

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαρτίου 1989

Αρ. Φύλλου 1290/1048

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1290/1048
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1988
ΔΡΧ. 250

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

WE SERVE OUR CLIENTS
EFFICIENTLY, RELIABLY AND
ECONOMICALLY IN THE
TRANSPORT OF REEFER
CARGOES THROUGHOUT
THE WORLD



Call us

We are an experienced, reliable and motivated international organisation, controlling 48 reefer vessels of all sizes*, able to provide the solutions you are looking for in the transportation of any type of perishable commodities- anywhere.

* As of 28/2/1987



Transshipment and stevedoring
of fish cargoes at High Seas.

LAVINIA corp.
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS
LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.

PIRAEUS HEAD OFFICE

91, AKTI MIAOULI GR-185 38 PIRAEUS/GREECE PHONES 418-2551/7
TELEX 21-3876/21-1650 LASK GR CABLES KYKNOFISH PIRAEUS FAX (01)-4182388

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

LAS PALMAS OFFICE

ITALMAR SL
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES (28) 265 804/265 808
265 812/265 816
TELEX 96490/96492 ITLME
CABLES ITALMAR LASPALMAS
FAX (28)-267977

HAMBURG OFFICE

FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 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

SUFLENORSA SA
C/ ARENAL 104 8D
36 201 VIGO/SPAIN
PHONES (986)-224657/7
TELEX 83674 SFNS E
FAX (986)-430001



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

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

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

CABLES: EL GRECO, MANILA

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



el Greco
SHIPCHANGERS
MANILA



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

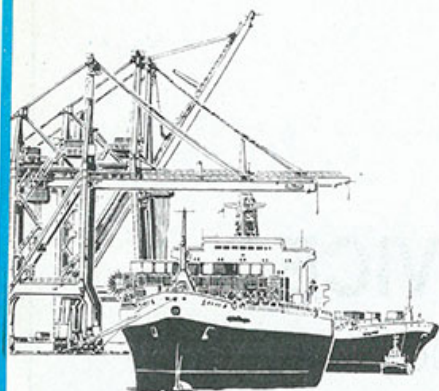
"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 58ο**

1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1989
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1290/1048

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσω-επικυβ. Δρχ. 8.000
Κύπρου. Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου. Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά. Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική. Δολ. ΗΠΑ 90,00
Άπω Ανατολή
& Αυστραλία. Δολ. ΗΠΑ 130,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσω-επικυβ. ταχυδρομικώς. Δρχ. 6.000
Σε πλῆτα μέσω γραφείων Πειραιώς. Δρχ. 5.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year
Issue No. 1290/1048, March 1st, 1989

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 14 **Ό Πόλεμος του Κόλπου καί ή Ναυτιλία.**
Στατιστική των απωλειών καί οι επιδράσεις
ένός τοπικού πολέμου.
- 16 **Τό λιμάνι του Ρότερνταμ.**
Τό νέο σύστημα έλέγχου κυκλοφορίας των πλοίων.
- 20 **Τό Έμερολόγιο του Πλοίου.**
Ίστορική αφήγηση του Πλοιάρχου Α.Σ.
Βασίλη Παπαγιάννη.
- 23 **Καθηγητής Στρατής Γ. Άνδρεάδης.**
Άφιέρωμα στη ζωή καί τό δημιουργικό του έργο.
- 45 **The Phillipines Manning Industry.**
Κατατοπιστικό άρθρο του κ. Μίλιον Άνταμσον.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

