.6.89 επέτρεψε στους εξαγωγείς να τηρούν στις Έμπορικές Τράπεζες λογαριασμούς καταθέσεων σε συνάλλαγμα και σε ποσά αντίστοιχα με το 10% των εξαγωγών τους κατά το προηγούμενο έτος, το οποίο μπορούν να εξάγουν χωρίς προηγούμενη έγκριση από την Τράπεζα Ελλάδος.

Στη χώρα μας όμως υπάρχει και μία άλλη κατηγορία επιχειρήσεων που αν και δεν είναι εξαγωγείς, έντοτοι δικαιούνται μιάς παρόμοιας μεταχείρισης διότι οι δραστηριότητες τους αποφέρουν πολύτιμο συνάλλαγμα και ταυτόχρονα δημιουργούν ευκαιρίες για εργασία σε εκατοντάδες Έλληνες πολίτες.

Πρόκειται συγκεκριμένα για λίγες αλλά σημαντικές ελληνικές επιχειρήσεις που διαμεσολαβούν για εφοδιασμούς πλοίων σε διάφορα λιμάνια ανά τον κόσμο, χωρίς τα έμπορεύματα να διέρχονται από την Ελλάδα.

Οι εταιρίες αυτές μέσω αντιπροσώπων/προμηθευτών του εξωτερικού κλείνουν τις σχετικές παραγγελίες με την διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου και για την μεσολάβηση αυτή λαμβάνουν ένα ποσοστό κέρδους. Αναλαμβάνουν δε την υποχρέωση να εισπράξουν από την ναυτιλιακή εταιρία ολόκληρη την αξία του εμπορεύματος (στην οποία περιλαμβάνεται το κέρδος τους) και εν συνεχεία αποστέλλουν στον ξένο προμηθευτή το καθαρό ποσό για τα παραδοθέντα έμπορεύματα.

Για την αποστολή των χρημάτων πρέπει να γίνει μία διαδικασία μέσω της Τράπεζας Ελλάδος για να δοθεί η σχετική έγκριση. Για να γίνει όμως αυτό, οι Έλληνες εφοδιαστές πρέπει να εξαργυρώσουν το ποσόν της επιταγής σε ξένο νόμισμα με την χαμηλότερη τιμή του και κατόπιν, για να αποστείλουν τα χρήματα στο εξωτερικό, να ξαναγοράσουν από την Τ.Ε. με την υψηλότερη τιμή του. Αν λάβει κανείς υπ' όψιν του και τις διακυμάνσεις των ξένων νομισμάτων αντιλαμβάνεται ότι το κέρδος το οποίο προέκυψε εξανεμίζεται.

Από τα ανωτέρω γίνεται αντιληπτό ότι το Έλληνικό κράτος, με τις δυσκολίες αυτές αντί να ενισχύει τις ελληνικές επιχειρήσεις — οι οποίες με δικές τους πρωτοβουλίες αλλά και δαπάνες μπήκαν σε ένα χώρο από τον οποίο ούτως ή άλλως η χώρα μας δεν θα μπορούσε να επωφεληθεί και εν πάση περιπτώσει είναι συμφέρον όλων μας να ανθούν και να μεγαλώνουν — βοηθάει ουσιαστικά τους Ευρωπαίους ανταγωνιστές τους και τούς αφήνει ανενόχλητους με ελάχιστα έξοδα ενός μικρού γραφείου και ενός μόνο υπαλλήλου να ύφαρπάζουν τις παραγγελίες αφού αυτοί δεν έχουν κανένα περιορισμό στην διακίνηση ξένου συναλλάγματος.

Και είναι αυτόνοητο ότι το λιγότερο που μπορεί να γίνει είναι να συμπεριληφθούν και οι επιχειρήσεις αυτές στην προαναφερθείσα πράξη Τράπεζας της Ελλάδος — στο κάτω κάτω της γραφής οι επιχειρήσεις αυτές φορολογούνται εδω για τα κέρδη που αποκομίζουν από την προαναφερθείσα δραστηριότητά τους ενώ από τους εν Έλλάδι δρώντες ανταγωνιστές τους το Κράτος δεν κερδίζει το παραμικρό.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΘΥΓΑΤΡΙΚΟ ΑΠΟΚΤΑ Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Απορίες έχει προκαλέσει η πρόθεση της Πορτογαλίας να δημιουργήσει και δεύτερο

θυγατρικό νηολόγιο, αυτή τη φορά στις Άζορες, καθώς το πρώτο που έχει ιδρύσει στη Μαδέρα, παρά το θόρυβο και τη δημοσιότητα που επιδιώχθηκε κατά την ίδρυσή του, από τον περασμένο Νοέμβριο που τέθηκε σε λειτουργία προσέλκυσε ένα μόνον πλοίο μόλις 981 τον. γκρός ενώ ένα άλλο που είναι νηολογημένο στον Παναμά λέγεται ότι θα καταφύγει επίσης στο νηολόγιο της Μαδέρα. Και αυτό παρά το γεγονός ότι στη διάρκεια του 1989 αρκετά πλοία εγκατέλειψαν το πορτογαλικό νηολόγιο.

Τι επιδιώκει, λοιπόν η Πορτογαλία με τη δημιουργία και δεύτερου θυγατρικού νηολογίου;

Η ΚΥΠΡΟΣ ΠΡΟΧΩΡΕΙ

Η προχθεσινή ομιλία του κ. Ζήν. Κατσουρίδη, ναυτιλιακού συμβούλου του Προέδρου Βασιλείου, παρουσίασε ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς επιβεβαίωσε για μία ακόμη φορά τη σοβαρότητα προσπάθειας που καταβάλλει ο κυπριακός ελληνισμός για να καταστεί η Κύπρος διεθνές ναυτιλιακό κέντρο ώστε να επωφεληθεί οικονομικώς αλλά και ταυτόχρονα να προβληθεί η εθνική της ταυτότητα και η κρατική της οντότητα.

Στά πλαίσια της προσπάθειας αυτής που συνδυάζεται με έκστρατεια για την έγγραφη πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο και την προσέλκυση στην Κύπρο διαχειριστικών εταιριών αλλά και χρηματοδοτικών που επιχειρήσεων, θα δοθεί ειδική δεξίωση τον 'Απρίλιο στη Νέα 'Υόρκη που θα τελεί υπό την αιγίδα του Προέδρου Βασιλείου.

Όπως υπογράμμισε ο κ. Κατσουρίδης μιλώντας στην άσφικτική γεμάτη αίθουσα της Ναυτιλιακής Δέσμης:

- Η ναυτιλία μπορεί να καταστεί για την Κύπρο μία από τις κυριότερες πηγές εξασφάλισης εισοδήματος για την οικονομία της και να βελτιώσει σημαντικά την οικονομική της σταθερότητα, ενώ υπογραμμίζει την εθνική της ταυτότητα και προβάλλει την κρατική της οντότητα.
- Η Κύπρος, εκτός της ιδεώδους γεωγραφικής της θέσεως προσφέρει και το κίνητρο της σύγχρονης υποδομής.

Και ο κ. Κατσουρίδης είπε επίσης:

- 'Επιδιώκεται ο εκσυγχρονισμός όλης της ύφιστάμενης ναυτιλιακής νομοθεσίας, όπως και η δημιουργία ενός Ναυτιλιακού Ταμείου για επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης και για πιο ένδελεχες ελέγχους πάνω στα πλοία.

- Η Κύπρος δεν προσφέρει σήμερα σάν σημαία ευκαιρίας. Τα ναυτικά ατυχήματα μειώνονται και αυτό οφείλεται στους αυστηρούς ελέγχους των πλοίων υπό Κυπριακή σημαία.

- Η Κύπρος λαμβάνει συνεχώς μέτρα για να μειωθεί το επίπεδο φορολογίας που επιβάλλεται στα πλοία που εγγράφονται στο νηολόγιο της.

- Η Κύπρος, δεν θέλει να δελεάσει τους Έλληνες πλοιοκτήτες να εγκαταλείψουν το ελληνικό νηολόγιο. Την ενδιάφερον μόνο οι Έλληνες εκείνοι οι οποίοι για οποιοδήποτε λόγο θέλουν να μεταφέρουν τα πλοία τους σε άλλα νηολόγια. Αντί για τις Μπαχάμες, τη Μάλτα, τη Νορβηγία και άλλες χώρες, η Κύπρος τους προτρέπει να έλθουν στο κυπριακό νηολόγιο, αλλά τα πλοία αυτά πρέπει να διαθέτουν οποσδήποτε πιστοποιητικό διαγραφής.

Δέν θά δεχθούμε, υπογράμμισε ο κ. Κα-

Metalock PORTUGAL

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



Metalock Lda

Armazém B, Cois 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 BRASIL

Voyage Repairs 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.

τσουρίδης, όποιοδήποτε πλοίο που έπιχειρεί με τη μεταφορά του στο κυπριακό νηολόγιο να άποφεύγει την πληρωμή όφειλών προς τό 'Ελληνικό Δημόσιο και τό ΝΑΤ και ή στάση αυτή άποτελεί σαφή ένδειξη ότι ή Κύπρος δέν ένεργεί με όποιοδήποτε τρόπο που να προκαλεί ζημιά στο έλληνικό νηολόγιο.

Έν κατακλείδι: Ό Κυπριακός έλληνισμός δέν έπαναπαύεται στις δάφνες αλλά έχει ι-δέες, διαθέτει μία άριστη κρατική μηχανή και κυρίως έχει τη θέληση να καταστήσει την Κύπρο ναυτιλιακή χώρα. Έμεις είμαστε βέβαιοι ότι ό στόχος θα έπιτευχθεί.

Ο ΕΘΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Είναι άναμφισβήτητο ότι ή επέκταση της δραστηριότητας του 'Ελληνικού Νηογνώμονα και σε έπιθεωρήσεις πλοίων στο έξωτερικό έχει ένοχλήσει κάποιους και συγκεκριμένα εκείνους που νομίζουν ότι θίγονται από την προσπάθεια ή όποια έχει καταβληθεί τά τελευταία χρόνια για να πάρει τό μερίδιο που δικαιωματικά του άνήκει, δεδομένου ότι οι ύπηρεσίες του δέν ύστερούν πλέον καθόλου έναντι των άλλων, για να μην πούμε ότι σε πολλές περιπτώσεις είναι πολύ καλύτερες και έπί πλέον στοιχίζουν και λιγότερο για εκείνους που έχουν την έξυπνάδα να τις χρησιμοποιούν.

Άμεση αντίδραση, φυσικά, δέν μπορούσε να υπάρξει — άλλωστε κανένας δέν μπορούσε να βγει στο προσκήνιο και να ύποστηρίξει ότι οι 'Ελληνες τούς παίρνουν δουλειά έλληνική. Υπήρξε όμως έμμεση που έκδηλώθηκε με τις «άνησυχίες» όρισμένων ήμεδαπών για τά του 'Ελληνικού Νηογνώμονος και κυρίως για τόν τομέα που άφορά άποκλειστικά τις έπιθεωρήσεις στο έξωτερικό — αυτές είναι που ένοχλούν και όχι μόνον για τις άμεσες άπώλειες που μπορούν να προκαλέσουν αλλά κυρίως γιατί ή σταθερή ανάπτυξη του έθνικού Νηογνώμονα θα άκολουθηθεί και από άλλες δραστηριότητες τις όποιες θέλουν να νέμονται άποκλειστικά και έσας οι ξένοι.

Και αυτή ή ανάπτυξη θα άνακοπεί άν ό έθνικός Νηογνώμονας περιορισθεί στην κάλυψη των άναγκών των πλοίων του έσωτερικού — έπιβατηγών άκτοπλοϊκών, κόστερες, άλιευτικών και σκαφών άναψυχής!

Για τούς λόγους αυτούς πρέπει να ύπάρξει ή ιδιαίτερη προσοχή από όλους: "Αν ύπάρχουν άτασθαλίες, άσφαλώς να καταπολεμηθούν, άφού προηγουμένως άποδειχθούν πλήρως, αλλά να θεωρούνται άτασθαλίες πρακτικές που έπιβάλλουν προσπάθειες σάν αυτές που καταβάλλει ό 'Ελληνικός Νηογνώμονας για να πάρει τό μερίδιο που δικαιωματικά του άνήκει πάει πολύ.

ΘΕΤΕΙ ΦΡΑΓΜΟΥΣ

Είναι πρωτοφανές: Τό 'Εμπορικό και Βιομηχανικό 'Επιμελητήριο Πειραιώς, τό όποιο

έπρεπε να πρωτοστατεί σε κάθε προσπάθεια άπελευθερώσεως διαφόρων τομέων, άγωνίζεται να μην μεταβληθεί τό καθεστώς των 'Αποθηκών Τράνζιτ για να μην θιγούν, λέγει τά συμφέροντα των έκτελωνιστών:

Τό θέμα τό έπιοσημαίνει ή 'Εταιρία Κατράδη με έγγραφό της προς τόν Σύλλογο 'Εφοδιαστών στο όποιο ύπογραμμίζονται τά έξής:

«Τό 'Επιμελητήριο άγνοεί τούς μακροχρόνιους άγώνες του Συλλόγου μας για τό θέμα αυτό της άπελευθερώσεως των 'Αποθηκών Τράνζιτ το όποιο καιεί τό σύνολο των μελών του. Διαφορετικά θα γνώριζε ότι με τις ύπερμετρες γραφειοκρατικές διατυπώσεις που εφαρμόζονται με τό σημερινό καθεστώς των 'Αποθηκών αυτών, είναι άδύνατο να συναγωνισθούμε τούς συναδέλφους μας των χωρών της ΕΟΚ, οι όποιοι έχουν μηδενικά τέτοια έξοδα, κατ' αντίθεση προς έμάς, που πολλές φορές τά έξοδα αυτά ύπερβαίνουν την αξία του έμπορεύματος (δταν για μία παραγγελία παραδίδονται έμπορεύματα από διαφορετικές μερίδες).

Δυστυχώς έχει καταντήσει τό λιμάνι του Πειραιά να είναι τό άκριβότερο της Εύρώπης, με συνέπεια να χάνομε συνεχώς δουλειές, διότι ως γνωστό οι 'Εφοπλιστές δέν μαντρώνονται και τοποθετούν τις παραγγελίες των εκεί όπου βρίσκουν συμφερότερους όρους. Όχι μόνο προτιμούν να δίδουν παραγγελίες σε συναδέλφους μας άλλων χωρών — όταν τις έπισκέπτονται τά πλοία των — αλλά πολλές φορές οι έπιχειρήσεις αυτές του έξωτερικού στέλνουν στον Πειραιά όλόκληρα αυτοκίνητα με έμπορεύματα, χωρίς καμία άπολύτως διατύπωση και έτσι βρισκόμαστε σε μειονεκτική θέση με συνέπεια να χάνωμε και έμεις δουλειές και ή χώρα μας πολύτιμο συνάλλαγμα.

Τό επικαλούμενο από τό 'Επιμελητήριο έπιχείρημα της συρρίκνωσης των εργασιών του έκτελωνιστικού κόσμου δέν εύσταθεί, διότι στις περισσότερες έπιχειρήσεις του κλάδου μας οι σχετικές διατυπώσεις γίνονται από προσωπικό των έπιχειρήσεων αυτών. Άλλά και όσες γίνονται από έκτελωνιστές, οι έργασίες των δέν θα μειωθούν στο σύνολο, άφού με την κατάργηση όλων των δασμών από τό 1992, προβλέπεται να αύξηθεί ό όγκος των εισαγωγών γενικά. Και άν άκόμη δεχθούμε ότι θα περιορισθούν οι έργασίες των έκτελωνιστών, δέν νομίζομε ότι εύσταθεί ό ίσχυρισμός να εξακολουθησει τό πανάρχαιο και άπανηρότατο σημερινό καθεστώς των 'Αποθηκών, έν αντίθεσει με τά ισχύοντα στις άλλες χώρες άπλοποιημένα συστήματα, διότι στην περίπτωση αυτή, πολλές από τις έφοδιαστικές 'Επιχειρήσεις της χώρας μας δέν θα μπορούσαν ν' άνταγωνιστούν τις όμοιες των άλλων χωρών της ΕΟΚ και θα άναγκασθούν να κλείσουν, όποτε τό κακό θα είναι διπλό».

Έμεις τί άλλο να προσθέσουμε σ' αυτές τις τόσο εύλογες παρατηρήσεις της 'Εταιρίας Κατράδη;

ΟΙ ΣΟΒΙΕΤΙΚΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Δέν συμμεριζόμαστε τό πνεύμα της έξάρσεως και της ίκανοποίησεως που διαχέεται από την άνακοίνωση με την όποια ή 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών γνωστοποίησε την ύπογραφή της συμβάσεως για τη χρησιμοποίηση Σοβιετικών ναυτικών στα έλληνικά πλοία. Γιατί άπλούστατα θεωρούμε ότι κανένας ξένος, όποιος και άν είναι, δέν άποτελεί τη λύση που χρειάζεται ή 'Ελληνική Ναυτιλία για να διατηρηθεί έσας.

Πέρα όμως από αυτό, ύπάρχουν και άντιρρήσεις που άναφέρονται στην ποιότητα — και στις αξιώσεις που θα έγείρουν — των Σοβιετικών ναυτικών. Τά πολύ πρόσφατα πολύνεκρα άτυχήματα σοβιετικών κρουαζιεροπλοίων κάθε άλλο παρά ύψηλή έπαγγελματική κατάρτιση και ίκανότητα των Σοβιετικών ναυτικών δείχνουν, ένν δέν ύπάρχει — και ούτε είναι φυσικά δυνατόν να παρασχεθεί — διαβεβαίωση ότι οι Σοβιετικοί ναυτικοί θα συμπεριφερθούν στα έλληνικά πλοία όπως συμπεριφέρονταν στα σοβιετικά και άκόμη άν θα μπορούσαν να προσαρμοσθούν εύκολα στις συνθήκες έργασίας των 'Ελληνικών πλοίων με τά όλιγομελή πληρώματα σε σύγκριση φυσικά, με τά πολυάριθμα πληρώματα των σοβιετικών πλοίων.

Έν πάση περιπτώσει, έμεις συνιστούμε έπιφύλαξη και συνέχιση των δοκιμασμένων ήδη μεθόδων και κυρίως τη χρησιμοποίηση 'Ελλήνων ναυτικών στους όποιους πρέπει να δώσουμε τη δυνατότητα της εξέλιξεως — άλλωστε οι περισσότεροι στην 'Ακτή Μιαούλη αλλά και στο Λονδίνο πιστεύουν ότι ή ύπαρξη της 'Ελληνικής Ναυτιλίας είναι συνυφασμένη με την ύπαρξη 'Ελλήνων ναυτικών. * Η Ε.Ε.Ε. γνωστοποίησε την ύπογραφή της συμβάσεως με την άνακοίνωση που άκολουθεί:

«Μεταξύ της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών και των Ναυτεργατικών 'Ενώσεων της Σοβιετικής 'Ενώσεως, ύπεγράφη στον Πειραιά σύμβαση για την χρησιμοποίηση Σοβιετικών Ναυτικών στα 'Ελληνικά και 'Ελληνόκτητα 'Εμπορικά πλοία.

Τήν Σύμβαση από 'Ελληνικής πλευράς ύπέγραψε ό Πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Στάθης Γουρδομιάλης και από Σοβιετικής πλευράς οι κ.κ. Sergei Lavrukhin, Alexander M. Stognijenko και Anatoliy Sousnin.

Βάσει των συμφωνηθέντων, οι ναυτικοί της ΕΣΣΔ μπορούν να εργάζονται έφεξής στα 'Ελληνικά πλοία σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της 'Ελληνικής Νομοθεσίας που καλύπτουν την άπασχόληση των 'Ελλήνων ναυτικών, καθώς και στα πλοία 'Ελληνικής πλοιοκτησίας υπό ξένη σημαία.

Πρόκειται, για την πρώτη σύμβαση που ύπογράφεται, διεθνώς, μεταξύ των Σοβιετικών ναυτεργατικών 'Οργανώσεων και Ξένης 'Ενώσεως πλοιοκτητών, για την άπασχόληση ναυτεργατικού δυναμικού της Σοβιετικής 'Ενώσεως, ύψηλης έπαγγελματικής κατάρτι-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

ΠΡΙΝ

50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τάς ημέρας αὐτάς σύντονος καταβάλλεται προσπάθεια ἀπό μέρους τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου καί τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν, ἵνα μεταπεισθοῦν ἐνιοί πλοιοκτῆται καί ἐκπληρώσουν κατά τό ἀναλογούν εἰς δεκάστον ἐξ αὐτῶν ποσοστόν, ὑποχρέωσιν τιμῆς ἀναληφθεῖσαν διὰ τό σύνολον τῆς ναυτιλίας μας.

— Ἀπό τῆς σήμερον 1ης Μαρτίου ἀρχεῖται τῶν ἐργασιῶν τοῦ ὁ ἀσφαλιστικός ὁργανισμός διὰ τήν ἀσφάλισιν τῶν πληρωμάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας κατά τῶν πολεμικῶν κινδύνων. Ὅλα τὰ σχετικὰ μέ τήν λειτουργίαν τοῦ Ὁργανισμοῦ ζητήματα διεκρινόντοσαν χάρις εἰς τήν συνεργασίαν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καί τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν.

— Οἱ πρῶτοι σημειωθέντες ἀπροιδοποίητοι τορπιλλισμοί οὐδετέρων πλοίων, μετὰ τήν Γερμανικὴν ἀνακοίνωσιν, προκάλεσαν ἐντόνους διαμαρτυρίας τῶν ἐνδιαφερομένων οὐδετέρων κυβερνήσεων. Οὕτως ἡ Δανία, ἡ Σουηδία, ἡ Ὁλλανδία καί ἡ Νορβηγία ἐπέδωκαν σχετικὰ διακοινώσεις εἰς τό Βερολίνον.

— Τήν νύκτα τῆς 1ῆς Φεβρουαρίου τό Ἀγγλικόν ἀντιτορπιλικόν «Κοζάκος» ἐπετέθη κατά τοῦ βοηθητικοῦ γερμανικοῦ «Ἀλτμαρκ», τό ἠνάγκασε νά προσαρᾷ καί κατόπιν ὀλιγολέπτου μάχης ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοῦ Γερμανικοῦ πλοίου, ἀπληυθέρωσε τοὺς κρατούμενους εἰς τὰ κύτη τοῦ 309 Ἀγγλοῦς ναυτικούς, οἵτινες ἀποτελοῦν πληρώματα μιᾶς δεκάδος Ἀγγλικῶν πλοίων, βυθισθέντων κατά τήν ἐπιδρομικὴν δράσιν τοῦ Γερμανικοῦ θωρηκτοῦ τσέπης «Ναύαρχος κόμης φόν Σπέε».

— Τήν νύκτα τῆς 17ης Φεβρουαρίου ἐτορπιλλίσθη ὑπὸ Γερμανικοῦ ὑποβρυχίου εἰς τὰ παράλια τῆς Βορ. Ἰσπανίας καί περὶ τὰ 60 μίλια μακρὰν τοῦ ἀκρωτηρίου Φινίστερον, τό φορτηγόν «Ἑλλην», 4.974 τόν. γκρός καί ναυπηγήσεως 1938, ἀνήκον εἰς τήν ἐταιρίαν τῶν κ.κ. υἱὸν Σ.Γ. Ἐμπερικού. Οἱ 33 ἐν ὧν ἄνδρες τοῦ καθεῖλκυσαν δύο μεγάλας σωσίβιους λέμβους, ἐπέβησαν αὐτῶν καί ἤρχισαν ἀπομακρυνόμενοι, περισυνελέγησαν δέ ὥρας τινὰς βραδύτερον ἀπὸ Ἰσπανικὸν ἀλιευτικόν.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 221/1.3.1940)

σεως.

Ἡ σύμβαση ἰσχύει ἀπὸ τήν ἡμερομηνία ὑπογραφῆς τῆς καί χρήσις τῆς, μποροῦν νά κάνουν ἀμεσα, οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆτες».

ΕΝΑ ΑΝΕΞΗΓΗΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

Παρά τίς μεθοδευμένες ἐρευνες τῆς πλοιοκτῆτρίας ἐταιρίας, δέν ἔχει ἀκόμη ἐξακριβωθεῖ ἡ αἰτία πού προκάλεσε τὴ πυρκαγιά στὸ ἐπισκευαζόμενον στὴ Δραπετσώνα δεξαμενόπλοιο «Κρήτη Σή», καί εἶχε σάν ἀποτέλεσμα τὸ θάνατο δύο μελῶν τοῦ ἐπισκευαστικοῦ συνεργείου καί τὸν τραυματισμὸ ἑξὶ ἄλλων.

Τὸ «Κρήτη Σή», 123.436 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1974, ἐφθάσε στὴ Δραπετσώνα στὴς 30 Ἰανουαρίου γιὰ ἐκτέλεση ἐργασιῶν special survey καί τήν ἴδια ἡμέρα ἔλαβε πιστοποιητικό Gas Free γιὰ νά ἐκτελεστοῦν ἐργασίες φλόγας στὴ No. 2 δεξαμενὴ.

Ὅπως εἶναι γνωστὸ τὸ πιστοποιητικὸ γιὰ τήν ἐκτέλεση ἐργασιῶν φλόγας ἀνανεώνεται καθημερινὰ καί στὴν περίπτωσι τοῦ «Κρήτη Σή» εἶχε ἀνανεωθεῖ στὴς 12.30 τὸ μεσημέρι τῆς 13 Φεβρουαρίου, λίγα μόλις λεπτά πρὶν ἐκδηλωθεῖ ἡ πυρκαγιά πού δημιουργήσε ἓνα σύννεφο καπνοῦ, τὸ ὁποῖο μᾶλλον ἦταν καί ἡ αἰτία πού οἱ δύο ἐργαζόμενοι στὸν πυθμὲνα τῆς δεξαμενῆς τοῦ πλοίου ἔχασαν τὸν προσανατολισμὸ τους καί δέν μπόρεσαν νά ἐγκαταλείψουν γρήγορα τὴ δεξαμενὴ ὅπου πέθαναν ἀπὸ ἀσφυξία.

Ἡ ἐκδοχὴ αὐτὴ θεωρεῖται ἡ πιθανότερη γιὰ τὸν ὅτι οἱ δύο ἀτυχοὶ ἐργατοτεχνίτες δέν ἐφύρασαν τραύματα ἀπὸ φωτιά ἢ ἄλλη αἰτία. Σημειώνεται ἀκόμη ὅτι τὸ δίκτυο πυρκαγιᾶς τοῦ «Κρήτη Σή» βρισκόταν κατά τήν ὥρα τοῦ ἀτυχήματος στὴ θέση τοῦ ὑπὸ πίεσι καί γι' αὐτὸ ἡ φωτιά ἐξοιδετερῶθηκε σὲ λίγη ὥρα ἀπὸ τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου καί τήν Πυροσβεστικὴ Ὑπηρεσία.

ΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ἐνδιαφέρουσα ἀλλὰ κυρίως ἰδιαιτέρως χρήσιμη εἶναι ἡ ἐγκύκλιος τοῦ Ἀρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Χρήστου Ντούνη γιὰ τοὺς ἐλέγχους συνθέσεως τῶν πλοίων στὰ πλαίσια τῆς Διεθνούς Συμβάσεως STCW.

Ἡ ἐν λόγω σύμβαση προβλέπει τὴν ὑπαρξὴ τῶν κατωτέρω πιστοποιητικῶν γιὰ τὸ πλοῖο καί τὸ πλήρωμα:

- Πιστοποιητικὸ ἀσφαλοῦς συνθέσεως (Safety Manning Document) τὸ ὁποῖο ἐκδίδεται ἀπὸ τὴ χώρα τῆς σημαίας τοῦ πλοίου — τὸ YEN ἔχει καθορίσει ὅτι ὡς ἀσφαλὴς σύνθεσις θεωρεῖται μόνον τὸ προσωπικὸ γέφυρας, μηχανῆς καί ἀσυρμάτου.

- Πιστοποιητικὸ ἀξιωματικῶν ἐκτελούντων

φυλακὴ (γέφυρας, μηχανῆς καί ἀσυρμάτου) στὴν Ἑλληνικὴ καί Ἀγγλικὴ γλῶσσα μέ εἰδικὴ θεώρησι τῆς Ὑπηρεσίας Ναυτικῶν Μητρώων — οἱ ἐνδιαφερόμενοι πρέπει νά ἔχουν στὸ πλοῖο τὸ πρωτότυπο ἢ νομίμως ἐπικυρωμένο ἀντίγραφο τοῦ οἰκείου διπλώματος, ἐνῶ σὲ περίπτωσι μὴ ἐξευρέσεως προσοντοῦχο ἀξιωματικοῦ χορηγεῖται κατ' ἐξαίρεσι ἀδεια ναυτολογήσεως μόνον σὲ θέσι Β' καί Γ' πλοιοάρχου καί μηχανικοῦ πού ἰσχύει γιὰ ἑξὶ μῆνες γιὰ συγκεκριμένο πλοῖο καί γιὰ συγκεκριμένο ναυτικόν.

- Πιστοποιητικὸ κατωτέρου πληρώματος φυλακῶν μέ τὸ ὁποῖο βεβαιώνεται ὅτι ὁ κάτοχος τῶν πληρεῖ τίς προϋποθέσεις πού θέτει ἡ Δ.Σ. STCW.

- Πιστοποιητικὰ ἀξιωματικῶν καί κατωτέρων ναυτικῶν πού ὑπηρετοῦν σὲ δεξαμενόπλοια πού μεταφέρουν φορτὰ χύμα (πετρελαιοφόρα, ὑγραεριοφόρα, μεταφορὰς χημικῶν οὐσιῶν) πού χορηγοῦνται ἀπὸ τὸ οἰκείον τμήμα ταχύρρυθμης βασικῆς ἐκπαιδεύσεως τοῦ ΚΕΣΕΝ Πλοιοάρχων διαρκείας ὀκτὼ ἐργασίμων ἡμερῶν.

Σημειώνεται ὅτι τὰ ἀνωτέρω πιστοποιητικὰ πρέπει νά διαθέτουν καί οἱ ἀλλοδαποὶ ναυτικοὶ πού ὑπηρετοῦν σὲ ἑλληνικὰ πλοῖα, οἱ ἐνδιαφερόμενοι ὅμως πρέπει νά γνωρίζουν ὅτι οἱ ἐπιθεωρητές πού διενεργοῦν ἐλέγχους στὰ πλοῖα βάσει τῆς προαναφερθείσης Διεθνούς Συμβάσεως ὑπέχουν εὐθύνες σὲ περίπτωσι ἀδικαιολογητῶν καθυστερήσεων τῶν πλοίων τὰ ὁποῖα δικαιούνται ἀποζημιώσεως γιὰ κάθε προκαλούμενη ἀπώλεια ἢ ζημία ἀπὸ αὐτὴ τὴν αἰτία.

ΔΕΝ ΘΑ «ΚΟΥΚΟΥΛΩΘΕΙ»

Ἀνεξάρτητα ἀπὸ τίς κινήσεις πού ὑπῆρξαν τίς τελευταῖες ἡμέρες, ἐπαναλαμβάνομε ὅτι δέν θά ἐπιτραποῦν παλινωδίαις γύρω ἀπὸ τὴν ὑπόθεσι τῶν σοβαρότατων, ὅπως λέγεται, συναλλαγματικῶν παραβάσεων πού ἔχουν ἐντοπισθεῖ σὲ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησι ἢ ὁποῖα ἀσχολεῖται μέ κρουαζιέρες. Διότι, ἐπαναλαμβάνομε, οὐδεὶς μπορεῖ νά διασύρει τὸν ἑλληνικὸ ἐφοπλισμὸ πού στὸ σύνολό του ἔχει μὴ ἰδιαίτερη εὐαισθησία ἀναφορικὰ μέ τὸ θέμα τῆς συναλλαγματικῆς συνεισφορᾶς τῆς Ναυτιλίας πρὸς τὸν τόπο — ἡ ὑπόθεσι, ἢ ὁποῖα φαίνεται ὅτι ἔχει καί ἄλλες προεκτάσεις, δέν θά «κουκουλωθεῖ» σὲ καμμία περίπτωσι.

ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΣΕ ΤΟΝΝΑΖ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ

Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐμπορικῶν πλοίων πού ξεπερνοῦν τίς 100.000 τόν. γκρός (περίπου 200.000 τόν. d.w.) αὐξήθηκε τὸ 1989 κατὰ 32 μονάδες καί ἐφθάσε τὰ 455 πλοῖα, ἐνῶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἄνω τῶν 140.000 τόν. γκρός (περίπου 275.000 τόν. d.w.) ἐφθάσε τὰ 128 πλοῖα ἀπὸ τὰ ὁποῖα τὰ ἐπτὰ εἶναι μικτὰ ΟΒΟ.

Ἡ Λιβερία μέ 169 μονάδες κατέχει τὸ μεγαλύτερο ποσοστὸ πλοίων ἄνω τῶν 100.000 τόν. γκρός, ἀκολουθούμενη ἀπὸ τὴν Ἰαπωνία μέ 60 μονάδες καί τὸν Παναμὰ μέ 50. Τὸ ρεκόρ τοῦ μεγαλύτερου ἐν ἐνεργείᾳ δεξαμενόπλοιοι κατέχειτὸ «Helios Fos» τῶν 554.051 τόν. d.w. τῆς ἐταιρίας Λάτση, νηολογούμενον στὸν Πειραιά.

Ὡς πρὸς τὴν ἡλικία τοῦ παγκόσμιου στόλου, παρατηρεῖται ὅτι στὴ δεκαετία τοῦ 1979-89 ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων κάτω τῶν 10 ἐτῶν ἀπὸ τὸ 62% ἐπεσε στὸ 36%. Ἡ Δυτικὴ

Διαθέτω \$ 2.000.0000
καί ζητάω νά ἀποκτήσω μερίδιο σέ PANAMAX μέ
Ἑλληνικὴ σημαία
Γράψτε θυρίδα 65130 Ἀθήνα

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ

ΤΟΥ 15θήμερου

Γερμανία κατέχει τον συγκριτικά νεώτερο στόλο του κόσμου, δεδομένου ότι το 70% των πλοίων της είναι ηλικίας κάτω των 10 ετών. Δεύτερη έρχεται η Ιαπωνία με το 68% των πλοίων της κάτω των 10 ετών. Τρίτο το Βέλγιο με ποσοστό 67%. Αντίθετα ο Καναδάς έχει το επαχθέος προνόμιο των γηραιότερων σκαφών του κόσμου, εφόσον το 59% του στόλου του είναι ηλικίας άνω των 20 ετών. Εκ των πλοίων αυτών τα δύο τρίτα ασχολούνται σε μεταφορές των Μεγάλων Λιμένων.

Τέλος το 73% του παγκόσμιου στόλου των δεξαμενοπλοίων, περιλαμβανομένων και των μικτών Ο/Ο, έχει ηλικία άνω των 10 ετών. Το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί σε 4.414 πλοία επί συνόλου 6.383.

ΟΙ ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ

Υποτίθεται ότι σε μία κατ'έξοχήν ναυτική χώρα όπως είναι η Ελλάδα — στην οποία είναι ιδιαίτερα γνωστά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά και τα ελληνόκτητα πλοία λόγω της άρνησεως των περισσότερων χωρών να επιτρέψουν την αποβίβαση λαθρεπιβατών προκειμένου να επαναπαρθούν με δαπάνες πάντοτε της οικείας διαχειρίστριας εταιρίας — θα υπήρχε κάποια ευαισθησία γύρω από το καυτό θέμα. Καί οι λαθρεπιβάτες που θα βρίσκονταν σε οποιοδήποτε πλοίο που θα κατέπλεε σε ελληνικό λιμάνι — σε οποιοδήποτε, και όχι μόνον σε ελληνικό ή ελληνόκτητο — θα οδηγούνταν χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση στο αεροδρόμιο για να λάβουν την άγουσα προς τις πατρίδες τους.

Είπαμε, υποτίθεται. Γιατί και εδώ συμβαίνει έντελώς το αντίθετο από εκείνο που λέγει η απλή λογική και που θεωρείται αυτόνομο από κάθε άνθρωπο με κοινό μυαλό.

Ίδου η απόδειξη: Στις 21 Φεβρουαρίου από το Γραφείο Τύπου του ΥΕΝ ανακοινώθηκαν τα εξής:

«Με δύο λαθρεπιβάτες κατέπλευσε χθές το μεσημέρι στη ράδα του λιμανιού του Πειραιά από τη Σοβιετική Ένωση το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Γουόρλντ Προτέκτορ» νηολογίου Πειραιά 4289.

Οι λαθρεπιβάτες δεν έχουν ταξιδιωτικά

έγγραφα και δήλωσαν ότι είναι υπήκοοι Άλγερίας.

Μέχρι να αποπλεύσει το πλοίο, οι παραπάνω φυλλάσσονται στο πλοίο με ευθύνη του πλοιάρχου».

Αυτά στη ναυτιλιακή Ελλάδα του 1990. Καί μετά απορούμε γιατί δεν τελεσφορούν τα διαβήματα των αρμοδίων ελληνικών υπηρεσιών πρίς τις ξένες χώρες να επιτρέψουν την αποβίβαση λαθρεπιβατών από ελληνικά πλοία...

Άλλα ξεχάσαμε: Στο Υπουργείο ασχολούνται με σοβαρότερα θέματα, όπως είναι λόγου χάρι ποιός θα γίνει αρχηγός. Πού συνεπώς καιρός για πεζά προβλήματα των λαθρεπιβατών — στο κάτω κάτω της γραφής, να κόψουν το λαιμό τους ή ενδιαφερόμενη εταιρία και ο ταλαίπωρος πλοίαρχος που τον καθιστούμε και υπεύθυνο όχι μόνον για να μην δραπετεύσουν οι λαθρεπιβάτες αλλά και για την ασφάλειά τους.

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΕΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

Σε πρόσφατη συνεδρίασή της στο Λονδίνο, στις 15 Φεβρουαρίου, η Έκτελεστική Επιτροπή της Διεθνούς Ένωσης Ναυαγιαγιστών (ISU), η οποία αντιπροσωπεύει πάνω από 30 ναυαγοσωστικές εταιρίες, κάλεσε την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα να αναγνωρίσει τον σημαντικό ρόλο των ναυαγιαγιστών στην πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα δεξαμενόπλοια και τις άλλες περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων. Παρά την υιοθέτηση μίας βελτιωμένης Συνθήκης Ναυαγιαγιστών και την πρόθεση των Λόδς να την εφαρμόσουν με την άμεση παρουσίαση ενός νέου τυποποιημένου συμβολαίου ναυαγιαγιστών από το 1990, τα συνολικά έσοδα της παγκόσμιας ναυαγοσωστικής κοινότητας δεν είναι αρκετά για να καλύψουν το επιθυμητό επίπεδο αντιρρυπαντικής ικανότητας. Ίδιαίτερα ανησυχητική είναι η μείωση των ασφαλιστών για ναυαγιαγιστές που θα μπορούσε να απειλήσει την δυνατότητα άμεσης αντίδρασης των ναυαγιαγιστών σε περιπτώσεις κινδύνου και κλήσεις για παροχή βοήθειας σε κινδυνεύοντα πλοία.

Είναι άπορίας άξιο τί σχέση μπορεί να έχει με τη ναυτιλία η απόφαση της Δανικής κυβερνήσεως να περιορίσει κατά 20% το προσωπικό της Δανικής πρεσβείας στη Μόσχα.

Καί όμως έχει. Καί έκανε μάλιστα τους εκπροσώπους της ναυτιλίας να εκφράσουν προς την κυβέρνηση τις επί του θέματος ανησυχίες τους. Καί πρώτα απ' όλους το γνωστό συγκρότημα Λόριτζεν, το οποίο εκτιμά ιδιαίτερα τη διατήρηση επαφών με τη Σοβιετική Ένωση, από την οποία το ναυπηγείο Danyard προσπαθεί να πετύχει παραγγελίες. Η καλλιέργεια της συνεργασίας μεταξύ των Σοβιετικών αρμοδίων και των Δανών διπλωματών θεωρείται απαραίτητη για τη σύναψη των σχετικών συμβολαίων, λόγω των πολλών και εξαντλητικών διατυπώσεων που απαιτούν οι διαδικασίες και οι εγκρίσεις των σοβιετικών υπηρεσιών. Στο διάστημα των τελευταίων πέντε ετών, η αξία των σοβιετικών παραγγελιών στα ναυπηγεία Danyard ανήλθε σε 1,6 δισεκ. κορωνών, που αποτελούν μέγα όφελος για το εξωτερικό εμπόριο της Δανίας.

Τη σχετική διαμαρτυρία προσυπογράφουν και άλλοι τρεις έφοπλιστικοί οίκοι της Δανίας: οι Turner Dairies, F.L. Smidth και Danfoss, πιστεύοντας ότι παρ' όλα όσα η δική τους εκπροσώπηση τους προσφέρει στο εξωτερικό, συμπεριλαμβανομένης και της ΕΣΣΔ, δεν είναι δυνατό να αγνοήσουν το σοβαρό ρόλο που παίζουν οι διπλωμάτες στις υποθέσεις τους κατά τη διεξαγωγή συνεννοήσεων με τις αρχές των διαφόρων κρατών.

Δεν ξέρουμε βέβαια πώς θα αντιμετωπίσει τελικά τις διαμαρτυρίες αυτές η Δανική κυβέρνηση. Ξέρουμε όμως ότι προς το παρόν έχει απαντήσει απλά και πεζά ότι «η οικονομία από τη μείωση του προσωπικού της πρεσβείας υπολογίζεται να ανέλθει σε 10 εκατομμύρια κορώνες ετησίως».

GOOD NEWS FROM SINGAPORE

THE NEW SHIPPING AGENCY IN PORT IS NOW IN OPERATION

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.

So you may rely on our professional hands without reservations and IMPORTANT

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.

Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.

Is now at your immediate reach to meet your requirements for the fast and effective despatch of your vessels.

ERMIONI - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR

PROMETHEUS - SINGAPORE: 10, Anson Road 25-01 A. INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel. 225.4627 8. Tlx. RS 29292 ERMIONI. CABLE SARGEORGE SINGAPORE

Η ΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΗΣ C.M.I.

Τόν Ιούνιο του 1990 θα συνέλθει στο Παρίσι η 34η Διεθνής Διάσκεψη της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης (Comité Maritime International) η οποία θα ασχοληθεί με τέσσερα κυρίως θέματα διεθνούς ένοπλησης των κανόνων του ναυτικού δικαίου. Τα θέματα αυτά είναι τα ακόλουθα:

α) Ένοπληση του δικαίου μεταφοράς πραγμάτων διά θαλάσσης.

β) Σχέδιο ένοπλησης των κανόνων για το θαλάσσιο «αγωγιαντήριο».

γ) Θέσπιση κανόνων για την ηλεκτρονική μεταβίβαση των δικαιωμάτων στα υπό διαμετάδοση έμπορεύματα και

δ) αναθεώρηση των κανόνων 'Υόρκης — 'Αμβέρσας του 1974.

Τήν φιλοξενία της Διασκέψεως έχει αναλάβει η Γαλλική Ένωση Ναυτικού Δικαίου, η οποία και θα αποστείλει συντόμως τις σχετικές επίσημες προσκλήσεις, το λεπτομερές πρόγραμμα και τα έντυπα έγγραφας, προς όλες τις επί μέρους έθνικές ενώσεις - μέλη της C.M.I.

Τήν Ελλάδα θα εκπροσωπήσουν στη Διάσκεψη μέλη της Έλληνικής Ένωσης Ναυτικού Δικαίου, η οποία είναι από τα αρχαιότερα μέλη της C.M.I. και της οποίας προεδρεύει ο δικηγόρος κ. Παναγιώτης Σωτηρόπουλος.