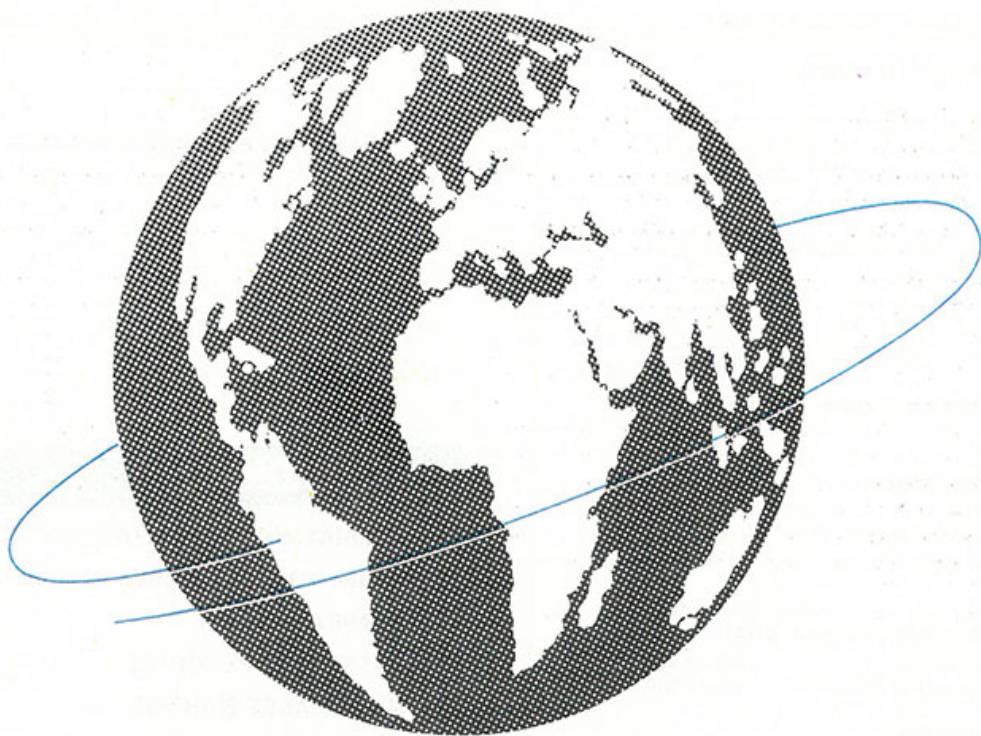
- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 27 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 34 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 37 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 41 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 43 ENGLISH SUPPLEMENT
- 47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



ESTD 1936

WORLDWIDE SERVICE

THE STRONGEST NAME IN MOORING ROPES
AND WIRE ROPES



HEAD OFFICES: PSARRON & ANAPAFSEOS STR., 18648 PIRAEUS
TEL.: 4631135-4617410, Telex: 212503, 212880 NIKA GR, FAX: 4626268

‘Η διαφορά του κόστους

Φαίνεται ότι τα στοιχεία τα οποία διαθέτει το Υπουργείο για το κόστος διαχείρισης των πλοίων και τα οποία χρησιμοποίησε ο Υπουργός κ. Βασίλης Σαραντίτης στην πρόσφατη ομιλία του στη Ναυτιλιακή Λέσχη δεν ανταποκρίνονται στη σημερινή πραγματικότητα.

Είχε πει ο Υπουργός ότι το ελληνικό πλοίο, δηλαδή το υπό ‘Ελληνική σημαία, έχει αποδεδειγμένα το χαμηλότερο κόστος πληρώματος μεταξύ των σημαντικότερων εθνικών στόλων και ότι υπάρχει μία διαφορά της τάξεως των 100.000 δολλαρίων ετησίως στο κόστος πληρώματος ανάμεσα στην ‘Ελληνική και στις σημαίες ευκολίας. Δεν γνωρίζουμε αν αυτό το «αποδεδειγμένο» σχετικά με το κόστος πληρώματος των άλλων εθνικών στόλων καλύπτει, κατά το Υπουργείο, και τα πλοία που ανήκουν στα λεγόμενα θυγατρικά ή παράλληλα νηολόγια που έχουν δημιουργήσει οι περισσότερες από τις κατ’ εξοχήν ναυτιλιακές χώρες. Και βεβαίως αναφορικά με τις σημαίες ευκολίας δεν είναι μόνον το κόστος πληρώματος το οποίο, ειρήσθω εν παρόδω, δεν περιορίζεται στο ποσόν των 100.000 δολλαρίων που εκτιμά το Υπουργείο αλλά φθάνει τις 150.000 δολάρια ετησίως ή 500 δολάρια την ημέρα και φυσικά δεν είναι μόνον αυτό που δημιουργεί τη σημαντική διαφορά στο κόστος εκμεταλλεύσεως ή οποία υπάρχει ειδικότερα για τα μεγαλύτερα πλοία.

Πλοιοκτήτης ο οποίος διαχειρίζεται μεγάλης χωρητικότητας πλοία με ‘Ελληνική σημαία μάς απέδειξε με συγκεκριμένα στοιχεία ότι η διαφορά του κόστους με αντίστοιχα πλοία με Κυπριακή σημαία ανέρχεται σε 1.000 τουλάχιστον δολάρια την ημέρα. Συνεπώς, για τα μεγάλα πλοία η διαφορά του

κόστους υπερβαίνει τις 300.000 δολάρια ετησίως, ενώ για τα μεσαίου μεγέθους πλοία κυμαίνεται μεταξύ 200.000 και 300.000 δολλαρίων — για ένα πλοίο τύπου πάναμαξ, παραδείγματος χάριν, οι φόροι μόνον που χρεώνονται με την ‘Ελληνική σημαία ανέρχονται σε 50.000 περίπου δολάρια ετησίως.

Με τις συνθήκες αυτές και με την διακηρυγμένη αντίθεση στη λήψη των επιβαλλομένων μέτρων για την περαιτέρω μείωση του κόστους διαχείρισης του υπό ‘Ελληνική σημαία πλοίου δεν θα είναι εφικτή όχι μόνον η έγγραφη νέων πλοίων αλλά ούτε και η παραμονή των υπάρχοντων στο εθνικό νηολόγιο. Για έναν μοναδικό και απλούστατο λόγο: την επιβίωση.

Δεν είναι σχήμα λόγου: Κάθε διαφορά κόστους των 100.000 δολλαρίων μπορεί να εξυπηρετήσει κεφάλαια της τάξεως του 1.000.000 δολλαρίων. Συνεπώς εκείνοι που βάζουν στη τάπη τους αυτή τη διαφορά, έχοντας δηλαδή μικρότερο κόστος λειτουργίας, θα μπορούν να ανανεώνουν τακτικότερα και εύκολοτερα τους στόλους τους και να έχουν συνεχώς νεώτερα, καλύτερα και ανταγωνιστικότερα πλοία.

Ποιός μπορεί να αποδοκιμάσει ή να επικρίνει την επιλογή; Και ποιός θα ευθύνεται για το μηδενισμό του εθνικού νηολογίου και την εξαφάνιση της ‘Ελλάδος από το προσκήνιο σάν ναυτιλιακής χώρας;

‘Η απάντηση στα ερωτήματα αυτά μπορεί να δώσει και την ένδεδειγμένη λύση στο πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε.

ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΔΕΣΜΕΥΟΥΝ

Μας βρίσκει αντιθέτους ή αποδοχή αρχικά από την Ένωση Πλοιοκτητών ‘Ακτοποϊκών ‘Επιβατηγών Πλοίων και εν συνεχεία από την Ένωση ‘Εφοπλιστών ‘Επιβατηγών Πλοίων του αιτήματος για τη χορήγηση επιδόματος βαριάς και ανθυγιεινής εργασίας για τόν απλούστατο λόγο ότι δεν μπορούν να προχωρούν σε ρυθμίσεις θεσμικών θεμάτων χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του συνόλου του ελληνικού εφοπλισμού. Δεχόμαστε ότι τα πλοία που ανήκουν στη δύναμή τους είναι εύλογα επειδή κινούνται στο εσωτερικό ή επειδή έχουν την αφετηρία τους σε λιμάνια του εσωτερικού, αυτό όμως δεν αποτελεί έλαφρυντικό για τις ρυθμίσεις που αποδέχθηκαν οι δύο ενώσεις χωρίς, επαναλαμβάνουμε, τη σύμφωνη γνώμη του συνόλου του εφοπλισμού και χωρίς να προσμετρούν τις συνέπειες που μπορεί να υπάρξουν για το εθνικό νηολόγιο, το οποίο με το ένα και με το άλλο κινδυνεύει να αφανισθεί.