Οι αρμόδιες 'Υποεπιτροπές της C.M.I. οι οποίες έπεξεργάζονται τα ανωτέρω θέματα θα συνέλθουν στο Παρίσι μεταξύ 16 και 19 Ιανουαρίου 1990, την τελευταία δε αυτή ημερομηνία θα συνεδριάσει εκεί και το Διοικητικό Συμβούλιο της C.M.I.

Ο ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΤΥΦΩΝΟΣ

Στόν θλιβερό απολογισμό των καταστροφών που προκάλεσε ο τυφώνας που έπληξε

τή Βόρεια Εύρωπη στις 25 Ιανουαρίου, η Μ. Βρετανία, η 'Ολλανδία και το Βέλγιο διεκδικούν τα τραγικά πρωτεία.

Στη Μ. Βρετανία το σύνολο των νεκρών ανήλθε σε 45 και οι ζημιές σε ένα και πλέον δισεκ. λιρών. Οι δέκα από τους ένδεκα σταθμούς του Λονδίνου έκλεισαν, καθώς και οι περισσότεροι αυτοκινητόδρομοι, χωρίς να υπολογισθούν οι ηλεκτρικές και τηλεφωνικές διακοπές. Πολλές αεροπορικές πτήσεις αναβλήθηκαν, ενώ τα δρομολόγια των επιβατηγών πλοίων διακόπηκαν. Πολλοί λιμένες έκλεισαν επί αρκετό διάστημα και διάφορα φορτηγά σκάφη βρέθηκαν σε πολύ δύσκολη θέση στις νοτιοδυτικές ακτές. Στο Λίβερπουλ ο σφοδρός άνεμος σταμάτησε την κατερχόμενη παλίρροια επί δύο ώρες και κράτησε τη στάθμη του ποταμού Μέρου τρία μέτρα κάτω του κανονικού.

Στην 'Ολλανδία οι άνεμοι 11 και 12 μποφόρ σκότωσαν 20 ανθρώπους και προκάλεσαν άνωπολόγιστες ζημιές. Άνω των 130 μεγάλων φορτηγών αυτοκινήτων ανετράπησαν και περί τα 200 μικρά αυτοκίνητα πετάχτηκαν στα κανάλια. Μικρότερα σχετικά πλοία δέχτηκαν οι λιμένες 'Αμστερνταμ και Ρότερνταμ. Πολλά πλοία έσπασαν τους κάβους τους και ένα φορτηγό συγκρούστηκε με καμμία δεκαριά μικρά παταμόπλοια. Πλωτοί και μόνιμοι γερανοί αποσπάστηκαν ή ανηρπάγησαν προκαλώντας σοβαρές ζημιές, ενώ μία γερανοφόρα βυθίστηκε σε δεξαμενή έπισκευών. Μεγάλες επίσης ζημιές υπέστησαν πολλά αλιευτικά σκάφη.

Στο Βέλγιο η θύελλα προκάλεσε 11 θανάτους και 15 σοβαρούς τραυματισμούς, ενώ οι ύλικές ζημιές υπολογίζονται σε τρία δισεκ. βελγ. φράγκων. Στο έσωτερικό καταστράφηκαν πολλές σιδηροδρομικές γραμμές και τηλεφωνικά δίκτυα. Σοβαρά πλήγματα δέχτηκαν οι λιμένες, καθώς πολλά πλοία μετά βίας συγκρατήθηκαν στα άγκυροβόλια

τους. Για αρκετό διάστημα απαγορεύτηκε κάθε έξοδος και είσοδος στα λιμάνια, τρία δε φέρυ-μπώτ μόλις κατάφεραν να επιστρέψουν στις βάσεις τους. Στην 'Αμβέρσα ένα πλοίο προσέκρουσε στο τείχος των εκβολών του ποταμού προκαλώντας σοβαρές βλάβες και δύο πλοία βυθίστηκαν.

ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΩΝ

Με πρωτοβουλία της Γαλλικής Ένωσης Ναυπηγών (ή «ναυτικών αρχιτεκτόνων» όπως αποκαλούνται διεθνώς οι ναυπηγοί) πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι συγκέντρωση των Εύρωπαίων ναυπηγών, η οποία μεταξύ των άλλων απέφασε τη δημιουργία 'Επιτροπής Εύρωπαίων Ναυπηγών, συγκροτηθείσας από αντιπροσώπους των Εύρωπαϊκών χωρών. Κάθε έθνική αντιπροσωπεία θα αποτελείται από δύο μέλη, ένα τακτικό και ένα αναπληρωματικό, υποδεικνυόμενα από τις έθνικές Ένώσεις Ναυπηγών των χωρών στις οποίες υφίσταται τέτοια Ένωση. Από τις χώρες που δεν υπάρχει σωματείο αυτού του κλάδου και εν άναμονή συστάσεώς του, θα υποδειχθούν επίσης δύο εκπρόσωποι, τακτικός και αναπληρωματικός.

Κύριος στόχος της 'Επιτροπής θα είναι η έρευνα των συνθηκών εργασίας και οργανώσεως των ναυπηγών στις διάφορες χώρες της Εύρωπαϊκής Κοινότητας, η έπαφή με τις αρμόδιες Εύρωπαϊκές 'Αρχές και η χάραξη των γενικών γραμμών της ακολουθητέας πολιτικής. Τελική επιδίωξη θα είναι η δημιουργία μιας Εύρωπαϊκής Ναυπηγικής Ένώσεως ή καλύτερα μιας 'Ομοσπονδίας των επί μέρους έθνικών Εύρωπαϊκών ναυπηγικών ενώσεως.

Η είδηση δεν αναφέρει τις συμμετασχούσες στη συγκέντρωση αντιπροσωπείες, αλλά πιστεύουμε ότι όπωσδήποτε θα πήρε μέρος και η δική μας Ναυπηγική Ένωση.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η άνοδος των επιτοκίων διεθνώς έφεραν τα επιτόκια των κυριότερων σκληρών νομισμάτων άνω του 8%, εκτός του 'Ιαπωνικού γιέν που παραμένει στα 4.25%.

Οι είδικοί προβλέπουν σε σύντομο χρονικό διάστημα, περαιτέρω άνοδο, αρχίζοντας από το γιέν και συνεχίζοντας με το Γερμανικό μάρκο, το 'Αμερικανικό δολλάριο (το Βρετανικό έπιτόκιο δεν επιδέχονται περαιτέρω άνοδο καθώς ήδη βρίσκονται στα 15%).

'Αξια προσοχής είναι τα 'Ελβετικά έπιτόκια, που για 1, 3, 6 και 12 μήνες υπερβαίνουν τα 9%.

Η άλληλοεξάρτηση των χρηματιστηριακών αγορών έγινε πλέον εμφανής, από την αναστάτωση που προκάλεσε στην αγορά η καθίζηση των τιμών του Τόκιο στις 21 Φεβρουαρίου.

Ο πληθωρισμός παραμένει γενικά χαμηλός και κατά τις προβλέψεις του Ο.Ο.Σ.Α., για τις χώρες μέλη, είναι 4.8% για το 1989,

4.3% για το 1990 και 4.4% για το 1991, εάν δεν υπάρξει βέβαια νέα έξαρση στις τιμές του πετρελαίου.

Η άνοδος κατά 6% του Γερμ. μάρκου το δεύτερο εξάμηνο του 1989, συνέβαλε μόν στην εξασθένηση των πληθωριστικών πιέσεων στην Γερμανία, πλην όμως προκάλεσε πρόβλημα ανάγκης, άναρμοσαρμονίας των ισοτιμιών των Εύρωπαϊκών νομισμάτων.

Δολλάριο Η.Π.Α.

Οι δυσμενείς δείκτες προόδου της 'Αμερικανικής Οικονομίας πίεσαν το δολλάριο που στις 8 Φεβρουαρίου έφθασε τα 1.6548 μάρκα για να ανακάμψει ελαφρά στις 23 του ίδιου μήνα, μετά τις φήμες για την πρόθεση της Δυτ. Γερμανίας να ανταλλάξει ένα μάρκο 'Ανατ. Γερμανίας προς ένα μάρκο Δυτ. Γερμανίας.

Το σημαντικό έλλειμμα στο 'Ισοζύγιο Τρε-

χουσών Συναλλαγών και στόν Κρατικό Προϋπολογισμό, υποχρεώνουν την κυβέρνηση να συνεχίσει την πολιτική ύψλων επιτοκίων, πολιτική που υπαγορεύεται από την ανάγκη προσέλκυσης κεφαλαίων από το έξωτερικό (τα 'Ιαπωνικά κεφάλαια προσελκύονται από την Γερμανική αγορά, που τα έπιτόκιά της είναι στο ίδιο επίπεδο με τα 'Αμερικανικά, ενώ ο πληθωρισμός της είναι πολύ χαμηλότερος).

Ο πληθωρισμός στις ΗΠΑ προβλέπεται να κινηθεί γύρω στα 5%, ενώ οι τιμές καταναλωτού γύρω στα 6% και η ανεργία γύρω στα 5.3%.

Στα πλαίσια αυτά, ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών Dow Jones, άφου άνοιξε στα 2592, ανέβηκε σταθερά για να φθάσει τις 2648 μονάδες στις 8 Φεβρουαρίου για να πέσει στις 2564 μονάδες στις 23 Φεβρουαρίου σημειώνοντας πτώση κατά 8.8% έναντι του επιπέδου ρεκόρ των 2.809 μονάδων της 3 'Ιανουαρίου.

Στην πώση συνέτεινε και η κατάρρευση της χρηματιστηριακής εταιρίας Drexel Lam-

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

RANK XEROX

Αν η δουλειά σας είναι το σχέδιο, δουλειά μας είναι να το αναδείξουμε, με το Xerox 2511



Ελάτε να δείτε τις εκπληκτικές
του δυνατότητες στο stand της
RANK XEROX στην έκθεση
ΜΗΧΑΝΟΡΓΑΝΩΣΗ (Στάδιο
Ειρήνης και Φιλίας) από
28 Φεβρουαρίου
- 5 Μαρτίου

Αν δουλεύετε σχέδιο
μηχανικό, αρχιτεκτονικό,
μηχανολογικό, ναυπηγικό, τοπο-
γραφικό... τώρα θα το αναδείξετε με το νέο
φωτοαντιγραφικό σχεδίων XEROX 2511!

- Βγάζει ξηρογραφικά αντίγραφα υψηλής ευ-
κρίνειας από οποιοδήποτε πρωτότυπο (διαφα-
νές - αδιαφανές) και σε οποιοδήποτε μέγεθος
(από A0 μέχρι A3).
- Βγάζει αντίγραφα από CAD.
- Κάνει μοντάζ χωρίς να φαίνεται τίποτα.
- Δεν χρειάζεται ειδικό χαρτί ούτε χημικά.

Το XEROX 2511 σας απαλλάσσει από οσμές,
μουντζούρες και κακέκτυπα. Την άσογη, πεν-

τακάθαρη λειτουργία του εγγυάται η τεχνολο-
γία XEROX και η υπεύνηνη τεχνική εξυπηρέ-
τηση της RANK XEROX.

RANK XEROX®

Επειδή μόνο η ποιότητα κερδίζει την πρώτη θέση.

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Συγγρού 154, Τηλ. 92.32.051
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: Βασ. Γεωργίου 246, Τηλ. (031) 631940-43
ΠΑΤΡΑ: Παντανάσσης 35, Τηλ. (061) 275.342

Για αναλυτικές πληροφορίες τηλεφωνήστε ή στείλτε μας το
κουπόνι, χωρίς καμία υποχρέωσή σας, στη διεύθυνση:
Α. Συγγρού 154, 176 71 Καλλιθέα.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

ΕΤΑΙΡΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΟ

NX

® Rank Xerox και Xerox είναι Σήματα Κατατεθέντα από τη Rank Xerox Ltd



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1988

The first in a series of six new Reefers that will join the Lavinia Fleet shortly

 **LAVINIA corp.**
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES: 01-488.2171/4
TELEX: 889378 TRANS G
FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE
SEAWORTHY SHIPPING INC.
45, KNOLLWOOD ROAD,
ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
TELEPHONE: (914) 592-8013
TELEX: 226666 QUIV US
CABLES: QUIVERCO NEW YORK
FAX: (914) 5928015

PIRAEUS HEAD OFFICE
91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
PHONES: 4182551/7
TELEX: 21-3876/21-1650 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX (01)-4182388 - 4182557

LAS PALMAS OFFICE
ITALMAR S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265.804/265.808
265.812/265.816
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
1 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39.14.33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE
SUFLNORSA SA
C/ARENAL 104-8D
36201 VIGO / SPAIN
PHONES: (986) 224656/7
TELEX: 83674 SFNSE
FAX: (986) 430001

bert Burnham, η οποία ανέστειλε τις συναλλαγές των μετοχών της στην Ουόλ Στρήτ. Οί προβλέψεις για το Α.Ε.Π. δεν είναι πολύ ευόαινες καθώς από ένα 3% για το πρώτο τρίμηνο του 1990 προβλέπεται μία σταδιακή επιβράδυνση και ρυθμός 2% το τέταρτο τρίμηνο του έτους.

Τό Μάρκο Γερμανίας

Η άβεσβιάτης για το κόστος άνασυγκρότησης της Ανατολικής Γερμανίας (έκτιμηση: 150 δισεκ. δολάρια) ύπονομεύει το μάρκο. Ήδη μία νομισματική ένωση των δύο Γερμανιών μετά τις εκλογές της 18 Μαρτίου στην Ανατολική Γερμανία και οι φήμες ότι η Bundesbank θα στηρίξει το άνατολικό γερμανικό μάρκο αλλάζοντάς το 1 προς 1 (έναντι 1 προς 5 πού είναι η τρέχουσα τιμή) βάζει σε άνησυχίες τους εταίρους της ΕΟΚ, (πληθωριστικές πιέσεις και πιθανή περαιτέρω άνοδος των επιτοκίων).

Επί του θέματος, ο πρόεδρος της επιτροπής της ΕΟΚ, κ. Κριστόφερσεν, ανέφερε ότι η ένοποίηση των Γερμανιών δεν πρόκειται να έπιτευχθεί πριν την παρέλευση 8-24 μηνών, και προβλέπει άνοδος άνεργίας στην Α. Γερμανία, 15% τον πρώτο χρόνο, η μεταβίβαση πόρων 4.5% του ΑΕΠ από την Δυτική στην Ανατολική Γερμανία και την διάβρωση της άμοιβής των εργατών. Επίσης σημαντικά προβλήματα προβλέπονται για τους Έμπορικούς εταίρους πού βασίζονται στην Δ. Γερμανία για την χρηματοδότηση των έλλειμμάτων τους.

Μετά από σειρά έντ'υποσιακών ρεκόρ το Χρηματιστήριο της Φραγκφούρτης διαμορφώθηκε στις 23 Φεβρουαρίου στις 1.790 μονάδες, χάνοντας παράλληλα με τις άλλες διεθνείς χρηματαγορές περί τις 150 μονάδες ή ποσοστό 8% μέσα σε 20 ήμέρες.

Οί προβλέψεις της Γερμανικής οικονομίας κατά το 1990 ήμολούν για άνοδο του ΑΕΠ κατά 3-4% και μείωση του πληθωρισμού από 3,1% σε 2,5% έξαρτωμένη βέβαια από τη ταχύτητα σύνδεσης των οικονομιών των δύο Γερμανιών.

Βρετανική Λίρα

Τόν Φεβρουάριο η λίρα βρέθηκε σε πολύ ύψηλά έπίπεδα έναντι του δολλαρίου (1.7130) και έναντι του μάρκου (2.8635), παρά το γεγονός ότι η Βρετανία χρειάζεται μακρά περίοδο οικονομικών περιορισμών για

να τεθεί ύπό έλεγχο ο πληθωρισμός.

Τά επιτόκια δανεισμών ύπολογίζεται ότι θα μειωθούν περί τό 12% τό 1990 και περί τό 10% τό 1991 σε άναλογία με μείωση του πληθωρισμού περί τά 5% τόν έπόμενο χρόνο.

Στό χρηματιστήριο, ο δείκτης Financial Times από τις 2345,8 μονάδες στις άρχές του Φεβρουαρίου, έπεσε στις 2236,7 στις 23 του μήνα, άκολουθώντας τη γενική μείωση των διεθνών χρηματαγορών.

Γιέν Ίαπωνίας

Παρά τη νίκη του Φιλελεύθερου Δημοκρατικού Κόμματος στις 18 Φεβρουαρίου, τόσο τό γιέν όσο και τό Χρηματιστήριο του Τόκιο παρουσίασαν σοβαρές άπώλειες.

Ειδικά η καθίζηση του χρηματιστηρίου, τό όποιο στις 26 Φεβρουαρίου έχασε άλλες 1569 μονάδες, μπορεί νά χαρακτηριστεί σάν μίνι -κράχ και επηρεάζει άσφαλώς άρνητικά και τις άλλες χρηματαγορές.

Τήν ίδια ήμέρα και παρά την πώληση από την Κεντρική Τράπεζα της Ίαπωνίας 500 έκατ. δολλαρίων τό γιέν έπεσε στα 148,8 τό δολλάριο, τη χαμηλότερη τιμή από τόν Ίούνιο του 1981!

Η Δραχμή

Γιά μία άκόμα φορά η δραχμή διατηρήθηκε από τις νομισματικές άρχές σε άπαράδεκτα ύψηλά έπίπεδα, πού τίποτε δεν δικαιολογεί, έκτός από την προσπάθεια συγκράτησης του πληθωρισμού (άπό τά εισαγόμενα είδη).

Όπως φαίνεται από τόν πίνακα 4, η δραχμή έναντι του ECU (ή μόνη μονάς πού μπορεί νά χρησιμεύσει για τόν ύπολογισμό άνόδου ή πτώσης, ενός νομίσματος καθώς όλα τά νομίσματα άκόμη και τό Γερμανικό μάρκο παρουσιάζουν άυξομειώσεις πού καθιστούν δύσκολη την χρήση τους), έπεσε από την άρχή του μήνα κατά 1%.

Όσον άφορά τά άλλα νομίσματα μεγαλύτερη πτώση παρουσιάστηκε έναντι της Άγγλικής λίρας 2.0%, του Έλβετ. φράγκου 2.0%, τις Ίταλ. λιρέττας 1.2%, του Γαλλ. φράγκου 1% και του Γερμ. μάρκου και του δολλαρίου κατά 0.6%. Τουναντίον η δραχμή παρουσιάζει άνοδο 1.3% έναντι του γιέν λόγω της πτώσης του τελευταίου σε παγκόσμια κλίμακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές Δολλαρίου Ν. Ύόρκης

	31.1.90	22.1.90	Διαφ. %
Μάρκ. Γερμ.	1.6880	1.6703	- 1.1
Φρ. Έλβ.	1.5030	1.4745	- 1.9
Λίρ. Άγγλ.	1.6770	1.7130	- 2.1
Φρ. Γαλλ.	5.7310	5.6585	- 1.3
Λίρ. Ίταλ.	1253,0	1235,0	- 1.4
Γιέν Ίαπ.	144.50	146.35	+ 1.3

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
Επιτόκια Καταθέσεων
Εύρωνομισμάτων

Μήνες	1	6	12
Δολλ. ΗΠΑ	8 5/16	8 7/16	8 11/16
Μάρ. Γερμ.	8 1/16	8 7/8	9 5/16
Λίρ. Άγγλ.	15	15 1/16	15 1/4
Φρ. Γαλλ.	10 5/8	11 1/4	11 1/2
Φρ. Έλβετ.	9 1/16	9 3/8	9 3/8

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Δραχμή - Τιμές Fixing (Τράπ. Έλλάδος)

	31.1.90	23.2.90	Διαφ %
Δολλ. ΗΠΑ	157.415	158.310	- 0.6
Μάρ. Γερμ.	93.832	94.428	- 0.6
Φρ. Έλβετ.	105.360	107.450	- 2.0
Λίρ. Άγγλ.	265.10	270.500	- 2.0
Φρ. Γαλλ.	27.620	27.897	- 1.0
Λίρ. Ίταλ.			
(100)	12.631	12.778	- 1.2
Γιέν Ίαπων.			
(100)	109.075	107.700	+ 1.3
ECU	191.408	193.290	- 1.0

ΠΙΝΑΚΑΣ 4
Δείκτης Τιμών Χρηματιστηρίων
Φεβρουαρίου 1990

	Άνώτατ.	Κατώτατ.	23.2.90
Dow Jones (N.Y.)	2.648.1 (9)	2564(23)	2564
Fin Times (Λονδ.)	2345.8(1)	2236.7(23)	2236.7
Dax (Φραγκ.)	1939.4(2)	1789.6(23)	1789.6
Cac (Παρίσι)	528.0 (5)	488.4(21)	494.6
Nikkei (Τόκιο)	37667(6)	35391(26)	34891
Άθηνών	596.8(21)	537.1(2)	593.5

Ένα άρχοντικό της Ύδρας στή Μαρίνα της Ζέας

(μέ δυνατότητα συνδυασμού έπαγγελματικής στέγης)

ΠΩΛΕΙΤΑΙ τό ωραιότερο διαμέρισμα του Πειραιά, μαϊζονέτα, ρετιρέ, πάνω άκριβώς από τό λιμάνι της Ζέας με άνοικτή θέα στη θάλασσα. 225 τ.μ. καλυπτόμενη έπιφάνεια και 215 τ.μ. βεράντες και ταρατσες. 3 ή 4 κοιτώνες, 5 χώροι ύγιεινής, δωμάτιο ύπηρεσίας, τζάκι, ξύλινες έπενδύσεις παντού. Γενικός κλιματισμός (ψύξη - θέρμανση) σε όλους τους χώρους. Πλήρως έξοπλισμένο και έπιπλωμένο κατά τό μεγαλύτερο μέρος.

Στό ίδιο κτίριο και στόν ίδιο όροφο (6ος), ρετιρέ με δυνατότητες συνδυασμού (μέ τό μεγάλο διαμέρισμα) κατοικίας και έπαγγελματικής στέγης, 95τ.μ. με τζάκι, γενικό κλιματισμό, ξύλινες έπενδύσεις.

Έπίδειξη μόνο σε σοβαρούς άγοραστές, ύστερα από τηλεφωνική συνεννόηση. Πληροφορίες στα γραφεία μας 417.66.58 και στα τηλέφωνα 4525459, 3224541. FAX: 3246524.



Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΝΑ ΤΟΠΟΘΕΤΟΥΝΤΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΑΘΗΤΕΥΟΜΕΝΟΙ ΜΑΓΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

Εδιάβασε με ιδιαίτερη προσοχή όσα έσχημειώσατε στο τεύχος της 15ης Φεβρουαρίου με άφορμή την επιστολή που σας είχε αποστείλει ο Πρόεδρος του NAT σχετικά με την πρότασή του για την καθιέρωση προνομίου υπέρ του Ταμείου των ναυτικών μας και άναφορικά με τα ναυτολόγια.

Νά σας πω ότι έχετε απόλυτα δίκαιο. Δεν χρειάζεται, είναι σε όλους μας γνωστοί οι άγώνες των «Ναυτικών Χρονικών» για τό καλό της Έλληνικής Ναυτιλίας, της εύρυθμης ναυτιλιακής μας οικόγενειας αλλά και του ίδιου του τόπου. Άλλωστε, στόχος της επιστολής αυτής δεν είναι η επιβεβαίωση της όρθότητος των απόψεων που διατυπώσατε επί των συγκεκριμένων θεμάτων, αλλά η επισήμανση του γεγονότος ότι η Ναυτιλία αποδέχθηκε άδιαμαρτύρητα τις κυβερνητικές επιλογές για τη διοίκηση του NAT και του Οίκου Ναύτου.

Γνωρίζω ως παλαιός — και από τούς πλέον τακτικούς αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» ότι αυτό τό περιοδικό της Έλληνικής Ναυτιλίας και των ανθρώπων της δεν άσχολεϊται με την πολιτική, θεωρώ όμως ότι αυτή η αντίληψη δεν πρέπει να μάς έμποδίζει να διατυπώνουμε από τις στήλες του όρισμένες σκέψεις όπως η άνωτέρω: Άνεχθήκαμε άδιαμαρτύρητα την επιλογή εκείνου του συνταξιούχου του ΙΚΑ που υπέγραφε μάλιστα και με πράσινο μελάνι, όπως άποκάλυψαν τα «Ναυτικά Χρονικά», ό όποιος με τά τερτίπια του εξανάγκασε έναν ιδιαίτερα σημαντικό αριθμό ναυτικών και κυρίως άξιωματικών να περάσει πρόωρα στην άπομαχία με άποτέλεσμα στη διάρκεια των τελευταίων έτών να διπλασιασθεί σχεδόν ό άριθμός των συνταξιούχων του NAT και να άνατραπεί ή σχέση μεταξύ των έν ένεργεία, δηλαδή των είσφερόντων, και των συνταξιούχων, που μόνον λαμβάνουν και πού είναι ή κύρια αίτία της σημερινής κακοδιαμονίας του NAT. Τώρα άνεχόμαστε έναν πολιτευόμενο δικηγόρο ό όποιος τοποθετήθηκε στη θέση του Προέδρου του NAT μόνον και μόνον για να προωθηθεί στη πολιτική με άποτέλεσμα να μάς προκύπτουν προτάσεις σάν αυτή για τη θέσπιση προνομίου την όποία προσφυώς τά «Ναυτικά Χρονικά» παρομοίωσαν θρυσάλιδα στά θεμέλια του έθνικού μας νηολόγιου που έτσι και άλλιώς δεν πηγαίνει καθόλου καλά. Θεωρώ ότι είναι καιρός ή Ναυτιλία να άξιώσει τουλάχιστον σεβασμό. Και να ζητήσει επιτακτικά να τοποθετούνται είδικοί με μακρόχρονη σχέση εργασίας και όχι μαθητευόμενοι μάγοι.

Φιλικότατα
Γ.Κ.

Πειραιάς, 21/2/90

Σημ. Συντ.: Ό επιστολογράφος, για άπολύτως εύνόητους λόγους, μάς παρεκάλεσε να μήν άναφερθεί όλόκληρο τό όνομά του.

ΕΝΑ ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ

Άξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Γνωρίζω ότι τό περιοδικό σας εύρίσκεται πάντοτε κοντά στον ναυτικό και την ζωή του και είναι ένα από τά ναυτιλιακά έντυπα που γράφει την πραγματικότητα για τις μελλοντικές έξελξεις της ναυτιλίας και του ναυτικού κόσμου.

Με βάση αυτή την πρωτοπορία σας σας γράφω αυτό τό γράμμα για να γίνετε και πάλι οι διαφημιστές της ύγείας του ναυτικού κόσμου για είδικές περιπτώσεις που οι «άρμοδιοι» στον ΟΙΚΟ ΝΑΥΤΟΥ κλείνουν τά αυτιά τους.

Άρχίζοντας από τό σημείο αυτό επιθυμώ να εύχαριστήσω τό Deborah Hospital για την άνθρωπιά, την άξιοπρέπεια και την συμπαράσταση που μου έδωσε κατά την παραμονή της έγχειρήσεως του παιδιού μου στην καρδιά.

Η άψογη συμπεριφορά των γιατρών και του βοηθητικού προσωπικού που δεν σε βλέπουν από την πλευρά του συμφέροντος, ή πρωτοπορία των μηχανημάτων του, ή καθαριότητα, άν και εύχομαι κανένας να μήν άναγκασθεί να βρεθεί εκεί, θά διαπιστώσει ότι είναι ένα από τά καλύτερα νοσοκομεία του κόσμου.

Έλπίζω ή πληροφορία αυτή να σώσει μερικούς από τά χέρια των γιατρών της Άγγλίας και της Έλλάδος που πρέπει να πουλήσεις, να χρεωθείς για να σώσεις τό παιδί σου.

Δέν είναι νοσοκομείο για άπορους όπως πιθανόν να σκεφθούν μερικοί, είναι νοσοκομείο με άξιοπρέπεια του όποιου ή λειτουργία βασίζεται μόνον στις δωρεές διαφόρων δωρητών, Έλλήνων και άλλοδαπών, κατοίκων Άμερικής.

Σέ αντίθεση με την πιά πάνω πραγματικότητα θέλω να έκφράσω την δυσaréσκειά μου προς τον ΟΙΚΟ ΝΑΥΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διότι από τον Μάρτιο 1989 κατέθεσα όρισμένες άποδείξεις από τά έξοδα της έγχειρήσεως και άκόμη άναμένω την γραπτή άπάντηση έάν δικαιούμαι ή όχι αυτά τά έξοδα μετά από τις νόμιμες διαδικασίες που έκανα.

Άς τούς γίνει γνωστό ότι με τον τρόπο τους κανένας δεν θά είναι διατεθειμένος να πληρώνει μηνιαίως δρχ. 160.000 άπομαχικά πλοιάρχου για να στρογγυλοκάθονται οι ύπάλληλοι και οι δικαιούχοι να ζητιανεύουν τά χρήματά τους.

Σας εύχαριστώ έκ των προτέρων διά την δημοσίευση.

Μεθ' ύπολήψεως

Σ. ΧΑΝΔΡΑΣ

Βροντάδος — Χίος

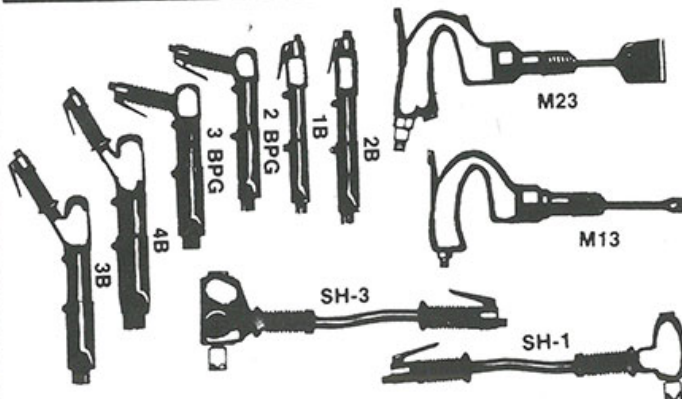
Σημ. Συντ.: Είμαστε περίεργοι άν θά εύαισθητοποιήσει κανέναν ή τελευταία, ιδιαίτερα καυστική και ίσως και προφητική, παράγραφος της επιστολής του κ. Χανδρά. Είμαστε άκόμη περίεργοι άν τελικώς θά λάβει κάποια άπάντηση από τον Οίκο Ναύτου.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Πρός τον επιστολογράφο από την όδόν Βυζαντίου 33 της Νέας Σμύρνης: Όμολογούμε ότι δεν μπορέσαμε να αντίληφθούμε τί άκριβώς θέλετε να πείτε με την από 7.2.90 επιστολή σας. Παρακαλούμε να γράψετε την επιστολή σας σε γραφομηχανή και να είστε βέβαιοι ότι θά δημοσιευθεί ως έχει, άρκει να μπορούμε να την διαβάσουμε.

ΜΑΤΣΑΚΩΝΙΑ ΑΕΡΟΣ ΑΓΓΛΙΑΣ

TRELAWNY



ΣΑΛΚΟ Κ. Α. ΣΑΛΗΣ - Α. Ι. ΚΟΤΣΙΚΑΣ Ε.Π.Ε.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ

ΤΣΟΥΝΤΑ 62 - ΑΘΗΝΑ 111 43 - ΤΗΛ.: 2028.803 - 2019.877

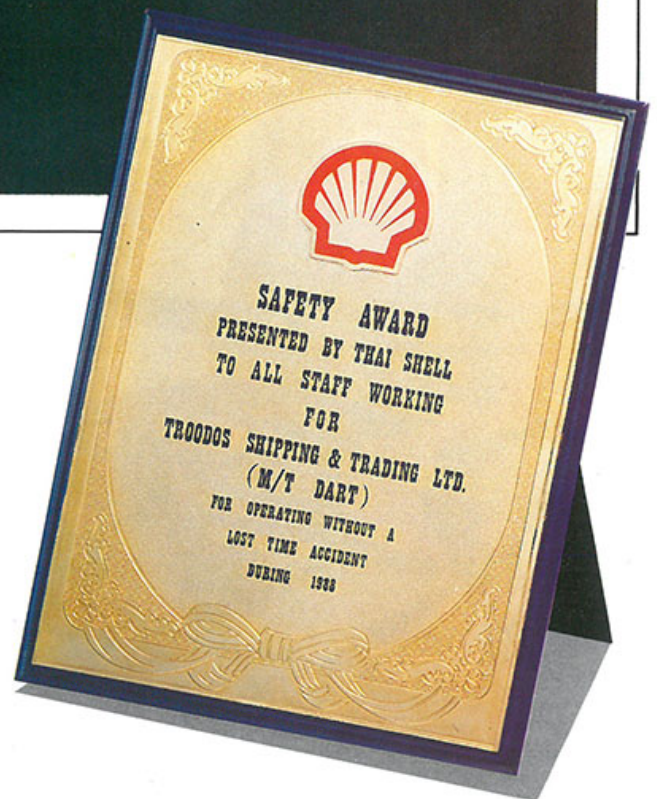
FAX.: 20.19.548 - TELEX: 225662



TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*



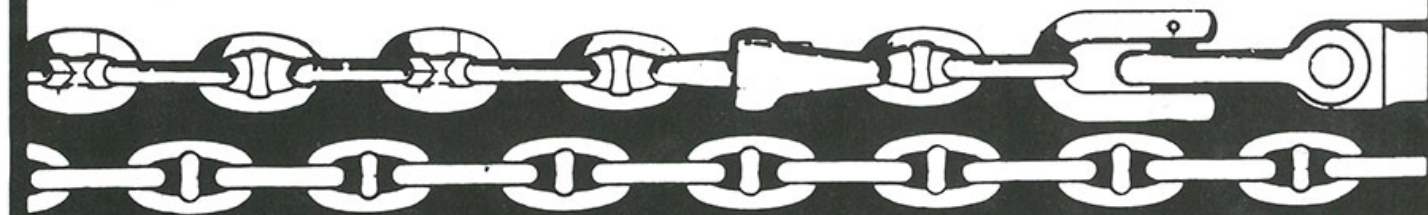
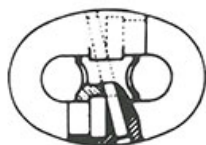
ANCHOR CHAINCABLES
AND FITTINGS



N.K. KATRADIS S.A.

Anchor chaincables, kenter joining shackles,
swivel forerunners. All ex our stock!

Testing facilities for anchors up to 35 tons and anchor chains
up to 100 mm.



INTERKAT A. E. B. E.

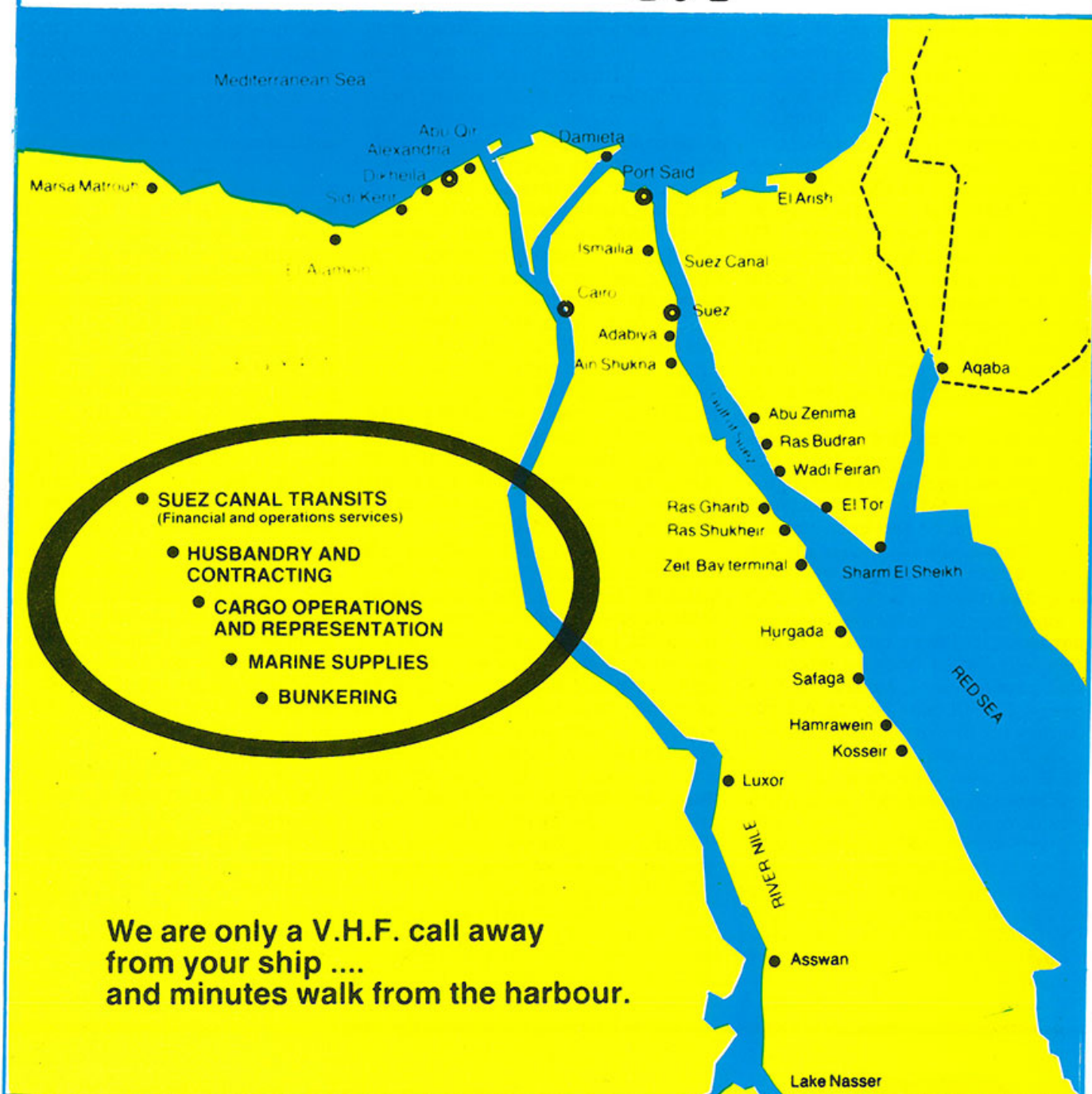
**ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ**



΄Αναλαμβάνομε τήν κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων γιά πλοία
ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

World Marine

Services in Egypt



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

Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

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

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
Fax Nos : Piraeus - (1) 4111 118

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

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Τό Κέντρο Ναυτιλιακών Οικονομικών Έρευνών της Όλλανδίας, πού από τό 1970 μελετά τά προβλήματα των θαλασσών μεταφορών, συνέταξε πρόσφατα μελέτη ειδική γιά τίς εξελίξεις της Εύρωπαϊκής ακτοπλοΐας μέχρι τό 2000.

Δεδομένων των πολλών καί διαφόρων όρισμών πού δίνονται στόν όρο «ακτοπλοΐα», ή μελέτη όρίζει τήν έννοιά της ως περιλαμβάνουσα κάθε πλοίο κάτω των 10.000 τόν. d.w. πού εργάζεται ως ακτοπλοϊκό στίς ακτές της Εύρώπης καί της Μεσογείου. Τό 1986 οί ένδοευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές είχαν ύπολογισθεΐ σέ 14 δισεκ. τόννων. Ής αΐτων τό 1,1 έκ.τ. άφορά μεταφορές πρός καί από χώρες - μέλη του ΟΟΣΑ (έξ ών 40% στερεά φορτία) τό δέ υπόλοιπο μεταφορές μεταξύ Εύρωπαϊκών χωρών πού δέν άνήκουν στόν ΟΟΣΑ. Οί μεταφορές χωρών ΟΟΣΑ, αναλύονται σέ τρείς ειδικότερες κατηγορίες ως άκολούθως:

Ή εύθείας διεθνής άγορά, άναφερόμενη σέ συναλλαγές της ζώνης πού περιλαμβάνεται μεταξύ Λευκής Θάλασσας καί Μαύρης Θάλασσας. Ή κίνησή της ύπολογίζεται σέ 660 έκ.τ. τόννων, έξ ών 312 έκ.τ. πετρελαίου καί προϊόντων του, 85 έκ.τ. των μεγάλων κατηγοριών ξηρών φορτίων (βωξίτης, φωσφάτα, γαιάνθρακες, σιδηρομέταλλευμα, δημητριακά), 131 έκ.τ. των μικροτέρων κατηγοριών ξηρών φορτίων (προϊόντα σιδήρου καί χάλυβος, λιπάσματα, ζωοτροφές κ.λ.π.), 81 έκ.τ. διαφόρων έμπορευμάτων καί 37 έκ.τ. χημικών προϊόντων καί ύγραερών.

Ή Εύρωπαϊκή Κοινότητα εξασφαλίζει τό 34% των μεταφορών αΐτων, ήτοι 220 έκ.τ. τόννων, τό δέ σύνολο των ένδοευρωπαϊκών συναλλαγών διά θαλάσσης ύπολογίζεται σέ 485 έκ.τ. τόννων. Ής πρός τίς μεγάλες κατηγορίες φορτίων περί τά 200 έκ.τ. τόν. μεταφέρονται επί VLCC. Μεταξύ Μ. Βρεταννίας καί Κόντινεντ ή κίνηση φθάνει τά 46 έκατομμύρια.

Ής πρός τά διάφορα έμπορεύματα ή

ακτοπλοΐα άντιπροσωπεύει περίπου 30 έκ.τ. τόν. μέ δύο βασικές κατευθύνσεις: Μ. Βρεταννία — Κόντινεντ καί Σκανδιναυία — Κόντινεντ. Τά χημικά καί τά ύγραέρια πού άπαιτούν πολύ εξειδικευμένα πλοία, εξασφαλίζουν στήν ακτοπλοΐα 25 έκ.τ. τόν. Τήν πιό ένδιαφέρουσα κατηγορία των μεγάλων ξηρών φορτίων άποτελούν τά δημητριακά μέ 25 έκ.τ. τόν. μεταφερομένων κυρίως μέ ακτοπλοϊκά. Ήκόμα όμως πιό ένδιαφέρουσα γιά τήν ακτοπλοΐα είναι ή κατηγορία των «μικρότερων φορτίων» άπό τά όποια μεταφέρει πλέον του ήμίσεος του συνόλου των 131 έκ.τ. τόννων.

Ή δεύτερη κατηγορία άφορά τίς μεταφορές μεταφορτώσεως πού άνέρχονται σέ 200 έκ.τ. τόννων καί ύποδιαιρούνται σέ τρείς τομείς: Ήκάθαρτο πετρέλαιο προερχόμενο από τή Μέση Ήνατολή καί άντιπροσωπεύει 140 έκ.τ. τόννους, συμβατικό έμπόριο μέ περίπου 40 έκ.τ. τόννους καί τέλος τό 1,5 έκ.τ. μεταφορτωμένων κοντέινερς πού άντιπροσωπεύει περί τά 19 έκ.τ. τόννων. Στήν κατηγορία αΐτή ή συμμετοχή της ακτοπλοΐας ύπολογίζεται περίπου σέ 30 έκ.τ. τόννους.

Ή τρίτη κατηγορία άναφέρεται στίς έθνικές ακτοπλοϊκές μεταφορές. Σέ σύνολο 400 έκ.τ. τόν. της ζώνης Λευκής Θάλασσας — Μαύρης Θάλασσας, οί Εύρωπαϊκές χώρες - μέλη ΟΟΣΑ έγγράφονται γιά 300 έκ.τ. τόν. καί ή Εύρωπαϊκή Κοινότητα άντιπροσωπεύεται μέ 210 έκ.τ. τόν. Οί κυριώτερες άγορές στήν κατηγορία αΐτή είναι της Μ. Βρεταννίας (65 έκ.τ. τόν.), της Ήταλίας (55 έκ.τ. τόν.) καί της Ήσπανίας (40 έκ.τ. τόν.) Ήκολουθούν μέ αριθμούς κυμαινόμενους γύρω στά 15-30 έκ.τ. τόν. ή Ήλλάδα, ή Τουρκία καί όρισμένες Σκανδιναβικές χώρες καί τελευταία έρχεται ή Γαλλία μέ 10 έκ.τ. τόν.