Υπό το πνεύμα αυτό θεωρούμε λανθασμένη και την εκτίμηση του Υπουργού κ. Βασίλη Σαραντίτη, σύμφωνα με την οποία η ρύθμιση που έγινε μεταξύ της ΠΝΟ και των εν λόγω εφοπλιστικών ενώσεων «είναι μία πολύ καλή έγγραφη υποθήκη για το μέλλον της Ναυτιλίας», — φοβούμεθα ότι τα πράγματα είναι έντελως διαφορετικά, εκτός βέβαια αν ο φίλος Υπουργός περιλαμβάνει στην έννοια «Ναυτιλία» τα ακτοποϊκά φορτηγά και επιβατηγά και τα μεσογειακά επιβατηγά και τα κρουαζιερόπλοια και τίποτε άλλο.

Εν πάση περιπτώσει, η εν λόγω ρύθμιση επιτεύχθηκε κατά τις συμφωνίες της ΠΝΟ με τις δύο πλοιοκτητικές ενώσεις για την υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων ισχύος

από 1ης ‘Ιανουαρίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1989. ‘Η συμφωνία για τα ακτοποϊκά επιβατηγά προβλέπει αύξηση των βασικών αποδοχών και των πάσης φύσεως επιδομάτων, προσθέτων άμοιβών και έξτρα εργασιών, καθώς και του αντιτίμου τροφής κατά 14% και την χορήγηση επιδόματος βαριάς και ανθυγιεινής εργασίας εκ 1.000 δρχ. μηνιαίως. ‘Η συμφωνία για τα μεσογειακά επιβατηγά και κρουαζιερόπλοια προβλέπει αύξηση των βασικών αποδοχών κλπ. κατά 13% το Α’ εξάμηνο του τρέχοντος έτους (1.1 — 30.6.89) και κατά 14% κατά το Β’ εξάμηνο (1.7 — 31.12.89) και επίσης τη χορήγηση επιδόματος βαριάς και ανθυγιεινής εργασίας εκ 1.000 δρχ. μηνιαίως.

ΑΥΤΟ ΘΑ ΠΕΙ ΔΟΥΛΕΙΑ

‘Από τη Λευκωσία μεταδόθηκε ότι η προσεχής σύνοδος του συμβουλίου της INTERTANKO θα πραγματοποιηθεί τον ερχόμενο ‘Οκτώβριο στην Κύπρο όπου τα μέλη του θα συμμανηθούν και με τον Πρόεδρο Βασιλείου.

Σχετική ανακοίνωση έγινε από τον σύμβουλο του Κυπρίου Προέδρου για ναυτιλιακά θέματα κ. Ζήνωνα Κασουρίδη, ο οποίος χαρακτήρισε τη σύνοδο της INTERTANKO στην Κύπρο ως ιδιαίτερα σημαντικό γεγονός για τα ναυτιλιακά πράγματα της Κυπριακής Δημοκρατίας και ταυτόχρονα ανήγγειλε ότι και ο αντασφαλιστικός οργανισμός Steamship Mutual Underwriting Association, ένας από τους δύο μεγαλύτερους στον κόσμο οργανισμούς ναυτιλιακής προστασίας και αποζημιώσεως θα πραγματοποιήσει την ετήσια σύνοδο του διοικητικού συμβουλίου του στην Κύπρο στις 3 και 4 ‘Απριλίου.