Μέ τά στοιχεία αΐτά ή μελέτη ύπολογίζει τελικά ότι στίς θαλάσσιες εύρωπαϊκές μεταφορές του 1986 μέ άφετηρία ή προορισμό χώρες του ΟΟΣΑ, ή συμμετοχή της ακτοπλοΐας είναι της τά-

ξεως των 240 έκ.τ. τόν. στά όποια ή Εύρωπαϊκή Κοινότητα άντιπροσωπεύει τά 217 έκ.τ. τόννων.

Ήπολογίζοντας μόνο τά κάτω των 10.000 τόννων πλοία ξηρού φορτίου, ή μελέτη καταγράφει 4.700 ακτοπλοϊκά πλοία στή Δυτική Εύρώπη καί 1300 στήν Ήνατολική Εύρώπη, στά όποια πρέπει νά προστεθούν άλλα 1.000 πλοία κινούμενα έκτός Εύρώπης αλλά έλεγγόμενα από δυτικοευρωπαϊκές εταιρίες. Μέ 500 μόλις πλοία, ή πετρελαιοφόρος ακτοπλοΐα, είναι πολύ λιγότερο άντιπροσωπευτική δεδομένου ότι τό μεγαλύτερο μέρος των πετρελαιοικών μεταφορών ένεργείται μέ μεγαλύτερα σκαφη.

Παραδοσιακά ό ακτοπλοϊκός στόλος της Δυτ. Γερμανίας κατέχει πάντα τήν πρώτη θέση, εξαίρουμένης της Σοβιετικής Ήνώσεως. Ήπό τό 1985 όμως ή κατάσταση έχει μεταβληθεΐ αισθητά κυρίως στήν κατηγορία των πλοίων κάτω των 1.600 τόν. d.w., δεδομένου ότι ή κατηγορία αΐτή από τά δύο έκατομ. τόννων του 1984-85 έπεσε στό 1,6 έκ.τ. τόν. τό 1986. Ή κάμψη αΐτή του Γερμανικού στόλου άντιστοιχεί μέ τήν παράλληλη άνάπτυξη του υπό τή σημαία της Κύπρου, ή όποια από τό 1982 πραγματοποιεί μιά σημαντική αύξηση του στόλου της, ιδίως σέ μεγάλα πλοία. Ή Κυπριακός ακτοπλοϊκός στόλος πού τό 1982 συμποσοΐταν σέ 1 περίπου έκ.τ. τόν. έφθασε τό 1986 τό 1,8 έκ.τ. τόν. Ήπίσης ή κάθετη κάμψη του Ήλληνικού ακτοπλοϊκού στόλου, πού πέρασε από τά 4 έκ.τ. τόν. του 1980 σέ λιγότερο από ένα έκατομ. σήμερα, εξηγείται έν μέρος από τήν μεταφορά στήν Κυπριακή σημαία.

Σέ καλή θέση βρίσκεται ό Ήλλανδικός στόλος πού από τούς 550.000 τόννους του 1976 φθάνει τώρς τούς 1,1 έκ.τ. Ήντίθετα ή Μ. Βρεταννία στήν ίδια αΐτή περίοδο είχε τήν άκριβώς άντίστροφη τύχη, άφου από τά 1,3 έκ.τ. τόν. του 1978 έπεσε σήμερα κάτω των 400.000 τόννων. Ή Ήταλία, πότε πάνω καί πότε κάτω διατηρεί τόν ακτοπλοϊκό στόλο της γύρω στίς 650.000 τόννους έ-



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

νώ ή 'Ισπανία έχει σταθεροποιήσει τόν δικό της στό ένα εκατομμύριο. "Επονται ή Δανία καί ή Νορβηγία μέ 450.000 τόννους καί ακολουθεί ή Σουηδία μέ 350.000. Οί λοιπές εύρωπαϊκές χώρες διαθέτουν άκτοπλοϊκό στόλο μικρότερο τής Γαλλίας, δηλαδή τής τάξεως τών 150.000 τόννων.

Πρίν από τόν δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, τό μέγεθος τών άκτοπλοϊκών δέν ξεπερνούσε ποτέ τούς 500 τόννους d.w. Στά μέσα τής δεκαετίας του 1950 τά πλοία τών 499 τόν. γκρός είχαں μεγάλη έπιτυχία, όπως δείχνει τό γεγονός ότι μέχρι τό 1965 κυκλοφορούσαν πολλές χιλιάδες τέτοιων σκαφών πολλά από τά όποια έπιζούν καί εργάζονται καί σήμερα. 'Η έπίδρασή τους ήταν τόσο μεγάλη ώστε νά συμβάλει κατά μεγάλο μέρος στή διαμόρφωση τών πρόσ μεταφορά παρτίδων σέ όγκο 750 περίπου τόννων πού άντιστοιχοῦσε στή μεταφορική τους ικανότητα. Στά μέσα τής δεκαετίας του 1960 σημειώνεται ή στροφή πρós τά μεγαλύτερα πλοία άκτοπλοϊας. 'Η κρίση τής διώρυγος του Σουέζ, ή αύξημένη μεταφορική κίνηση καί ή άναζήτηση οικονομίων στό κόστος επανδρώσεως, ήταν οί παράγοντες πού εύνόησαν τήν τάση μεγεθύνσεως τών πλοίων καί μετατροπής τών κυτών τους.

Στήν εξέλιξη αυτή προηγήθηκαν οί Γερμανοί καί οί Νορβηγοί ακολουθούμενοι, μερικά χρόνια αργότερα, από τούς 'Ολλανδούς. Στήν αρχή ναυπηγήθηκαν πολλά άκτοπλοϊκά τής τάξεως τών 1600 τόν. γκρός — 3.000 τόν. d.w. Μέχρις ότου διαπιστώθηκε ότι το μέγεθος αυτό δέν άνταποκρινόταν στίς πραγματικές ανάγκες τής αγοράς, άφοῦ ή χερσαία ύποδομή δέν ήταν εύκολο νά άντιμετωπίσει μιά τόσο ταχεία εξέλιξη. 'Η βαθμιαία εξαφάνιση τών άκτοπλοϊκών τής τάξεως τών 499 τόν. γκρός απείλησε νά ζημιώσει σοβαρά τήν ανάπτυξη τών γερμανικών ποταμίων - άκτοπλοϊκών μεταφορών καί ιδίως τών προϊόντων σιδήρου καί χάλυβος στή ζώνη του Ρήνου. "Ετσι οί φορ-

τωαί στάθηκαν ή άφορμή γιά νά δημιουργηθεί ένας νέος τύπου πλοίου πού θά συνδύαζε τά πλεονεκτήματα όλων τών τεχνικών βελτιώσεων (σχήμα πλώρας, έξοπλισμός) παράλληλα μέ μιά μεταφορική ικανότητα γύρω στίς 2.000 τόννους πού είχε άποδειχθεί ή καταλληλότερη.

'Η επέκταση τών ζωνών φορτώσεως καί έκφορτώσεως αποτέλεσε έναν άλλο παράγοντα μεταβολής του άκτοπλοϊκού στόλου, του όποιου τό ήμισι σχεδόν τής μεταφορικής ικανότητας χρησιμοποιήθηκε σέ μεταφορές προελεύσεως καί προορισμού έκτός Ευρώπης. Γιατί ή αύξηση του μεγέθους τών ποντοπόρων πλοίων (τών όποιων τά μικρότερα ήταν τής τάξεως τών 9.000 τόν. d.w. γιά νά φθάσουν τίς 15.000 στή δεκαετία του 1960-70) επέτρεψε στά σχετικώς μεγαλύτερα άκτοπλοϊκά τής Βορειοδυτικής Ευρώπης νά πληρώσουν τό κενό. Τήν εξέλιξη όμως αυτή δέν ακολούθησαν οί στόλοι τής Νότιας Ευρώπης πού προστατευμένοι από τό προνόμιο τής σημαίας δέν ενδιαφέρθηκαν γιά τό θέμα. Σημειώτεον ότι πρόκειται γενικά γιά στόλους μεγάλης ηλικίας καί μικρού κατά μονάδα μεγέθους. Πολλά από τά άκτοπλοϊκά τών 499 τόν. γκρός βρήκαν σ' αυτές τίς προστατευμένες ζώνες ένα δεύτερο πεδίο ζωής. Αυτή ή διαφοροποίηση Βορρά - Νότου φαίνεται επίσης καί στον έξοπλισμό τών σκαφών: ό αυτοματισμός, ή όργάνωση τής εργασίας σέ δύο βάρδιες καί ή δυνατότητα ναυτολόγησεως μή Ευρωπαϊών, είναι στοιχεία πού χαρακτηρίζουν τούς στόλους τής Βορειοδυτικής Ευρώπης σέ σύγκριση μέ τούς στόλους του Νότου πού έμειναν προσκολλημένοι στους παλιούς κανονισμούς.

Στό σπουδαίο θέμα τής εθνικής άκτοπλοϊκής πολιτικής τών χωρών τής Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ή μελέτη ύπογραμμίζει τήν Βρετανική πολιτική γιά τό άνοιγμα του δικαιώματος τών άκτοπλοϊκών μεταφορών. Στή Μ. Βρετανία ή άκτοπλοία διαιρείται σέ δύο μεγάλες

κατηγορίες: Μεταφορά έμπορευμάτων καί εργασίες άνοιχτού πελάγους (off-shore). Τό συνολικό τοννάζ από τά 50 έκατομ. τόννων τών μέσων τής δεκαετίας του 1970, άνήλθε στά 70 έκατ. τόν. στίς αρχές τίς δεκαετίας του 1980 καί ξανάπεσε στά 65 έκατ. τόν. σήμερα μέ συμμετοχή του πετρελαίου σέ ποσοστό 75%. Στό σύνολο αυτό, τό 55% τών μεταφορών ύγρων καί ξηρών φορτίων καλύπτει ή εθνική σημαία, ακολουθούμενη από τή σημαία τών Μπαχάμας. Τό υπόλοιπο καλύπτουν δώδεκα περίπου διάφορες άλλες σημαίες.

'Η 'Ιταλική άκτοπλοία έπιφυλάσσεται ύπέρ τής εθνικής σημαίας. 'Ο όγκος τών έμπορευμάτων βρίσκεται σέ συνεχή αύξηση από τό 1974 καί αντιπροσωπεύει τό 20% τών εθνικών μεταφορών πάσης φύσεως. Σημαντική είναι ή κίνηση έπιβατών μέ 14 έκατ. έτησίως στίς μικρές άποστάσεις καί σχεδόν 4 έκατομ. στίς γραμμές Σαρδηνίας καί Σικελίας. 'Η 'Ελλάδα, 'Ισπανία, Δανία, Γαλλία, Πορτογαλία καί Δ. Γερμανία έπιφυλάσσουν τήν άκτοπλοία τους ύπέρ τών υπό εθνική σημαία πλοίων. Ειδικά ή Γερμανία δέχεται μέ διμερείς συμβάσεις νά άνοίξει τήν αγορά της. Στή Γαλλία έξάλλου τό «οικονομικό» βάρος τών σιδηροδρόμων έχει προκαλέσει κάμψη τής θαλάσσιας άκτοπλοϊας πού από τό 20 έκατ. του 1974 έπεσε σήμερα στά 9 έκατομ., ενώ τό κλείσιμο τών διύλιστηρίων προβλέπεται νά οδηγήσει σέ περαιτέρω κάμψη.

Μέ βάση τά ύπολογιζόμενα στοιχεία ανάπτυξεως τών μεγάλων κατηγοριών έμπορευμάτων πού μεταφέρονται μέ άκτοπλοϊκά, ή μελέτη συμπεραίνει ότι τό 1995 τό συνολικό ένδοευρωπαϊκό τοννάζ θά είναι άνώτερο τών 275 έκατ. τόννων γιά νά φθάσει τά 300 έκατ. τόν. πέντε χρόνια αργότερα. Προβλέπεται δηλαδή μιά αύξηση τής τάξεως του 60% από τό 1986 καταμεριζόμενη σέ ποσοστιαία έτήσια αύξηση τής τάξεως του 3,5 — 5%.



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

Royal Cruise Line



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

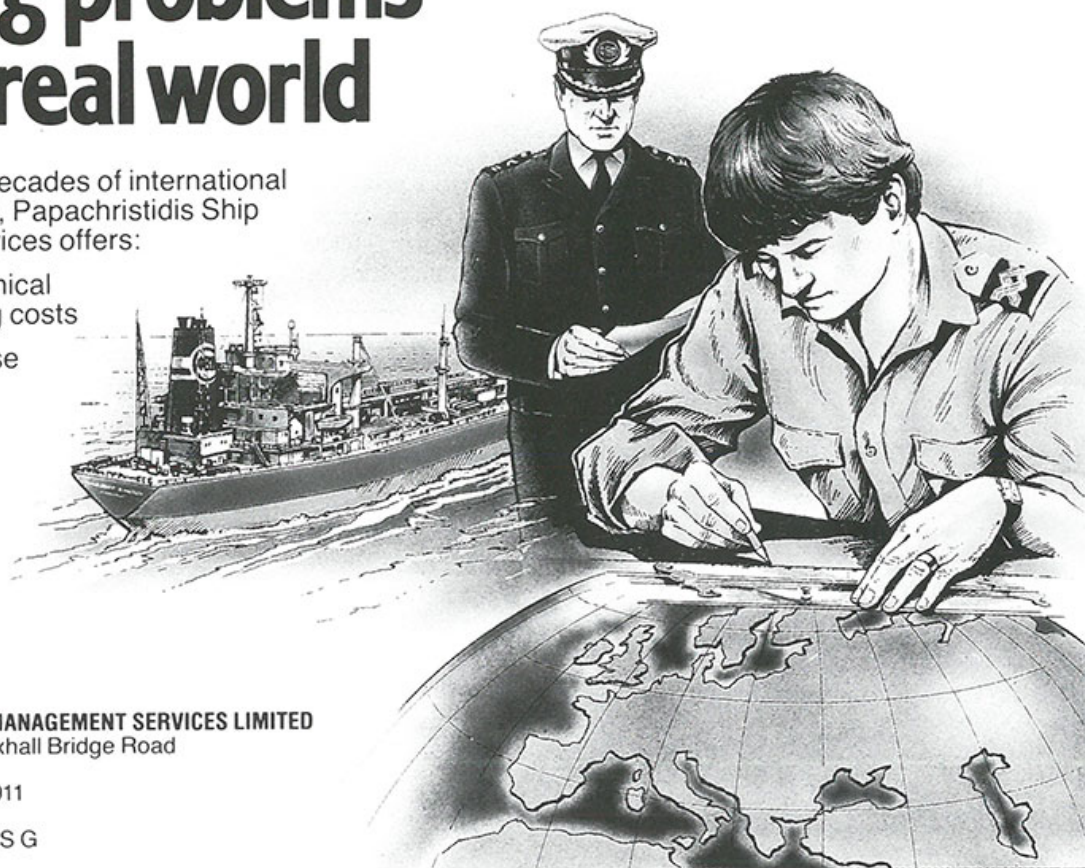
Solving problems in the real world

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



‘Η διακίνηση έμπορευματοκιβωτίων στο Μεσογειακό χώρο και ο ρόλος του Λιμένα της Θεσσαλονίκης

ΣΗΜΕΡΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ — ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Του Πλοίαρχου Λ.Σ. κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ

‘Η τάση της μοναδοποίησης στην παγκόσμια βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών ήταν φυσικό νά επηρεάσει ούσιαστικά κατά την τελευταία εικοσαετία όχι μόνο την τεχνολογία αλλά και τις προοπτικές εξέλιξης στο ζωτικό χώρο των λιμενικών έξυπηρετήσεων.

Στά πλαίσια αυτά ή άνωδομή, ή ύποδομή, ή όργάνωση, ή έργασία και γενικά τό καθεστώς λειτουργίας των διεθνών λιμανιών της χώρας μας (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη) διαφοροποιήθηκαν καίρια προκειμένου νά ανταποκριθούν στην πρόοδο, τις νέες τάσεις και τις διαρθρωτικές μεταβολές στο χώρο των θαλάσσιων και πάσης φύσεως συνδυασμένων μεταφορών.

Θεωρείται λοιπόν χρήσιμο νά καταγράψει και νά αξιολογήσει κανείς την πορεία του λιμανιού της Θεσσαλονίκης αναφορικά με τη διακίνηση Ε/Κ, σέ συνάρτηση με τις εξελίξεις στον εύρύτερο διεθνή και Μεσογειακό χώρο και στη συνέχεια νά αναζητήσει τις διαγραφόμενες προοπτικές ανάπτυξης των δραστηριοτήτων του.

Στά πλαίσια της μελέτης αυτής παρουσιάζεται συνοπτικά ή σημερινή κατάσταση και οι προοπτικές αναφορικά με τη διακίνηση Ε/Κ στο διεθνή και Μεσογειακό χώρο από άποψη όγκου φορτίων, ένδιαφέροντος διεθνών ναυτιλιακών γραμμών, λιμενικής ύποδομής και έξοπλισμού φορτοεκφορτώσεων, όργάνωσης, άποδοτικότητας και κόστους λιμενικών έξυπηρετήσεων κ.λ.π.

Στή συνέχεια αναλύεται ο ρόλος του λιμανιού της Θεσσαλονίκης στον Έλληνικό και Μεσογειακό χώρο, παρουσιάζονται και αναλύονται οι προβλέψεις της «Μελέτης Σχεδιασμού των Έλληνικών Λιμένων» για τη διακίνηση Ε/Κ από τη συμπρωτεύουσα και αξιολογούνται με βάση τά διαθέσιμα σήμερα στοιχεία κίνησης.

ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

‘Η παγκόσμια διακίνηση φορτίων με Ε/Κ αύξήθηκε από 3.2 έκατ. TEU τό 1970 στο επίπεδο των 18.7 έκατ. TEU τό 1980 και των 32.1 έκατ. TEU τό 1988.

‘Η έντυπωσιακή αυτή εξέλιξη πού εκφράζεται με ένα μέσο έτήσιο ρυθμό αύξησης 14% και πού αναλυτικά παρου-

‘Ο Πλοίαρχος Λ.Σ., κ. Παναγιώτης ‘Αποστολόπουλος είναι Διευθυντής της Διεύθυνσης Λιμένων και Λιμενικών Έργων του ‘Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας.

Είναι πτυχιούχος Πολιτικών Έπιστημών και Δημόσιας Διοίκησης της ΠΑΣΠΕ, Νομικής Σχολής ‘Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και έχει μετεκπαιδευθεί σέ θέματα όργάνωσης και διοίκησης Λιμένων και Ναυτιλιακής Πολιτικής στο Πανεπιστήμιο DEFT της Νέας ‘Υόρκης.

σιάζεται στον πίνακα 1, έφερε μιά σειρά ούσιαστικές μεταβολές στη βιομηχανία των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, οι κυριότερες από τις όποιες συνοψίζονται στα ακόλουθα:

— Τάση μοναδοποίησης στη μεταφορά όλο και μεγαλύτερου φάσματος φορτίων.

— Έφαρμογή τεχνολογικών εξελίξεων τόσο στα πλοία όσο και στη λιμενική ύποδομή και άνωδομή πού έχουν σάν στόχο την επίτευξη οικονομικών κλίμακας και κατ’ επέκταση την έλαχιστοποίηση του γενικευμένου κόστους μεταφοράς.

Οι τάσεις αυτές αναμένονται νά διατηρηθούν στο μέλλον, άφου, παρά τη

μείωση του δείκτη έτήσιας αύξησης, ή παγκόσμια κίνηση Ε/Κ, σύμφωνα με τις σχετικές έκτιμήσεις αναμένεται νά φθάσει στο επίπεδο των 55 έκατ. TEU τό έτος 2000.

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ Ε/Κ ΣΤΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟ

“Όπως προκύπτει από τον πίνακα 2 ή διακίνηση Ε/Κ στο Μεσογειακό χώρο αύξήθηκε από 2. έκατ. TEU τό 1980 τό επίπεδο των 4.8 έκατ. TEU στο 1988.

Παράλληλα στο ίδιο διάστημα ή συμμετοχή της Μεσογείου στις παγκόσμιες μεταφορές Ε/Κ παραμένει συνολικά περίπου σταθερή. Μιά πιό αναλυτική προσέγγιση της δομής της διακίνησης Ε/Κ στη Μεσόγειο από άποψη προέλευσης και προορισμού των μετακινήσεων (πίνακας 3) άποκαλύπτει τά ακόλουθα:

(α) ‘Η δομή της διακίνησης Ε/Κ στη Μεσόγειο παραμένει περίπου αναλλοίωτη στην περίοδο 1981 - 1987.

(β) Πρωταρχικό ρόλο διαδραματίζουν οι «έσωτερικές» μεταφορές στο Μεσογειακό χώρο, πού μαζί με τις μεταφορές από και πρós τη Βορειοδυτική Εύρώπη άποτελούν τό 50% περίπου του συνό-

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ
ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΙΝΗΣΗ Ε/Κ
(Περίοδος: 1970-2000)

ΕΤΟΣ	— TEU — (χιλ.)	ΔΕΙΚΤΗΣ ΣΥΓΚΡΙΣΗΣ	ΑΥΞΗΣΗ (%)
1970	3158.5	100	—
1975	9173.0	290	25
1980	18655.5	591	16
1985	28336.4	897	9
1990	36725.0	1163	5
1995	47550.0	1505	6
2000	55300.0	1750	4

λου της διακίνησης Ε/Κ.

(γ) Οί αντίστοιχες υπερπόντιες μεταφορές (Βορ. 'Αμερική, Λατ. 'Αμερική και Αυστραλία) αντιπροσωπεύουν μικρό και μάλιστα μη αυξανόμενο ποσοστό του συνόλου των μεταφορών.

(δ) Οί μεταφορές από και προς την 'Ανατολ. 'Ασία δέν παρουσιάζουν σημαντική αύξηση, παρά τις τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξής τους.

'Από άποψη περιφερειακής κατανομής της κίνησης (πίνακας 4) έπισημαίνεται ότι συντριπτικό ποσοστό των μεταφορών Ε/Κ άφορα κινήσεις με προέλευση και προορισμό Μεσογειακές χώρες της Νοτ. Εύρώπης, τάση που δέν προβλέπεται νά διαφοροποιηθεί ουσιαστικά μέχρι τό έτος 2000.

'Εξαίρεση θά μπορούσε νά αποτελέσει μία βελτίωση στην κίνηση από και προς τούς λιμένες της Σοβιετικής 'Ενωσης στη Μαύρη Θάλασσα και την ένδο- χώρα της Κεντρικής και 'Ανατολικής Εύρώπης.

Στόν πίνακα 5 παρουσιάζεται ή χρονική διακύμανση της διακίνησης Ε/Κ για κάθε Μεσογειακή χώρα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι οί προβλέψεις κίνησης για τή χώρα μας και για τά έτη 1988 και 1990, έχουν ξεπεραστεί από τά πραγματικά δεδομένα, λόγω της εξαιρετικής αύξησης της κίνησης στο λιμάνι του Πειραιώς, που τό 1988 έφθασε τά 331.000 TEU καταλαμβάνοντας την 6η θέση στο Μεσογειακό χώρο με προοπτική νά ξεπεράσει τά 375.000 TEU τό 1989.

Τό λιμάνι της Θεσσαλονίκης στο 'Εθνικό Λιμενικό Σύστημα

Σύμφωνα με την άνάλυση και τις έκτιμήσεις της Μελέτης Σχεδιασμού των 'Ελληνικών Λιμένων τό λιμάνι της Θεσσαλονίκης παίζει και αναμένεται και στο μέλλον νά παίξει ουσιαστικό ρόλο στις διεθνείς μεταφορές της χώρας μας. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την προτεινόμενη στρατηγική ανάπτυξης του 'Εθνικού Λιμενικού Συστήματος, ή Θεσσαλονίκη πρόκειται στο μέλλον:

— νά αποτελέσει τό βασικό λιμάνι έξωτερικού έμπορίου στόν «'Ανατολικό» άξονα Β-Ν, και ταυτόχρονα

β) τή βασική Βόρεια Πύλη για τό διαμετακομιστικό έμπόριο της χώρας, με προσέλκυση φορτίων τόσο από τις χώρες της Κεντρικής και 'Ανατολ. Εύρώπης όσο και της Δυτ. Εύρώπης και τελικό προορισμό την Μ. 'Ανατολή, την Β. 'Αφρική και την Ν.Α. 'Ασία.

Μέ βάση τις προβλέψεις αυτές τό λιμάνι της αναμένεται νά προσελκύσει στο μέλλον σημαντική κίνηση Ε/Κ.

Προβλέψεις ροών και ύφιστάμενη διακίνηση Ε/Κ

Στόν πίνακα 6 παρουσιάζονται οί έκτιμήσεις της «Μελέτης Σχεδιασμού των 'Ελληνικών Λιμένων» για τή διακίνηση Ε/Κ από τό λιμάνι της Θεσσαλονίκης και για τή χρονική περίοδο 1990 - 2010.

Σύμφωνα με τις έκτιμήσεις αυτές ή διακίνηση Ε/Κ αναμένεται νά φθάσει τό έτος 2010 τά 300.000 TEU, μέγεθος που ανταποκρίνεται περίπου στη μέγιστη δυναμικότητα του βου προβλήτα.

Παράλληλα στόν πίνακα 7 παρουσιάζεται ή διακίνηση Ε/Κ από τό λιμάνι της για την περίοδο 1983-1988.

Σύμφωνα με τά μεγέθη του Πίνακα 7 ή Θεσσαλονίκη κατέχει την 20η θέση μεταξύ των λιμανιών της Μεσογείου στη διακίνηση Ε/Κ.

'Από τή σύγκριση των στοιχείων προκύπτει ότι μέχρι σήμερα δέν έχει καταφέρει νά καθιερωθεί σάν λιμάνι διακίνησης Ε/Κ στο μέτρο των προβλέψεων της Μελέτης Σχεδιασμού των 'Ελληνικών Λιμένων.

Τό γεγονός αυτό μπορεί νά αποδοθεί σε πολλούς παράγοντες, οί κυριότεροι από τούς όποιους συνοψίζονται παρακάτω:

— Οί πολεμικές ένέργειες, ή οικονομική άστάθεια και κυρίως ή πολιτική άβεβαιότητα στις χώρες της Μ. 'Ανατολής και της Β. 'Αφρικής που αποτελούν τούς αποδέκτες της διαμετακομιστικής κίνησης.

Τό γεγονός αυτό αποδεικνύεται και από τή συνολική στασιμότητα ή και πτώση της συμμετοχής των χωρών αυτών στη συνολική διακίνηση Ε/Κ στη Μεσόγειο.

— Οίκονομική ύφεση των χωρών της Κεντρικής και 'Αν. Εύρώπης, που αναμένεται νά ξεπερασθεί σταδιακά, μέσα από τις νέες πρωτοβουλίες οικονομικού και πολιτικού χαρακτήρα που αναπτύσσονται στις χώρες αυτές.

— 'Η διεθνής ναυτιλιακή κρίση που διήρκεσε επί 7ετία περίπου που είχε σάν συνέπεια τή συρρίκνωση των έμπορικων στόλων και των συναφών δραστηριοτήτων.

— 'Η έλλειψη ίκανοποιητικών χειρσαίων (όδικών και σιδηροδρομικών) συνδέσεων που θά διευκόλυναν την ανάπτυξη της διαμετακομιστικής κίνησης με τις χώρες της 'Αν. Εύρώπης.

— 'Αδυναμία από άποψη γεωγραφικής θέσης για την προσέλκυση κυρίως ροών μεταφόρτωσης και τή δημιουργία Κέντρου Μεταφόρτωσης (C.L.C.).

'Αντίθετα υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης υπηρεσιών Feeder, άκόμη και με τό λιμάνι του Πειραιώς, που όμως δέν έχουν μέχρι σήμερα αναπτυχθεί σε ίκανοποιητικό βαθμό.

Πέρα από τά παραπάνω πρέπει νά σημειωθεί ότι ή Θεσσαλονίκη κατέχει μία στρατηγικότατη θέση στην ανάπτυξη ροών διαμετακόμισης, γεγονός που αντικειμενικά την καθιστά ανταγωνιστικό λιμενικό κόμβο τόσο για τά Τουρκικά λιμάνια (Haydarpasa) όσο και για τό λιμάνι της Τεργέστης, γεγονός που αναγνωρίζεται άλλωστε εύρύτατα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ
ΚΙΝΗΣΗ Ε/Κ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ
(Περίοδος: 1970 - 2000)

ΕΤΟΣ	TEU (χιλ.)	ΒΑΣΗ ΣΥΓΚΡΙΣΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΚΙΝΗΣΗΣ (%)
1970	212.8	100	3.4
1975	862.8	405	4.7
1980	2879.3	1353	7.7
1985	4377.4	2057	7.7
1986	4457.7	2095	7.3
1987	4627.2	2174	6.9
1988	4801.7	2256	6.8
1990	5447.0	2560	7.4
2000	9748.0	4581	8.8

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ Ε/Κ ΣΤΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟ
(Περίοδος: 1975 - 1987)

Ε Τ Ο Σ		1975	1978	1981	1984	1987
ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ & ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ						
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ /	ΤΕΥ (χιλ.)	216.5	605.8	1052.0	1146.7	1478.4
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	%	25.1	30.4	31.7	27.7	32.0
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ /	ΤΕΥ (χιλ.)	147.6	318.6	520.9	640.4	737.2
Β.Δ.ΕΥΡΩΠΗ	%	17.1	16.0	15.7	15.5	15.9
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ /	ΤΕΥ (χιλ.)	299.9	405.8	515.4	721.4	702.8
Β.ΑΜΕΡΙΚΗ	%	34.8	20.3	15.6	17.4	15.2
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ /	ΤΕΥ (χιλ.)	80.1	206.0	321.2	502.5	509.4
ΑΝΑΤ.ΑΣΙΑ	%	9.3	10.3	9.7	12.1	11.0
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ /	ΤΕΥ (χιλ.)	40.3	143.1	286.4	304.5	314.7
ΑΦΡΙΚΗ	%	4.7	7.2	8.6	7.3	6.8
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ /	ΤΕΥ (χιλ.)	52.3	143.7	237.0	334.7	312.9
Μ. ΑΝΑΤΟΛΗ	%	6.1	7.2	7.2	8.1	6.8
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ /	ΤΕΥ (χιλ.)	3.1	57.6	147.8	194.9	230.2
ΛΑΤΙΝΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ	%	0.4	2.9	4.5	4.7	5.0
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ /	ΤΕΥ (χιλ.)	9.5	55.0	129.0	185.2	229.4
Ν. & Ν.Α.ΑΣΙΑ	%	1.1	2.8	3.9	4.5	5.0
ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ /	ΤΕΥ (χιλ.)	13.5	59.5	103.8	113.2	112.2
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	%	1.6	3.0	3.1	2.7	2.4
Σ Υ Ν Ο Λ Ο	ΤΕΥ (χιλ.)	862.8	1995.1	3313.5	4143.5	4627.2
	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

ΠΙΝΑΚΑΣ 4
ΚΙΝΗΣΗΣ Ε/Κ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ
 (Δεδομένα — Προβλέψεις)
 (Περίοδος: 1975 - 2000)

Ε Τ Ο Σ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ		1975	1980	1985	1990	2000
Ν. ΕΥΡΩΠΗ	TEU (χιλ.)	690.5	2330.6	3669.3	4631.0	7761.0
	%	80.0	80.9	83.8	85.0	79.6
Β. ΑΦΡΙΚΗ	TEU (χιλ.)	27.8	183.5	348.6	415.0	1110.0
	%	3.2	6.4	8.0	7.6	11.4
Μ. ΑΝΑΤΟΛΗ	TEU (χιλ.)	144.5	365.2	359.5	401.0	877.0
	%	16.8	12.7	8.2	7.6	9.0
ΣΥΝΟΛΟ	TEU (χιλ.)	862.8	2879.3	4377.4	5447.0	9748.0
	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

**ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ**

**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**

ΠΙΝΑΚΑΣ 5
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ Ε/Κ ΣΤΙΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΧΩΡΕΣ
(Δεδομένα — Προβλέψεις)
(Περίοδος: 1975 - 1990)

Ε Τ Ο Σ Χ Ω Ρ Α		1975	1980	1985	1988	1990
ΚΥΠΡΟΣ	ΤΕΥ (χιλ.)	8.1	89.3	197.3	267.3	300.0
	%	0.9	3.1	4.5	5.6	5.5
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	ΤΕΥ (χιλ.)	0.6	94.1	176.4	181.0	210.0
	%	0.1	3.3	4.0	3.8	3.9
ΓΑΛΛΙΑ	ΤΕΥ (χιλ.)	100.4	338.7	514.7	387.1	400.0
	%	11.6	11.8	11.8	8.1	7.3
ΕΛΛΑΔΑ	ΤΕΥ (χιλ.)	62.6	172.5	224.7	328.3	370.0
	%	7.3	6.0	5.1	6.8	6.8
ΙΣΡΑΗΛ	ΤΕΥ (χιλ.)	143.5	276.9	274.8	326.0	341.0
	%	16.6	9.6	6.3	6.8	6.3
ΙΤΑΛΙΑ	ΤΕΥ (χιλ.)	332.7	1167.5	1604.0	1659.5	1750.0
	%	38.6	40.5	36.6	34.6	32.1
ΙΣΠΑΝΙΑ	ΤΕΥ (χιλ.)	162.0	389.9	839.2	975.5	1250.0
	%	18.8	13.5	19.2	20.3	22.9
ΤΟΥΡΚΙΑ	ΤΕΥ (χιλ.)	0.1	17.8	65.3	189.0	230.0
	%	-	0.6	1.5	3.9	4.2
Σ Υ Ν Ο Λ Ο	ΤΕΥ (χιλ.)	862.8	2879.3	4377.4	4801.7	5447.0
	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Τό λιμενικό δυναμικό διακίνησης Ε/Κ
στό Μεσογειακό χώρο.

*Αν επιχειρήσει κανείς μία καταγραφή της ύφιστάμενης λιμενικής υποδο-

μής και του μηχανολογικού εξοπλισμού για τα λιμάνια της Μεσογείου θα συμφωνήσει με τη διαπίστωση ότι: «τό έθνικο γόητρο υπαγορεύει περισσότερο τις επενδύσεις παρά η οικονομική βιωσιμότητα».

τητα».

Πράγματι στο Μεσογειακό χώρο έχουν γίνει και πρόκειται να γίνουν έντυπια επενδύσεις στον τομέα των

ΠΙΝΑΚΑΣ 6
ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ Ε/Κ ΒΑΣΕΙ
ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ
ΛΙΜΕΝΩΝ
(Περίοδος: 1990 - 2010)

ΕΤΟΣ	1990	2000	2010
Ε/Κ (Lo-Lo)	150	250	300
Ε/Κ (Ro-Ro)	15	25	30

Τερματικών λιμενικών εγκαταστάσεων διακίνησης Ε/Κ, πού συχνά δέν συμβαδίζουν με την αντίστοιχη ζήτηση υπηρεσιών. Στόν πίνακα 8 δίνονται συνοπτικά ό ύφιστάμενος καί ό μελλοντικός μηχανολογικός εξοπλισμός φορτοεκφορτώσεων Ε/Κ γιά 18 συνολικά μεσογειακά λιμάνια.

Είναί φυσικό λοιπόν νά παρατηρείται σκληρός ανταγωνισμός γιά τήν προσέλκυση φορτίων καί τήν καθιέρωση κυρίων (mother) καί δευτερευουσών (feeder) γραμμών μεταφόρτωσης.

Όμως τό καθοριστικό στοιχείο γιά τήν επιβίωση καί τήν καθιέρωση τών Μεσογειακών λιμένων δέν σχετίζεται κυρίως μέ τίς επενδύσεις αλλά άφορά τήν αξιοπιστία τους, γεγονός πού αναγνωρίζεται σήμερα εύρύτατα. Κακή όργάνωση, χαμηλή άποδοτικότητα εξοπλισμού, γραφειοκρατικές διαδικασίες, έλλειψη μηχανογράφησης διαδικασιών (E.D.I.), καθυστερήσεις πού όφείλονται σέ προβλήματα λιμενεργασίας, άπουσία έκπαίδευσης προσωπικού έχουν σάν συνέπεια τήν αύξηση τού χρόνου κυκλικού ταξιδίου (round trip time), γεγονός πού άποτελεί ρυθμιστικό οικονομικό παράγοντα πού λειτουργεί άποτρεπτικά γιά τήν προσέλκυση ιδιαίτερα νέων υπερατλαντικών κύριων γραμμών διακίνησης Ε/Κ.

Έδω θά ήταν χρήσιμο νά προστεθεί καί ή τάση τών άποστολών καί παραληπτών νά άποφεύγουν νά έξαρτώνται άπό ένα διαμεταφορέα γεγονός πού επιδρά άνασταλτικά στή χρησιμοποίηση πλοίων κύριων γραμμών (Mother ships).

Συμπεράσματα — Προοπτικές

Άπό τή συνοπτική, άναγκαστικά, εξέταση τών στοιχείων πού σχετίζονται μέ τό ρόλο τού λιμανιού τής Θεσσαλονίκης στίς μεταφορές Ε/Κ προκύπτουν τά ακόλουθα:

— Παρά τή σχετικά δύσκολη γεωγραφικά θέση τής όσον άφορά τίς κύριες ροές μεταφόρτωσης Ε/Κ στή Μεσόγειο, τό λιμάνι παρουσιάζει πολύ καλές προοπτικές όσον άφορά τήν προσέλκυ-

ση ροών έξωτερικού έμπορίου τής χώρας, διαμετακόμισης αλλά καί δευτερευουσών γραμμών μεταφόρτωσης.

— Μέχρι σήμερα οί προβλέψεις τής «Μελέτης Σχεδιασμού τών Έλληνικών Λιμένων» γιά τή διακίνηση Ε/Κ άπό τή Θεσσαλονίκη έχουν άποδειχθεί έξαιρετικά αισιόδοξες (πίνακες 6, 7), παρά τό γεγονός ότι τά τελευταία δύο χρόνια έχει παρατηρηθεί ίκανοποιητική αύξηση διακίνησης Ε/Κ (πίνακας 7).

Μέ βάση τίς διαπιστώσεις αυτές είναι άπαραίτητο νά καταστρωθεί πρόγραμμα βραχυπροθέσμων καί μακροπροθέσμων μέτρων, πού δέν έξαρτώνται άποκλειστικά άπό τόν Ο.Λ.Θ. καί θά έχουν σάν στόχους:

Τήν όσο τό δυνατόν μεγαλύτερη βελτίωση τής αξιοπιστίας τού λιμανιού μέ:

— συμπλήρωση τού εξοπλισμού του δέ δεύτερη γερανογέφυρα, ώστε νά άποφεύγονται καθυστερήσεις πού άποφείλονται κυρίως σέ βλάβες

— αξιοπιστή λειτουργία σέ 24ωρη βάση, όλες τίς ήμέρες

— απλούστευση τών τελωνειακών καί λοιπών διαδικασιών

— μηχανογράφηση διαδικασιών (εισαγωγή EDI, όργάνωση χερσαίου χώρου, χειρισμών κ.λ.π..)

β) Τό «άνοιγμα» στήν αγορά τών μεταφορών Ε/Κ γιά τήν προσέλκυση νέων ναυτιλιακών γραμμών καί διαμεταφορέων, μέ «έπιθετική» έμπορική προβολή τού λιμανιού (marketing).

γ) Προσπάθεια βελτίωσης τών χερσαίων μεταφορικών ύποδομών, ιδιαίτερα τού σιδηροδρομικού δικτύου, πού άποτελεί βασική προϋπόθεση γιά τήν προσέλκυση σοβαρής κίνησης διαμετακόμισης (Land bridge). Παράλληλα προσπάθεια ανάπτυξης τής ύποδομής καί άνωδομής τού λιμανιού, μέ χρηματοδότηση άπό τούς περιφερειακούς πόρους τής Κοινότητας (regional funds), άφού ό ανταγωνισμός πού ύφίσταται τό λιμάνι τής Θεσσαλονίκης άπό Μεσογειακά λιμάνια τρίτων χωρών άφορά σέ τελευταία άνάλυση τό σύνολο τών Κοινοτικών μεταφορών.

ΕΤΗ	1983		1984		1985		1986		1987		1988	
	ΠΑΗΡΗ	ΚΕΝΑ	ΠΑΗΡΗ	ΚΕΝΑ	ΠΑΗΡΗ	ΚΕΝΑ	ΠΑΗΡΗ	ΚΕΝΑ	ΠΑΗΡΗ	ΚΕΝΑ	ΠΑΗΡΗ	ΚΕΝΑ
ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ	2345	3566	3039	3842	2767	4254	3148	6227	4382	5450	6594	6067
ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ	5298	2863	6950	3031	7292	3257	10341	5031	12913	4995	17338	5410
ΣΥΝΟΛΟ	7643	6429	9989	6873	10059	7511	13489	11258	17295	10445	23932	11477
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	14.072		16.862		17.570		24.747		27.740		35.409	

ΠΙΝΑΚΑΣ 8
ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ Ε/Κ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

ΛΙΜΑΝΙ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ	ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ
ALGECIRAS Ισπανία	6 γερανογέφυρες (για 3 τερματικούς σταθμούς)	1 γερανογέφυρα για το τερματικό σταθμό Maersk Espana
VALENCIA Ισπανία	4 γερανογέφυρες	1 γερανογέφυρα Post Panamax
BARCELONA Ισπανία	5 γερανογέφυρες	1 γερανογέφυρα (πιθανά Post Panamax)
MARSEILLES/FOS Γαλλία	7 γερανογέφυρες στο FOS και 2 στη ΜΑΣΣΑΛΙΑ	2 γερανογέφυρες στη ΜΑΣΣΑΛΙΑ και 2 επίσης στο FOS (Post Panamax)
SAVONA Ιταλία	Μόνο κινητοί γερανοί	2 γερανογέφυρες (Post Panamax)
GENOA Ιταλία	Το Νέο Τέρμιναλ 2 έχει 4 γερανογέφυρες	6 γερανογέφυρες για το νέο Τέρμιναλ Poltri (πιθανά Post Panamax)
LA SPEZIA Ιταλία	3 γερανογέφυρες (η μία Post Panamax)	Μία ή δύο γερανογέφυρες Post Panamax
VENICE Ιταλία	4 γερανογέφυρες	Δεν υπάρχουν άμεσα σχέδια
TRIESTE Ιταλία	3 γερανογέφυρες	3 νέες γερανογέφυρες για το Τέρμιναλ Molo VI
NAPLES Ιταλία	4 γερανοί ship to shore τρίτης γενιάς	1 νέα γερανογέφυρα
PALERMO Ιταλία	3 γερανογέφυρες	Πιθανή προμήθεια νέου εξοπλισμού ανάλογα με την κίνηση
MARSAXLOKK Μάλτα	3 γερανογέφυρες (οι δύο τρίτης γενιάς)	Δεν υπάρχουν άμεσα σχέδια.

ΛΙΜΑΝΙ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ	ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Ελλάδα	1 γερανογέφυρα	1 γερανογέφυρα
ΠΕΙΡΑΙΑΣ Ελλάδα	5 γερανογέφυρες (οι τρεις στο ΣΕΜΠΟ "ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ")	Δεν υπάρχουν άμεσα σχέδια
ΤΟΥΡΚΙΑ	12 γερανογέφυρες (5 MERSIN, 3 HAYDARPASA, 2 IZMIR, 2 TRABZON)	Εξοπλισμός για το λιμάνι του ISKENDERUN
ΚΥΠΡΟΣ	ΛΕΜΕΣΣΟΣ : 2 Μονάδες Ship to Shore ΛΑΡΝΑΚΑ : 1 Συμβατικός γερανός	4 γερανογέφυρες Post Panamax (2 ΛΕΜΕΣΣΟΣ, 2 ΛΑΡΝΑΚΑ)
ALEXANDRIA Αίγυπτος	2 μονάδες που θα μεταφερθούν στο Τέρμιναλ El Dekheila	Πιθανή προμήθεια νέου εξοπλισμού
PORT SAID Αίγυπτος	2 γερανογέφυρες	Πιθανότητα προμήθειας μιας γερανογέφυρας

Όλα τα στοιχεία πείθουν ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει μεγάλες δυνατότητες να αυξήσει σημαντικά στο μέλλον τη διακίνηση Ε/Κ και να καθιερωθεί δυναμικά σαν λιμένας ιδιαίτερης

σημασίας στο Μεσογειακό χώρο. Καθ' όσον όλων μας είναι να συμβάλλουμε με κάθε τρόπο σε αυτή την κατεύθυνση και το Υ.Ε.Ν. σαν αρμόδιος φορέας για τη χάραξη της λιμενικής πολιτικής της χώ-

ρας και την ανάπτυξη του Έθνικού Λιμενικού Συστήματος θά συνεχίζει και στο μέλλον να καταβάλει κάθε προσπάθεια για την ανάπτυξη αυτού του στόχου.

Π. ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

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



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

PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

is your reliable friend in a case of

EMERGENCY

Groundings - Ruptures - Cracks - Dents/Holes - Wrecks - Pluggings - Cutting/
Welding - Inspections all these are routine work for our team of

EXPERIENCED TECHNICIAN DIVERS

who are on

24 HOURS STAND BY

so we can reach your ship anywhere within hours!

PICCARD DIVERS

does a better job when it undertakes:

Replacement of Anodes - Blank offs/Sealings - Damage Surveys - TV- VIDEO
Surveys - Photography - Visual Inspections - In Water surveys in lieu of dry
docking because its reputation is based on

QUALITY WORK UNDERWATER

NEW STATION — KALI LIMENES (CRETE)
(SEKA BANKER STATION)

PICCARD DIVERS

81 Akti Miaouli 185 38, Piraeus Greece.

Tel: 4514208 - 4180343 - 4518528 - 4180277 A.O.H: 9835152 - 7653930 - 9842737

TLX: 213073 PICA - 241005 COBA

ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΒΡΑΒΕΙΑ ΩΝΑΣΗ 1990

Στις 15 Φεβρουαρίου 1990, σε ειδική εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στο Ζάππειο Μέγαρο, ανακοινώθηκαν τα Διεθνή Βραβεία Ωνάση 1990 από τον Πρόεδρο του Ίδρυματος Ωνάση, Ακαδημαϊκό κ. Ιωάννη Γεωργιάκη, παρουσία μελών του Διοικητικού Συμβουλίου και των πρέσβων των τιμωμένων χωρών.

Η επίσημη τελετή της απονομής των Βραβείων θα γίνει, όπως κάθε χρόνο στην Παλαιά Βουλή στις 5 Απριλίου, και τα βραβεία θα επιδώσει ο Πρωθυπουργός.

Σύμφωνα με τις αποφάσεις της Διεθνούς Επιτροπής των Βραβείων Ωνάση οι βραβευόμενοι για το 1990 είναι:

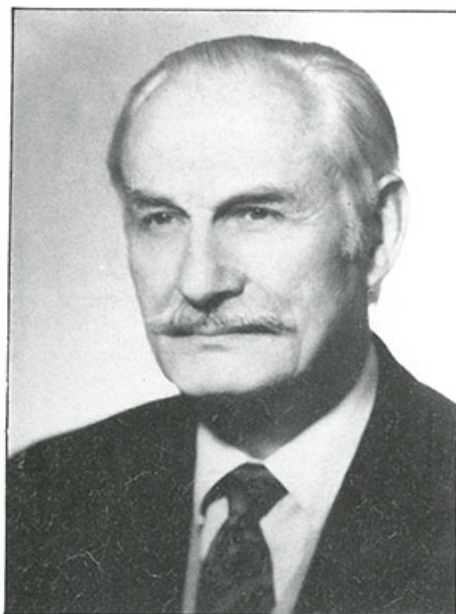


ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΘΗΝΑΙ 1990

Τό Βραβείο Ωνάση για τον "Ανθρωπο και την Ανθρωπότητα (ΑΘΗΝΑΙ) απονέμεται στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών **Javier Perez de Cuellar** «σε αναγνώριση των προσωπικών του πρωτοβουλιών για την επίλυση των διαφορών κρίσεων ανά τον κόσμο και της διπλωματικής του δεξιοτεχνίας ή οποία έχει συμβάλλει στην αναζωογόνηση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών ως θεσμού δημιουργικής αντιμετώπισης των διεθνών εξελίξεων προς όφελος της Παγκόσμιας Ειρήνης».

Τό βραβείο θα παραλάβει ο Γενικός Γραμματέας κ. Cuellar, ο οποίος αποδέχθηκε τη βράβευσή του δηλώνοντας:

«Με ειλικρινή αισθήματα ευγνωμοσύνης δέχθηκα να λάβω τό Βραβείο ΑΘΗΝΑΙ στις 5 Απριλίου 1990. Με τιμή πραγματικά ή μεγάλη αυτή διάκριση την οποία τό Κοινωφελές Ίδρυμα Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης, ευγενώς αποφάσισε να μου απονεμίσει».



ΒΡΑΒΕΙΟ ΟΛΥΜΠΙΑ 1990

Τό Βραβείο Ωνάση για τον "Ανθρωπο και τον Πολιτισμό (ΟΛΥΜΠΙΑ) απονέμεται στην Πόλη της Βαρσοβίας με την ευκαιρία της 50ης επέτειου από την ολοσχερή καταστροφή της κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, για να τιμήσει την υποδειγματική αποκατάσταση της πόλεως και την αφοσίωση του Πολωνικού Λαού στην πολιτιστική του κληρονομιά.

Τό Βραβείο θα παραλάβει ο Πρόεδρος της Πόλεως της Βαρσοβίας κ. Stanislaw Wyganowski, ο οποίος αποδεχόμενος τη βράβευσή του δήλωσε:

«Εξ ονόματος της Βαρσοβίας με ευγνωμοσύνη αποδέχομαι τό βραβείο «ΟΛΥΜΠΙΑ», που απονεμήθηκε από τό Ίδρυμα «Αλέξανδρος Ωνάσης» στην πρωτεύουσα της Πολωνίας για την ανοικοδόμηση και προστασία της πολιτιστικής της κληρονομιάς.

Τήν απόφαση της Διεθνούς Επιτροπής του Ίδρυματος αυτού, που χαιρεί πλατιά αναγνώρισης και σεβασμού, θεωρούμε ως έκφραση ιδιαίτερης αναγνώρισης των τεράστιων προσπαθειών που έκαναν οι κάτοικοι της Βαρσοβίας και ολόκληρος ο πολωνικός λαός για την αναγέννηση της καταδικασμένης σε καταστροφή πόλης και την προστασία της πολιτιστικής της κληρονομιάς.

Τήν απόφαση αυτή τη θεωρούμε επίσης ως επιβεβαίωση της κοινής πολιτιστικής κληρονομιάς, των ιδεών του ανθρωπισμού, της νίκης του καλού πάνω στη βία.

Χαιρόμαστε ιδιαίτερα γιατί ή βράβευσή αυτή της Βαρσοβίας έγινε από ένα Ίδρυμα Έλληνικό, της χώρας που βρίσκεται τό λίκνο της πολιτιστικής εξέλιξης της Ευρώπης.

Εξ ονόματος των κατοίκων και των αρχών της Βαρσοβίας θέλω να εύχαριστήσω εγκάρδια τη Διεθνή Επιτροπή

και τον καθηγητή κ. Ιωάννη Γεωργιάκη και να σάς συγχαρώ για τις δραστηριότητες που αναπτύσσει τό Ίδρυμά σας για την προστασία και εμπλουτισμό της πολιτιστικής και πνευματικής κληρονομιάς των λαών».



ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ 1990

Τό Βραβείο Ωνάση για τον "Ανθρωπο και την Κοινωνία (ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ) στον **Ailton Krenak** και την "Ένωση Ινδιανικών Έθνοτήτων «για την εξαιρετική εργασία τους στην προσπάθεια προστασίας των αυτοχθόνων Ινδιάνων του Αμαζονίου καθώς και των Δασών της περιοχής».

Τό Βραβείο θα παραλάβει ο Ailton Krenak, 35 ετών, μέλος της Ινδιανικής φυλής Krenak, ο οποίος με αξιοθαύμαστη επιμονή και προσπάθεια έφερε μαζί τις 180 φυλές της περιοχής του Αμαζονίου, σχηματίζοντας την "Ένωση Ινδιανικών Έθνοτήτων. Είναι ή πρώτη φορά στην ιστορία της Βραζιλίας, που αυτόχθονες Ινδιάνοι σχημάτισαν μόνοι τους έναν οργανισμό τον οποίο έλεγχαν.

Ο Ailton Krenak ήταν ο μόνος Ινδιάνος ηγέτης που προσεκλήθη να μιλήσει στη συνταγματική συνέλευση ή οποία τό 1988 συνέταξε τό νέο δημοκρατικό Σύνταγμα της Βραζιλίας και στη συνέχεια, αντιλαμβανόμενος ότι παρόμοιες συνταγματικές διατάξεις, για να είναι αποτελεσματικές, χρειάζονται την κατάλληλη νομοθεσία, βοήθησε να θεμελιωθεί ο Πυρήν για Αυτόχθονες Λαούς — ένα κονσόρτιο από δικαστικούς, έρευνητές, εκπαιδευτικούς, ανθρωπολόγους και άλλους — με σκοπό να συντάξει και να προωθήσει την νομοθεσία, και να αντιμετωπίσει όσα ζητήματα δεν αναφέρονταν στο νέο Σύνταγμα.

Ο Ailton Krenak και ο δολοφονηθείς

ηγέτης Francisco Mendes Filho ήταν σύντροφοι στον αγώνα για την προστασία της ζωής των αυτοχθόνων Ινδιάνων, καθώς των όμβριων δασών στα όποια ζούν.



ΒΡΑΒΕΙΟ ΔΕΛΦΟΙ 1990

Τό Βραβείο 'Ωνάση για τόν "Άνθρωπο καί τό Περιβάλλον (ΔΕΛΦΟΙ) άπονέμεται στό Μουσείο Φυσικής 'Ιστορίας Γουλανδρή «μέ τήν εύκαιρία του έορτασμού 25 χρόνων από τής ιδρύσεως του για τήν τεράστια συμβολή του στην προστασία του Φυσικού περιβάλλοντος καί ιδιαίτερα για τήν εύαισθητοποίηση τής κοινής γνώμης στό όξύ πρόβλημα τής καταστροφής των 'Ελληνικών Δασών».

Τό βραβείο θά παραλάβουν οί 'Ιδρυτές του Μουσείου Άγγελος καί Νίκη Γουλανδρή, ό όποίοι άποδεχόμενοι τή βράβευση δήλωσαν:

«Μέ ιδιαίτερη συγκίνηση άποδεχόμεθα τήν άπόφαση τής Διεθνούς 'Επιτροπής των 'Ωνασειών Βραβείων για τήν άπονομή του βραβείου «ΔΕΛΦΟΙ 1990» στό Μουσείο Γουλανδρή Φυσικής 'Ιστορίας. Θέλουμε νά σās έκφράσουμε τή βαθιά μας εύγνωμοσύνη καί τήν ύπερηφάνεια μας για τήν τιμή πού μās άποδίδεται.

Μέ τήν θεσμοθέτηση του βραβείου για τόν "Άνθρωπο καί τό Περιβάλλον, ά-



ναγνωρίζεται για πρώτη φορά ή άνθρωπιστική σημασία του αγώνα για τή διαφύλαξη τής οικολογικής ισορροπίας καί τή διάσωση του φυσικού περιβάλλοντος του πλανήτη μας.

Εϊμεθα εύτυχεϊς ότι περιλαμβανόμεθα μεταξύ των πρώτων τιμωμένων».



seastar navigation

Ship Managers/Operators

ATHENS OFFICE:
Seastar Navigation Co. Ltd.

Seastar Chartering Ltd.

Seastar House
6 Rizariou Street
152 33 Halandri
Tel.: 6819542 - 6823929 - 6841649
Telex: 214205 - 210982 SENA GR
Cables: SEASTAR ATHENS

LONDON OFFICE:
Seastar Navigation Ltd.

14/20 St. Mary Axe
London EC3A 9DE
Tel.: 01 2207579
Telex: 888722 GRAIG C
Cables: SEANAVIG LONDON

15 ΧΡΟΝΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΘΑΝΑΤΟ ΤΟΥ ΠΟΙΗΤΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΝΙΚΟΥ ΚΑΒΒΑΔΙΑ

Στις 11 Φεβρουαρίου συμπληρώθηκαν 15 χρόνια από τον θάνατο του ποιητή της Θάλασσας Νίκου Καββαδία, στη μνήμη του οποίου έγινε επιτάφιος δέηση την οποία οργάνωσε ο Π.Σ.Α.Α.Θ.Α.Ξ σε συνεργασία με άλλες ενώσεις 'Ασυρματιστών της ξηράς και της θάλασσας, ενώ την επομένη 12 Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκε φιλολογική βραδιά στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιώς.

'Ακολουθεί ο χαιρετισμός που άφησε στην μνήμη του άξεχαστου ποιητή ο κ. 'Αρης Ευστρατιάδης, πρόεδρος των άπομάχων άξιωματικών άσυρμάτου Ε.Ν.

«'Αξέχαστε Νίκο, άλησμόνητε Μαραμπού...

Είμαι βέβαιος ότι αυτή την στιγμή ή ψυχή σου βρίσκεται κάπου έδω τριγύρω και σκαρφαλωμένη σε κάποιο κυπαρίσι μας παρακολουθεί...

Μας παρακολουθεί και αγάλλεται, γιατί ή σεμνή αυτή συγκέντρωση γίνεται άφ' ενός για πρώτη φορά μετά από 15 χρόνια από την ήμερα που έφυγες για τό τελευταίο ταξίδι στο χώρο των ΐσκιων και της αιώνιας σιωπής και άφ' έτέρου, γιατί διοργανώθηκε ή επιτάφιος αυτή δέηση, από τους συναδέλφους σου στο χειριστήριο και τά έρτζιανά, διοργανώθηκε από άσυρματιστές, από τους άσυρματιστές της ξηράς και της θάλασσας, από τους άσυρματιστές του παρακτίου του SVA, του 'Υπ. 'Εμπ. Ναυτιλίας, του Πολεμικού μας Ναυτικού, της Υ.Π.Α., της Ε.Μ.Υ., της Θ.Ο.Α. Διοργανώθηκε από τους ναυτικούς μας, από την Π.Ν.Ο., την 'Ενωση Πλοιάρχων, Μηχανικών, Ναυτών, διοργανώθηκε από τους θαλασσανθρώπους μας. Διοργανώθηκε από τον Π.Σ.Α.Α.Θ.Α.Ξ., εκεί

που μία όλόκληρη ζωή δρασκέλιζες τό κατώφλι άλλοτε για νά βρείς μπάρκο και άλλοτε για νά συναντήσεις τους άγαπητούς σου συναδέλφους...

Και την όλη προσπάθεια, αγκάλιασε με αγάπη ό Δήμος του Πειραιά μας, με την πολύτιμη συμπαράστασή του..

Σήμερα, συμπληρώνονται 15 χρόνια από την ταφή σου σε αυτό έδω τό άπεριτο μνήμα. Στις 11 Φεβρουαρίου του 1975, τό 'Αττικό χώμα σκέπασε τον ποιητή της θάλασσας, τον ποιητή των ταπεινών, των καταφρονεμένων και των κατατρεγμένων... Σε συνόδευσαν έδω σε αυτόν τον χώρο, ύπογραμμίζοντες με την παρουσία τους τό πένθος των νεοελληνικών γραμμάτων, προσωπικότητες των γραμμάτων και των τεχνών όπως ό Βαλέτας, ό 'Αγγέλου, ό Παπανούτσος, ό Τσίρκας, ό Μόραλης, ό Ζάννας, ό Μπότσογλου, ό Μπόστ και πολλοί άλλοι, καθώς και ή τότε Διοίκηση του Π.Σ.Α.Α.Θ.Α.Ξ....

'Εσβυσες χωρίς άρρώστεια, έτσι άναπάντεχα, ενώ έτοιμαζόσουν νά μπάρκαρεις σε κεραυνοβόληση, χωρίς προειδοποίηση, έγκεφαλικά έπεισόδιο στο σπίτι της όδοϋ Δεινοκράτους...

Παραπονέθηκες στην άδελφή σου την Ζένια ότι είχες μουδιάσει...

'Επεςες σε κώμα, σε μετέφεραν στην κλινική «'Αγιοι 'Απόστολοι» και ύστερα από 48ωρη πάλη με τον θάνατο ξεψύχησες...

Είχες μείνει ξέμπαρκος, μακριά από τους άσυρμάτους των έμπορικων πλοίων επί ένα τρίμηνο, άσυνήθιστα μεγάλο διάστημα για σένα και αυτή τη φορά θά έφευγες με φορτηγό για τον 'Ισημερινό, τά 'Αλμπатρος και τον Σταυρό του Νότου, γιατί είχες βαρεθεί τά ποστάλια, έτσι έλεγες...

Παράλληλα, έτοιμάζες νά έκδώσεις

μετά από 28 χρόνια σιωπής την καινούργια σου ποιητική συλλογή με τον τίτλο: «ΤΡΑΒΕΡΣΟ» αλλά δέν πρόλαβες.

Σε πρόλαβε ό θάνατος, αλλά τον ξεγέλασες. Ναι, τον ξεγέλασες, γιατί ενώ για όλους τους άλλους άνθρώπους ή άπαίσια μορφή του προσδιορίζει τό τέλος... Για σένα άνοιξε τίς πύλες της άθανασίας... τίς πύλες της αιωνιότητας... 'Εμεινες άθάνατος!

'Αείμνηστε Κόλλια, — έτσι σου άρεσε νά σε άποκαλούν — με τον πρόωρο χαμό σου, άφησες ένα δυσαναπλήρωτο κενό που ποτέ κανείς δέν θά μπορέσει νά γεφυρώσει...

'Ομως, θά ζεις πάντα στις καρδιές των ταπεινών άνθρώπων, όσο θά υπάρχουν άνθρωποι, σάν ό μοναδικός και άνεπανάληπτος ποιητής της σκληρής και άχαρης ζωής των ναυτικών μας, των θαλασσιών μας.

Και όσο θά υπάρχουν «πλωτές φυλάκες» που οί προπέλλες τους θά μαστιγώνουν τό ύγρό περιτύλιγμα του μικροσκοπικού πλανήτη μας κροσσάροντας τά ύδάτινα μονοπάτια του, ή σκιά σου, θά πλανάται στά ξάρτια και στίς σκαλιές, στο στόκολο και στίς τιμονιές για νά κρατάει συντροφιά σε αυτούς που τόσο αγάπησες και τραγούδησες τους καύμούς τους....

«Πρώτο ταξίδι, έτυχε ναύλος για τό Νότο, δύσκολες βάρδους, κακός ύπνος και μαλάρια... είναι παράξενα της 'Ιντίας τά φανάρια και δέν τά βλέπεις, καθώς λένε, με τό πρώτο...»

Αιώνία σου ή μνήμη, άξέχαστε Κεφαλλονίτη ποιητή της θάλασσας...».

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΛΓΙΟ

Η δύναμη του στόλου

Κατά τά στοιχεία της αρμοδίας Βελγικής υπηρεσίας ό ποντοπόρος στόλος της χώρας περιλαμβάνει 75 πλοία όλων των κατηγοριών (φορτηγά, μικτά, δεξαμενόπλοια, χημικά, κοντέινερ, ύγραεριοφόρα) καθώς και δύο περίπου δεκάδες επιβατηγών και όχηματαγωγών και μεγάλο αριθμό αλιευτικών.

Παρά τη συνεχή φθορά των σημαιών των παραδοσιακών ναυτικών χωρών της Εύρώπης, ή μικρή ναυτιλία του Βελγίου είχε καταφέρει νά διατηρήσει άνοδική πορεία μέχρι τις άρχές του 1987, όποτε είχε φθάσει στο ρεκόρ των 2,5 έκ.τ. τον. γκρός. Έκτοτε όμως παρουσιάζει και αυτή κάμψη που φθάνει στο 10-12% της δυνάμεως της και στο τέλος του 1989 αριθμούσε 340 πλοία, 2.014.873 τον. γκρός. Αυτό όμως δέν σημαίνει ότι ό έφοπλισμός της χώρας δέν αναπτύσσεται, αλλά σημαίνει ότι προσφεύγει σε ξένες σημαίες. Ένα πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί τό συγκρότημα CMB που παρέλαβε δύο άκόμα νεότευκτα μπάλκερς και δύο ήμικοντέινερ, έκ των όποίων όμως μόνο ένα ενέγραψε στο έθνικό νηολόγιο.

ΓΑΛΛΙΑ

Θύμα της θυέλλης

Ένα από τά θύματα της θυέλλης της 25 'Ιανουαρίου υπήρξε και τό Γαλλικό όχηματαγωγό «Charters» της εταιρίας SNCF που προσέκρουσε επί της προβλήτος του λιμένος της Διέππης.

Τό πλοίο, επί του όποίου επέβαιναν 100 άτομα, συμπεριλαμβανομένου και του πληρώματος, υπέφερε σκληρά λίγο μετά την άναχώρησή του από τό Newhaven, λόγω της ισχυράς θυέλλης που επικρατούσε στη Μάγχη. Φοβερά πλήγματα κυμάτων προκάλεσαν βλάβη του συστήματος κυβερνήσεως, παρά την όποία τό σκάφος κατάφερε με

μειωμένη ταχύτητα νά φθάσει τό βράδυ στη Διέππη. Μετά δυσκολίας χειριζόμενο προσέκρουσε στην άνατολική προβλήτα του λιμένος με την άριστερή πλευρά του και πήρε κλίση πέντε μοιρών. Παρά ταύτα μπόρεσε με τις δικές του δυνάμεις νά φθάσει τελικά στο άγκυροβόλιό του. Κατά τη διάρκεια της νύχτας ή κλίση έφθασε τις 15 μοίρες και παρέστη άνάγκη νά ρυμουλκηθεί στη δεξαμενή.

Τά «Charters» είναι όχηματαγωγό, ναυπηγήσεως του 1974, με χωρητικότητα 1400 επιβατών, 210 ιδιωτικών αυτοκινήτων και 22 φορτηγών, και έχει δρομολογηθεί στη γραμμή Διέππη- Νιουχάβεν. Στο διάστημα της άργίας του λόγω των έπισκευών που θά χρειαστούν πλέον των δύο μηνών, θά αντικατασταθεί με άλλο πλοίο της εταιρίας που θά εκτελεί την ίδια γραμμή με δύο άναχωρήσει την ήμερα από τη Διέππη.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Αύξηση του θαλασσίου έμπορίου

Σύμφωνα με την στατιστική που δημοσίευσε τό άρμόδιο Γραφείο Άπογραφής, οι Άμερικανικές συναλλαγές που ένεργοούνται διά θαλάσσης παρουσίασαν σημαντική αύξηση στη τετραετία 1986-89. Αύξηση επίσης παρουσίασαν και οι μεταφορές των Άμερικανικών τακτικών γραμμών.

Κατά την ως άνω στατιστική, ή όποία εκφράζεται σε «short tons» (κάθε st. ισούται με 907,16 χιλιόγρ.) τό συνολικό θαλάσσιο έμπόριο της χώρας πέρασε από τά 784,7 έκ.τ. τον. του 1986 στα 918 έκ.τ. τό 1988, ενώ στο πρώτο εξάμηνο του 1989 έφθασε τά 483,4 έκ.τ. Οι εξαγωγές από τά 330,9 έκ.τ. του 1986 πέρασαν στα 400,6 έκ.τ. τό 1988, οι δε εισαγωγές από τά 453,4 στα 517,4 έκ.τ.

Όσον άφορά τις θαλάσσιες μεταφορές των τακτικών γραμμών αύξήθηκαν από τά 77,9 έκ.τ. του 1986 σε 86,6 έκ.τ. τό 1988, ενώ για τό πρώτο εξάμηνο του 1989 έφθασαν τά 47,6 έκ.τ. έναντι των 44,5 έκ.τ. του αντίστοιχου εξαμήνου του προηγούμενου έτους.

Ειδικότερα ως προς τη γεωγραφική κατανομή, στις μέν εξαγωγές προηγείται ή περιοχή του Κόλπου με 134 έκ.τ. τον. και ακολουθούν ό Β. Άτλαντικός (69 έκ.τ.), ό Β. Ειρηνός (50 έκ.τ.) και οι Μεγάλες Λίμενες (32 έκ.τ.). Στις δε εισαγωγές προηγείται επίσης ή περιοχή του Κόλπου με 171 έκ.τ. και ακολουθεί ό Β. Άτλαντικός (168 έκ.τ.) και ό Ν. Άτλαντικός (47 έκ.τ.).

Τέλος στην κίνηση των τακτικών γραμμών, τόσο στις εξαγωγές όσο και στις εισαγωγές στο πρώτο εξάμηνο του 1989 προηγείται ό Νότιος Ειρηνικός ακολουθούμενος από τον Β. Άτλαντικό.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Οί πέντε μεγάλοι

Στό διάστημα του πρώτου εξαμήνου του 'Ιαπωνικού οίκονομικού έτους ('Απρίλιος — Σεπτέμβριος) 1989, οι πέντε μεγαλύτερες έφοπλιστικές επιχειρήσεις ένεφάνισαν αύξηση του κύκλου εργασιών των σε όλους τους τομείς, λόγω της βελτιώσεως των ναύλων και της καλύτερης άποδοτικότητας τους.

Πάντως άκριβείς μετρήσεις και συγκρίσεις με τό προηγούμενο έτος δέν μπορούν νά γίνουν εξ αιτίας των σοβαρών μετατροπών που πραγματοποιήθηκαν στις έν λόγω εταιρίες. Πρόκειται για τις: Nippon Yusen Kaisha, Mitsui OSK, K-Line, Navix Line και Showa Line. Τόν 'Ιούλιο του 1988 ή Showa Line αποσύρθηκε από τις τακτικές γραμμές έκτός της Κίνας. 'Η Nippon Liner System άρχισε νά εργάζεται τόν 'Οκτώβριο του ίδιου έτους και ή Navix Line είδε τό φώς τόν 'Ιούλιο του 1989.

Στό σύνολό τους οι τακτικές γραμμές εξακολουθούν νά είναι έλλειμματικές παρά τη σοβαρή μείωση των έλλειμμάτων. Όλες οι άνωτέρω επιχειρήσεις αύξησαν τόν κύκλο εργασιών τους στις μεταφορές τράμπ και στις ειδικές μεταφορές, χάρη στην εύνοική αγορά των χύδην φορτίων και των πολλών φορτίων σιδηρομεταλλεύματος και δημητριακών. Στην κίνηση των αυτοκινήτων σημειώθηκε μείωση.

Τή μεγαλύτερη αύξηση εμφάνισε ή K-Line στους άνωτέρω τομείς λόγω των συνεχών ναυλώσεων των μπάλκ κάρριερς που διαθέτει. 'Η αύξηση ανήλθε σε ποσοστό 16%, ενώ στον τομέα των πετρελαιοφόρων σε 12,2%. Στόν τελευταίο αυτό τομέα σημαντική αύξηση (18,7%) γνώρισε ή Showa-Line χάρη στην αύξηση του τοννάζ των δεξαμενοπλοίων της μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου.

ΑΕΓΕΑΝ ΟΚΕΑΝΙΚ Σ.Α.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ**Η ανανέωση του στόλου**

Με την κατάθεση προς συζήτηση του προϋπολογισμού της χώρας για το νέο οικονομικό έτος, αυξάνονται οι πιέσεις προς το Υπουργείο Οικονομικών για αυξημένη βοήθεια της κυβέρνησης προς τον εμπορικό στόλο. Το Γενικό Συμβούλιο της Βρετανικής Ναυτιλίας (GCB) κάλεσε την κυβέρνηση να προωθήσει μία σειρά μέτρων βοήθειας προς την ναυτιλία, συνολικού κόστους 430 εκατ. δολларίων με στόχο την ανανέωση του ηλικιωμένου στόλου της χώρας σε μία περίοδο ευνοϊκών προοπτικών για ανάκαμψη της παγκόσμιας ναυτιλίας. Μεταξύ των μέτρων που ζητά η ναυτιλιακή κοινότητα της χώρας είναι φορολογικές απαλλαγές για τα πλοία και τους ναυτικούς καθώς και τη μείωση των ασφαλιστικών εισφορών των ναυτικών. Το 1989 ο εμπορικός στόλος της Βρετανίας περιελάμβανε 581 πλοία, σε σύγκριση με τα 1.143 του 1980 και τα 1.614 του 1975 και σύμφωνα με τις προβλέψεις του GCB η εξέλιξη αυτή θα έχει σαν αποτέλεσμα ο Βρετανικός εμπορικός στόλος να περιλαμβάνει μόνο 450 πλοία άνω των 500 τον. γκρός το 1992.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ**Κίνδυνος μπουκοτάζ**

Η Διεθνής Όμοσπονδία Μεταφορών, η

γνωστή ITF εξέφρασε την πρόθεσή της να ασκήσει μπουκοτάζ κατά των πλοίων που δεν είναι εφοδιασμένα με την «γαλάζια κάρτα», ύστερα από τις νέες νομικές μελέτες που επεξεργάστηκε από κοινού με το Ολλανδικό συνδικάτο FNV για τον τρόπο ανατροπής μιας παλαιότερης δικαστικής απόφασης.

Το 1983 τα Ολλανδικά δικαστήρια είχαν κηρύξει παράνομα τα μπουκοτάζ αλληλεγγύης κατά των πλοίων υπό σημαία ελευθέρου νηολογίου που ήταν επανδρωμένα με ξένα χαμηλόμισθα πληρώματα. Κατόπιν αυτού η ITF και το συνδικάτο FNV ανέλαβαν να εξετάσουν τις δυνατότητες άσκησης μπουκοτάζ εναντίον όρισμένων πλοίων χωρίς παραβίαση του Ολλανδικού νόμου. Καί η μέν ITF επέλεξε ως λιμένα δράσεως το Ρόττερνταμ, αλλά το συνδικάτο FNV απέκλεισε την άσκηση κάθε είδους μπουκοτάζ στον λιμένα του Ρόττερνταμ εναντίον ως ως άνω πλοίων. 'Αντ' αυτού προκρίνει να επιλεγεί, σε συνεννόηση με την ITF, ένα συγκεκριμένο έκαστο πλοίο, χωρίς τον περιορισμό του Ρόττερνταμ, οι επί του οποίου συνθήκες εργασίας θα δικαιολογούν την κίνηση δικαστικής ένεργειας κατά της πλοιοκτήτριας εταιρίας.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ**Τά μυστικά της θάλασσας του Μπάρεντς**

Σοβιετικοί έμπειρογνώμονες πετρελαίου και Δυτικοί συνάδελφοί τους θα συναντη-

θούν στο Μουρμάνσκ για να εξετάσουν το θέμα των πετρελαϊκών πόρων της θάλασσας του Μπάρεντς και ειδικότερα τα αποτελέσματα των μέχρι σήμερα σεισμικών έρευνών και τον προγραμματισμό των μελλοντικών κοινών Νορβηγο-σοβιετικών γεωτρήσεων.

Η απόφαση αυτή ελήφθη με κοινή συμφωνία του Νορβηγικού 'Ινστιτούτου Έρευνών Ευρωπαϊκής ύφαλοκρηπίδος και ενός Σοβιετικού αντιστοίχου 'Οργανισμού που εξαρτάται από το Υπουργείο Πετρελαίου. Στην ως άνω σύσκεψη θα εκπροσωπηθούν από Νορβηγικής πλευράς τόσο το Υπουργείο Ένεργειας όσο και η έθνική πετρελαϊκή εταιρία Στάτοϊλ. Θα παραστούν επίσης εκπρόσωποι της εταιρίας Conoco και διαφόρων Αμερικανικών Πανεπιστημίων.

Πιστεύεται και από τις δύο πλευρές ότι η εν λόγω σύσκεψη θα αποτελέσει ένα θετικό βήμα προς την επίλυση του προβλήματος που θέτει η θάλασσα του Μπάρεντς ως προς τα πετρελαϊκά της αποθέματα. Όπως δε έδηλωσε ο Διευθυντής του άνωτέρω Νορβηγικού 'Ινστιτούτου, οι σχετικές συζητήσεις θα επιτρέψουν τη σφαιρική κατανόηση του αινίγματος και θα φέρουν στο φως τις ύφιστάμενες σχέσεις μεταξύ των γεωλογικών συνθηκών στη 'Ανατολή και τη Δύση. Ο ίδιος ο Διευθυντής εξέφρασε την ικανοποίησή του για το πνεύμα επικοινωνίας και κατανόησης που επιδεικνύουν οι Σοβιετικές 'Αρχές, ενώ μία τέτοια στροφή θα ήταν άδιδανόητη πρό δύο ή τριών ετών.

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

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τό νέο προεδρείο του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου

Συγκροτήθηκε σέ σώμα στις 16 Φεβρουαρίου τό νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου της 'Ελλάδος, πού προήλθε μετά τις πρόσφατες εκλογές, μετά τις όποιες ανανεώθηκε τό ήμισυ από τά 32 μέλη του.

Τό νέο Προεδρείο του ΝΕΕ αποτελείται από τούς κ.κ. Γεώργιο Λαναρά, πρόεδρο, Δημήτριο Νομικό α' αντιπρόεδρο, Κώστα Κομνηνό, β' αντιπρόεδρο και μέλη της διοικούσας επιτροπής είναι οί σύμβουλοι κ.κ. Σπύρος 'Αλεξανδράτος, 'Αντώνης Κυρτάτας, 'Ερασμ. Μαρία Μαρκαντωνάκη και Γεώργιος Φουστάνος.

Τό έκλογικό δικαίωμα

Μέ τροπολογία πού προωθήθηκε στη Βουλή από τόν 'Υπουργό κ. Νίκο Παππά προβλέπεται ότι οί ναυτικοί πού υπηρετούν σέ πλοία μέ ελληνική σημαία, θά μπορούν νά ασκούν τό έκλογικό τους δικαίωμα στις βουλευτικές και ευρωβουλευτικές εκλογές στό Δήμο ή τήν Κοινότητα πού θά βρίσκεται τό πλοίο τους τήν ήμέρα των εκλογών, όπως ισχύει γιά τούς πολιτικούς δημοσίου υπαλλήλους και στρατιωτικούς.

Ταχυδρομήθηκαν οί επιταγές του NAT

Τό NAT ανακοίνωσε ότι ταχυδρομήθηκαν ήδη οί επιταγές μέ τή σύνταξη του μηνός Μαρτίου.

'Η σύμβαση μεσογειακών φορτηγών

Στις 21 Φεβρουαρίου επιτεύχθηκε συμφωνία γιά τήν υπογραφή νέας συλλογικής συμβάσεως εργασίας γιά τά πληρώματα των μεσογειακών φορτηγών πλοίων ή όποια προβλέπει αύξηση των βασικών μισθών των αξιωματικών κατά 15% και των κατωτέρων πληρωμάτων κατά 16%, ενώ κατά τά ίδια ποσοστά αυξάνονται και τά χορηγούμενα επιδόματα καθώς και οί άμοιβές γιά τις έξτρα

εργασίες. Μέ τή συμφωνία πού επιτεύχθηκε καταργείται ό μισθός των μή προσοντούχων και εξομοιώνεται ό μισθός των δοκίμων μέ τόν μισθό των δοκίμων αποφοίτων ΑΔΣΕΝ ενώ γιά τήν υπερωριακή άμοιβή του Σαββάτου και των άργιών προβλέπονται τά εξής:

• Γιά όλο τό πλήρωμα πλην του Α' Μηχανικού ή άπασχόληση κατά τά Σάββατα και τις άργίες θά άμείβεται μέ τό 1/173 του βασικού μισθού γιά κάθε ώρα υπερωριακής άπασχόλησης, προσαυξημένο κατά τριάντα πέντε επί τοις εκατόν (35%) και γιά όλες τις ώρες της υπερωριακής ατήτης άπασχόλησης.

Γιά τόν Α' Μηχανικό ή πρόσθετη άμοιβή καθορίζεται τόσο γιά τά Σάββατα όσο και γιά τις άργίες στό 1/25 του βασικού μισθού γιά κάθε ήμέρα.

Μετά τήν επίτευξη της συμφωνίας γιά τά μεσογειακά φορτηγά, σέ έκκρεμότητα παραμένει μόνον τό θέμα της υπογραφής νέας συλλογικής συμβάσεως γιά τά πληρώματα των άκτοπολικών επιβατηγών.

'Υπό τήν κυανόλευκο

Τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου, εζητήθη ή έγγραφή στό ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13 των πλοίων:

— "Αργκосу", δεξαμενόπλοιο, πρώην "Far Sea" υπό νορβηγική σημαία, 19.034 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1976, πού ανήκει στην εταιρία "Kofinas Shipping Company Limited" (κ. 'Αν. Κάντζος).

— "Σχοινούσα", δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο ΝΟ. SNA 3038, 27.500 τον. γκρό, πού ανήκει στην εταιρία "Shihoussa Shipping Corporation" (κ. 'Ιωάν. Καρασταμάτης).

— "Αλίν II", φορτηγό, πρ. "Caroline", 10.650 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1969, πού ανήκει στην εταιρία "Aline Shipping Company S.A." (κ. Σπύρ. Μαρινάκης).

'Αγοραπωλησίες

— Σέ "Ελληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ "Dagomys" 31.500 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των 4,2 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες επίσης είναι οί άγοραστές του μπάλκ κάρριερ "Northern Cherry" 26.540

τον. d.w., βρετανικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής 5,9 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ ελληνικά συμφέροντα περιήλθε τό υπό σημαία Μπαχάμας δεξαμενόπλοιο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου "Stephanie" 6.692 τον. d.w., 4.075 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1984, έναντι τιμής περί των 5,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Τουρκικά συμφέροντα έπωλήθη τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ "Ευάγγελος Λ." 26.815 τον. d.w., 14.976 τον. γκρό, βρετανικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής 6,5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη τό παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ "Ελούνα Μπαϊή" 23.811 τον. d.w., 14.915 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1971 στη Βουλγαρία, έναντι τιμής περί των 3,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες περιήλθε τό υπό παναμαϊκή σημαία ιαπωνικό μπάλκ κάρριερ "Atlantik Hero" 16.914 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 5,6 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες επίσης είναι οί άγοραστές του ιαπωνικού μικτού πλοίου (Ore/Oil) "Caucusus Maru" 76.928 τον. d.w., 45.502 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής 12 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγικά συμφέροντα περιήλθε τό υπό κυπριακή σημαία υπερδεξαμενόπλοιο "Ράντουαν Γ." 357.023 τον. d.w., 164.062 τον. γκρό, σουηδικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί 47,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ άγοραστές της Φορμόζας έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία άναμαξ μπάλκ κάρριερ "Θέμης Πετράκης" 61.187 τον. d.w., 29.761 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1981, έναντι τιμής 19 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες φέρεται πωληθέν τό δεξαμενόπλοιο "Luminetta" 24.557 τον. d.w., σουηδικής ναυπηγήσεως 1972, Coils και έποξικά έπικάλυψη, έναντι τιμής περί των 4,9 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Ξένους πλοιοκτήτες έπωλήθη τό μικρό φορτηγό πλοίο "Μάρω" υπό σημαία 'Ονδούρας, 3.180 τον. d.w., 1.589 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1964.

— Σέ Κυπριακά συμφέροντα έπωλήθη τό υπό ελληνική σημαία φορτηγό - ψυγείο "Ολύμπιαν Ρήφερ" 10.963 τον. d.w., 9.602 τον. γκρό, νορβηγικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των 4,1 εκατ. δολλαρίων.

— Μετά από πλειστηριασμό "Ελληνες άγόρασαν τό υπό σημαία 'Ονδούρας μπάλκ κάρριερ "Heidenawa" 28.855 τον. d.w., 16.600 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1971, μέ ζημιές από σύγκρουση πού υπέστη τό 1987, έναντι τιμής 4,15 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ "Νικόλαος Α" 28.169 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής 2,8 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες τέλος είναι οί άγοραστές του μπάλκ κάρριερ "Iron Kestrel" 26.839 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 5,7 εκατ. δολλαρίων.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

TELEX: 21 1802 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

Μετονομασίες

— Σέ «Κάστωρ» μετονομάστηκε τό άγορασθέν βρετανικό σκάφος μεταφοράς χημικών προϊόντων «Asperity» 1.326 τόν. d.w., 698 τόν. γκρός καί ύψωσε Έλληνική σημαία.

— Σέ «Βασίλειος ΧΙΥ» μετονομάστηκε τό άγορασθέν βρετανικό σκάφος μεταφοράς χημικών προϊόντων «Activity» 1.356 τόν. d.w., 698 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1969.

— Σέ «Τάνκ Τζούνιορ» μετονομάστηκε τό παναμαϊκό σκάφος μεταφοράς χημικών προϊόντων, «Don» 3.611 τόν. d.w., 1.999 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972. Τό πλοίο έγγράφηκε στό νηολόγιο τής Μάλτας.

— Σέ «Βέρντι» μετονομάστηκε τό άγορασθέν φορτηγό πλοίο «Alange» 9.050 τόν. d.w., τόν. γκρός καί ύψωσε σημαία Κύπρου.

— Σέ «Θήτα Μινέρβα» μετονομάστηκε τό ίδιό δεξαμενόπλοιο «Thara Mandakini» 8.619 τόν. d.w., 4.935 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973.

— Σέ «Λευκοθέα Α.» μετονομάστηκε τό υπό σημαία Μπαχάμας άγορασθέν φορτηγό πλοίο «Unique C» 16.206 τόν. d.w., 10.354 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1979.

— Σέ «Πράιμ Βίκτορι» μετονομάστηκε τό ιταλικό φορτηγό πλοίο «Dera Seconda» 3.700 τόν. d.w., 1.599 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976.

Η έκπαίδευση στην ασφάλεια των πετρελαιοφόρων

Μέ απόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Νίκου Παππά, πού δημοσιεύθηκε στην Ἐφημερίδα τής Κυβερνήσεως, μειώθηκε σέ τρεῖς μήνες (ἀπό ἕξι πού ἴσχυε μέχρι τοῦδε) ἡ θαλάσσια ὑπηρεσία σέ δεξαμενόπλοια ὁποιοῦδήποτε εἴδους πού ἀπαιτεῖται γιά ἐγγραφή στό Τμήμα Εἰδικῆς Ἐκπαίδεῦσεως στην ἀσφάλεια πετρελαιοφόρων πού λειτουργεῖ στό ΚΕΣΕΝ πρὸς ἀπόκτηση τοῦ Tanker Training Certificate.