Δεν περιορίζονται όμως σ’ αυτά οι επιτυ-

χίες του κ. Κασουρίδη και των Κυπρίων, γενικότερα, στα ναυτιλιακά: ‘Αναφέρεται ότι μετά τη γνωστοποίηση των μέτρων της κυβερνήσεως Θάσερ που αν υλοποιηθούν τελικά θα οδηγήσουν στην απομάκρυνση των ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων από τη Βρετανία, ο κ. Κασουρίδης πραγματοποίησε επισκεψιακές σε όλα τα ελληνικά και άλλα ξένα ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου και εξήγησε τις δυνατότητες αλλά και τις ευκολίες που υπάρχουν για την εγκατάσταση στην Κύπρο των γραφείων που θα εξαναγκασθούν να εγκαταλείψουν τη βρετανική πρωτεύουσα. Πρέπει να διευκρινισθεί, προς αποφυγή και της παραμικρής παρερμηνείας, ότι, όπως μάς επισημάνθηκε, σ’ αυτές τις από πόρτα σε πόρτα επισκεψιακές του στα ελληνικά ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου ο κ. Κασουρίδης υπογράμμιζε ότι η Κύπρος ενδιαφερόταν να προσελκύσει εκεί μόνον τα γραφεία που για οποιοσδήποτε λόγους θα στρέφονταν προς την ‘Ελβετία και το Μονακό αντί της ‘Ελλάδας.

Μία ακόμη εξέλιξη που δείχνει αφ’ ενός μέν τη δραστηριότητα που αναπτύσσουν στον ναυτιλιακό τομέα οι Κύπριοι και αφ’ ετέρου πόσο γρήγορα προχωρούν στην υλοποίηση των όποιων αποφάσεών τους είναι και η επίσκεψη που πραγματοποιεί αυτόν τον καιρό στην ΕΟΚ ο δημιουργός του Κυπριακού Νηογνώμονα κ. Μάριος ‘Ηλιάδης για να προωθήσει στους τεχνοκράτες της Εύρωπαϊκής Κοινότητας την πρότασή του για την ανάδειξη της Κύπρου ως έδρας του κοινοτικού νηολογίου.

‘Από τα ανωτέρω αποδεικνύεται ότι οι Κύπριοι, όπως και όλοι οι άλλοι που επιδιώκουν να κερδίζουν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των ‘Ελλήνων δεν περιορίζονται σε φραστικές διακηρύξεις όπως έμελλε.

ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΠΟΥ ΘΕΛΟΜΕ

Η τελευταία παράγραφος της εγκυκλίου του Υπουργού κ. Βασίλη Σαραντίτη για την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων και των ζημιών που οφείλονται κυρίως σε λάθη του ανθρώπινου παράγοντος επιβεβαιώνει κατά τον πανηγυρικότερο τρόπο τις αντιλήψεις που μας διατύπωσε πρό ολίγων ημερών σε μία μακράς διάρκειας συζήτηση γνωστότατος και πολύπειρος έφοπλιστής για την ποιότητα αλλά και την αριθμητική επάρκεια των στελεχών που χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων.

Ο σημερινός πλοίαρχος, υπογράμμισε ο συνομιλητής μας εκτός από ναυτίλος πρέπει να είναι ταυτόχρονα και τεχνικός, νομικός και οικονομολόγος και έχει ουσιαστικές γνώσεις που αναφέρονται στη διοίκηση και στις διεθνείς σχέσεις ώστε να κάθε στιγμή να είναι σε θέση να αντιμετωπίζει οποιαδήποτε κατάσταση, ανάλογα δε προσόντα πρέπει να διαθέτει και ο σημερινός μηχανικός, ώστε να είναι σε θέση να ασκήσει και τα καθήκοντα του πλοίαρχου — άλλες χώρες προχωρούν ήδη, υπογράμμισε ο συνομιλητής μας, προς αυτήν την κατεύθυνση.