Η εἰσφορά ὑπὲρ τοῦ κλάδου ἐπικουρικής ἀσφαλίσεως

Μέ τροπολογία πού κατατέθηκε ἀπό τόν Ὑπουργό κ. Νίκο Παππά στό νομοσχέδιο γιά τήν κύρωση τής Διεθνούς Συμβάσεως 126 προβλέπεται ὅτι ἡ μηνιαία εἰσφορά ὑπὲρ τοῦ κλάδου ἐπικουρικής ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν θά ὑπολογίζεται βάσει τής μηνιαίας εἰσφορᾶς πού ἀντιστοιχεῖ στην εἰδικότητα μέ τήν ὁποία ὁ ἀσφαλισμένος ἔχει

πραγματοποιήσει τίς περισσότερες ἡμέρες ἐργασίας τά τελευταία τέσσερα χρόνια θαλάσσιας ὑπηρεσίας.

Ἀναθεώρηση Δ.Σ.

Ἀπό 26 ἕως 30 Μαρτίου θά πραγματοποιηθεῖ στό Λονδίνο ἡ διάσκεψη γιά τήν ἀναθεώρηση τής Διεθνούς Συμβάσεως Ἀθηνῶν γιά τή μεταφορά ἐπιβατῶν διά θαλάσσης.

Ἀρχαιρεσίες στοὺς πρακτικούς πλοιάρχους

Ἀρχαιρεσίες γιά τήν ἐκλογή νέας διοικήσεως θά διεξαχθοῦν στην Πανελλήνια Ἐνωση Πρακτικῶν Πλοιάρχων καί Κυβερνητῶν Μ/Σ, Π/Κ, Ι/Φ Ε.Ν. καί ἡ ψηφοφορία θά ἀρχίσει στίς 13 Μαρτίου καί θά ὁλοκληρωθεῖ στίς 31 Μαΐου.

Οἱ Νέοι Μέτοχοι στην ΠΕΙΡΑΪΚΗ Α.Ν.Ε.

Σύμφωνα μέ ἀνακοίνωση τής Ἑταιρίας, γιά τοὺς καινούργιους μετόχους ἰσχύουν οἱ ἀκόλουθες δύο προϋποθέσεις:

Πρῶτον, νά εἶναι κατὰ προτίμηση Ἑλληνες ἀπογεγραμμένοι ναυτικοί, συνταξιούχοι ἢ ἐν ἐνεργείᾳ, Ἑλληνες ἀσχολούμενοι ἀμεσα ἢ ἐμμεσα μέ τήν ναυτιλία, Πειραιῶτες τής Α' καί Β' ἐκλογικῆς περιφερείας Πειραιᾶ συγγενεῖς αὐτῶν πρῶτου βαθμοῦ ἐξ αἵματος ἢ ἐξ ἀγχιστείας, συμπεριλαμβανομένων καί τῶν ὁμογενῶν.

Δεύτερον, ἡ προθεσμία γιά αὐτοὺς καί γιά τήν ἐγγραφή τους ὡς μετόχων εἶναι ἀπό 23 Ἰανουαρίου ἕως 23 Μαρτίου 1990.

Ὑπενθυμίζεται ὅτι εἶναι δυνατή ἡ ἐγγραφή — κατάθεση χρημάτων ἀπό νέους μετόχους καί στά γραφεῖα τής Ἑταιρίας μέ τήν ὁποία μποροῦν νά ἐπικοινωνήσουν διά οἰαδήποτε πληροφορία στά τηλέφωνα: 4176259 — 4122384.

Εὐνοϊκή ρύθμιση τοῦ Ο.Λ.Π. γιά τά Ναυπηγεῖα τοῦ Περάματος

Οἱ ναυπηγικές ἐπιχειρήσεις τοῦ Περάματος μποροῦν νά κατασκευάζουν τά κατὰ τήν κρίση τους ἀπαραίτητα γιά τόν ἐκσυγχρονισμό καί τή λειτουργία τους ἔργα, ἐφόσον οἱ ἰδιοκτῆτες τους θά ὑπογράψουν σχετικές συμβάσεις, πού θά ἔχουν καταληκτικό χρόνο τό 2010.

Ἡ δυνατότητα αὐτή παρέχεται μετά ἀπό σχετική ἀπόφαση τοῦ διοικητικοῦ συμβου-

λίου τοῦ Ὁργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς μέ τήν ὁποία καθορίζονται καί οἱ ὅροι παραχώρησης τῶν χώρων, πού εἶναι ὅμοιοι μέ ἐκείνους τής παραχώρησης χώρων τής λιμενικῆς ζώνης τοῦ Ὁργανισμοῦ.

Μέ τή ρύθμιση αὐτή ἱκανοποιεῖται ἓνα πάγιο καί πολύ παλαιό αἶτημα τῶν 35 περίπου ναυπηγοεπισκευαστικῶν μονάδων Περάματος, στίς ὁποῖες ἀπασχολοῦνται ἀρκετές χιλιάδες ἐργατοτεχνίτες καί οἱ ὁποῖες ἐξασφαλίζουν πολύτιμο συνάλλαγμα στην ἐθνική οἰκονομία, ἐνῶ ταυτόχρονα δίδεται ἡ δυνατότητα νά ἐκσυγχρονισθοῦν καί νά ἀναπτυχθοῦν οἱ μονάδες αὐτές, ὥστε νά καταστοῦν πῶς ἀνταγωνιστικές καί περισσότερο ἀποδοτικές γιά τήν ἐθνική οἰκονομία.

Ἡ σχετική ἀπόφαση τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ὁργανισμοῦ θά προωθηθεῖ γιά ἐγκριση ἀπό τό Ὑπουργεῖο Ναυτιλίας καί τή Νομαρχία Πειραιᾶ.

Ἡ ναυσιπλοία στό Σουέζ

Οἱ ναυτιλιακές ἀρχές τής Αἰγύπτου ἀνακοίνωσαν μέ ἀγγελίες πρὸς τοὺς ναυτιλλομένους τίς ἐξῆς μεταβολές στή ναυσιπλοία στόν Κόλπο καί τή Διώρυγα τοῦ Σουέζ καί στην Ἑρυθρὰ θάλασσα.

1) Ἀπό τίς 19/11/1989 λειτουργεῖ πλωτό γεωτρήπανο στή θέση 28.07.27.1. Β, 33.23.15.5. Α, ἐφοδιασμένο μέ προειδοποιητικά ὀπτικά σήματα. Τά διερχόμενα πλοῖα δέν πρέπει νά πλησιάζουν σέ ἀπόσταση μικρότερη τῶν 500 μέτρων.

2) Λόγω τῶν ἐργασιῶν ἐκβάνθυσης στό διάυλο τοῦ Πόρτ Σάϊντ, οἱ δυτικές καί ἀνατολικές σηματοδότες πού ὀρίζουν τόν διάυλο ἔχουν μετακινηθεῖ σέ νέες θέσεις. Ὅλα τά πλοῖα μέ βύθισμα ἕως 38 πόδια πού διαπλέουν τήν διώρυγα ἢ πού θά προσορμίσουν στό λιμάνι τοῦ Πόρτ Σάϊδ πρέπει νά πλεύσουν ἀπό τήν δεύτερη εἰσοδο (πορεία 180 μοιρῶν), πλέοντας μεταξύ τοῦ δυτικοῦ πρᾶσινο φάρου καί τοῦ ἀνατολικοῦ κίτρινου φάρου τοῦ Ἀνατολικοῦ Διαύλου μέχρι τήν σημάδουρα Νο. 5, καί μετά νά ἀλλάξουν πορεία σέ 217.5. μοῖρες μέχρι τό λιμάνι.

Ἡ ναυσιπλοία στόν Περσικό

Οἱ ναυτιλιακές ἀρχές τοῦ Ἰράν ἀνακοίνωσαν ὅτι ὁ φάρος Νο. 11 στό διάυλο Χῶρε Μούσα, σέ θέση 22 59 22 Β, 49 03 34 Α ἔχει τεθεῖ σέ λειτουργία.

Ἀπαγόρευση ἐξόδου τῶν ναυτικῶν στην Ἰαπωνία

Σύμφωνα μέ πληροφορίες τοῦ προξενικοῦ μας λιμενάρχῃ στό Τόκιο καί μέ ἀφορμή περιαστατικό πού συνέβη σέ Ἑλληνικό πλοῖο, οἱ ἰαπωνικές ἀρχές ἀπαγορεύουν βάσει τής ἰσχύουσας νομοθεσίας τους (Immigration Control and Refugee Recognition ACT) τήν ἐξοδο γιά ἓνα χρόνο καί σέ ὅλα τά ἰαπωνικά λιμάνια στό πλήρωμα πλοίου, τοῦ ὁποίου κάποιο μέλος τοῦ πληρώματος λιποτάκτησε σέ ὁποιοδήποτε ἰαπωνικό λιμάνι. Ἡ ἀπαγόρευση αὐτή μπορεῖ νά ἀρθεῖ μόνον ἀπό τό Γραφεῖο Μετανάστευσης τοῦ Τόκιο, ἐφόσον συντρέχουν σύμφωνα μέ τή νομοθεσία αὐτή εἰδικές συνθήκες ἢ ἄλλοι ἀνθρωπιστικοί λόγοι.

Ἀναδιοργάνωση τοῦ στόλου τής Ε.Λ.Μ.Α. Σ.Α.

Τό Ὑπουργεῖο Μεταφορῶν τής Ἀργεντινῆς ἀνακοίνωσε τήν ἀναδιοργάνωση τοῦ στόλου τής ναυτιλιακῆς ἐταιρίας Empresa

DIMITRIS TAX FREE CARS

**ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΟΛΛΑΝΔΙΚΩΝ — ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ
ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΕΙΤΕ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΑΣ ΣΕ ΜΑΣ
Η ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΤΩΝ ΠΟΛΛΩΝ ΧΡΟΝΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΓΓΥΗΣΗ
ΓΙΑ ΣΑΣ**

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΜΕΧΡΙ ΕΝΑ ΧΡΟΝΟ

D. LAGOGIANNIS
Mijnsherenplein 1A
3081 CN Rotterdam
Phone: (010) - 423 17 17
Fax: (010) - 423 11 90
Telex: 28600 COSMO NL

Bankers:
National Bank of Greece
Rotterdam
Accountnr: 521528 - 510244
N.M.B. Ridderkerk
Accountnr: 68.24.23.963

Lineas Maritimas Argentinas S.A. με την πώληση 16 πλοίων και την υπενοικίαση ή χρονοαύλωση με δυνατότητα μελλοντικής αγοράς όκτώ κοντεϊνερπλοίων ή πλοίων πολλαπλής χρήσεως, ηλικίας μέχρι τεσσάρων ετών. Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να απευθύνονται στην Έμπορική Διεύθυνση της ELMA SA ή στους αντιπροσώπους της στο εξωτερικό.

Η Έθνική Έπιτροπή Ναυτιλίας

Στις 20 Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα η πρώτη συνάντηση εκπροσώπων όλων των πολιτικών κομμάτων, της ΠΝΟ και των Ναυτεργατικών Ένώσεων που μετέχουν στην Έθνική Έπιτροπή Ναυτιλίας.

Συγκεκριμένα στην πρώτη συνάντηση της Έπιτροπής έλαβαν μέρος:

Έκ μέρους της Ν.Δ. κ. Έμμ. Κεφαλογιάννης, βουλευτής, πρώην υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας.

Τού ΠΑΣΟΚ οί κ. Άντ. Ντεντιδάκης, βουλευτής, πρώην υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας, κ. Βασ. Παπαδόπουλος, βουλευτής, πρώην Γεν. Γραμ. τού ΥΕΝ,

Τού Συνασπισμού οί κ. Νικ. Γαλανός, βουλευτής, κ. Δημ. Σουλιώτης.

Τής ΔΗΑΝΑ ο κ. Στρ. Στρατήγης, μέλος τού Πολιτικού Γραφείου.

Έκ μέρους της ΠΝΟ ο κ. Άθαν. Σταματόπουλος.

Έκ μέρους της Ένωσης Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων, ο Πρόεδρος κ. Άνδρ. Ποταμιάνος.

Έκ μέρους της Ένωσης Έφοπλιστών Άκτοπλοϊκών Πλοίων ο Πρόεδρος κ. Μηνάς Σιγάλας.

Έκ μέρους της Πανελληνίας Ένωσης Άκτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων, ο Γεν. Γραμ. κ. Κων/νος Λαδογιάννης.

Έκ μέρους της Ένωσης Ρυμουλκών Ναυαγοσωστικών ο κ. Σπυρ. Πλυτζανόπουλος.

Έκ μέρους των Έπαγγελματικών Θαλαμηγών και Τουριστικών Σκαφών Άναψυχής οί κ. Εύαγγ. Ρήγας και Ίωάννης Μουταφίδης.

Με όμόφωνη απόφαση ο κ. Βασ. Κούτσης ανέλαβε την Γραμματεία και τόν Συντονισμό των εργασιών της Έπιτροπής.

Αυξήσεις εισφορών τού Τ.Π.Α.Ε.Ν.

Με απόφαση τού Διοικητικού Συμβουλίου τού Ταμείου Προνοίας Άξιωματικών Ε.Ν. ή όποια έχει σταλεί προς κύρωση από τούς συναρμόδιους Υπουργούς, οί μηνιαίες εισφορές προς τό Ταμείο αυξάνονται από 1 Ίανουαρίου 1990 κατά 17%.

Συνελεύσεις σωματείων

Συνεκλήθη για τίς 12 Μαρτίου η έτήσια τακτική γενική συνέλευση των μελών της Πανελληνίας Ένώσεως Μαγείρων Ε.Ν. (σέ περίπτωση μή έπιτεύξεως άπαρτίας ή συνέλευση θά πραγματοποιηθεί στις 19 Μαρτίου).

Έξ άλλου για τίς 19 Μαρτίου συνεκλήθη η πρώτη τακτική γενική συνέλευση των μελών της Πανελληνίας Ένώσεως Μηχανικών Έμπορικού Ναυτικού ή όποια σέ περίπτωση μή άπαρτίας θά έπαναληφθεί στις 22 Μαρτίου.

Τό συνέδριο των συνταξιούχων ΝΑΤ

Στις 20 και 21 Φεβρουαρίου πραγματοποιήθηκαν στον Πειραιά οί εργασίες τού 5ου Συνεδρίου της Όμοσπονδίας Συνταξιούχων

Ναυτικών Άπομαχικού Ταμείου, την έναρξη τού όποιου κήρυξε ο Υπουργός κ. Νίκος Παππάς, στο συζητήθηκαν θέματα ούσιαστικού ενδιαφέροντος για τούς συνταξιούχους, όπως είναι η κατάσταση τού ΝΑΤ και η αύξηση των συντάξεων.

Οί Συνδρομές στην Ε.Ε.Ε.

Με όμόφωνη απόφαση της γενικής συνελεύσεως των Μελών της Ε.Ε.Ε. τίς 7 Φεβρουαρίου αυξάνεται η συνδρομή προς την ΕΕΕ από 1ης Ίανουαρίου 1990 ως έξης:

α) Η έτήσια συνδρομή των Μελών όρίζεται σέ 5 δρχ. κατά κόρο όλικής χωρητικότητας και μέχρι 15.000 κοχ. κατ' άνώτατο όριο, ανά πλοίο.

β) Τό δικαίωμα έγγραφής παρέμεινε τό αυτό δηλαδή δολάρια ΗΠΑ 800.

Υπενθυμίζεται ότι οί συνδρομές καταβάλλονται σέ δολάρια ΗΠΑ μέ βάση τή τιμή (fixing) τού δολαρίου κατά την ήμέρα καταβολής.

Σύγχρονο Διοικητικό Κέντρο τού Ο.Λ.Π. στο Κερατσίνι

Η διοίκηση τού Όργανισμου Λιμένος Πειραιώς προγραμμάτισε την άνέγερση σύγχρονου διοικητικού Κέντρου στο λιμάνι Ήρακλέους (Κερατσίνι), όπου πρόκειται νά συγκεντρωθεί όλη η έμπορευματική δραστηριότητα, σέ γενικά φορτία, τού λιμενικού συγκροτήματος τού Πειραιά.

Η κατασκευή τού νέου κτιρίου, αλλά και η διαμόρφωση τού περιβάλλοντος χώρου προνοούν και για την αισθητική αναβάθμιση της περιοχής.

Σύμφωνα μέ την έγκριθείσα πρόμελέτη τό

κτίριο θά στεγάσει ύπηρεσίες τού Όργανισμου, τού Τελωνείου, τού Γενικού Χημείου τού Κράτους και τού Λιμεναρχείου.

Θά διαθέτει αίθουσες συναλλαγών, χώρους ύγιεινής και όλες τίς άπαραίτητες, γι ένα σύγχρονο κτίριο ύπηρεσιών, ηλεκτρομηχανολογικές έγκαταστάσεις, ένν προβλέπεται και ύπόγεια διάβαση πεζών, στή λεωφόρο Δημοκρατίας, μέ την όποια θά συνδέεται τό διοικητικό κέντρο μέ τόν άπέναντι χώρο τού Όργανισμου, πού είναι τελωνειακώς έλεγχόμενος.

Τό έργο είναι προϋπολογισμού 900 έκατομμυρίων δραχμών.

Άνατέθηκε στά Ναυπηγεία τού Σκαρμαγκά ή ναυπήγηση τριών νέων περιπολικών τού Π.Ν.

Τρία νέα περιπολικά σκάφη άνοιχτής θάλασσας θά κατασκευάσουν τά Έλληνικά Ναυπηγεία για λογαριασμό τού Πολεμικού Ναυτικού.

Αυτό προβλέπει η σύμβαση πού υπεγράφη στις 18 Φεβρουαρίου στο Γενικό Έπιτελείο Ναυτικού μετά από μακρές διαπραγματεύσεις, σύμφωνα μέ την όποια τό Π.Ν. παρήγγειλε καταρχήν τά δύο περιπολικά άφήνοντας περιθώριο (option) για ένα άκόμα.

Τά πλοία αυτά μήκους 55,6 μ και ταχύτητας 24 κόμβων θά φέρουν όπλισμό και είναι ικανά νά περιπολούν τίς θάλασσες μας και ιδιαίτερα τό Αιγαίο κάτω από όποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες έχοντας μεγάλη άυτόνομη δράσης.

Ίδιαίτερα σημαντικό είναι τό γεγονός ότι για πρώτη φορά ναυπηγούνται περιπολικά

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE: 2208522
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257780
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

ελληνικής καθαρά σχεδίασης.

Αυτό έγινε δυνατό μετά τη συνεργασία πού είχαν τὰ Ἑλληνικά Ναυπηγεία με τὸ ἐργαστήριο ὑδροδυναμικῆς τοῦ Ἑθνικοῦ Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Ἀποτέλεσμα τῆς συνεργασίας ἦταν ἡ δημιουργία συγκεκριμένου τύπου σκάφους πού ἀνταποκρίνεται πλήρως στὶς γεωγραφικὲς συνθήκες τῶν ἐλληνικῶν θαλασσῶν καθὼς καὶ στὶς συγκεκριμένες ἐπιχειρησιακὲς ἀνάγκες τοῦ Π.Ν.

Στὴ μελέτη κατασκευῆς ἔχει γίνῃ πρόβλεψη νὰ ἐλαχιστοποιηθοῦν οἱ ἀνάγκες συντηρήσεως ὥστε τὸ πλοῖο νὰ εἶναι ἔτοιμο γιὰ χρῆση πολὺ περισσότερο χρόνο ἀπὸ ἄλλα ἀντίστοιχα περιπολικά, ὅπως ἐπίσης προβλέπεται καὶ ἡ αὔξησις τῆς ἐλληνικῆς προστιθεμένης ἀξίας.

Μετὰ τὴν παραγγελία αὐτὴ τὰ Ἑλληνικά Ναυπηγεία ὄχι μόνο θὰ ἀπασχολήσουν τοὺς ἤδη ἐργαζόμενους ἀλλὰ ἀναμένεται νὰ δημιουργηθοῦν μέσα στὴν ἐρχόμενη τριετία καὶ ἄλλες 400 ἕως 500 νέες θέσεις ἐργασίας.

Ἡ δὴ τὰ ναυπηγεία, πού διευθύνονται ἀπὸ τὸν Ναύαρχο κ. Πιέρρο Παναγιωτάρη, κατασκευάζουν αὐτὴ τὴ στιγμή πλοῖα-ψυγεία γιὰ τοὺς Σοβιετικούς, περιπολικά γιὰ τὸ Π.Ν., τραινα γιὰ τὸν Ο.Σ.Ε., ἐνῶ ἀπὸ τὸ 1991 θὰ ξεκινήσει τὸ μεγαλόπνοο ἔργο τῆς Ναυπηγῆς τῶν τριῶν μεγάλων φρεγατῶν.

Κατὰ τὴν ὑπογραφὴ τῆς σύμβουσης ὁ ἐντεταλμένος σύμβουλος τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων κ. Γ. Κολλινιάτης δήλωσε ὅτι ὅλο σχεδὸν τὸ πρόγραμμα τοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ Π.Ν. μπορεῖ νὰ ἐλληνοποιηθεῖ καὶ τόνισε ὅτι ἡ σχεδίαση καὶ κατασκευὴ ἑνὸς καθαροῦ Ἑλληνικοῦ Πολεμικοῦ Πλοίου μετὰ ἰδιαίτερες ἱκανότητες ὄχι μόνο κάνει τὴ χώρα μας αὐτοδύναμη ἀμυντικά ἀλλὰ ἀνοίγει καὶ τὸ δρόμο γιὰ παραγγελίες ἀπὸ τὸ ἐξωτερικόν.

Μέχρι τώρα τὰ Ἑλληνικά Ναυπηγεία ἔχουν κατασκευάσει γιὰ τὸ Π.Ν. ἑξὶ πυραυλάκατους, δύο πετρελαιοφόρα, 15 περιπολικά καὶ ἔχουν ἐπισκευάσει καὶ μετασκευάσει σημαντικό ἀριθμὸ ἀντιτορπιλικῶν.

Τοποθετήσεις λιμενικῶν

Ἀπὸ τὸ Υ.Ε.Ν. ἀνακοινώθηκαν οἱ κατωτέρω τοποθετήσεις ἀξιοματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος:

• Πλωτάρχες: Ἰωάν. Κουσιουνέλος στὸ λιμε-

ναρχεῖο Πειραιῶς καὶ Νικ. Νικολιάς στὴ Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιῶν τοῦ Ὑπουργείου.

• Ὑποπλοίαρχοι: Γεώργ. Γιαννημάρας στὴ Διεύθυνση Ποντοπλοΐας καὶ Ναυτικῶν Σχέσεων τοῦ Ὑπουργείου, Β. Τσέτουρας λιμενάρχης Μύρινας καὶ Ν. Ἀράρης στὸ λιμεναρχεῖο Πειραιῶς.

• Ἀνθυποπλοίαρχος Ν. Πατρινός στὴ Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιῶν τοῦ Ὑπουργείου.

• Ὁ Ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀντιναύαρχος Χρήστος Ντούνης ἀπένευμε τὰ ξίφη στοὺς νέους ἀνθυποπλοίαρχους τεχνικούς Ἀλέξανδρο Ρεντούμη, Ἀλέξανδρο Καυκούλα, Γιάννη Ζήκα καὶ Γεώργιο Ψευτέλη.

Ἡλεκτρονικὸς ὑπολογιστὴς στὸ Υ.Ε.Ν.

Ἡλεκτρονικὸς ὑπολογιστὴς θὰ ἀποκτήσει τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας γιὰ τὶς ἀνάγκες τοῦ.

Ἡ δὴ ἐνεκρίθη ἡ ἀπαιτούμενη δαπάνη, ἡ ὁποία ἀνέρχεται σὲ 140 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

Ἐκδὴλωση τῆς Χάρλαντ & Γούλφ στὴν Ἀθήνα

Τὸ ἀπόγευμα τῆς Πέμπτης 1 Μαρτίου κλιμάκιο τῶν Ναυπηγείων Χάρλαντ & Γούλφ τοῦ Μπέλφαστ ὑπὸ τὸν πρόεδρο τῆς ἐταιρίας κ. Τζὼν Πάρκερ θὰ ἐπιδείξει τὶς νέες ἐξελιγμένες ὑπηρεσίες πού προσφέρουν τὰ ναυπηγεία τοῦ Μπέλφαστ στοὺς τομεῖς τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῶν τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν.

Ἡ ἐκδὴλωση θὰ πραγματοποιηθεῖ στὸ ξενοδοχεῖο Ἰντερκοντινένταλ τῆς Ἀθήνας στὶς 19.30 καὶ θὰ μιλήσει σ' αὐτὴ ὁ διευθυντὴς τοῦ τμήματος ἐπισκευῶν κ. Στιούαρτ Χάντερ.

Μετὰ τὴν εὐκαιρία ἀνακοινώθηκε ὅτι ἀντιπρόσωπος τῶν Ναυπηγείων Harland and Wolf γιὰ τὴν Ἑλλάδα ἀνέλαβε ἡ ἐταιρία Andreas P. Lambos, Maritime Services Association, 72 Singrou Avenue, 117 42 Athens, tel.: 923.2761 & 923.1912, 724.4506 & 721.6968 (after office hours), Fax: 922.5986 Athens, telex: 21 8263 ANPL GR

Γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση τῶν πλοίων-ψυγείων

Ὁ Ὁλλανδικὸς ὁμιλος ἐπιχειρήσεων «Vecom Group» σὲ συνεργασία μετὰ τῆς βρεταννικῆς ἐταιρίας Ψυκτικῶν «S.G. Dobson Ltd.» ἱδρύσαν τὴν «Dobson - Vecom Ltd.» δραστηριότητες τῆς ὁποίας θὰ εἶναι τὰ ψυκτικὰ πωλήσεις ἀνταλλακτικῶν — φρέων — ἐπισκευῶν — συντηρήσεων — τοποθετήσεων καὶ ἐλεγχος ψυκτικῶν ἐγκαταστάσεων.

Ἀποθέματα ἀνταλλακτικῶν θὰ ὑπάρχουν σὲ ὅλα τὰ βασικά λιμάνια τοῦ κόσμου οὕτως ὥστε νὰ ἀποφεύγονται ἐξοδα μεταφορικῶν ἀπὸ τοὺς πλοιοκτῆτες καὶ δυνατότητα ἀμεσης παράδοσης.

Ἡ δὴ ἡ Vecom Hellas ἐξυπηρετεῖ τὰ πλοῖα στὸν Πειραιᾶ καὶ παρόμοιες ἀντιπροσωπεῖς λειτουργοῦν στὰ λιμάνια Ρότερνταμ καὶ τῆς Σιγκαπούρης.

Περισυλλογὴ ναυαγῶν

Ἐπτά Κουβανούς, οἱ ὁποῖοι ἐπέβαιναν σὲ δύο ἀεροθαλάμους αὐτοκινήτου, περισυνέλεξε στὶς 19 Φεβρουαρίου ἀνοικτὰ ἀπὸ τὴν Ὀνδούρα τὸ ἐλληνικὸ Ρό/ρό «Πασίφικ Πρόσπεριτυ». Οἱ ἐπτά Κουβανοί, ἀφοῦ τοὺς παρασχέθηκαν οἱ πρῶτες βοήθειες ἀπὸ τὸ πλῆρωμα, παραδόθηκαν σὲ σκάφος τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς.

Μνημόσυνο ναυτικῶν

Μνημόσυνο ὑπὲρ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, πού ἔχασαν τὴ ζωὴ τους στὴ θάλασσα, τελέσθηκε στὶς 23 Φεβρουαρίου ἀπὸ τὸ Δῆμο Πειραιῶς στὸ μνητροπολιτικὸ ναὸ τῆς Ἀγίας Τριάδος.

Μετὰ τὴν ἐπιμνημόσυνη δέηση ἐρίφθησαν στὴ θάλασσα ἀπὸ κεντρικὴ προβλήτα τοῦ λιμανιοῦ δάφνινα στεφάνια.

Θάνατος ναυτικοῦ

Στὸ λιβερτιανὸ δεξαμενόπλοιο «Πλακούρας» πέθανε στὶς 20 Φεβρουαρίου καὶ ἐνῶ τὸ σκάφος ἐπλεε ἀνοικτὰ τῆς Σομαλίας κατευθυνόμενο πρὸς τὴν Μομπάσα ὁ ἀντλιωρὸς Σπύρος Σέρβος, 56 ἐτῶν, ἡ σορὸς τοῦ ὁποῖου θὰ διακομισθεῖ στὴν Ἑλλάδα μετὰ φροντίδας τῆς πλοιοκτῆτρίας ἐταιρίας.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



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



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

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

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

**«ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ — ΟΔΗΓΟΣ ΓΙΑ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΥΣ»**

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ) επίσημος σύμβουλος της Πολιτείας σε ναυτιλιακά θέματα και μέλος του Διεθνούς Ναυτικού Έπιμελητηρίου (ICS) έκρινε σκόπιμο να μεταφράσει από την αγγλική την τρίτη έκδοση του εγχειριδίου για τον κίνδυνο στη

θάλασσα και την επιθαλάσσια άρρωγή αξιοποιώντας μια παλαιότερη μετάφραση του Έμπορικού Έμπορικής Ναυτιλίας.

Τήν μελέτη είχαν εκπονήσει κι εκδόσει στην αγγλική τό Διεθνές Ναυτικό Έπιμελητήριο (I.C.S.) σε συνεργασία με τό Διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο Έταιριών Πετρελαίου (O.C.I.M.F.).

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ) διανέμει τή μελέτη δωρεάν, σάν μιά άκόμα προσφορά του στην Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία.

‘Η νέα σύμβαση στό «Δ.Ν.Ε.» τής Ε.Ε.Ε.

Κυκλοφόρησε τό ύπ’ άριθ. 58 τεύχος του «Δελτίου Ναυτιλιακής Ένημερώσεως» τής Ε.Ε.Ε. τό όποίο περιέχει τή Συλλογική Σύμβαση Έργασίας Πληρωμάτων Φ/Γ ποντοπόρων πλοίων 4.500 τόννων d.w. και άνω, του έτους 1990 και τό τροποποιητικό κείμενο τής Συλλογικής Σύμβασης Έργασίας Πλοίαρχων Φ/Γ πλοίων 4.500 τόννων d.w. και άνω, του έτους 1990.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	Έλληνική	5.580	1972	Κατά τό ταξίδι Κάντβικ γιά Νααντάλι προσάραξε άνοιχτά του Χάνκο, στίς 14/2.
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (πρ. «Gloria»)	Λιβεριανή	5.447	1971	Κατά τήν φόρτωση στό Μονφαλκόνε στίς 17/2, ύπέστη κλίση και μετατόπιση του φορτίου.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	Μάλτας	9.481	1972	Κατά τό ταξίδι Μπιλμπάο γιά Άμβέρσα ύπέστη έλασματοургικές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στίς 10/14 Φεβρουαρίου.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΪΌΜΦ	Έλληνική	13.633	1976	Άνέφερε βλάβη στή μηχανή, στίς Λειξόες, στίς 19/2.
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ	Κυπριακή	16.623	1985	Έπιθεωρήθηκε στό Ρόττερνταμ συνεπεία ζημιών έκ κακοκαιρίας πού ύπέστη στίς 27/1 - 3/2.
ΕΛΕΝΑ V	Παναμαϊκή	20.713	1973	Έπιθεωρήθηκε στό Κουϊγκντάο στίς 19/2, συνεπεία ζημιών πού ύπέστη από πτώση γερανού καταστροφάτος.
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ	Παναμαϊκή	15.356	1977	Συγκρούστηκε στήν Άμβέρσα, στίς 18/2 με τό ρυμουλκό «Wandelaar».
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	Έλληνική	16.700	1981	Άνέφερε σοβαρές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας, στό Σάφι, τόν Ιανουάριο.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ.	Κυπριακή	35.827	1975	Κατά τό ταξίδι Ρόττερνταμ γιά Χιοϋστον ύπέστη ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας μεταξύ 28/1 - 14/2.
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ	Παναμαϊκή	18.124	1976	Έπιθεωρήθηκε στό Χόγκ Κόγκ συνεπεία βλάβης στή μηχανή πού ύπέστη στίς 19/2.
ΛΟΚΡΙΣ	Έλληνική	16.403	1972	Άνέφερε άπώλεια τής άγκυρας στήν Κλαϊπέδα, στίς 8/2.
ΣΗΛΙΝΚ	Μάλτας	18.963	1974	Ρυμουλκούμενο στον π. Χάμπερ, προσέκρουσε σε άποβάθρα και προσάραξε στίς 26/2.
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ	Έλληνική	32.510	1973	Έπιθεωρήθηκε στό Ρόττερνταμ συνεπεία βλάβης στή μηχανή πού ύπέστη στίς 8/2.
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	Έλληνική	19.211	1978	Κατά τό ταξίδι Τουρκία γιά Γιβραλτάρ ύπέστη βλά-

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:
LEMONS L.C. CO. LTD.
Tel: 5804386 (4 lines)

ΦΡΗΠΟΡΤ	Κυπριακή	29.709	1973	βη στο πηδάλιο στις 8/2 και κατέπλευσε στη Χαλκίδα για επιθεώρηση. Υπέστη σοβαρές ελασματοургικές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στον Ειρηνικό, στις 1-10/ Ιανουαρίου.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ	Κυπριακή	18.495	1981	Επιθεωρήθηκε στο Σουέζ συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 13/2.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	Ελληνική	30.622	1981	Κατά τό ανεφοδιασμό στο Πόρτο Ρίκο στις 28/1, συγκρούστηκε με τό τάνκερ «British Spirit»
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	Ελληνική	75.588	1978	Κατά τό ταξίδι Ντουμπάϊ γιά Κωνσταντζα προσάραξε στά Δαρδανέλλια στις 14/2 και υπέστη διαρροή φορτίου.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	Ελληνική	35.315	1978	Επιθεωρήθηκε στο Ντελάγουερ Ρίβερ, συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 6/2.
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ	Ελληνική	61.054	1973	Κατά τό ταξίδι Μπόννυ γιά Λέ Χάβρη ανέφερε βλάβη στη μηχανή στις 9/2.
ΛΕΩΝ	Ελληνική	7.286	1970	Κατά τήν προσόρμιση στο Κόρυτον, στις 20/2, προσέκρουσε στη προβλήτα.
ΜΠΡΗΝΤΕΝ ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ	Κυπριακή Λιβεριανή	41.524 44.489	1967 1976	Προσέκρουσε σέ γέφυρα στη Ν. Υόρκη στις 1/2. Επιθεωρήθηκε στη Φουτζέιρα συνεπεία βλάβης που υπέστη στη μηχανή στις 24/1.
ΣΑΞΕΣΣ	Κυπριακή	26.959	1985	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στο Άμστερνταμ στις 11/2.
ΜΙΚΤΑ:				
ΓΑΡΜΠΗΣ	Λιβεριανή	41.164	1972	Κατά τό ταξίδι Καναδά γιά Μπιλμπάο υπέστη ελασματοургικές ζημιές από πρόσκρουση σέ πάγους, στις 9/2.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	Μπαχάμας	55.032	1970	Προσάραξε στο Νουαντίμπου, έμφορτο σιδηρομεταλλεύματος, στις 19/2.
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	Ελληνική	30.831	1988	Υπέστη έκκρηξη στο φορτίο κατά τό ταξίδι Βαγκάρει γιά ΗΠΑ, στις 28/1.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:				
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ.	Κυπριακή	3.987	1967	Υπέστη επίθεση από Συριακή κανονιοφόρο ανοικτού Λιβάνου στις 24/2, με αποτέλεσμα τό θάνατο ενός επιβάτη και σοβαρές ζημιές στο πλοίο.

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



Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Υποτονική σε γενικές γραμμές η αγορά ξηρού φορτίου του δεύτερου δεκαπενθημέρου του Φεβρουαρίου, κυρίως λόγω της απουσίας ικανού αριθμού φορτίων στις περισσότερες αγορές με εξαίρεση την περιοχή του Ειρηνικού.

Πάντως, παρά τη πίεση που ασκήθηκε στην πλοιοκτησία, μισθώματα και ναύλοι διατηρήθηκαν σχεδόν στα ίδια ανεκτά επίπεδα που είχαν διαμορφωθεί στις αρχές του μήνα, με εξαίρεση κάποιες ναυλώσεις μπάλκερς μεγέθους handy και handymax όπου σημειώθηκε μείωση κατά 10-15% στα συμφωνηθέντα μισθώματα, έναντι εκείνων του προηγούμενου δεκαπενθημέρου.

Οι ναύλοι δείκτης στις μεταφορές σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία σε φορτία των 50-55.000 τόννων διατηρήθηκε σταθερός στα δολ. 25, ενώ ο αντίστοιχος προς Κόντινεντ κυμάνθηκε μεταξύ δολ. 14,70 - 14,50.

Τις στιγμές που γράφονται αυτές οι γραμμές επιβεβαιώθηκε η αγορά ποσότητας 500.000 τόν. λιπασμάτων που θα μεταφερθούν το επόμενο δίμηνο από Κόλπο ΗΠΑ προς την Ινδία, ενώ την ίδια χρονική περίοδο και από την ίδια περιοχή οι Σοβιετικοί πρέπει να απορροφήσουν περί τους 1 εκατ. τόννους καλαμποκιού και οι Αιγύπτιοι περίπου 500.000 τόννους σιτηρών.

Οι παραπάνω συμφωνημένες αγορές θα απασχολήσουν ένα σημαντικό αριθμό μπάλκερς από Panamax μέχρι handy και σε συνδυασμό με την αγορά της Νοτ. Αμερικής λογικά θα βοηθήσουν στην ανέλιξη της αγοράς.

Ικανοποιητική σε αριθμό και σταθερή ως προς τους ναύλους υπήρξε η αγορά στους τομείς γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος, όπως χαρακτηριστικά υποδηλώνουν οι παραπάνω συμφωνίες:

- 130.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα από Βραζιλία για Βέλγιο, δολ. 7.85 φίο.
- 100.000 τόν. γαιάνθρακες από δύο λιμάνια Κόλπου ΗΠΑ για Νοτ. Κορέα, δολ. 16,30.
- 100.000 τόν. γαιάνθρακες από Κόλπο ΗΠΑ για Γκιζόν, δολ. 8,30.
- 80.000 τόν. γαιάνθρακες από Βαλτιμόρη για Γκέντ, δολ. 8,50.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Όπως προαναφέραμε, η έλλειψη ικανοποιητικού αριθμού έντολων προβλημάτισε έντονα τη πλοιοκτησία. Με εξαίρεση την αγορά του Ειρηνικού όπου τα μισθώματα παρέμειναν σταθερά, σε όλες τις άλλες περιοχές σημειώθηκε πτώση των ναύλων που δεν έγινε σημαντική χάρις στην σθεναρή αντίσταση που πρόβαλε η πλοιοκτησία.

Άξιο μνείας ακόμη είναι το γεγονός ότι παρά το ότι η αγορά του Ειρηνικού υπερτερούσε σαφώς σε μισθώματα έναντι εκείνης του Ατλαντικού, όλα πλοία ναυλώνονταν για επαναπαράδοση στον Ειρηνικό ζητούσαν και πληρώνονταν εξτρα άμοιβη για να βρεθούν ανοικτά στην καλύτερη αγορά του Ειρηνικού!

Ίσως η δύναμη της συνηθείας να υπερνικα καμιά φορά τις τρέχουσες εξελίξεις...

Από τις ναυλώσεις που συμφωνήθηκαν χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

- 66.500 τόν. d.w. από Νοτ. Αφρική για Κόντινεντ, δολ. 12.000 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλοίο υπό έρμα.
- 65.100 τόν. d.w. από Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 14.250 την ημέρα.
- 54.600 τόν. d.w. από Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 10.600 την ημέρα.
- 41.200 τόν. d.w. από Δυτική Αφρική ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 13.500 την ημέρα.
- 30.800 τόν. d.w. από Ρόττερταμ μέσω Σαίντ Λόρενς για Γκάνα, δολ. 8.750 την ημέρα.
- 29.600 τόν. d.w. από Τάμπα για Καράτσι, δολ. 10.200 την ημέρα, πλέον δολ. 155.000 για πλοίο υπό έρμα.
- 22.700 τόν. d.w. από Βανκούβερ για Μαλαισία, δολ. 5.600 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η ύπαρξη σοβαρών αποθεμάτων σε συνδυασμό με την εύρυθμη διαμόρφωση των τιμών δεν οδήγησε σε εμπορικές πράξεις που

με τη σειρά τους θα κατέληγαν στην αύξηση των προς μεταφορά ποσοτήτων πετρελαίου.

Έτσι η αγορά μαύρου χρυσού του υπό ανασκόπηση δεκαπενθημέρου δεν είχε να επιδείξει ουσιαστική δραστηριότητα, με μόνη εξαίρεση την περιοχή του Περσικού Κόλπου, απ' όπου αριθμός φορτίων σε μεγέθη 250-310.000 τόννων και προορισμό κυρίως την Απώ Ανατολή κυμάνθηκαν στα ανεκτά επίπεδα των WS 70-57 αντίστοιχα.

Μεσόγειος και Δυτική Αφρική κινήθηκαν σε μάλλον απογοητευτικά για την εποχή επίπεδα με τους ναύλους για τα πλοία του ενός εκατ. βαρελιών στα WS 72 και 70 αντίστοιχα.

Αρκετά τα ανοικτά πλοία που βρέθηκαν στη Καριβική κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου, των οποίων οι ναύλοι κυμάνθηκαν περί τα WS 150 και χαμηλότερα για τα συνήθη φορτία των 50.000 τόννων.

Κάπως πιο εύρυθμος ο ρυθμός φορτώσεων τις τελευταίες ημέρες της περιόδου στη Βόρειο Θάλασσα, με τους 80.000 τόννους προς τις ΗΠΑ στα WS 150, ενώ τέλος, χωρίς ιδιαίτερες αξιώσεις κινήθηκε η αγορά των προϊόντων του πετρελαίου με τους 28-30.000 τόννους στη Μεσόγειο περί τα WS 170.

Από τις πραγματοποιηθείσες ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων χαρακτηριστικά αναφέρουμε:

- 315.000 τόν. από Περσικό Κόλπο για Δύση, WS 62,5,
- 260.000 τόν. από Περσικό Κόλπο για ΗΒ/Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 57,5.
- 250.000 τόν. από Περσικό για Νοτ. Κορέα, WS 70.
- 115.000 τόν. από Δυτ. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 97,5.
- 80.000 τόν. από Λιβύη για Μεσόγειο, WS 127,5.
- 80.000 τόν. από Περσικό Κόλπο για Απώ Ανατολή/ Αυστραλία, WS 160.
- 55.000 τόν. από Ανατολ. ακτή Μεξικού για Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 145.
- 28.000 τόν. καθαρά ενδομεσογειακή μεταφορά, WS 170.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87617

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΣΤΑΜΙΝΑ: Μπορντώ 20.000 τον. γεννήματα Γιουγκοσλαβία, δολ. 13,90 φίο, 5 ημέρες/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΣΕΙΡΗΝΑ: Μισισσιππί 21.000 τον. σιτηρά 'Ιρλανδία, δολ. 19 φίο, 7 ημέρες, Φεβρουαρίου 17-25.

ΣΗΜΠΗ: Μισισσιππί 45.000 τον. περίπου σιτηρά 'Αμβέρσα — 'Αμβούργο, δολ. 665.000 κατ' αποκοπή φίο, 9 ημέρες, Φεβρουαρίου 12-24.

ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ: Τουμπάρδο 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ζημπράγκε, δολ. 8,20 φίο, 6 ημέρες, Μάρτιο.

ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ: Μονρόβια 67.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 7,15 φίο, 2,5 ημέρες αντίστοιχα, τέλη Φεβρουαρίου.

ΑΔΑΜΑΣ: Χάμπτον Ρόουντς 70.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες 'Υμουίντεν, δολ. 7,80 φίο, 5 ημέρες, Μάρτιο 6-14.

ΑΔΕΛ: Έσκομπάρ 25.000 τον. σιτηρά χύδην Λίβανο, δολ. 27,25 φίο, 4.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 18-28.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. γαϊάνθρακες Γκιζόν, δολ. 8,15, 7 ημέρες αντίστοιχα, Μάρτιο 17-25.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΙΑ: Βραζιλία 130.000 σιδηρομετάλλευμα, δολ. 7,85 φίο, 7 ημέρες, Μάρτιο 10-25.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Χάμπτον Ρόουντς 100.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες Καοσιούνγκ, δολ. 16,30 φίο, 8 ημέρες, Μάρτιο 10-20.

ΛΑΚΩΝ: Ρουέν 14.000 τον. σιτηρά Δυτ. 'Ιταλία, δολ. 12,50 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 21-26.

Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Καρταγένα, δολ. 18,40 φίο, 7.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Φεβρουαρίου.

ΚΟΙΜΗΣΙΣ: Μισισσιππί 54.000 τον. γεννήματα 'Ολλανδία, δολ. 14,50 φίο, 10 ημέρες, Μάρτιο 2-9.

ΑΡΚΑΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 25 φίο, 11 ημέρες, Μάρτιο 1-8.

ΕΥΔΙΜ ΧΟΟΥΠ: Μπορντώ 15.000 τον. κριθής 'Αμπού Κίρ, δολ. 15,75 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 18-21.

ΝΕΣΣΙΕ: Νόρφολκ 100.000 τον. γαϊάνθρακες Γκιζόν, δολ. 8,30 φίο, 7 ημέρες, Μάρτιο 19-25.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Νιούπορτ Νιούς καί Νόρφολκ 100.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες Καοσιούνγκ, δολ. 16,30, 8 ημέρες, Μάρτιο 18-25.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΠΜΑΝ II: 18.200 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 20-22, επαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 6.300 την ημέρα.

ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II: 16.160 τον. d.w. του 1978, παράδοση Κόντινεντ άμεση, επαναπαράδοση 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: 41.280 τον. d.w. του 1985, παράδοση Μαλαισία Φεβρουαρίου 13-16, κυκλικό ταξίδι Βορ. Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΗΡΩ: 30.817 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ρότερνταμ Φεβρουαρίου 10-15, ταξίδι μέσω Σαίντ Λόρενς με επαναπαράδοση Γκάνα, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΑΝΑΦΗ: 65.282 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Απω 'Ανατολή για ένα κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: 69.400 τον. d.w. του 1989 παράδοση Σάουθ Γουέστ Πάκς Φεβρουαρίου 20-26, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 15.500 την ημέρα, πλέον δολ. 325.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΟΥΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ': 64.377 τον. d.w. του 1977, παράδοση Τζακάρτα Φεβρουαρίου 20-27, κυκλικό ταξίδι Νιού Σάουθ Γουέστ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 14.800 την ημέρα.

ΠΕΛΑΓΟΣ: 62.332 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ταϊβάν Φεβρουαρίου, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 13.550 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ: 64.368 τον. d.w. του 1987, παράδοση 'Αμβέρσα Φεβρουαρίου 20-26, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 15.500 την ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 17-28, κυκλικό ταξίδι Κίνας, δολ. 14.750 την ημέρα.

ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ: 17.224 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Αμβέρσα Φεβρουαρίου 18-25, επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΡΟΥΜΠΙ ΣΤΑΡ: 22.750 τον. d.w. του 1974, παράδοση στον πιλότο Κούβα τέλη Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω Σοβ. Ένωσης με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 6.250 την ημέρα, πλέον δολ. 110.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.: 63.566 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 1, κυκλικό ταξίδι Κέδρος 'Αϊλαντ, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΚΑΟΥΝΤΝΕΣΣ: 66.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη Φεβρουαρίου, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΜΙΣΤΕΡ ΜΑ'Ι'ΚΕΛ: 54.698 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κό Σιχάνγκ Φεβρουαρίου 28 — Μαρτίου 5, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.100 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ: 37.468 τον. d.w. του 1979, παράδοση Βανκούβερ άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία δολ. 8.250 την ημέρα, πλέον δολ. 185.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΜΕΝΑΛΟΝ: 66.464 τον. d.w. του 1976, παράδοση Τζακάρτα τέλη Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. άκτης 'Ινδίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΛΑΡΑ Σ.: 15.159 τον. d.w. του 1972, παράδοση Περού άμεση, επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 6.100 την ημέρα.

ΝΕΟΣ: 15.327 τον. d.w. του 1971, παράδοση Βραζιλία τέλη Φεβρουαρίου, επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 6.100 την ημέρα.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: 35.109 τον. d.w. του 1978, παράδοση Χόγκ Κόγκ άμεση, ταξίδι μέσω Κουήνολαντ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.100 την ημέρα.

ΜΟΝΤΑΝΑ: 35.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ και Τουρκίας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 28.000 τον. d.w. του 1984, παράδοση Χιροσίμα Φεβρουαρίου, ταξίδι Δυτικής άκτης Μεξικού με επαναπαράδοση 'Ελλάδα, δολ. 7.925 την ημέρα.

ΣΤΡΑΛΛΟΡΝ: 66.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαί άμεση, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.000 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ε.ΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ: Περσικό Κόλπο 305.000 τον. Δύση, WS 47,5, Φεβρουαρίου 26.

ΑΡΚΑΔΙΑ: Καραιβική 50.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 150, Φεβρουαρίου 14.

ΑΣΠΙΔΟΣ: Μπανίας 78.000 τον. μέρος φορτίου Νάπολι, WS 137,5, Φεβρουαρίου 20.

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

at Argentina HELLAS MAR S.A.

SHIPAGENTS — SHIPBROKERS — BUNKER SUPPLIERS
IMPORT — EXPORT

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

AFTER OFFICE: 228226 - 226371 - 222063

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3121843, 3110463, 3119480

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

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

CABLES: HELLASMAR BAIRE

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Γίεμπο 80.000 τόν. μέρος φορτίου Αύγουστα, WS 125, Φεβρουαρίου 25.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Σιντί Κερύ 80.000 τόν. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 125, Φεβρουαρίου 17.

ΠΗ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Ρότερνταμ 25.000 τόν. 'Ακτή 'Ατλαντικού / 'Αμερ. Κόλπο, WS 247,5, Φεβρουαρίου 15.

ΑΞΩΝ: Περσικό Κόλπο 210.000 τόν. Ταϊβάν, Μαρτίου 1.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ: Μίνα άλ 'Αχμαντί 210.000 τόν. Νότιο Κορέα, WS 65, Φεβρουαρίου 28.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Δυτική 'Αφρική 125.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 82,5, Μαρτίου 7.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ: Κάργκ 'Αϊλαντ 88.000 τόν. Σριράχα, WS 137,5, Φεβρουαρίου 28.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Μπετζάια 60.000 τόν. Σαβόνα, WS 155, Φεβρουαρίου 22.

ΧΙΟΣ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 195, Φεβρουαρίου 28.

ΨΑΡΑ: Σιγκαπούρη 35.000 τόν. νάφθα 'Ιαπωνία, WS 210, Μαρτίου 1.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Κάλιαρι 28.000 τόν. καθαρά Κολόμπο, δολ. 580.000 κατ' άποκοπή, άμεση.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΟ: 'Ες Σάιντερ 76.000 τόν. Εύρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου, WS 122,5, Φεβρουαρίου 26.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Λά Σαλίνα 68.000 τόν. Μπαίηταουν, WS 135, Φεβρουαρίου 26.

ΣΑΙΝΤ ΧΕΛΕΝ: 'Αμουαυ Μπαίη 47.000 τόν. Σέουτα, WS 130, Φεβρουαρίου 23.

ΑΝΝΑ: Σιντί Κερύ 76.000 τόν. Αύγουστα, WS 132, Φεβρουαρίου 27.

ΠΑΡΙΣ II: Σιντί Κερύ 76.000 τόν. Τριέστη, WS 122, Φεβρουαρίου 27.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Δυτ. 'Αφρική 110.000 τόν. 'Ελλάδα, WS 89, Μαρτίου 15.

ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ: 'Αλεξάνδρεια 25.000 τόν. νάφθα Μεσόγειο, WS 195, Φεβρουαρίου 28.

ΧΕΝΡΙΕΤΤΑ II: Σιντί Κερύ 245.000 τόν. Ρότερνταμ καί Φόλεϋ, WS 67,5, Μαρτίου 1.

ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ: Περσικό Κόλπο 210.000 τόν. Κορέα, WS 82,5, Μαρτίου 2.

ΧΟΥΝΤΑ: Περσικό Κόλπο 340.000 τόν. 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 55, άρχές Μαρτίου.

ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ: Ράς Τανούρα 80.000 τόν. Μπρίσμπαν, WS 160, Μαρτίου 4.

Οι αγοραπωλησίες

Περιορισμένη ή δραστηριότητα στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων κατά τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Φεβρουαρίου, κυρίως λόγω της άναμονής άρκετών έν δυνάμει αγοραστών γιά κάποια μείωση των επιπέδων των αξιών πού επικεντρώνεται στά παλαιότερα καί μικροτέρου μεγέθους μπάλκ κάρριερς καί τά συμβατικά φορτηγά.

Σταθερότητα παρουσίασαν οι τιμές στά μπάλκ κάρριερς μεγέθους capesize καί rapamax μέ χαρακτηριστική στή δεύτερη περίπωση τή πώληση σέ 'Ιταλούς του Μ/Υ CEN-TURY HOPE (68.000/1984) στά δολ. 21.300.000.

Στά δεξαμενόπλοια, ελάχιστες οι πράξεις, μέ τό ένδιαφέρον των πλοιοκτητών στραμμένο κυρίως στην βελτίωση του επιπέδου συντηρήσεως των υπάρχοντων μονάδων καί στην επιμήκυνση της έμπορικης τους ζωής, καθώς υπάρχει έντονη έλλειψη προσφοράς στην αγορά μεταχειρισμένων δεξαμενόπλοιο.

'Από τις λίγες γνωσθείσες πωλήσεις δεξαμενόπλοιο άναφέρουμε:

— Μ/Υ F. MARACAIBO (60.000/1981) Coils/IGS/ COW, δολ. 23.500.000 Νορβηγία.

— Μ/Υ LUMINETTA (24.557/1972), δολ. 4.900.000 'Ελληνες.

— Μ/Υ MARIANTHI M. (21.166/1965), δολ. 2.600.000.

'Ακόμη, άξίζει μιά σύντομη άναφορά στά μικτά πλοία, όπου τό ιαπωνικό μικτό Ore-Oil CAUCUSUS MARU (76.928/1973) πέρασε σέ έλληνικά χέρια έναντι δολ. 12.000.000.

Στά μπάλκ κάρριερς οι περισσότερες πράξεις πού άναφέρθηκαν άφορούν κυρίως σκά-

φη μεγέθους handymax καί handy, μερικές από τις όποιες άναφέρονται έν συνεχεία:

— Μ/Υ NEO CAMPANULA (38.891/1984) ύπό διαπραγμάτευση στά δολ. 16.300.000.

— Μ/Υ LENTOUDIS EVANGELOS (33.524/1974) δολ. 6.700.000.

— Μ/Υ NICOLAOS A. (28.169/1968) δολ. 2.800.000 'Ελληνες.

— Μ/Υ IRON KESTREL (26.829/1974) δολ. 5.700.000 'Ελληνες.

Στά πλοία γενικού φορτίου χαρακτηριστική των επιπέδων των αξιών είναι ή πώληση εν bloc δύο φορτηγών SD-146 ναυπηγημένων τό 1968/69 στή Βρεταννία σέ 'Ελληνες έναντι συνολικής τιμής δολ. 4.000.000. 'Ακόμη άξίζει νά άναφερθεί ή πώληση του μεγαλύτερου φορτηγού πολλαπλής χρήσεως Μ/Υ KAPPA VENTURE (18.433/1976), μέ δυνατότητα μεταφοράς 316 TEU, έναντι δολ. 5.500.000.

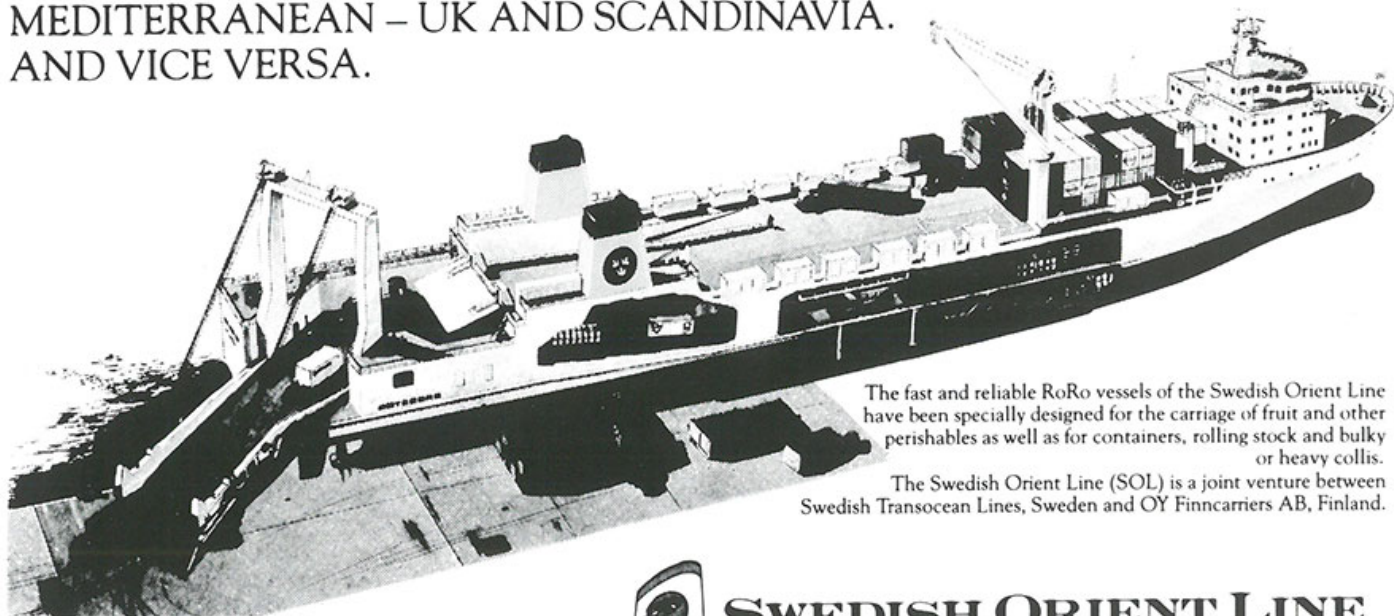
ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Η αγορά των διαλύσεων πλοίων σέ λήθαργο πού έπιτείνεται από τήν άδυναμία των 'Ινδών διαλυτών νά προσφέρουν συναγωνιστικές τιμές.

Οι μόνες πράξεις πού άκούσθηκαν άφορούν τή πώληση μιάς πλατφόρμας έξορρύξεως πετρελαίου βάρους περί τούς 3.000 τόνους, ή όποία προορίζεται νά διαλυθεί στην 'Ινδία καί πληρώθηκε δολ. 203 άνά τόννο, καί τήν αγορά από διαλυτές του Μπαγκλαντές ενός δεξαμενόπλοιο, περί των 15.600 τόν. βάρους, στά δολ. 232 άνά τόννο.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

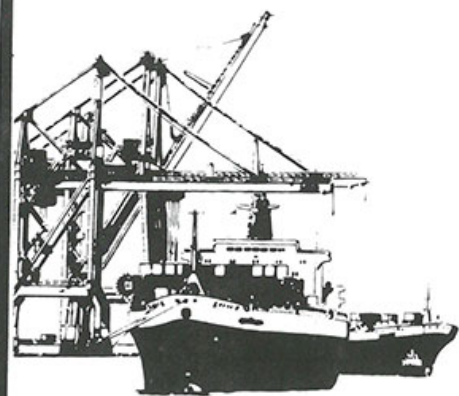
The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finnccarriers AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,
Akti Miaouli 35 - 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

NAFTIKA CHRONIKA



FEDERATION OF NAVAL ARCHITECTS

European naval architects attended a meeting in Paris held by the French Association of Naval Architects where they resolved to set up a Committee of European Naval Architects composed of naval architects from all European countries. Each national delegation will be composed of two members, one regular and one alternate, to be selected by their national Association, wherever it exists. Countries without associations will also be represented by two delegates, one regular and one alternate.

The principal aim of the Committee will be to carry out research into the working conditions and organization of naval architects in various countries of the European Community, keep in touch with the appropriate European authorities and lay down policy lines. The final objective will be to create a European Association of Naval Architects, or even better, a Federation of Associations of European Naval Architects.

DOUBLE BOTTOMS FOR NEW TANKERS AND AN ALTERNATIVE SOLUTION

Dr. Jack Devanney, the well-known shipping expert, recently gave a lecture on the subject of President Carter's 1977 bill that seeks to impose double bottoms on all newbuilt tankers. The bill resurfaced recently when it was included in 27 environmental protection laws proposed by the U.S. Senate after the «Exxon Valdez» disaster.

Dr. Devanney, who has lectured at MIT for seven years, has published many books and studies on maritime, economic and environmental subjects and is the founder of Majestic Shipping, gave his lecture in Piraeus at the invitation of HELMEPA and the Hellenic Steamship Corporation.

He suggested that hydrostatic control may be a suitable alternative to the costly requirements for double bottoms, pointing out that in individual cases, the factor of environmental protection depends on the type of damage sustained by a tanker, the position of the hole and its height above sea level.

The argument by supporters of the

double bottom solution, that the «Exxon Valdez» disaster could have been avoided if the ship has been fitted with double bottoms, ignores many other factors, including the possibility that the double bottom may not have been able to withstand the force of the grounding.

Hydrostatic control, on the other hand, offers a greater versatility in design since it depends mainly on the amount and distribution of the cargo under the «live bottom line». It is also cheaper and quicker to apply.

Dr. Devanney concluded by saying that fighting and dispersing oil slicks at sea depends on three basic requirements: immediate action by salvage crews, almost perfect weather and sea conditions and a controllable amount of oil. Because such conditions are very difficult to occur, it would be a better idea for the shipping community and society as a whole to invest more money in the prevention of oil spills than in their correction.

A FIRST CLASS OPPORTUNITY

The National Shipping Committee, which met for the first time on February 20, has presented Greek shipping with a first class opportunity to combine all its factors into a united and creative force that could resolve all its problems, not the least of them being that of cabotage rights.

The Committee includes representatives of all the political parties, the Panhellenic Seamen's Federation, the Union of Passenger and Coastal Ship Owners, the Union of Cruise Ship Owners, and the Union of Tugboat and Salvage Ship Owners.

MINISTER RETAINED

Fortunately, the Minister of Mercantile Marine has been retained in his post following the collapse of the government of common consent. Of course, he will not be able to do much in Mr. Zolota's caretaker government to revise the tax structure and bring about the «repatriation» of Greek-owned ships to the Greek flag. But at least there will be someone in the Ministry, up to the April election, who understands the problems of Greek shipping and can give support at a high level.

GREEK - SOVIET MEETINGS

The Soviet delegation which took part in the 9th Meeting of the Mixed Greek Soviet Shipping Committee held several

During its first meeting, the politicians reiterated their position on the protection of cabotage rights as a matter of national importance and stressed the need to promote the national line in the EC. The Committee will meet with the prime minister, the minister of Mercantile Marine, with party leaders, with the EC representative in Greece, with Eurodeputies and will brief them on its task and its objectives. Mr. V. Koutsis was elected unanimously to coordinate the Committee's work. He is a former vice-president of the Greek Chamber of Shipping.

cordial meetings with the Union of Greek Shipowners during its stay here. Prospects for cooperation between Greek and Soviet shipping firms were discussed as well as the possibility of Soviet seamen being employed on Greek ships. A delegation from the Union of Greek Shipowners is expected to go to Moscow shortly to continue the discussions with the Union of Soviet Shipowners.

CRETAN PARADOX

The Cretan shipping companies have asked the Ministry of Mercantile Marine not to issue operating licences to the Piraki Shipping Company and to other firms intending to run ships to Crete. At the same time, the same Cretan companies have applied for licences to run ships on lines outside Crete without pre-

sending any relevant studies or arguments to support the need or viability of such lines. It is to be noted that these so-called «popular base» companies never report on the operating results of their individual ships, on their loan obligations or on how they are servicing their debts.

GLOBAL REFRIGERATION SERVICES BY DOBSON & VECOM

A new global refrigeration organisation has been set up to provide for the service needs of internationally trading reefer vessels. The operation, based in Rotterdam, is a joint venture combining the organisational and technical strengths of the Vecom Group of Holland and S.G. Dobson Ltd. of England.

Utilising the worldwide sales and service network of Vecom's marine chemical operation recently active in 25 ports and Dobson's extensive technical capability in marine refrigeration, the venture provides the industry with comprehensive coverage for all shipboard refrigeration problems at a time when the harmful emission of CFCs has to be limited and the running of a plant without refrigerant losses becomes a priority.

The new organisation, known as Dobson & Vecom Ltd., with head office in Cyprus, will be headed in Rotterdam by Mr. Bernard de Jong and will undertake to attend to emergency repairs, major refits or conversions, classification surveys, routine maintenance and installation. With spare parts for the leading brand equipment manufacturers held at major ports, Dobson & Vecom will be able to supply both new and reconditioned items ex stock. The ports of Rotterdam, Singapore and Piraeus are already operational with Antwerp,

Hamburg, Houston, New Orleans, New York and Yokohama coming on stream shortly.

THE I.M.C. CONGRESS

The 34th Congress of the International Maritime Committee is to be held in Paris next June. On the agenda is the unification of the maritime code on an international scale such as:

- a) The unification of rules concerning the transport of goods by sea.
- b) plan for the unification of rules concerning sea freight.
- c) the adoption of rules for the electronic transmission of shipping documents and
- d) revision of the York-Antwerp Rules of 1974.

Greece will be represented by members of the Greek Association of Maritime Law which is one of the oldest members of the I.M.C. and which is presided over by Mr. Panayotis Sotiropoulos.

The subcommittees of the I.M.C. which are working on the above subjects met in Paris between 16 and 19 January and the executive board of the I.M.C. also met on January 19.

SALVAGE COMPANIES ISSUE MARINE POLLUTION WARNING

Marine salvage contractors believe that further initiatives are required to reinforce protection of the marine environment. While steps have been taken to strengthen the salvor's anti-pollution role, more should be done to enhance environmental protection capability.

At a meeting in London on February 15th, the Executive Committee of the International Salvage Union (ISU) — representing over 30 marine salvors around

the world — made the following declaration:

«The members of the International Salvage Union call on the international shipping community to give greater recognition to the role of salvors in preventing pollution from oil tankers, chemical carriers and other shipping casualties. While there have been positive developments, including the adoption of a new Salvage Convention and the declared intent of Lloyd's of London to give immediate effect to it in a Lloyd's Open Form 1990 contract, the global salvage industry's total turnover is still too low to ensure an adequate level of worldwide anti-pollution capability.

Recent events have underlined the need for a swift and more positive response from nations threatened by such casualties. We wish to remind the international shipping industry, cargo interests, insurers and others that declining salvage cover means that timely emergency response to ships in distress may be in question.»

SUBSTANTIAL ORDER-BOOK FOR HAGGLUNDS

Further orders for deck cranes continue to be announced regularly by Hagglunds Marine & Offshore. Last January, the total order-book, including subsidiaries, was in excess of 360 cranes.

New orders received in the preceding few weeks totalled some 80 cranes to a value in excess of \$ 30 million. With strong signs of a continuing inflow of orders it appears that 1990 will be another successful year for Hagglunds.

Many of the projects involve interesting cargohandling features. Taking just a couple of examples: four ships for Cool Carriers (on order at Boelwerf in Belgium) incorporate a new semi-automatic pallet handling system in which the cranes play a key role. In the Netherlands, Hagglunds cranes have again been ordered by the Van der Geisen yard for two more ships of the innovative COB type.

DANISH ECONOMY CUTS

Danish shipowners have protested to their government for reducing the staff of the Danish embassy in Moscow by 20%.

The Danes do a lot of business with the Soviets (orders worth 1.6 billion crowns have been executed for the Soviets at the Danyard shipyards). The shipping people feel a well-staffed embassy is essential for maintaining good relations, conducting lengthy negotiations and coping with a great deal of time-consuming red tape.

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

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

The Danish government, on the other hand, claims it will save 10 million crowns per annum by going ahead with the cuts.

PANAMA REGISTRY PROVIDES NEW CONVALIDATION PROCEDURE

Dr Guillermo Marquez, Panama's new Director of Maritime Affairs, has passed a resolution, dated 10th January 1990, amending the existing maritime law and enabling Certificates of Competency for officers and ratings issued by named countries to be convalidated by Panama.

This amendment to the law will permit a quicker and more effective mechanism for the verification and control of the level of technical ability required on Panamanian flag vessels, says Dr Marquez.

Under the new resolution, the Directorate General (Secnaves) will issue «Transitional» and «Statutory» Certificates of Competency for officers and ratings, on a case by case basis, by convalidation of equivalent certificates and licences originating from 32 countries, including Greece.

50 YEARS AGO

— War risks insurance for merchant crews begins on March 1. All the details have been worked out thanks to the cooperation shown by the insurance men and the shipowners concerned.

— The first cases of torpedoing neutral ships without warning, following the German announcement, has provoked strong protests by the neutral governments involved. Thus, Denmark, Sweden, Holland and Norway have made demarches on the subject in Berlin.

— On the night of February 16 the British destroyer «Cossack» attacked the German auxiliary ship «Altmark» and drove it aground. After a short struggle on board the «Altmark» 309 British seamen imprisoned in the ship's hold were



The third in a \$ 65,6 m series of four multipurpose refrigerated vessels being built by Hellenic Shipyards, Skaramanga, for account of the Soviet Sudoimport organisation was delivered in February to the Far East Shipping Company (FESCO) of Vladivostok.

The Gorno-Altaysk is a 3,900 tonne deadweight, 4,800 cu. m. multipurpose reefer vessel which provides for a wide range of cargoes to be carried within a temperature range of - 25C to + 15C. Three holds divided into eight cargo compartments are fitted with an insula-

tion system which gives five independent temperature zones.

Hellenic Shipyard's managing director Pierros Panagiotareas, speaking at the delivery ceremony, said that following the results of the guarantee survey of the Posyet—the first vessel in the four-ship series which was delivered in December 1988—it was hoped that the Soviet organisation would consider a continuation of the reefer programme. The current series is due to be completed in September 1990.

released. They were the crews of British cargo ships sunk by the German pocket battleship «Graf von Spee».

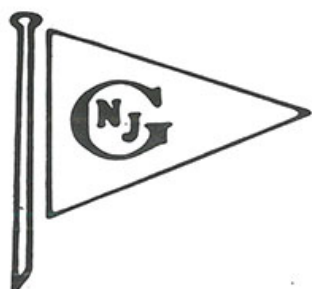
— On the night of February 17 the Greek cargo ship «Ellin» of 4,974 grt, built in 1938, and owned by the Sons of

S.G. Embiricos, was torpedoed by a German submarine 60 miles off Cape Finsterre. The 33-man crews, in two lifeboats, was picked up a few hours later by Spanish fishermen.

(Nafika Chronika No. 221/1.3.1940)

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

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ φόρτου - δ. = δηλαδή - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

ABIN O'IA TPEINTEP (δ.)...	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGGELIKH	65	8374
AGIA ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA ZOΦIA	85	24500
AGIAZOY	82	36000
AGIOY MAKAPIOY	68	25003
AEIOY	72	3065
AΘENΣ EΞΠPEΣ	69	6326
AΘHNAI	67	9443
AΘΛOY (δ.)	69	2671
A'IBAI	70	8898
AIGAION	77	14274
A'IAANT SKA'Y	76	11084
A'IAANT SKIΠEP	84	16800
A'IAANT TZEY	85	16800

A'IPHNΣ EMEPAAHT	77	9136
A'IPHNΣ NTETINY	71	78021
A'IPHNΣ ΣAΦA'IP	77	9136
AITZIAN ΓOY'I'NT	83	20960
AITZIAN ΛA'I'ON	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	73	8224
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITZIAN ΣH	73	53964
AITZIOY (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKPITAZ	78	13889
AKPOΠOΛIΣ (δ.)	78	198764
AKPOΠOΛIΣ	72	13638
AKTAIA	75	23785
AEAPADA	77	5868
AEAPANAP	74	10058
AEAPANAPPIA	75	22575
AEAPANAPPIA	81	14641
AEAPANAPPOY II	77	1598
AEAPANAPPOY III	77	1584
AEAPANTEP	57	4365
AEEIOY XOOYΠ	68	9084
AEΘAIA	74	23757
AEIKPATOP	83	15857
AEINE	63	10383
AEINTA	77	23218
AEKAIOT	77	11213
AEKIMOY	85	24700
AEKMHNH	79	10996
AEKYONIS	73	13631
AEMA	80	11584
AEIPA II	72	9709
AEIMPEPTA	84	17882
AEONHIOY (δ.)	72	17355
AEΦA ΣH (δ.)	68	35450
AEΦA TZOYΠITEP	85	14400
AEΦA TΣAΛΛENTZ	85	10511
AEΦA ΦE'I'Θ	84	22000
AEΦA ΦAE'I'M	82	32320

AMAZONIA	77	9326
AMIAIA	72	13631
AMOPPOY	83	34000
AMOIYN	78	11173
ANAGΓEA APONAO	79	10996
ANAGΓEA APKONOT	81	36061
ANAGΓEA APHΣ	80	10996
ANAGΓEA ATAAZ	84	10000
ANAGΓEA BENTZOYR	89	36781
ANAGΓEA BIKTOPY	79	10996
ANAGΓEA ΓKAOY	74	13633
ANAGΓEA ΓOY'I'NTOM	74	13348
ANAGΓEA ENTHBOP	78	13889
ANAGΓEA EΞΠPEΣ	82	29487
ANAGΓEA HΓKA	83	20432
ANAGΓEA INTEAΛITZENΣ	82	24655
ANAGΓEA ANHTEP	85	14400
ANAGΓEA AIMPEPTY	76	13633
ANAGΓEA MA'I'T	78	13889
ANAGΓEA NTIGKNITY	84	24643
ANAGΓEA ONECTY	83	18641
ANAGΓEA PAOYEP	82	19343
ANAGΓEA Π'I'Σ	74	13631
ANAGΓEA ΠPOΓKPEΣ	89	36781
ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓEA ΣAEEΣ	84	24643
ANAGΓEA SKA'Y	79	10993
ANAGΓEA CΠIPIT	78	13889
ANAGΓEA TP'A'OMΦ	76	13633
ANAGΓEA TΣAMPION	71	9229
ANAGΓEA ΦINTEAITY	79	13883
ANAGΓEA ΦOPTEIOYH	74	13633
ANAGΓEA XAΠΠINEΣ	73	13631
ANAGΓEA XONOP	76	13633
ANAGΓEA XOOYΠ	74	13633
ANAGΓEA XOPAI'ZON	77	15378

πρός Γιβραλτάρ 5/1	
α. Σάν Φραντσκο 31/12	
ε. Πειραιά 22/12	
μεσογειακές μεταφορές	
προσάρξε 'Ακαμπα 4/1	
ε. 'Αδελείδα 28/12	
πρός Ουμπέ 1/1	
ε. Πειραιά 31/12	
α. Φέλιξερτου 4/1	
α. Μπάρνι 3/1	
ε. Σάντος 29/12	
α. Πειραιά 2/1	
πρός Κωνσταντίνα 15/12	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 10/9	
πρός 'Ισπανία 24/12	
α. Σάντος 29/12	
ε. Νιούκαστλ 4/1	

πρός 'Ισπανία 8/12	
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 25/11	
α. Μανίλα 26/12	
ε. Φιλαδέλφεια 1/1	
πρός Σιγκατίνγκ 8/12	
ε. Πειραιά 7/11	
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 11/12	
πρός Τόκυο 24/12	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Ν. 'Ορλεάνη 17/12	
πρός Γουίλμινγκτον 21/12	
στην Πάχη (αποθήκη)	
έπισκευές Χόγκ Κόγκ 9/12	
έπωληθη 'Ελληνες	
άρχει Πειραιά	
πρός Κούβα 11/8	
πρός Πράια Μόλε 21/12	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 18/12	
ε. Πειραιά 8/8	
ε. Πειραιά 24/11	
άρχει Χαλκίδα	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς	
ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 29/12	
πρός 'Ακαμπα 18/12	
πρός Πειραιά 15/12	
δ. Παναμά 1/1	
δ. Σουέζ 6/6	
πρός ΗΠΑ 16/12	
ε. Μ. Μαγκάνουι 15/12	
ε. 'Νοτ Λόντον 23/12	
στο Ν. Μαγκαλόρ 12/12	
πρός Σουρία 4/12	
δ. Παναμά 24/12	
ε. 'Ιμνιγκχαμ 4/1	
α. Γιβραλτάρ 3/1	
πρός Λά Γκουαίρα 12/12	
πρός Πόρτ Κέλαγκ 1/1	
πρός Κεητάνου 3/12	
πρός 'Ισπανία 2/12	

α. Σιγκαπούρη 26/11	
πρός Ρίο Γκράντε 25/11	
ε. Σάν Νικόλας 17/12	
πρός Σάν 'Αντόνιο 15/12	
πρός Μπελέν 23/12	
πρός Βανκούβερ 20/12	
πρός Γκεμλίκ 16/12	
μετ. «Κολόμβος Σιγκαπούρη» (βρ.)	
πρός Πόντα ντ' Ουμπου 12/12	
πρός Γιοκοχάμα 27/11	
πρός Μπαγκκόκ 21/12	
πρός Χόγκ Κόγκ 10/12	
δ. Σουέζ 5/1	
πρός Σίδνεϊ 24/12	
α. 'Οκλαντ 29/12	

πρός 'Αλεξανδρέτα 30/12	
πρός Κηλαγκ 28/12	
στο Ντάρμπαν 23/12	
α. Ντάρμπαν 24/11	
πρός Ρότερνταμ 28/12	
δ. Παναμά 4/12	
πρός Ν. 'Αφρική 16/12	
πρός Σιλκίπ 13/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/11	
α. Γιβραλτάρ 29/11	
πρός Μπουσάν 21/12	
α. Φάλμουθ Μπαϊν 3/1	
δ. Π. Σαϊντ 31/12	
πρός Σεβίλλη 27/12	
πρός Ντάρμπαν 15/12	
έπισκευές Σονάπε 5/1	
ε. Βαλέντια 1/1	
ε. 'Νοτ Λόντον 25/11	
πρός 'Αουμπί 17/12	
πρός Σιγκαπούρη 21/12	
έπισκευές Γκάλβεστον 28/12	

ANAMEΛI	77	14584
ANASTASIA	80	15688
ANASTASIS (δ.)	75	69222
ANAFH	85	34400
ANAPPAZ	77	15592
ANAPPOYTHΣ	71	18634
ANAPPOMAXH	69	40316
ANAPPOMEΔA (δ.)	84	38500
ANAPPOY	85	34500
ANAPPOY APIC (μ.)	72	119505
ANAPPOY ATAAZ (μ.)	72	119505
ANAPPOY ΓEOPΓIOY (δ.)	76	115461
ANAPPOY MEATEMI	73	32781
ANAPPOY ΩKEANIA	77	20676

ANEMOY	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANOTIPH A.	76	16646
ANIPAP	72	10527
ANNA (δ.)	69	46389
ANNA A.	79	12214
ANNITZA A.	83	35808
ANNOYLA	71	9826
ANTZELIK ΓKPEHΣ	71	30193
ANTZELIK PAOYEP	87	25169
ANTZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZELIK CΠIPIT	84	36353
ANTZELIK ΦAIHΘ	84	36353
ANTZELIK XOOYΠ	85	25300
ANTZOYAEITTA	78	24941
ANTIOΠOΛIΣ (δ.)	81	30622
ANTONHΣ I. AΓΓEAIKOY	89	70000
ΣHΣ	76	6051
AOYOPPA ΠEPΛ	75	35716
AEHAIOTHTHΣ	75	34409
AEHAIOTHTHΣ	73	10713
AEAMIZ (δ.)	77	75124
AEAMPETAA	82	13800
AEONATHTHΣ (δ.)	78	75588
AEPO EΞΠOPEP	78	20328
AEPO TPE'I'NTEP	78	20328

ARETH	73	13631
AREOYTHA II	72	20239
ARIANA	73	23134
ARIEA	70	7571
ARISTOTELHTHΣ	85	13600
ARION	73	13633
ARK MINOY	76	5999
ARKADI	83	4097
ARKADIA (δ.)	82	30042
ARKADIA	84	20494
ARKAZ	88	36309
ARMENISTHTHΣ	81	16300
ARMONIA	73	23144
ARMPEAIA	75	22575
ARTEMIZ	87	36648
ΓAPOYΦAΛΛIΔH (δ.)	77	66259
APXAIΓEAOY	84	22172
APXAIΓEAOY	76	30149
APXHΓETHΣ	76	19633
APXIMHΔHTHΣ	84	25063
APXIMHΔHTHΣ	85	13600
AEHMINA	66	35001
AEKONA	81	30500
AEZEY	70	13363
AEPIAOY (δ.)	85	45065
AEITHP	74	13633
AEITPAΛAIA (δ.)	70	17485
AEΦAANT TPE'I'NTEP (δ.)	62	18033
ATENI (δ.)	76	28059
ATANTIKA (μ.)	81	14582

ATANTIK EMΠEPOP (δ.)	74	128399
ATANTIK CAN (δ.)	78	35315
ATANTIK CENBIOY	83	37452
ATANTIK CE'I'AOY	77	37456
ATANTIK CIOBEPE'I'N	86	35954
ATANTIK CTENTEMAN	81	35840
ATANTIS (δ.)	75	44601
ATAAZ	77	11804
AYAIΣ	72	16402
AYAIΣ	79	10993
AEPIKAN ΓKAOY	77	6096
AEPOY	70	18328
BAIA ΠEPO	63	8406
BAIAHT	72	11076
BAPEHBEAΣ	76	11802
BAZIEIOY X (δ.)	65	1423
BAZIEIOY XI (δ.)	59	1599
BEHETIKO	78	12238
BEHTCIOYR (δ.)	66	39580

ε. Γιβραλτάρ 5/1	
πρός Γιοκοχάμα 29/12	
ε. Αύγουστα 30/12	
α. Σουαίμπα 1/1	
πρός Σομαλόν 29/12	
ε. Ντάρμπαν 12/12	
α. Λάς Πάλμας 2/1	
πρός Ράς Τανούρα 16/12	
πρός 'Ακαμπα 21/12	
πρός Κουανγιάκ 2/12	
α. Φουκουγιάμα 27/12	
α. Γιοκοχάμα 24/12	
πρός Ρότερνταμ 30/12	
ε. Γιοκοχάμα 30/12	

έπωληθη 'Ελληνες	
α. Κολόμβο 31/12	
δ. Σουέζ 5/1	
ε. Λειψός 3/1	
πρός Σίντι Κερρί 31/10	
πρός 'Ινδονησία 21/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 31/12	
πρός Καζαμπλάνκα 6/12	
πρός Καμαρ 29/12	
πρός Γιβραλτάρ 21/12	
πρός Νοβοροσκόκ 2/12	
δ. Παναμά 30/12	
δ. Παναμά 25/12	
ε. Ντάρμπαν 4/1	
πρός 'Ισπανία 26/12	
δ. Παναμά 3/1	
πρός 'Ισπανία 14/12	
πρός Γκουαντά 22/11	
πρός Νοβοροσκόκ 16/12	
ε. 'Ακαμπα 26/11	
ε. Τζέντα 3/12	
πρός Πορτογαλία 13/12	
σημεία Μπαχάμας	
πρός 'Οζάκα 28/12	
πρός Ν. Κορέα 28/12	
πρός Καράτσι 17/12	

πρός 'Απω 'Ανατολή 24/12	
ε. Μπαντάρ Χομεινί 16/11	
ε. Ταρραγκόνα 1/1	
πρός 'Αντοντ 27/12	
πρός Τσιταγκόκ 25/12	
πρός Δακάρ 20/9	
μετ. «Tsodoss» (κ.)	
άρχει Πειραιά	
πρός Ν. 'Υόρκη 28/11	
πρός 'Ιράν 20/12	
α. Γουέινα 3/1	
πρός ΗΠΑ 22/12	
ε. Μίζουσίμα 20/12	
α. Βανκούβερ 29/12	
πρός Τζέντα 13/12	

α. Τέμα 22/12	
πρός 'Ισπανία 21/12	
πρός Ευξείνο Πόντο 13/12	
α. Λισσαβόνα 16/12	
ε. Κολόμβο 4/1	
ναυπηγ. 'Αϊό	
πρός Βενεζουέλα 27/11	
δ. Παναμά 4/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/12	
πρός 'Αρζιου 31/12	
πρός Ντάρ ες Σαλάαμ 21/12	
πρός Χιουσόν 18/12	
ε. Πόρτ 'Εσκουβέλ 1/1	
ε. Πειραιά 11/12	
πρός Μαλακία 20/12	

πρός Ράς Τανούρα 28/12	
ε. Φιλαδέλφεια 31/12	
πρός Τόκυο 22/12	
πρός Αυσταλία 20/12	
πρ. «Southern Wealth»	
πρός Αγιο Κυπριανό 27/12	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/1	
πρός Μπ. 'Αμπάς 30/12	
μετ. «Perla» (κ.)	
α. 'Αμβέρσα 6/1	
α. Λάς Πάλμας 4/1	
ε. Γκουανγιάμας 15/12	

στη Καλκούτα	
πρός Ν. 'Υόρκη 20/12	
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 17/12	
ε. Πειραιά 31/12	
α. Πειραιά 30/12	
ε. 'Ιταζάι 22/12	
πρός Βόρεια Θάλασσα 24/11	

ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Γιούροπορτ 24/12	ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	πρός Τζακάρτα 12/12
BIBH M.	78	1600	πρός Ντέρνα 30/12	ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	έπωληθη Νορβηγούς
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	στο Γιοκαίτα 22/12
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	πρός Σάφι 28/12
BYZANTION (μ.)	67	35041	πρός Κωνσταντίνα 19/12 *	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Βάστο 19/12
				ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	πρός Λομπίτο 25/11
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές *	ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρός Σαλίνα Κρούζ 6/12
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρός Τζέντα 11/12	ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	στο Κομά Μπαίη 17/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας	ΕΥΡΩΤΟΨ	70	16374	ε. Χάμπτον 29/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Άμβουρνο 5/1	ΕΦΔΙΜ ΤΧΟΥΝΙΟΡ	79	10996	στη Σιγκαπούρη 8/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321	πρός Πειραιά 22/11	ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	α. Λέ Χάβρη 29/12
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16473	πρός Σαντάντερ 20/12	ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	πρός Νιγηρία 27/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	πρ. «Ras Tanura»	ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	ε. Σαγκάη 30/11
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	ε. Ρότερνταμ 2/1				
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΨ	74	19702	δ. Πόρτ Σάιτ 2/1	ZANET	66	4503	πρός Πειραιά 30/12
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 3/1	ZANNHΣ	81	22857	πρός Χόγκ Κόγκ 22/12
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	α. Σουέζ 1/1	ZANTE ΡΗΦΕΡ	68	8035	μετ. «Φρόζεν Λούλη» ('Ονδ.)
				ZEYΣ	71	87667	πρός Γιοκοχάμα 14/12
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΐΝΤ	83	21200	ε. Φιλαδέλφεια 27/12	ZHNOBIA	68	15841	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/12
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Γουάδα 23/12	ZHNO	81	23100	έπωληθη Έλληνες
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	ε. Ίμμιγκχαμ 20/12	ZIM BENEZIA	78	13941	δ. Π. Σαίτ 3/1
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση	ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Χόγκ Κόγκ 30/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΐΡ	76	16014	α. Σάν Φραντσκο 26/10	ZIM ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	πρός Σιγκαπούρη 26/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/1	ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	α. Μπρισμπαίν 27/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/12	ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Χόγκ Κόγκ 25/1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	πρός Βαλτιμόρη 23/12	ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	πρός Άνω Ανατολή 2/1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	πρός Μαπούτο 13/11	ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Κόπερ 2/1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005	α. Γουίλμινγκτον 1/1	ZIM ΟΥΣΑΝ	78	13941	ε. Ήιλατ 1/1
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	δ. Παναμά 14/12	ZINI	76	11348	πρός Γιοκοχάμα 23/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	δ. Παναμά 2/1	ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	πρός Σάν Πέντρο 30/11
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	79	14530	πρός Ν. 'Αφρική 3/12	ΗΣΤΓΟΥΐΝΤ	81	16700	πρός Μιζουσίμα 28/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕΐΣ	74	13036	ε. Χιούστον 21/12	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Λισσαβόνα 30/12
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	πρός Κούβα 12/10	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	ε. Σιγκαπούρη 22/12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	ε. Καραϊβή 19/12	ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	πρός Έλλάδα 17/12
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στο Κάδιξ 18/9	ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	ε. Χιούστον 23/12
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	πρός Μομπίλ 21/12	ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	πρός Άμπιτζάν 22/11
ΓΚΡΕΐΣ Λ	71	16306	πρός Μοντοναρ 8/12	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	πρός Ίαπωνία 7/12
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά	ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	ε. Όκλαντ 3/1
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	α. Κάντλα 13/11	ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	πρός Σταβάγκερ 22/12
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	έπωληθη Νορβηγούς	ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	πρός Β. Θάλασσα 18/11
ΓΟΥΐΜΕΑ	84	34253	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/12	ΙΝΤΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Πράια Μόλε 30/11	ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849	πρός Μαρακάιμπο 19/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Έιβονμαουβ 1/1	ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	ε. Πειραιά 28/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	πρός Βραζιλία 21/12	ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	πρός Πάτρα 30/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Ντάρμπαμ 19/12	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΐΝΤ	83	20960	πρός Ματάνζας 6/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Χαλδία 30/11	ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	πρός Ρότερνταμ 30/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Ντάρμπαμ 14/12	ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849	ε. Ρότερνταμ 5/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Σιγκαπούρη 23/11	ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	72	16861	α. Τής 5/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	έπισκευές Ουλάσν 23/12	ΙΟΣ	85	34400	πρός Ίαπωνία 20/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρός Χιμεΐ 21/12	ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	83	11849	α. Σάν Φραντσκο 2/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	ε. Πόρτμουριου 1/1	ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11500	πρός Μανζανίλο 31/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρός Ίαπωνία 14/12	ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 29/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΔΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	ε. Ίντσον 23/12	ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 11/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	πρός Ταϊβάν 29/12	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	πρός ΗΠΑ 28/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Ρότερνταμ 24/12				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	πρός Ράτ Ταουόρα 11/12	ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	πρός Ρότερνταμ 22/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	πρός Όκρίκα 24/12	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρός Λισσαβόνα 2/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρός Ν. Ύόρκη 25/12 *	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Νταλιάν 28/11
				ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρός Γκαίμπου 29/12
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Κόρυτον 1/1*	ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	ε. Λάς Πάλμας 29/12
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	έπισκευές Πειραιά 26/8	ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/12
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	πρός Μαντράς 21/12	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	πρός ΕΣΣΔ 23/12
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι	ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	πρός Ίαπωνία 7/12
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	πρός ΗΠΑ 6/1	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/1
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Μπορντό 26/12	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Λάς Πάλμας 3/1
ΔΗΛΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	4787	έπισκευές Πειραιά 13/7	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρός Μοζάμβικη 22/12
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Κίγκστον 25/12	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	πρός Κήλαγκ 26/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός Ρότερνταμ 19/12	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	πρός Χάμπτον 24/12
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Πόρτ Χάουμπερ 13/11	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	ε. Κασίμα 25/12
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	στη Βομβάη 30/11	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Λ.	82	36341	ε. Χάμπτον 3/1
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	στη Φουτζέιρα 28/9	ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρός Ίαπωνία 22/12
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΤΕΓΧΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	πρός Γιοκοχάμα 12/12
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	α. Νιούκαστλ 29/12	ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	πρός Βοστώνη 9/11
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	πρός Δρέσδεν 22/12	KARMEH KAPINA	72	14212	πρός Τζέντα 26/12
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΐΝΤΕΝΤ	85	21300	πρός Μόρεχεντ Σίτυ 23/12	ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Ταρραγκόνα 4/1
				ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Λεμεσό 4/1
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Τενερίφη 2/1
ΕΒΜΑΡ	76	16398	πρός ΕΣΣΔ 19/12	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	δ. Π. Σαίτ 15/1
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	πρός Περσικό 26/12	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός Ν. 'Ορλεάνη 27/12	ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	δ. Παναμά 28/11
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	πρός Ναγκόγια 20/12	ΚΑΤΕΡΙΝΑ II.	72	1532	ε. Ραβέννα 29/12
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	πρός Δ. 'Αφρική 19/11	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Άμβέρσα 7/1
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 1/12	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Ταρραγκόνα 4/1
ΕΛΕΝ	82	37811	πρός Γιοκοχάμα 18/12	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	πρός Μπρίντισι 31/12 *
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. Πειραιά 1/1				
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553	πρός Θεσσαλονίκη 30/12	ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	πρός Κιέλο 28/12 *
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	ανάμενει Φουτζέιρα 3/7	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στην Πάχη (άποψη)
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Κάντλα 27/12	ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Όμιρ Σαίτ 30/12
ΕΛΛΗΝ	82	19370	δ. Κων/πολη 13/12	ΚΙΝΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744	πρός Πασιό Γκουινάγκ 25/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ.	84	22315	πρός Ίαπωνία 10/12	ΚΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	δ. Π. Σαίτ 5/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ- ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	α. Δαμιέτα 5/1	ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	79	36237	ε. Ρίγα 31/12	ΚΟΜΕΤ	78	14374	μετ. «Λάνκα Ροι. άν» (ε.)
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	πρός Ντουμπάι 6/12	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	71	15547	πρός Άμβουρνο 23/12
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	έπωληθη Έλληνες	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρός Χάμπτον 29/12
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	πρός Βαλτιμόρη 31/12
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/12	ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Μπούλλεν Μπαίη 27/12
ΕΜΕΡΑΔΣ	85	28000	ε. Τάραντα 17/12	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Σαβόνα 28/12
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	έπισκευές Χαλκίδα 14/10	ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	πρός Ίαπωνία 17/12
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	δ. Σουέζ 2/1	ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	α. Ντάρμπαμ 4/1
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 31/12	ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ.	78	13941	α. Σιγκαπούρη 10/12
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Πειραιά 2/1	ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρός Ίαπωνία 23/12
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	ε. Άμστερνταμ 4/1	ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ.	68	9505	πρός Άλγερία 12/12
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρός Βενεζουέλα 19/12	ΚΟΥΤΥ Ι.	62	2635	ε. Ταμπέκο 19/12
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	πρός Γκαμπόν 17/12	ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/12
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	πρός Ίμμιγκχαμ 24/12	ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/12
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά	ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744	πρός Τζουμαπίλι 21/12
				ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Ν. Ύόρκη 2/1

ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (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
ΚΡΥΣΤΑΛΛΕΝΤΣΟΥΡ 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
ΜΑΝΕΣ	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
ΜΑΡΙΓΟ	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
ΜΕΛΕΘ	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 ΛΑΞ	70	1592

α. Μεμβούρνη 21/12	
α. Κορούνα 2/1	
πρός Καμερούν 16/12	
ε. Νάπολη 2/1	
α. Γιούροπορτ 25/12	
ε. Τζέντα 18/12	
α. Τσιβιταβέτσια 13/12	
α. Φουτζέιρα 1/1	
πρός Γέλα 27/12	
πρός Πόρτ Σάϊδ 29/12	
πρός Γιβραλτάρ 29/12	
πρός Σάμμε 30/12	
ε. Βομβάη 31/12	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
α. Άσντον 24/12	
ε. Μάλαγα 7/12	
πρός Πόρτ Ρίκο 6/12	
ε. Ντάρμπαρν 4/1	
πρός Βασώρα 24/11	
πρός Ισπανία 28/12	
ε. Χιούστον 20/12 *	

επωλήθη άλλοδαπούς *	
πρός Γαλλία 11/12	
ε. Ίμμιγκχαμ 7/12	
πρός Ιαπωνία 24/12	
πρός Κωνσταντία 7/12	
ε. Διαμάντε 31/12	
α. Άνκονα 30/12	
ε. Τερνέστη 4/1	
πρός Άμπιτζάν 15/12	
στη Φορταλέζα (αποθήκη)	
ε. Πειραιά 11/12	
πρός Σιγκαπούρη 21/12	
α. Πειραιά 23/12	
πρός Πόρτο Όρνταξ 25/12	
α. Νιούκαστλ 1/1	
άρχει Πειραιά	
στη Βασώρα	
επωλήθη Σκανδιναυούς	
α. Γουίλμινγκτον 28/12	
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊ 8/12	
α. Σιγκαπούρη 11/12	
πρός Άλγκεθίρας 23/12 *	

δ. Παναμά 1/1 *	
πρός Γαλλία 28/12	
α. Όαχαμ Νές 7/1	
πρός Άρούμπα 30/12	
πρός Φιλαδέλφεια 26/12	
πρός Πόρτ Άρθουρ 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. Όρλεάν 29/12	
πρός Χερσάνα 24/12	
ε. Λάγος 21/12	
ε. Άμβούργο 2/1	
πρός Λέγκχορν 30/12	
πρός Νοβοροσίσκ 10/12	
πρός Μαρόκο 12/12	
πρός Τζακάρτα 18/11	
ε. Γιβραλτάρ 5/1	
ε. Όζακα 24/12	
πρός Δ. Άφρική 1/11	
πρός Καβάλλα 31/12	
πρός Ραβέννα 29/12	
πρός Σ. Άραβία 21/10	
ε. Μπαγκκόκ 13/12	
ε. Ρίο Τανέρι 23/12	
πρός Σάν Φραντσίσκο 26/12	
πρός Φιλαδέλφεια 20/12	
ε. Σάο Σεμπαστιάν 25/12	
πρός Σίδνεϊ 12/12	
πρός Χάμπτον 19/12	
πρός Τσιγουνάν 28/11	
ε. Ν. Όρλεάν 2/1	
πρός Τσιτσουγκ 12/12	
ε. Τής 5/1	
πρός Χόμπατ 29/11	
πρός Άμβούργο 24/12	

ε. Μπουσάν 23/12	
πρός Άκαμα 28/12	
ε. Τακόμα 23/12	
ε. Σάνκ Άνκορατζ 6/1	
ε. Πειραιά 21/11	
πρός Ν. Όρλεάν 18/12	
πρός Ούλασν 23/12	
θέση 60.36 Β. 17258 Δ. 5/1 *	

πρός Όραν 20/12 *	
άρχει Ν. Όρλεάν	
άρχει Ν. Όρλεάν	
α. Μομπίλ 22/12	
άρχει Ν. Όρλεάν	
πρός Γουιάνα 22/12	
άρχει Πειραιά	
α. Ν. Όρλεάν 13/12	
ε. Βαλτιμόρη 2/1	
άρχει Ν. Όρλεάν	

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 ΛΟΥΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΜΑΚ	72	6680
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277

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
ΝΕΣΤΟΡ	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 ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΑΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΦ	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 ΓΚΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΗΝΤΕΡ	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. Όρλεάν 29/12	
άρχει Ν. Όρλεάν	
άρχει Ν. Όρλεάν	
άρχει Ν. Όρλεάν	
πρός Πόρτο Λά Κρούς 29/12	
πρός Ν. Όρλεάν 14/12	
πρός Ζουάμα 23/12	
ε. Πόρτ όφ Σπαίρη 1/12	
πρός Νουακτσότ 28/12	
άρχει Πειραιά	
ε. Χιούστον 26/12	
πρός Τάμπα 28/12	
α. Ν. Όρλεάν 5/12	
ε. Γκάλβεστον 28/11	
α. Ν. Όρλεάν 30/12	
ε. Ν. Όρλεάν 13/11	
α. Πόρτ Άρθουρ 15/12	
μετ. «Μίνι Μέρτσαντ» (ε.)	
α. Ν. Όρλεάν 23/12	
ε. Χιούστον 26/12	
α. Ν. Όρλεάν 30/12	
α. Σάντος 13/12	
πρός Χιούστον 7/12	
πρός Δ. Άφρική 3/12	
ε. Σιβιταβέτσια 23/12	
πρός Σέμπον 13/12	
πρός Μαλαισία 19/12	
πρός Βραζιλία 31/12	
α. Ύμουιντέν 3/1	
ε. Πειραιά 31/12	
επισκευές Πειραιά 23/9	
πρός Λουλέα 28/12	
πρός Πόρτ ντε Μπαϊ 4/12	
μετασκευάζεται Πειραιά	
ε. Νααντάλι 1/1	
ε. Ρουέν 1/1	
ε. Σιγκαπούρη 29/12	
στο Πόρτ Καρτίερ 24/11	
ε. Τάουνσβιλ 30/12	
ε. Ιταζάι 19/12	

πρός Βραζιλία 19/12
α. Φιλαδέλφεια 3/1
ε. Σούσε 17/12
πρός Βόρεια Θάλασσα 29/12
ε. Μπωμόντ 25/12
επωλήθη
πρ. «Τρέιντ Γουόιντς»
πρός Ίνδονησία 24/11
ε. Πειραιά 2/1
πρός Αίγυπτο 4/12
πρός Βομβάη 26/12
πρός Αρούμπα 2/1
πρός Αίγυπτο 27/12
πρός Ίλιτσεβσκ 21/12
πρός Ισπανία 1/1
πρός Σιγκαπούρη 30/12
α. Ν. Όρλεάν 3/1
στη Δαμιέττα (αποθήκη)
πρός Μπανίας 23/12
πρός Άρζιου 30/12
πρός Τεργέστη 20/12
πρός Ταρτούς 29/12
πρός Ές Σίντερ 29/12
πρός Νάπολη 31/12
δ. Γιβραλτάρ 3/1
ε. Ρεσίφ 26/12
επωλήθη Ίρανους
πρός Κόλε Τέρμιναλ 9/12
α. Ν. Όρλεάν 10/12
μετ. «Telemachos» (μ.)
ε. Κλαπέδα 15/12
ε. Πειραιά 31/12
προς Κορέα 7/12
ε. Χάμπτον 22/12
ε. Χάμπτον 27/12
προς ΕΣΣΔ 27/11
δ. Ντόβερ 25/11
ε. Πανζάγκ 30/11
ε. Τέμα 29/12
πρός Παναμά 31/12
πρός Λιβύη 16/12
α. Σιταγκόγκ 28/12
πρός Συρία 22/12
πρ. Ν. Υόρκη 17/12
ε. Βαλτιμόρη 28/12
προς Βρυττιό 28/12
ε. Ντολάν 24/12

ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	ε. Άμβερσα 4/1	ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Μπρεμερχάβεν 4/1
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	ε. Πειραιά 28/11	ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	ε. Βίλα Κονστιτιούσαν 29/12
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	70	999	σημαία 'Αντίγκουας	ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Κέυ Γουέστ 20/12
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	πρός Μεξικό 12/12	ΣΑΝΝΥ	77	3482	α. Ρότερνταμ 4/1
ΟΥΑ'ΙΤ ΟΠΑΛ	77	13864	πρός Κίνα 28/12	ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	πρός 'Ηράκλειο 15/12
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΤΟΥΝ	70	5438	ε. Γκαέτα 31/12	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. 'Ημοαβεν 3/1
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας	ΣΕΝ ΤΖΟΝ	77	11168	ε. Μαντράς 28/12
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	ε. Κων/πολη 31/12	ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	ε. Τζέντα 14/12
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	πρός Κούβα 23/12	ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995	πρός 'Αλγέρι 24/12
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	πρός 'Αλγέρι 9/12	ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	α. Μαλάγα 3/1
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρός 'Αλγερία 30/11	ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Κουβέιτ 3/1
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Χαίφα 24/12	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Πειραιά 2/1
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	α. Φός 20/12	ΣΗ ΚΑΣΤΑ	76	4839	μετ. 'Ηοκκαί (μ.)
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/1	ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	πρός Νάβρικ 30/12
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρός ΕΣΣΔ 28/12	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρός Λουάντα 9/12
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	πρός ΕΣΣΔ 28/12	ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ	73	13630	προς Λουάντα 9/12
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 27/11	ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	κυπριακή σημαία
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	αργεί Πειραιά	ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	α. 'Ιμινγκχαμ 4/1
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	πρός Βανκούβερ 17/12	ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. 'Οδησσό 25/12
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	πρός Μπρέμερχάβεν 24/12				
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/12				
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρός Αυστραλία 22/12				
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	πρός Πούντα Καρντόν 24/12				
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	α. Ρότερνταμ 3/1	ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ	76	11866	α. Λός 'Αντζελες 24/12
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρός ΕΣΣΔ 15/12	ΣΙΛΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Ρουέν 27/12
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός 'Ιαπωνία 19/12	ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Γιοκοχάμα 30/12
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	πρός Ν. 'Υόρκη 24/12	ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	ε. Πειραιά 28/12
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	πρ. «Σίλβερ Σαξέξ»	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	στο Καρατίο 30/12
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	α. Κεϋχάν 1/1	ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	δ. Γιβραλτάρ 2/1
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	αργεί Πειραιά	ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	πρός Ντουμπάι 7/11	ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077	α. Πειραιά 27/10
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρός Κέννα 16/12	ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	πρός Ταλλίν 3/1
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Γιούροπορτ 4/12	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Τάραντα 18/12
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρός Μπάρμπερς Πόιντ 2/1	ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Ταρραγκόνα 4/1
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	πρός Μιζουσίμα 29/12	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Γιούροπορτ 6/12
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	ε. Μαϊάμι 28/12	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρός Νεμρούτ Μπαίη 14/12
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	πρός 'Αμβέρσα 13/12	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	πρός 'Ελλάδα 5/8
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	ε. Πειραιά 31/12	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Τενερίφη 2/1
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	πρός Τουρκία 27/12	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	ε. Λός 'Αντζελες 1/1
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	στο Βίγκο 8/1	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/1
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Τζουέμα Τέρμινναλ 3/12	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	δ. Σουέζ 5/1
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	ε. Ντάρμπαμ 1/1	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584	α. Πόρτ Χάρκουρτ 24/12
			πρός Αιγύπτου 27/12 *	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810	α. Γιβραλτάρ 2/1
				ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρός Καλδέρρα 20/12
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	επωλήθη 'Ελληνες *	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	ε. Γιβραλτάρ 3/1
ΠΕΛΛΑ	79	10993	πρός 'Αλεξάνδρεια 8/12	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρός Περισκό 27/11
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Πόρτ Νογκάρο 30/12	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	στη Λά Λιμπερντάντ (άποθήκη)
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές	ΤΑΚΝΑ ΙΙΙ	78	14568	πρός Βαλπαράϊζο 29/12
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270	α. 'Αλεξάνδρεια 9/12	ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	δ. Π. Σαίδη 4/1
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	πρός 'Αλεξάνδρεια 27/12	ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607	πρός 'Ακαμπα 19/12
ΠΕΛΦΑΛ'Ι'ΕΡ	82	2477	α. Πειραιά 1/1	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	δ. Σουέζ 3/1
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/12	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	πρός Ντάρμπαμ 18/12
ΠΕΠΠΥ	67	1183	α. Θεσσαλονίκη 16/12	ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	επισκευές Ντάρμπαμ 14/11	ΤΖΙΝΙ ΙΙ	69	16229	ε. Ρεσίφ 15/12
ΠΕΤΡΑ	81	35921	πρός ΗΠΑ 31/12	ΤΖΟ'Υ	76	10801	πρός Εύρωπη 11/12
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Ν. 'Ορλεάνη 25/12	ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	ε. Λός 'Αντζελες 30/12
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 14/12	ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Τσίμπα 27/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά	ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Χαλκίδα 29/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 30/12	ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός 'Ιαπωνία 20/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Ράς Τανούρα 8/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά	ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζόν (άποθήκη)
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Τζουμπάιλ 29/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά	ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	πρός Αιγύπτου 23/12
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	πρός Κουβέιτ 26/12	ΤΟΠΛΑΖ	85	28000	ε. Γιούροπορτ 4/1
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	ε. Κήλαγκ 6/12	ΤΟΖΚΑΝΑ	76	36204	α. Κασιούγκ 26/12
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 19/12	ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	πρός 'Οράν 5/12
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Πόρτ όφ Σπαίην 1/1	ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	πρός Κρίνς 31/12
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	ε. Τζέντα 16/12	ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	πρός Χοσσόιμα 28/12
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	στη διώρυγα Σουέζ 3/1	ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1	68	2760	επισκευές Πειραιά 14/8
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	πρός Γκάνδη 31/12	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	α. Τέμα 29/11
				ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Κωνσταντίνα 24/12
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στο Λομπίτο	ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	πρ. «Φανέλι»
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρός Μπαντάρ Χομενί 28/12	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Γιοκοχάμα 5/12
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	πρός Δρέπανον 19/12	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	πρός Κολούμπια Ρίβερ 21/12
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρός Λάγος 30/12				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρός Πόντα ντό Ούμπου 12/12	ΤΥΧΗ	70	10886	πρός Χούγκναμ 26/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός Συρία 26/10	ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 29/12
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Βαρκελώνη 2/1	ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	επωλήθη 'Ελληνες
ΠΟΠΗ	73	19564	δ. Παναμά 4/1	ΦΑΙΔΡΑ ...	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Θαμσάβν 30/12	ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	πρός Νάπολη 31/12
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ	61	963	πρός 'Αλγερία 20/12	ΦΑΝΤΑΖΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός 'Αρούμπα 26/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	αργεί Χαλκίδα	ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός Περισκό 30/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	ε. Χάμπτον 31/12	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	πρός Σαγκάη 22/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292	πρός Βόλο 21/12	ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Ράς Τανούρα 23/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (άποθήκη)	ΦΕΛΛΟΖΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Τζουέμα Τέρμινναλ 8/12
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Πασιρ Γκουντάγκ 30/12	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	δ. Δαρδανέλλια 14/12	ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρός Κόμπε 31/12
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Σακκί 23/12	ΦΕ'Υ ΡΟΥΖ Ι.	83	17217	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/12
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Τζέντα 18/12	ΦΕ'Υ ΡΟΥΖ ΙΙ	84	19049	πρός Τουτκάρν 19/12
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 1/1	ΦΕ'Υ ΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	πρός Σαμσούν 26/12
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	πρός Ράς Τανούρα 28/12	ΦΕ'Υ ΡΟΥΖ ΙV	84	19049	ε. Πρίνς Ρούπερτ 30/12
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	πρός Βόλο 23/12	ΦΙΛΙΑ	71	7201	ε. Βενετία 3/1
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	πρός Μπαντρίμα 23/12	ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	πρός Γιαντσί 15/11
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	πρός 'Ελλάδα 17/12	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	πρός Βενεζουέλα 19/12
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 1/1	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	πρός Ν. 'Υόρκη 26/12
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 30/12	ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	ε. Βαλτιμόρη 27/12
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 3 (δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 30/12	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621	α. Σάν Φρανσίσκο 31/12
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	πρός Λάς Πάλμας 13/12	ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	πρός Τζωρτζταουν 28/12
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	ε. Λάς Πάλμας 15/12	ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	ε. Γκντάνσκ 20/12
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 1/1	ΦΛΑΓΚ ΘΕΟΦΑΝΩ	70	2818	πρ. «Northern Explorer»
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	πρός Σιγκαπούρη 24/12	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	ε. Σαουθάμπτον 22/12
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	ε. Κότκα 30/12	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786	ε. Λέγχορν 30/12
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	ε. Μαυρίκιο 20/12	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	ε. Βενετία 19/12
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	ε. Κρίστομαλ 10/11	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098	ε. Βαλτιμόρη 27/12
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	α. Κολόμπο 2/1	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585	πρός 'Αργεντινή 23/11
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. Σαλβαντόρ 11/12	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	πρός Νοβοροσίσκ 30/12
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Σάντος 12/12	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786	α. Νάπολη 4/1
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	πρός Ν. 'Αφρική 24/12	ΦΛΑΡΑ	81	8831	πρός Μπ. 'Αίρες 30/12
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	α. Ντάρμπαμ 3/1	ΦΛΑΡΑ Κ.	78	15364	πρός Ματάνζας 26/12
				ΦΟΙΝΙΣ	77	64971	πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 27/12
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	δ. Παναμά 25/12	ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933	πρός 'Οδησσό 16/12
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ε. Ν. 'Υόρκη 3/1	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. Ράς Τανούρα 23/12
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	έπισκευές Κεηπτάουν 16/12
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	δ. Σουέζ 16/11
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	α. Γουάλλα 23/12
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Μομπάσα 17/11
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	προς Έλλάδα 26/12
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	προς Πασίρ Γκουινάγκ 24/12
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	προς Ν. Ζηλανδία 14/12
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΪΣ	69	8064	ε. Χάμπτον 20/12
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΕΡ	73	6680	άρχει 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	άρχει 'Αμβέρσα

ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	72	6671	ε. Φλάισγκ 'Νοτ 1/12
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	άρχει 'Αμβέρσα
ΧΛΟΗ	82	36202	προς 'Ακαμπα 8/12
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	μετ. «Αμαλία» (ε.)
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	μετ. «Δαναός» (ε.)
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕΪΝ	69	12840	ε. 'Αμβούργο 6/1
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	προς Τέμα 30/12
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περισκοῦ
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	ε. Βανκούβερ 1/1
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	προς 'Ιταλία 21/12



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	ε. Λειξόρες 3/1
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	προς Μπουσάν 10/12
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	προς Μπαγκόγκ 26/12
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	προς Λεμεσό 30/12
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	68	9031	προς 'Ιμπετούμα 9/12
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	ε. 'Οδησσό 14/12
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	ε. Βαλτιμόρη 15/12
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (ΑΒ.)	57	1147	μετ. «First Feeder» (ΑΒ)
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	προς Σουάπε 20/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)	75	1985	στη Μάλτα 12/10
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	α. Ντάρμπαν 16/12
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	ε. Σαλάβερ 14/12
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Σάλλομ Βόε 3/1
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	προς Νοβοροσσκ 27/12
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	έπωλήθη 'Ελληνες
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	α. Μπαντά 'Αμπάς 21/10
ΑΕΛΛΩ	78	36548	έπωλήθη Νορβηγούς
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077	προς Βερακρούζ 17/12
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	προς Μομπάσα 3/12
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	ε. 'Αρούμπα 3/12
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	δ. Γιβραλτάρ 26/12
ΑΒΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*	67	4507	προς Ρένι 15/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	προς Περισκοῦ 29/12
ΑΘΗΝΙΑΝ			προς Λιβάνο 26/12
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	πρ Τούαπσε 25/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Μορμουγκό 31/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	80	18495	προς Αίγυπτο 11/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	83	18509	ε. Κάντλα 23/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	80	18350	α. Ταρραγκόνα 4/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	75	17485	ε. Φαλκονάρα 26/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	80	17485	προς Μπιντούλου 25/12
ΑΒΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	ε. Ρίγα 3/1
ΑΒΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491	μεταφορές Περισκοῦ
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	ε. Μπαντά 'Αμπάς 23/11
ΑΪ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	έπωλήθη ΕΣΣΔ
ΑΪ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	προς Κόλπο ΗΠΑ 27/12
ΑΪ'ΛΑΣ	72	16235	ε. Μονρόβια 30/12
ΑΪ'ΝΙΚΟΛΑΣ 1 (κ.)	76	12376	προς 'Ιταλία 23/12
ΑΪ'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	προς Λόος 22/12
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΪ'ΓΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	προς Γκαμπόν 31/12
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Λάς Παλις 26/12
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694	προς 'Αγκόλα 31/12
ΑΚΟΝ	74	68596	ε. Μπαντά 'Αμπάς 1/12
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	προς Τεργέστη 5/12
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	προς Χάμπτον 3/1
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	προς Κωνσταντίνα 6/12
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (Κ.)	73	14765	προς ΕΣΣΔ 14/12
ΑΚΤΗ	77	14998	προς Μεσόγειο 30/11
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	στο Χορμούζ
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	ε. Σιγκαπούρη 24/12
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724	προς Τζουμπάλα 28/11
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	προς Κίνα 1/12
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	όψωσε Λιβεριανή
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	α. Κολόμπο 22/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993	ε. Μακίνο 3/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	78	9784	α. Ν. 'Υόρκη 1/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40833	προς Γκάλβεστον 14/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			προς Βουτότον 23/12
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964	
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856	ε. Σαγκάη 23/12
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16358	προς Μπουεναβεντούρα 17/12
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	ε. 'Οδησσό 6/12
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	έπωλήθη Νορβηγούς
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	προς Σιγκαπούρη 4/12
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	προς Ρίο 'Ιανέιρο 9/12
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	προς Βομβάη 10/12
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	78	30277	ε. 'Ακαμπα 21/11
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	προς Λιβύη 12/12
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5080	προς Ρίο Πάνα 6/12
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	προς Τάρατα 20/12
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	ε. Σάντος 31/12
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	ε. Ρίγα 13/12
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	προς Βραζιλία 25/12
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	προς Κόλπο ΗΠΑ 29/12

ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. 'Ονδ.)	69	2521	προς 'Ιταλία 18/4
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069	α. Μπουσάν 10/12
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253	προς Περισκοῦ 22/12
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879	προς Χόγκ Κόγκ 1/1
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	α. Τζουέμα Τέρμιναιλ 14/12
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	δ. Παναμά 30/12
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681	ναυπηγ. Σχίζεον
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446	προς Βέντοπιλς 16/12
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.)	84	4509	πρ. «Shoun Jupiter»
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	προς 'Ινσάν 29/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογεικές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	προς Αυστραλία 5/1
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Λέ Χάβρη 12/12
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	ε. Μπορντώ 22/12
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485	ε. Πόρτ Κέλαγκ 2/1
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	προς Γκράντ Καυμάν 29/12
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	προς Ταϊλάνδη 21/12
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	προς Βομβάη 3/1
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	προς Ταρτούς 30/12
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	ε. Βασιλικό Μπαίλ 31/12
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	προς Σφάξ 22/12
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671	δ. Παναμά 23/12
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975	ε. Ντάρμπαν 27/12
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	α. Βαλλέτια 3/1
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036	ε. Σνάττλ 28/12
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273	προς Γιοκοχάμα 27/12
ΑΝΤΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	έπισκευές Πειραιά 25/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	έπωλήθη 'Ελληνες
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	προς 'Αλγερία 14/12
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	ε. Μαντράς 16/12
ΑΞΙΟΝ ΕΞΙΤΗ (κ.)	73	16997	α. Μπρέικ 3/1
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905	προς Γιούροπορτ 26/12
ΑΠΛΑ (Μπχ.)	74	16006	προς Πόρτ 'Εβεργκλεϊντς 21/12
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	προς Σαγκάη 20/12
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	μετ. «Ξενούλα Μ.» (κ.)
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	πρ Χερσάνα 27/12
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599	προς 'Αλγέρι 30/12
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	α. Νταμπιέρ 3/1
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Γδύνια 30/12
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	α. Κασίμα 16/12
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	προς Γιβραλτάρ 2/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	προς Λά Πλάτα 31/12
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			προς Βραζιλία 1/1
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	προς Μπουσάν 29/12
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	στο Χορμούζ
ΑΡΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	προς Ρότερνταμ 29/12
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	προς 'Αίν Σούκνα 22/12
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905	α. Ρότερνταμ 1/12
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	προς Κούβα 9/12
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			α. Λούπ Τέρμιναιλ 31/12
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	δ. Γιβραλτάρ 3/1
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221	ε. Σορέλ 7/11
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	ε. Μπουσάν 29/12
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559	προς Θεσσαλονίκη 25/12
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 31/12
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	προς Καστέλλον 22/12
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	προς 'Ιμίγκχαμ 23/12
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	ε. Μπιλμπάο 1/1
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598	ε. Ρότερνταμ 5/1
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	στο Μπαντά 'Αμπάς 16/12
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	ε. Πόρτοφραγκον 26/12
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	έπωλήθη
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	ε. Μομπάσα 25/11
ΑΡΧΟΝ (κ.)	73	16349	προς Μπαντά Χομείνι 16/12
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	δ. 'Ελαινόρη 21/12
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	μεταφορές Περισκοῦ
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	προς Ν. 'Ορεάνη 21/12
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	πρ. «Πάρνας»
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	

ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΓΜΑΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16386
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522
ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΕΡΝΤΙ	78	6620
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΥΡ (κ.)	78	10411
ΒΙΝΤΑ (Μπ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ II (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.)	72	17309
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΚΑΣ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΣ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΣ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΣ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΣ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΣ ΣΑΠΠΛΑ'ΙΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΙΗΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	16616
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302
ΓΚΑΛΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΛΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΝΤ (ΑΒ.)	65	4482
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ II (δ.π.)	79	3221
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ (μ.)	70	1982
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΩΛ (κ.)	70	3971
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219

πρός Όραν 23/12	ε. επωλήθη
στη Μπαγκκόγκ 6/10	ε. Ν. Όρλεάν 13/12
ε. Σιγκαπούρη 22/12	ε. Φρεντερία 30/12
ε. Πειραιά 31/12	ε. Βοστώνη 3/1
πρός Μπαγκκόγκ 24/10	πρός Σκώ 18/12
πρός Σκώ 21/12	α. Μπαντάρ Άμπας 21/12
α. Άμστερνταμ 4/1	πρός Λουάντα 2/12
δρυεί Πειραιά	πρός Κουβέιτ 28/12
ε. Μάραλοκς 31/12	στη Βομβάη 5/12
μεταφορές Πάτρας	στο Μπαντάρ Άμπας 8/12
α. Νάπολη 30/12	α. Λά Γκουλέτ 12/12
πρός Φορκάντος 26/12	α. Χιούστον 26/12
ε. Χόγκ Κόγκ 22/10	ε. Λάγος 23/12
πρός Δακάρ 10/12	πρ. «Alange»
δ. Σουέζ 5/11	πρός Ινδία 28/10
ε. Μόγκλα 21/12	ε. Μαντράς 28/12
ε. Μπουσάν 2/12	πρός Σαλέρνο 1/1
πρός Μαντράς 28/12	ε. Άμβέρσα 8/1
ε. Τζέντα 17/12	ε. Άμσούργο 18/12
πρός Τζιμπουτί 19/12	πρός Ροστόκ 26/11
πρός Πόρτ Σουδάν 29/12	δ. Παναμά 2/1
ε. Ρουίνκον 5/1	α. Γιβραλτάρ 31/12
α. Γιούροπορτ 5/1	ε. Όδησώ 25/12
ε. Μπάρι 31/12	πρός Ιράκ 2/12
ε. Τόμπο 27/12	πρός Τάμπα 14/12
πρός Σαούντα Μπαί 28/11	πρός Τόκιο 1/1
ε. Σάο Φρανσίσκο 26/12	πρός Λισαβόνα 22/12
πρός Αβόνα 12/12	πρός Καοσιούγκ 20/12
ε. Νταβάο 22/12	πρός Χιούστον 28/11
πρός Γιάμπα 6/1	ε. Ν. Όρλεάν 14/12
πρός Μπανίς 24/12	πρ. «Gas Mariner»
αγορά από «Ελληνες»	α. Ζέιτ Μπ. Τέρμιναλ 26/12
αγορά από Γάλλους	α. Νάπολη 2/1
αγορά από Ισπανούς	ε. Βιζακαπατάν 5/1
ε. Βομβάη 28/12	δ. Πόρτ Σαϊδ 1/1
πρός Βομβάη 11/11	ε. Βαλτιμόρη 17/12
μεσογειακές μεταφορές	πρός Ν. Όρλεάν 31/12
πρ. «Ομέρικ Ντόουν»	πρ. Ινδία 12/12
πρ. Μομπάσα 23/11	πρ. Μπαγκακούϊα 1/1
α. Ν. Όρλεάν 1/1	πρ. Κόμπε 24/12
πρ. «Sunny Emblem»	πρ. Σάντος 23/12
πρ. Ειρηνικό 19/12	α. Ν. Όρλεάν 22/12
α. Ν. Όρλεάν 15/12	ε. Όδησώ 1/1
πρ. Σουρία 10/12	πρ. Κίλαγκ 7/12
α. Λίβερπουλ 22/12	Σ. Μάικλς 27/12
πρ. Χοντίντα 16/12	δ. Παναμά 17/12
ε. Ταμπόκο 19/12	ε. Κολούμπια 18/12
ε. Σιγκαπούρη 15/12	πρ. Ροστόκ 22/12
πρ. Ν. Αφρική 10/11	πρ. Ν. Αφρική 6/12
πρ. Καζαμπλάνκα 22/12	ε. Ντάρμπαρ 20/12
ε. Κάρτασι 2/1	ε. Βίγκο 18/7
πρ. Άλεξάνδρεια 22/12	ε. Όνσαν 14/10
πρ. Άμπιτζάν 12/12	α. Μπουσάν 11/12
πρ. Κίνα 9/11	πρ. Άμσούργο 6/1
πρ. Περσικό 24/12	ε. Τζέμπελ Άλι 29/12
ε. Κίγκστον 27/12	

ΓΟΥΟΡΑΝΤ	70	56799
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	66	39042
ΓΟΥΟΡΟΥ (δ.κ.)	76	23938
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	71	37115
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	69	16229
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	74	20712
ΔΑΜΩΝ	75	8884
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπ.)	59	11841
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	70	32758
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	74	6514
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	59	1226
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	77	12590
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	63	22862
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	59	6785
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	75	1599
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	74	9112
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	69	10625
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	74	19166
ΕΚΤΟΡ (κ.)	73	20713
ΕΛΕΝΑ V (π.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	75	11441
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	72	17510
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	8936
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	80	16106
ΕΛΙΚΩΝ (Μπ.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΡΑΝΤ (δ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ	75	45000
(δ.Μπ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ	75	146263
(δ.π.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-ΟΥΝΤ (δ.π.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	69	22915
ΕΛΛΗ (μ.)	77	14274
ΕΛΛΙΝΑ III (μ.7.)	76	23980
ΕΛΛΕΠΕΛΛΑ IV	70	9030
ΕΛΟΥΝΤΑ ΚΟΑΣΤ (π.)	71	15119
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71	15723
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	83	7363
ΕΛΠΙΣ (κ.)	73	104150
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	75	9438
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	68	15252
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	74	13687
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74	10250
ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΟΣ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑ (κ.)	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	86	15952
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (κ.)	68	19044
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	74	6042
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	68	11434
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ I. (π.)	69	9985
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	67	11199
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	72	129216
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	78	11850
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	76	17308
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	77	80824
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.)	67	1220
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	79	29875
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	77	29875
ΕΥΝΙΚΗ	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	79	9016
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	72	30930
ΕΥΡΥΛΑΟΣ (κ.7.)	76	20546
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	70	18734
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	77	16366
ΖΑΡΑ (Α.)	77	69338
ΖΑΡΝΑΤΑ	75	176008
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	60	17447
ΖΕΥΣ I (π.)	77	18838
ΖΕΦΥΡΟΣ II	68	10182
ΖΩΗ Χ. (π.)	79	16379
ΗΒΗ	79	16390
ΗΡΑ	57	2875
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	76	17129
ΗΡΩ	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	84	25063
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	78	11003
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	76	16873
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	19855
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)	74	35540
ΘΑΝΑΟΥΛΑ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	72	28021
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	81	34447
ΘΕΜΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)		

πρός Σάν Νικόλας 14/11	ε. Σεπετίμπα 12/12
πρ. Τουμπάρδο 14/12	πρ. Περσικό 17/10
ε. Τσίμπα 1/1	α. Τεργέστη 11/12
α. Μπαντάρ Άμπας 8/12	πρ. Γιβραλτάρ 30/12
πρ. Τζέντα 31/12	πρ. Βομβάη 13/9
πρ. Λουάντα 26/12	πρ. Μόννου 8/11
πρ. Ακαμπα 25/12	α. Σεβίλλη 27/12
ε. Λίβερπουλ 7/12	μεσογειακές μεταφορές
α. Σιγκαπούρη 11/12	πρ. Ν. Όρλεάν 10/12
ε. Φουτζέιρα 31/12	ε. Μαπούτο 15/11
ε. Θεσσαλονίκη 31/12	εγκαταλείφθηκε
ε. Ρουέν 25/12	πρ. Περσικό 29/12
ε. Ριγέκα 16/12	ε. Ρουέν 29/12
πρ. Ακαμπα 12/12	πρ. Κούβα 17/11
α. Γκάλβεστον 15/12	πρ. Άμβέρσα 28/12
δ. Κωνσταντή 12/12	ε. Γένοβα 1/1
πρ. «Ocean Maid»	πρ. Περσικό 1/1
πρ. Γιοκοχάμα 2/1	πρ. «Grand»
πρ. «Embassy»	πρ. Ν. Υόρκη 14/12
πρ. «Capitol»	πρ. Λαμπουάν 24/12
πρ. «Ourania»	πρ. «Orpheum»
πρ. «Paramount»	πρ. «Paradise»
α. Ν. Όρλεάν 12/12	πρ. Κουβέιτ 23/12
θέση 51.17 Β, 01.48 Α 21/12	πρ. Λειψός 12/12
α. Ν. Όρλεάν 2/1	πρ. Άντεν 12/12
ε. Κακινάνα 30/11	α. Βιτόρια 26/12
πρ. Βραζιλία 20/12	πρ. Άλεξάνδρεια 21/11
ε. Λός Άντζελες 31/12	α

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ε. Καστελλαμάρε 29/11
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (Κ.)	70	1467	ε. Σαουθάμπτον 5/1
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	ε. Πειραιά 19/12
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.υ.)	72	2934	α. Αύγουστα 30/12
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	προς Σφάξ 29/12
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	ε. Κοπερ 31/12
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	προς Σφάξ 18/12
ΘΩΜΑΣ Γ. (Κ.)	65	1000	επισκευές Πειραιά 12/6
ΙΛΙΟΝ (Κ.)	72	8016	προς Μομπάσα 22/12
ΙΛΙΝΙΟΙΣ (δ.)	75	137854	προς Αίν Σούκνα 2/9
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	ε. Ν. Όρλεάν 21/12
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	δ. Ζουέζ 5/1
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (Κ.)	74	9192	ε. Μπαρ 24/12
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (Κ.)	80	19256	προς Φρημάντλ 13/12
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (Κ.)	78	29991	α. Ν. Όρλεάν 15/12
ΙΩΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (Κ.)	78	20436	ε. Χάτσινχο 4/12
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΑ (δ.π.)	82	4796	προς Αύγουστα 29/12
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (Μ.)	68	16588	α. Γκντάνσκ 3/1
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (Κ.)	77	11488	ε. Ριγέκα 22/12
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	προς Ν. Υόρκη 17/12
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΐ'ΛΟΡ (Π.)	77	11884	προς Ιαπωνία 25/12
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (Μ.)	67	5293	επισκευές Πειραιά 12/10
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (Μ.)	69	9333	α. Μορμουγκάο 3/1
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (Κ.)	78	23230	πρ. «Μελιού»
ΙΡΙΣ (Κ.)	70	5278	προς Αλγερία 18/12
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	προς Αλικάντε 4/1
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (Κ.)	76	8372	προς Μίζουράτα 13/12
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Κίνα 20/12
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (Π.)	76	15608	ε. Χάμπτον 30/12
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (Κ.)	77	12772	α. Σιγκαπούρη 26/12 *

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	προς Κόμπε 18/12 *
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.Κ.)	70	17485	ε. Νουακτοτ 22/12
ΚΑΛΙΩ (Κ.)	69	9079	προς Ρότερνταμ 1/1
ΚΑΛΙΟΠΗ Τ. (Κ.)	75	35827	ε. Σαγκάη 8/12
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.)	65	3801	προς Ρότερνταμ 3/1
ΚΑΜΕΛΙΑ (Π.)	73	19476	προς Κόλο ΜΠΑ 24/12
ΚΑΝΑΡΗΣ (Κ.)	77	21667	προς Ρότερνταμ 30/12
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ.)	77	10688	α. Τερνέστη 3/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Γκιζόν 18/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (Κ.)	76	16037	προς Μπελίου 8/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (Κ.)	73	63218	προς Ουλσάν 10/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	προς Ρότερνταμ 29/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (Μ.)	68	26290	ε. Μπαλμπόα 15/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (Κ.)	69	34613	α. Αμβέρσα 6/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (Κ.)	69	10650	α. Πειραιά 31/12
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (Κ.)	76	10430	στη Βομβάη 16/11
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (Κ.)	73	11954	α. Αονταν 1/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (Π.)	68	10239	προς Ιράν 24/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (Μ.)	67	15472	προς Τόλου 9/12
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (Κ.)	77	9941	προς Ντέρνιν 31/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Μ.)	77	14349	ε. Ντεμεράρα 1/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	προς Τζακάρτα 3/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κ.)	68	13532	προς Τουάπσε 29/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (Κ.)	68	8978	στη Μανίλα 8/12 *
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (Κ.δ.)	81	1800	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (Κ.)	74	17135	

ΚΑΡΙΝΑ (Κ.)	72	11954	άρχει Πειραιά *
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (Κ.)	74	5379	προς Μοντεβιδέο 31/12
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219	προς Βόλο 15/12
ΚΑΣΗ (Κ.)	75	76873	προς Ρίτσαρντ Μπαί 13/12
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (Κ.)	77	19166	ε. Κομά Μπαί 5/12
ΚΑΣΤΩΡ (δ.Κ.)	77	19459	ε. Μορμουγκάο 26/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	ε. Ραβέννα 29/12
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Κ.)	76	10805	ε. Ν. Υόρκη 3/1
ΚΕΐ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	προς Αμβέρσα 24/12
ΚΕΐ'Π ΜΑΛΕΑΣ (Κ.)	77	9942	α. Φουτζέιρα 18/12
ΚΕΐ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (Κ.)	71	9826	ε. Τοκοπίλα 15/12
ΚΕΐ'Π ΡΙΟΝ	72	3542	α. Πόρτ Άρθουρ 27/12
ΚΕΐ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (Κ.)	74	8896	προς Ειρηνικό 19/12
ΚΕΐ'Π ΣΥΡΟΣ (Κ.)	78	8898	προς Καλλάο 30/12
ΚΕΐ'Π Τ. (Μ.)	64	999	προς Άνναμα 14/12
ΚΕΛΛΑ (Κ.)	69	16229	ε. Ρίο Ιανέιρο 31/12
ΚΕΝ Αΐ'ΛΑΝΤ	81	9909	ε. Γκντάνσκ 3/1
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΤΕΝΣ (Π.)	76	18124	προς Ρότερνταμ 24/12
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	α. Φουτζέιρα 18/12
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (Π.)	73	22126	ε. Τοκοπίλα 15/12
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	α. Πόρτ Άρθουρ 27/12
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.Κ.)	69	46690	προς Ειρηνικό 19/12
ΚΙΚΑ (Κ.)	76	19451	προς Καλλάο 30/12
ΚΙΜΩΛΟΣ III (Π.)	66	6995	ε. Ρίο Ιανέιρο 31/12
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (Π.)	84	4509	ε. Γκντάνσκ 3/1
ΚΙΤΣΑ (Κ.)	76	24800	προς Ουλσάν 2/1
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (Π.)	76	15756	μεταφορές Ν. Γουίνεας
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	84	8915	προς Βραζιλία 17/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (Κ.)	76	10511	α. Γιβραλτάρ 19/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (Κ.)	83	10520	προς Τουρκία 26/12
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	προς Γ. Γερμανία 28/12
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Χιουσόν 30/12
ΚΟΡΑΛ (Κ.)	81	15178	ε. Χιουσόν 19/12
ΚΟΡΑΛ ΚΕΐ'Π (δ.Κ.)	74	112825	ε. Λειζόες 27/12
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	προς Κωνσταντίνα 17/12
ΚΟΡΥΤΟΝ (Κ.)	75	17175	ε. Κολόμπο 4/1
ΚΟΖΜΑΝ I (Κ.)	77	14186	δ. Παναμά 31/12
ΚΟΖΜΑΝ II (Κ.)	77	15389	ε. Βαγκάρε 13/12
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	προς Ν. Πάουερ 3/1
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Μπρεμερχάβεν 4/1
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Αμβέρσα 30/12
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	προς Ιράν 7/11
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.Κ.)	71	52519	προς Όκλαντ 25/12
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886	α. Φουτζέιρα 2/1
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	προς Νιούκαστλ 11/12
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	προς Αλεξάνδρεια 21/12
ΚΡΙΣΣΑ (Π.)	79	12784	α. Ν. Όρλεάν 9/11
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	ε. Λειζόες 25/12
ΚΥΔΩΝΙΑ (Κ.)	77	9634	α. Πόρτ Καρτιέρ 20/12
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (Κ.)	68	10313	προς Παλάου Σαμπού 26/11
ΚΥΜΩ (Π.)	74	65685	
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.Κ.)	75	17875	

ΚΥΡΗΝΙΑ (Κ.)	71	15951	προς Κωνσταντίνα 13/12
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	προς Κωνσταντίνα 31/12
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (Κ.)	71	14757	πρ. «Τζιμίλτα»
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	προς Τζακάρτα 7/12
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (Μ.)	66	2990	προς Μαπούτο 17/10
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (Κ.)	76	2834	ε. Πειραιά 2/2
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (Κ.)	76	1575	προς Χαλκίδα 22/12
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (Κ.)	72	83714	προς Σιγκαπούρη 28/12
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (Κ.)	77	4965	πρ. «Shouen Funekyokal 21»
ΛΑΙΛΑΥ (Κ.)	76	12166	ε. Γιοκχάμα 29/12
ΛΑΚΕΡΤΑ (Μ.)	75	18763	ε. Αμβέρσα 6/1
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	προς Κριστομπαλ 17/12
ΛΑΚΥΜΑΝ (Κ.)	80	16225	προς Μπαγκλόκ 11/12
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (Κ.)	78	10698	ε. Αμβέρσα 6/1
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	στο Σουέζ 27/12
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (Κ.)	77	8976	μετ. «Κερίνα» (Κ.)
ΛΑΜΠΡΑΝΤΟΡ (Κ.)	74	9448	προς Λιβύη 29/11
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	προς Μαπούτο 4/8
ΛΑΠΙΣ (Κ.)	78	8980	προς Λαττία 29/12
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (Π.)	75	12416	δ. Σουέζ 6/1
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.Μ.)	61	22046	ε. Φουτζέιρα 12/10
ΛΑΡΝΑΚΑ (Κ.δ.)	68	22244	ε. Λάγος 20/12
ΛΑΧΕΣΗΣ (Κ.)	73	17648	προς Σιγκαπούρη 6/12
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	προς Γιβραλτάρ 3/1
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.Κ.)	71	118865	στο Κάργκ (ἀποθήκη)
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249	ε. Σιγκαπούρη 27/12
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (Κ.)	74	18700	προς Αβονμαουθ 3/1
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (Κ.)	75	15684	δ. Παναμά 29/12
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (Κ.)	72	17914	προς Ταρτούς 21/12
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Κ.)	74	17414	προς Μαπούτο 17/12
ΛΕΤΖΕΝΤ (Π.)	71	3864	ε. Κέλη Πάλας 12/12
ΛΕΦΕΜ (Ον.)	66	1597	διαγράφεται
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162	α. Καράτσι 7/12
ΛΕΩΝ (Κ.)	73	15382	προς Αμπιτζάν 25/11
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	ε. Μάρ ντε Μπλάτα 22/12
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (Κ.)	77	19373	προς Μόντρεαλ 23/12
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.Κ.)	68	53075	προς Μπαγκλαντές 23/12
ΛΗΤΩ II (Π.)	72	6106	ε. Λάγος 21/12
ΛΙΛΥ Τ. (Μ.)	54	1991	προς Κουελιμέν 8/12
ΛΙΜΠΕΞΑ * (Π.)	69	17872	προς Ισπανία 29/11
ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953	προς Λισαβόνα 2/1
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (Κ.)	74	8931	α. Γιβραλτάρ 4/1
ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Μπελίζ 27/12
ΛΙΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36885	α. Ν. Όρλεάν 29/12
ΛΙΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36885	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 5/1
ΛΥΔΙΑ (Κ.)	76	5915	προς Σάντο Ντομίνγκο 9/12
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ.	75	34745	α. Γιούρπορτ 23/12
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (Κ.)	74	30168	ε. Ν. Όρλεάν 1/1
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (Κ.)	76	8731	στο Ντάρμαν 19/12
ΜΑΚΣΤΟΡΜ (Κ.)	69	11700	προς Μπουργκάς 31/12
ΜΑΝΩΛΗΣ (Κ.)	74	9800	ε. Ραμπάλ 24/12
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (Κ.)	73	72343	προς Αυστραλία 26/11
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (Π.)	70	9101	προς Ρεσίφ 18/12
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Κ.)	71	9810	ε. Ρίο Ιανέιρο 28/12
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.Κ.)	63	36634	προς Ρίο Ιανέιρο 10/12
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (Κ.)	73	18892	α. Αμβέρσα 6/1
ΜΑΡΓΚΟΤ (Κ.)	71	11242	α. Βρέμη 28/12
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (Κ.)	76	10108	προς Πόρτο Καμπέλο 6/12
ΜΑΡΙΑ Κ. (Π.)	77	20502	ε. Ιντσόν 16/12
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (Κ.)	77	18604	ε. Μορμουγκάο 31/12
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.Π.)	65	13512	μεταφορές Περισού
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.Π.)	70	17487	προς Τζακάρτα 13/12
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (Κ.)	74	30341	προς Νοβοροσίσκ 23/12
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	α. Αμβέρσα 30/12
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765	προς Λίβερπουλ 3/12
ΜΑΡΙΝΟΣ II (Π.)	80	14397	προς Ν. Υόρκη 18/12
ΜΑΡΙΤΣΑ Ν.Π. (Κ.)	84	5717	πρ. «Travemar Africa»
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Κ.)	71	1516	προς Πειραιά 2/1
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (Κ.)	75	1599	προς Τουλών 30/12
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	προς Αλγύον 29/12
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (Κ.)	69	10708	ε. Νταβό 21/7
ΜΑΡΥΛΙ (Κ.)	74	15412	προς Αμβούργο 12/11
ΜΑΣΤΕΡ Α. (Μ.)	69	15520	προς Ρότερνταμ 27/12
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (Κ.)	74	20715	α. Ντάρμαν 17/12
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (Κ.)	73	15498	προς Κολομβία 31/12
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (Κ.)	79	10991	μετ. «Clipper Majestic» (Λ.)
ΜΑΤΙΟΔΑΚΙ (Κ.)	76	21372	ε. Γδύνια 18/12
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (Κ.)	71	16623	προς Κούβα 26/11
ΜΕΛΟΝΤΥ (Κ.)	77	9059	προς Σιγκαπούρη 19/12
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	προς Ν. Κορέα 29/11
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (Κ.)	76	9872	προς Σιγκαπούρη 28/12
ΜΕΡΙΤ Ι. (Π.)	73	112306	α. Τουμπάρσο 24/12
ΜΕΡΙΤ (Π.)	69	35284	προς Ν. Αμερική 30/12
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (Π.)	70	10490	μετ. «Οδυσσεύς Η.» (Μ.)
ΜΕΤΑΞΕΑΤΑ (δ.)	80	30875	προς Ιαπωνία 29/12
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	α. Χιουσόν 10/11
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Πόρτ Άρθουρ 17/12
ΜΗΛΟΣ Ζ. (ΑΒ.)	60	4638	προς Ματάνι 25/12
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κ.)	74	12376	ε. Ουμέα 20/12
ΜΙΓΙΑΜΑ (Π.)	75	12498	προς Τουρκία 5/1
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	προς Χίμπι 24/12
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (Κ.)	73	36330	προς Τρινιδάδ 8/12
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (Π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (Π.)	71	1557	άρχει Ν. Όρλεάν
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (Κ.)	82	17164	α. Λειζόες 22/12
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (Κ.)	71	19061	προς Αμβούργο 2/1
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (Κ.)	73	39300	προς Τάμπα 15/12
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	ε. Μπιλμπάο 4/1
ΜΙΣΤΡΑΛ (Κ.)	75	6728	προς Μόντρεαλ 10/12
ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (Κ.)	71	2999	επισκευές Ντάρμαν 14/11
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ (Κ.)	68	31507	δ. Παναμά 22/12
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	ε. Φιλαδέλφεια 31/12
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.Κ.)	70	8870	α. Μπαντάρ Άμπας 25/10
ΜΟΝΤΡΩ (Κ.)	72	9924	προς Τρίπολη 5/12
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (Μ.)	67	30823	προς Παναμά 21/12
ΜΟΥΣΑΚΗ (Κ.)	72	35506	προς Ρότερνταμ 16/12
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	προς Μπότγουιν 12/12
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (Κ.)	67	3987	ε. Λάρνακα 4/1
ΜΠΑΡΟΥΕ II (Κ.)	76	3741	ε. Γιβραλτάρ 4/1
ΜΠΑΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.Κ.)	69	44860	στη Σεράγκα (ἀποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (Κ.)	68	8370	α. Πειραιά 2/12
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.Κ.)	66	37625	α. Σουέζ 25/12
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (Π.)	70	3956	προς Ούμ Σαίντ 28/12

ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.).	71	13867	προς Κούβα 7/12	ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.).	77	9783	προς Ιράν 8/12
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.).	68	9504	προς Ιταλία 15/12	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.).	74	36914	προς Ροστόκ 29/10
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.).	81	10199	δ. Παναμά 28/12	ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.).	72	16205	ψψωσε παναμαϊκή
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.).	73	16106	προς Φλόσσιγκ 31/12	ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.).	69	10339	ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 21/10
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ.	73	56273	προς Ράτ Τανούρα 28/12	ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.).	65	25503	ε. Σάο Σεμπασιό 26/12
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ ('Ονδ.).	66	9085	ε. Τσιτακόγκ 2/1	ΠΙΒΟΤ (δ.κ.).	75	109979	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 28/1/89
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λιβ.).	73	31861	προς Σιγκαπούρη 2/12	ΠΙΟΝΑΡ (κ.).	69	6162	προς Δακάρ 27/12
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.).	68	6870	προς Αρχάγγελο 20/12	ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.).	69	9072	προς Σάν Χουάν 14/12
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.).	71	13193	προς Ινδία 6/1	ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.).	76	44489	προς Περισκό 16/12
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.).	72	17980	προς Οκρίκα 22/12	ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.).	75	105553	α. Λέ Χάβρη 2/1
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.).	67	41524	ε. Πειραιά 5/12	ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.).	63	2803	ε. Λάτ Πάλλμας 24/12
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.).	71	18748	ε. Σιγκαπούρη 28/12	ΠΛΑΥΜΟΥΘ (κ.).	74	8825	ε. Ήμισχάβεν 12/12
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.).	82	32506	προς Ν. Όρλεάνη 20/12	ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.).	72	57102	προς Άμβέρσα 31/12
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	προς Βερμούδα 28/12	ΠΟΛΙΚΟΣ (ΑΒ).	70	1437	μετ. "Ελλά" (ΑΒ)
				ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.).	69	56893	προς Σιγκαπούρη 24/12
Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.).	74	8558	προς Κωνσταντίνα 30/12 *	ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.).	72	122812	προς Σαφίφ 16/12
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡ (κ.).	71	9646	προς Βομβάη 16/11	ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.).	72	9481	προς Δ. Αφρική 11/12
ΝΑ'Ι'Α (κ.).	70	9069	προς Άνναμπα 3/1	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.).	76	60937	ε. Βομβάη 8/11
ΝΑ'Ι'Τ ΛΑ'Ι'Τ (Μπχ.).	77	34841	ε. Ν. Όρλεάνη 29/12	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.).	72	16268	προς Μπαθναγκάρ 16/9
ΝΑΝΗ (κ.).	78	14651	ε. Μακτίο 29/11	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.).	81	15881	προς Ρόττερταμ 5/1
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ *	72	18723	προς Λός Άντζελες 28/12	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.).	84	16912	προς Κόρπους Κρίστι 11/12
ΝΑΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.).	73	11645	ε. Μαριουπόλ 16/12	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Καράτσι 19/11
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.).	80	10982	ε. Μπαγκόγκ 14/12	ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ (μ.).	77	8767	ε. Μπρέμεν 4/1
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.).	70	16224	ε. Σάντος 17/12	ΠΟΥΜΑ (κ.).	72	14675	προς Χερσώνα 29/12
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.).	74	30340	προς Καμσάρ 11/12	ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.).	70	10469	δργεί Πειραιά
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.).	74	39018	προς Άγκόλα 23/5	ΠΡΑΜΟΣ (κ.).	70	30890	προς Δουνκέρκη 7/1
ΝΕΟΣ (κ.).	71	9082	προς Σάο Τομέ 2/12	ΠΡΑΜΟΣ (κ.).	77	15285	α. Κλαϊνέδα 3/1
ΝΕΣΣΗ (κ.).	72	60414	προς Γκιζών 19/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	67	40675	προς Ιταλία 31/12
ΝΕΣΤΩΡ (κ.).	77	19166	ε. Σιγκαπούρη 15/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	68	10339	προς Όρλεάνη 22/12
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.).	71	12202	ε. Σαλβαντόρ 8/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	68	10722	προς Βομβάη 6/1
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.).	70	9247	ε. Σιγκαπούρη 15/11	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	63	26996	α. Ν. Όρλεάνη 27/12
ΝΙΚΑΣ (κ.).	73	20328	μετ. "Μαρία Μ." (κ.).	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	76	11768	α. Άντοφαγκάστα 30/12
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.).	76	35567	προς Ροστόκ 8/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	10442	προς Βεγγάζη 12/12
ΝΙΚΚΙ (κ.).	75	65459	μετ. "Νίκι" (κ.).	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	73	11383	επωλήθη
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.).	75	11462	προς Μασσαλία 30/11	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	68	18525	προς Πύλο 21/12
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.).	75	61000	ε. Φιλαδέλφεια 23/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	79	11243	προς Κόλπο ΗΠΑ 24/12
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.).	69	1473	προς Χαλκίδα 2/1	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	5071	προς Π. Καμπέλλο 27/11
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).	86	24843	προς Αίγυπτο 5/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	72	12982	προς Ιράκ 16/12
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.).	69	5997	α. Χιούστον 5/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	84	26959	προς Αρούμπα 28/12
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.).	82	29700	δ. Παναμά 16/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	69	9677	ε. Τζέντα 22/11
ΝΙΚΟΣ Α. (π.).	56	2163	ε. Μπαγκόγκ 22/11	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	164062	προς Σιγκαπούρη 22/11
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.).	70	45752	α. Φουτζέιρα 10/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	11758	προς Κιότο 29/12
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.).	81	9206	μετ. "Ρούμπι" (κ.).	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	78	11875	ε. Χουέλαβα 21/12
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.).	74	10089	προς Λαττάκια 19/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	81	8352	ε. Μπουσόν 2/12
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.).	72	13920	ε. Κουίντνέρο 28/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	75	6016	ε. Μπουρνά 31/12
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.).	73	117178	προς Ιταλία 2/1	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	69	1573	προς Πόρτ Κέλαγκ 23/11
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.).	70	62357	προς Αίγυπτο 28/11	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	64	7995	μετ. "Ιταλικά Ρήφερ" (π.).
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.).	70	45752	προς Κωνσταντίνα 9/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	73	8405	α. Τρίπολη 15/12
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.).	77	1747	προς Καϊμάν 26/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	39562	προς Άκαμα 5/1
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.).	88	1905	προς Γκράντ Καϊμάν 12/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	17805	προς Μπ. Άμπας 6/1
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.).	72	7266	ε. Μαντζούλα 13/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	68	24893	επωλήθη αλλοδαπούς
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.).	69	11148	ε. Φιλαδέλφεια 28/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	17805	α. Σάν Λορένζο 30/12
ΝΟΤΟΣ (δ.).	73	75049	προς Ταϊβάν 23/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	1598	προς Ρίτσοντς Μπαϊ 23/12
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.).	79	16432	προς Νορβορσοσάκ 25/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	67	37625	προς Βαντί Φεϊράν 10/12
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.).	75	35764	προς Ιντσόν 7/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	64	4824	α. Στέινκερ 15/12
ΝΤΙΜΑΝ (κ.).	76	22297	προς Παλάου Σαμπού (αποθήκη)	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	73	22626	προς Κόλπο ΗΠΑ 4/1
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.).	73	113778	προς Σιγκαπούρη 11/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	68	13546	προς Κούβα 5/11
ΝΤΟΝ (Ον.).	63	10617	α. Μάντρε ντέ Ντέους 4/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	65	20002	ε. Ν. Όρλεάνη 25/12
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ.	70	17355	προς Σαλβαντόρ 27/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	66	39695	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (κ.).	73	17355	μετ. "Navichem Arcturus" (κ.).	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	14925	προς Αύγουστα 27/12
ΝΤΟΝΑΛΑΝΤ (δ.κ.).	68	1209	ε. Σιγκαπούρη 15/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	128929	προς Σίρρι (αποθήκη)
ΝΤΟΡΙΝ (μ.).	68	9003	μεταφορές Περισκό 15/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	25765	ε. Ρόττερταμ 6/1
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι' ΣΤΑΡ (δ.π.).	67	1599	δ. Σουέζ 4/1	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	25765	προς Μίλφοντ Χάβεν 3/1
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.).	78	16893	προς Κουίνγκντάο 23/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	73	8734	προς Λάγος 31/12
ΟΛΕΜΑΡ (κ.).	72	17399	προς Μασσαλία 27/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	76	21619	προς Άλεξάνδρεια 30/12
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.).	69	4229	προς Σ. Λουκία 8/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	19199	προς Μπ. Άμπας 16/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.).	75	138037	α. Μπαχραϊν 29/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	76	2144	ε. Μάλαγα 28/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.).	84	17879	προς Άνναμπα 25/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	75	29068	α. Ν. Όρλεάνη 17/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.).	85	17879	προς Περισκό 4/11	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	75	14523	προς Βομβάη 3/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.).	72	128561	προς Τζουέμα Τέρμιναλ 1/1	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.).	76	126990	προς ΗΠΑ 1/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	11122	α. Κολόμπο 20/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.).	73	128561	μεταφορές Περισκό 15/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	9084	προς Άκαμα 22/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.).	79	59882	επωλήθη	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	13575	ε. Τζέντα 6/12
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.).	61	1098	προς Βομβάη 6/10	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	67	8064	ε. Σιμπενί 1/1
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.).	62	2606	μετ. "Γκλόμπιαλ Σιχόρς" (π.).	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	11329	ε. Βομβάη 15/11
ΟΜΕΡ (κ.).	70	22912	ε. Βομβάη 5/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	76	10221	προς Σκίνα 8/12
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.).	71	16815	ε. Ρίο Ιανέιρο 22/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	85	26959	επωλήθη Νορβηγούς
ΟΜΠΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.).	71	13858	α. Κορούνα 31/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	75	12322	προς Κολόμπο 23/12
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.).	71	9868	προς Μπουρκάκ 12/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	12498	προς ΗΠΑ 17/12
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.).	75	39656	α. Ταρραγκόνα 4/1	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	43867	ε. Άνγκονα 23/12
ΟΡΙΖΩΝ (κ.).	72	4503	προς Νταμμάμ 18/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	72	14095	προς Τζακάρα 19/12
ΟΡΚΑ (Α.Β.).	75	1999	α. Χόγκ Κόγκ 15/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	17772	προς Άκίτα 3/12
ΟΡΛΑΝΤΟ.	76	37784	ε. Τέμα 2/1	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	8901	ε. Βαλτιμόρη 31/12
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (π.).	69	11434	προς Ιαπωνία 28/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	78	10301	α. Ντάρ ες Σαλάμ 14/12
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.).	84	4083	στην Άκαμα (αποθήκη)	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	164758	α. Ράτ Τανούρα 20/11
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.).	76	12443	α. Μπουρνά 12/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	86	15933	ε. Καοσιόγκ 26/12
ΟΣΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.).	72	51227	προς Σ. Άραβία 30/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	80	17798	προς Ντάρμαν 21/12
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.).	79	3818	προς Καναδά 24/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	75	117143	α. Ράτ Τανούρα 29/12
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.).	75	176009	α. Μανίλα 10/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	9951	επωλήθη
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ.	84	13852	ε. Βαρκελώνη 2/1	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	12578	μετ. "Άλεξάντερ Καρέιτς" (μ.).
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1582	προς Νίνγκμπο 11/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	12578	μετ. "Βασίτ" (κ.).
ΟΥΡΑΝΙΣ (μ.).	69	9907	προς Σουραμπάγια 21/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	16267	προς Σιμόρη 18/12
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.).	73	16317	μεταφορές Περισκό 15/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	76	8917	προς Άλεξάνδρεια 25/12
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΑΛΕΒΗ (κ.).	77	5215	προς Άλγερια 29/11	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	79	51898	ε. Ρόττερταμ 22/12
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-			ε. Ρίγα 30/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	1598	δ. Θέρντεντ Άϊλαντ 26/12
ΤΗΣ (κ.).	71	41961	ε. Δουνκέρκη 29/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	69	43456	ε. Τεκριντάγκ 1/1
ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ.).	75	8826	προς Ιαπωνία 26/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	72	16018	προς Κωνσταντίνα 13/12
ΠΑΝΘΗΡ (π.).	82	35380	δ. Παναμά 3/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	82	19494	προς Τρίπολη 2/1
ΠΑΝΘΗΡ (κ.).	72	44140	α. Νταλιν 16/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	68	66113	προς Μπαντάρ Χομείνι 30/12
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.).	69	9982	προς Σ. Άραβία 30/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	76	18174	ε. Αμμούργιο 2/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.).	72	11185	προς Καναδά 24/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	4713	ε. Τσιβιταβέτσια 25/12
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.).	70	16128	α. Μανίλα 10/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	3764	α. Πόρτ Χάρκουρτ 24/12
ΠΑΝΤΙΑΣ.	84	21426	ε. Βαρκελώνη 2/1	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	76	16277	α. Ρόττερταμ 30/12
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.).	80	30639	προς Νίνγκμπο 11/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	84	4073	ε. Σαλβαντόρ 27/12
ΠΑΞΟΙ ΡΕΣ (Βα.).	78	7623	προς Σουραμπάγια 21/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	70	12142	ε. Χωρ άλ Ζουμπαϊρ 18/12
ΠΑΡΑΣΣΟΣ (λιβ.).	70	11489	μεταφορές Περισκό 15/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	48885	α. Γιβραλτάρ 31/12
ΠΑΡΟΣ (δ.π.).	69	1971	προς Άλγερια 29/11	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	71	14130	προς Ρουέν 27/12
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ.	84	22511	ε. Ρίγα 30/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	76	30343	προς ΗΠΑ 19/12
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ.	84	22100	ε. Δουνκέρκη 29/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	78	28025	ε. Γένοβα 1/1
ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.).	74	124871	προς Ιαπωνία 26/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	20704	α. Άμβέρσα 6/1
ΠΑΣΚΑΛ (μ.).	65	1598	δ. Παναμά 3/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	77	15264	προς Γιβραλτάρ 20/12
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.).	74	16388	α. Ν. Όρλεάνη 1/12	ΠΡΑΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.).	74	18963	α. Άαρχους 3/1
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ ΙΙ (κ.).							

ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 4/12
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275	προς Κλαϊνέδα 24/12
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	στό Μπαντάρ Χομεϊνί 14/12
ΣΗΜΠΛΑΚ (κ.)	74	33073	προς Βαλτική 21/12
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	προς Βαλτιμόρη 15/12
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	α. Χιούστον 14/12
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	προς Ροστόκ 7/12
ΣΗΜΠΡΕ'ΙΒΥ (δ.μ.)	73	17795	ε. Γένοβα 1/1
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	ε. Μπιζέρτα 24/12
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709	ε. Μπάχια Μπλάνκα 2/1
ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)	77	15225	προς Ντάρ ες Σαλάδα 18/12
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	ε. Λισσαβόνα 3/1
ΣΗΠΡΙΝΣΣ II (κ.)	76	16432	ε. Μπ. 'Αμπάς 4/11
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	προς Νοβοροσίτσκ 27/12
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	προς Γιβραλτάρ 7/1
ΣΗΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	ε. Σαγκάη 24/12
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Σάρροχ 30/12
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	προς Σάφι 28/12
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	ε. Ντάρμαν 29/12
ΣΗΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	προς Β. Θάλασσα 31/12
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	έπισκευές Ντουμπάι 8/12
ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Καράτσι 15/11
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	ε. 'Οδησσό 1/1
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	προς ΗΠΑ 28/12
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	α. Βαλέντσια 3/1
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	α. Μπαντάρ 'Αμπάς 21/11

ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	προς Περισκό 7/12
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	προς Λιβύη 21/12
ΣΙΛΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	α. Καζαμπλάνκα 18/12
ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	76	20654	προς Σιγκαπούρη 28/12
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Τσίμα 28/12
ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917	α. Καράτσι 1/12
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	προς 'Ιταλία 11/12
ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΘ (Μηχ.)	75	13835	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/12
ΣΙΛΙΜΝΑ	78	32508	α. Ταρραγκόνα 3/1
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	α. Στουμπάι 19/12
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	προς Καράτσι 18/12
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Μακείο 1/12
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	δ. Κων/πολη 14/12
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'ΙΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	α. Ζανζιβάρ 18/12
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	μετ. «'Αλ Ταλούδι» (μ.)
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομεϊνί
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	έπισκευές Ντουμπάι 8/12
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	προς Β. 'Υμενί 5/1
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	προς 'Αλγέρι 26/12
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Σιγκαπούρη 4/1
ΣΚΥΡΟΝ (δ.)	74	75049	α. Τέξας Σίτυ 7/12
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Ουλσάν 10/12
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	προς Μονρόβια 10/12
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς ΗΠΑ 30/12
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	προς 'Ιαπωνία 13/12
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	προς Κόλπο ΗΠΑ 5/1
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	προς Γιοκοχάμα 25/12
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	α. Μπάρσι 21/12
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	α. Πειραιά 29/12
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	ε. 'Αμβούργο 3/1
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Λας Πάλμας 4/1
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. 'Αντεν 3/5
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Χάμπτον 2/1
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Νάντη 30/12
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προς Τζουμάιλι 26/12
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	προς Ραβέννα 29/12
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	ε. 'Αλικάντε 22/12
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	προς Ρίο Γκράντε 21/12
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	έπωλήθη Νορβηγούς
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	προς Κόλπο ΗΠΑ 28/12
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	προς Μπαλμπόρα 30/12
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	ε. 'Αλεξάνδρεια 9/12
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	11133	προς Πειραιά 30/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	ε. Πειραιά 30/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	ε. Πειραιά 1/1

ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	πρ. «Golden Yon»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	πρ. Μανίλα 2/1
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	πρ. «Ametist»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρ. «Shoun Venus»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	πρ. «Shoun Tenacity»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	πρ. Σιγκαπούρη 8/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453	πρ. Περισκό 8/12
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	πρ. «Shoko Maru»
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	πρ. «Shoun Telstar»
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	δρυνεί Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	πρ. Βάρρι 28/12
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	πρ. 'Αρατού 12/12
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	πρ. 'Valle de Lujua»
ΣΤΡΑΛΑΧΟΡΝ	76	31725	πρ. Αυστραλία 23/12
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	στό Χό Τσί Μίνχ Σίτυ 15/11
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	δ. Πόρτ Σάϊντ 7/12
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	πρ. Κίνα 17/12
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	α. Ρίο 'Ιανέριο 23/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	δ. Παναμά 14/12
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	α. Ντάρμαν 21/12
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	πρ. Γιάνμπο 29/12
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	πρ. Εύρωπη 3/1
ΤΕΜΙΝΙ (Κε.δ.)	61	1252	μεσογειακές μεταφορές
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	πρ. Βέλγιο 15/12
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	πρ. Χάμπτον 31/12
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204	α. Βενετία 26/12
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Ντάρμαν 24/12
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρ. Μαπούτο 15/12
Τ'ΙΟΥΕΛ Ι	83	35762	πρ. Νοβοταλίν 14/12
Τ'ΙΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	ε. Μαρίνα ντί Καράρα 2/1
Τ'ΙΖΟΥ' (Ον.)	78	5888	α. 'Αμβέρσα 3/12
Τ'ΙΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρ. Ντάρμαν 23/12
Τ'ΙΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Μανίλα 25/12
Τ'ΙΖΟΝ Α. (κ.)	76	16023	πρ. ΗΠΑ 15/12
Τ'ΙΖΟΝ Ν. (π.)	72	5907	πρ. Μαλαισία 22/12
Τ'ΙΖΟΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15860	πρ. Μομπάσα 15/1
Τ'ΙΖΟΡΤΣ (Λιβ.)	70	10197	πρ. 'Ισπανία 29/12
Τ'ΙΖΟΡΤΣ Δ. (κ.)	75	12376	πρ. Μόγκλα 1/1
Τ'ΙΖΟΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Μπρισμπαίν 2/1
Τ'ΙΖΟΡΤΣ Ν. (π.)	69	5406	πρ. Πούντα 'Αρένας 14/12
Τ'ΙΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213	πρ. «Inna Wakili»
Τ'ΙΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	α. Λόος 21/12
Τ'ΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090	πρ. «Daugavpils»
Τ'ΙΟΕΑ (κ.)	71	9082	πρ. Νιγνρία 3/12
Τ'ΙΟΕΟΝ II (κ.)	75	16822	ε. Βομβάν 8/12

ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	ε. Ντουμπάι 21/12
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	πρ. Σιγκαπούρη 17/12
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΛΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	πρ. Σιγκαπούρη 21/12
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	α. Σάν Λορέντζο 27/12
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	έπισκευές Σιγκαπούρη 28/12
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71	109197	ε. Τζέντα 29/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	δ. Παναμά 1/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	πρ. 'Αρζίου 6/12
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)	75	13567	α. Μαντράς 21/12
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	ε. Βανκούβερ 23/12
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	πρ. Γάνδη 1/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Κόρπους Κρίστι 11/12
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	ε. Φιλαδέλφεια 29/12
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	πρ. 'Οίτα 27/12
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	ε. Τζέμπελ Ντάννα 2/1
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	πρ. Σέβεν 'Αϊλαντς 1/1
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	πρ. 'Αμπιτζόν 1/1
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. 'Αμβούργο 6/1
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρ. Εύρωπη 29/11
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρ. Μπαντάρ 'Αμπάς 25/11
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	πρ. Κέηφ Φινιστέρε 11/12
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	πρ. Ντάρ ες Σαλάδα 12/12
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	α. Φουτζέιρα 7/12
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	πρ. Βανκούβερ 30/12
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	πρ. Ν. 'Ορλεάνη 2/12

ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954	πρ. Πειραιά 29/12 ✓
ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	μετ. «Τροβατόρε» (ε.)
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	α. Ντάρμαν 22/12
ΦΑΝΗΣΣ (κ.)	77	20608	πρ. Σιγκαπούρη 30/12
ΦΑΝΤΑΖΥ (κ.)	76	9059	πρ. Λομπίτο 6/12
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	πρ. Δ. 'Αφρική 2/12
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	μετ. «Ση Φέιθ» (μ.)
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	ε. Κάντλα 15/12
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	έπωλήθη 'Ελληνες
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	πρ. Βενεζουέλα 6/12
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	έπωλήθη 'Ελληνες
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.δ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΛΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	πρ. Σιγκαπούρη 30/12
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	α. Ράκ Τανούρα 8/10
ΦΟΙΝΙΞ (δ.Ον.δ.)	65	15090	πρ. «Rijeka»
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	πρ. Θεσσαλονίκη 29/12
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	ε. Βενετία 21/12
ΦΛΑΓΚ ΜΥΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	πρ. Σουαίμα 26/12
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. 'Αβονμσσού 28/12
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρ. Σιγκαπούρη 17/12
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.Ον.δ.)	65	12636	πρ. «Newcastle»
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398	πρ. Σαγκάη 4/1
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	75	20214	πρ. Μπαλμπόρα 24/12
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρ. Λισσαβόνα 3/1
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	ε. Χάμπτον 29/12
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	ε. 'Οδησσό 10/12
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	ε. Χάμπτον 17/12
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μηχ.)	73	17918	ε. Καράτσι 30/12
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Ντάρμαν 31/12
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	πρ. Σουάι 12/12
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	πρ. Πακιστάν 25/12
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	ε. Ρότερνταμ 6/1
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (π.)	68	9342	έπισκευές Πειραιά 11/10
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	α. Λας Πάλμας 7/12
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652	ε. Λας Πάλμας 26/12
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	δ. Παναμά 4/1
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	πρ. 'Ιταλία 22/12
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	πρ. Λας Πάλμας 29/11
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Λας Πάλμας 2/1
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77	9264	στό Κεηπτάουν 13/10
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	πρ. 'Αμπιτζόν 30/12
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045	πρ. Σεϋδές 21/10
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΣ (π.)	89	4999	πρ. Γουατεμάλα 14/12
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3899	πρ. Λας Πάλμας 25/12
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	α. Λας Πάλμας 5/12
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	έπισκευές 'Αβόνα 1/12
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	πρ. Νοβοροσίτσκ 30/12
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	73	5871	ε. Σάντος 28/12
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	ε. Λόγος 11/12
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	στή Βαλλέττα 28/12
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	α. Κοτονού 9/12
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	1261	ε. Μπουσάν 10/7
ΦΡΙΟ ΠΟΞΙΔΩΝ (π.)	68	2662	πρ. 'Αλεξάνδρεια 23/12
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	ε. Σιγκαπούρη 26/7
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	ε. Λεμεσσό 20/12
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρ. Κορέα 20/12
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρ. Κοσσόβιο 19/12
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Ράκ Τανούρα 13/12
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	στή Σιγκαπούρη 3/11
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	πρ. Μονρόβια 31/12
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	α. Μάρσαλς 21/12
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Σάντος 2/1
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	πρ. Ρίτσαρντς Μπ. 4/1
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498	α. Χάλιφα 31/12
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	πρ. Ρότερνταμ 22/12
ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	73	8183	έπισκευέ Χαλκίδα 4/1
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	ε. Ν. 'Ορλεάνη 31/12
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5268	πρ. Πόρτ ντί Μπουγκ 28/12
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	πρ. Ράκ Λανούφ 15/12
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΥ (δ.π.)	79	6521	α. Ρότερνταμ 31/12
ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521	πρ. Ράκ Λανούφ 24/12
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	84	4409	

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

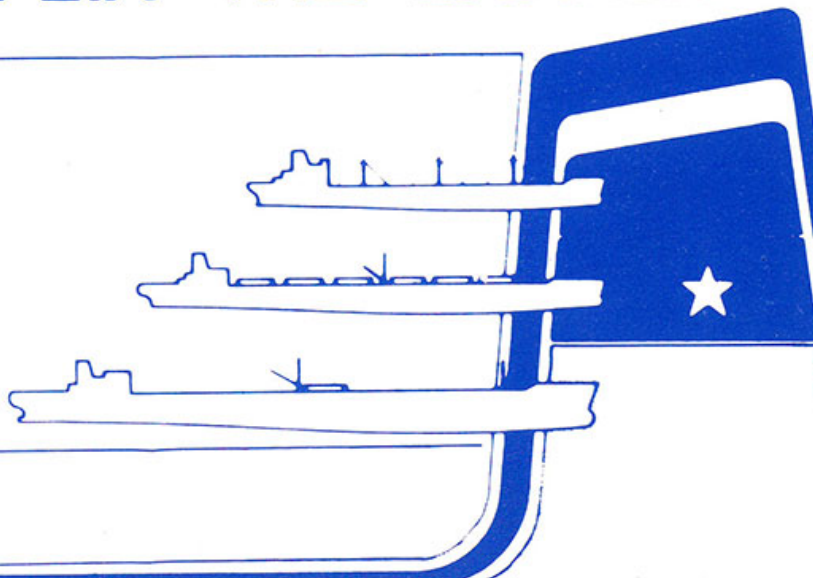
**SALE & PURCHASE -
CHARTERING:**

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

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



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



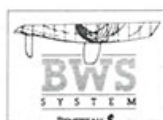
ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

FLYER! ΕΙΝΑΙ ΣΙΓΟΥΡΟ / ΟΜΟΡΦΟ / ΔΥΝΑΤΟ ΠΙΕΤΑΕΙ ΣΤΑ ΚΥΜΑΤΑ



ΕΙΝΑΙ BENETEAU!



**10 ΧΡΟΝΙΑ
ΑΝΤΙΟΣΜΟΤΙΚΗ
ΕΓΓΥΗΣΗ**

**ΔΕΙΤΕ ΜΑΣ ΣΤΟ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΑΛΟΝΙ 1990
ΣΤΑΔΙΟ ΕΙΡΗΝΗΣ ΚΑΙ ΦΙΛΙΑΣ
11-18 ΜΑΡΤΙΟΥ**

Με τις μηχανές του στο φουλ, το σκαρί του σε τέλεια ισορροπία να πлавάνει πάνω στα κύματα, το FLYER της BENETEAU κατακτά τις ελληνικές θάλασσες.

Το δικό σας FLYER σχεδιάστηκε για να κυριαρχεί. Όμορφο, σίγουρο και δυνατό. Έτοιμο να σας χαρίσει την ατμόσφαιρα που πάντα ονειρεύεστε: Το δυναμισμό και την ταχύτητα στις ανοιχτές θάλασσες. Τη χαλάρωση και τις ευκολίες στ' απόμερα λιμανάκια. Τη φινέτσα της BENETEAU.

Διαλέξτε τώρα ένα από τα πέντε FLYERS της BENETEAU:

FLYER 10: Μήκος 10,30 μ. - Πλάτος 3,57 μ. - Εκτόπισμα 5,5 T. - Μεγίστη Ιπποδύναμη 2x360 cv - Κοιμίζει 6. **FLYER 8:** Μήκος 8,70 μ. - Πλάτος 3,15 μ. - Εκτόπισμα 3 T. - Μεγίστη Ιπποδύναμη 2x270 cv - Κοιμίζει 4. **FLYER 7:** Μήκος 7,40 μ. - Πλάτος 2,80 μ. - Εκτόπισμα 2 T. - Μεγίστη Ιπποδύναμη 2x167 cv - Κοιμίζει 4. **FLYER 6:** Μήκος 6,50 μ. - Πλάτος 2,49 μ. - Εκτόπισμα 1,8 T. - Μεγίστη Ιπποδύναμη 229 cv - Κοιμίζει 4. **FLYER 5:** Μήκος 5,50 μ. - Πλάτος 2,30 μ. - Εκτόπισμα 0,6 T. - Μεγίστη Ιπποδύναμη 150 cv - Κοιμίζει 2.



Flyer Série 8



Flyer Série 7



Flyer Série 6



Flyer Série 5

BLUE YACHTS

Με το διεθνές κύρος της BENETEAU
και το δυναμισμό της VERNICOS YACHTS

MARINA 4 GR - 166 75 GLYFADA (ATHENS) GREECE TEL.: 8946981-3,
FAX: 8947467 TLX: 225817 VERN GR,
DEALERS: AQUA DYNAMICS, ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑ 9, ΓΛΥΦΑΔΑ, ΤΗΛ.: 9622820