Ο Υπουργός, στην προαναφερθείσα εγκύκλιό του, αφού συνιστά στους πλοιοκτήτες να τηρείται ο απαιτούμενος χρόνος κατά την αντικατάσταση υπευθύνων αξιωματικών ή προϊσταμένων υπηρεσιών των πλοίων, ώστε να ολοκληρώνονται από ενός οι προβλεπόμενες διαδικασίες αναλήψεως της διοικήσεως του πλοίου ή των υπηρεσιών του και από έτερον να αποκτάται η ελαχίστη απαιτούμενη γνώση και εμπειρία των ιδιοτελετήτων που παρουσιάζει κάθε πλοίο, υπογραμμίζει, προσδιορίζοντας με ασυνήθη (για τα μέχρι τουδε δεδομένα) σαφήνεια την ποιότητα των στελεχών τα οποία πρέπει να προετοιμάσουμε (χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση, αν δεν θέλουμε να χάσουμε το τραίνο και σ' αυτό το επίπεδο), για την επάνδρωση των πλοίων.

Η παραπάνω ανάγκη, τονίζει ο κ. Σαραντίτης, είναι ιδιαίτερα αισθητή σήμερα που η Ναυτιλία αντιμετωπίζει σωρεία τεχνολογικών εξελίξεων, υποχρεώσεις συμμορφώσεως στις απαιτήσεις μεγάλου αριθμού διεθνών συμβάσεων και κωδικών, ενώ παράλληλα έχουν αυξηθεί οι διοικητικές και γραφειοκρατικές υποχρεώσεις (Σημ. Συντ.: Οι υπογραφές δικές μας).

Σ' αυτήν την κατεύθυνση, στη δημιουργία δηλαδή των πολύπλευρων στελεχών που απαιτούν οι σημερινές συνθήκες, πρέπει να στραφεί η Ναυτική μας Εκπαίδευση, ταυτόχρονα όμως πρέπει να δώσουμε τη δυνατότητα σε όλα τα στελέχη που έχουν παραμείνει καθηλωμένα λόγω της εργασίας τους σε ανασφάλιστα πλοία να εξελιχθούν, πράγμα που σημαίνει ότι η εξαγοραζόμενη υπηρεσία σε πλοία με ξένες σημαίες μη συμβεβλημένα με το NAT πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τη δημιουργία των προσόντων που απαι-

τούνται για τη λήψη προαγωγικών διπλωμάτων.

Ακόμη πρέπει να αντιμετωπισθεί, επίσης χωρίς χρονοτριβή, και το πρόβλημα της αριθμητικής επάρκειας των στελεχών που χρειάζεται η Έλληνική Ναυτιλία — μιλάμε, δηλαδή, μόνον για αξιωματικούς και για να δούμε που βρισκόμαστε δεν έχουμε παρά να ρίξουμε μία απλή ματιά στα στοιχεία των οικείων οργανώσεων, διότι τα στοιχεία της τελευταίας απογραφής που περιέλαβε, όπως και όλες οι προηγούμενες, μόνον τούς υπηρετούντες επί πλοίων με Έλληνική σημαία και επί συμβεβλημένων με το NAT, δεν λένε το παραμικρό, δεν μπορούν δηλαδή σε καμία περίπτωση να ληφθούν υπόψη για οποιοδήποτε σχεδιασμό.

ΒΑΡΥ ΠΛΗΓΜΑ

Με τον θάνατο του Στρατή Ανδρεάδη, η Έλληνική ναυτιλία έχασε έναν ακόμη από τους παραδοσιακούς και γνήσιους εκφραστές της. Φτωχότερη όμως έγινε η Έλληνική Οικονομία, στην οποία ο εκλιπών με τις πολυσχιδείς δραστηριότητές του πρόσφερε τεράστιες και πολύτιμες υπηρεσίες δημιουργώντας έναν ισχυρότατο "Ομίλο Έπιχειρήσεων" ικανό να αντιμετωπίσει τη πρόκληση της Ένωμένης Ευρώπης, την οποία ο Ανδρεάδης δραματίσθηκε πριν 35 χρόνια.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» αποτείνουν φόρο τιμής στον εκλεκτό και παλαιό φίλο και προσπαθούν σε ένα συνοπτικό αφιέρωμα που δημοσιεύεται στο παρόν τεύχος να παρουσιάσουν το μεγάλο δημιουργικό, κοινωνικό και συγγραφικό έργο του άειμνηστου Καθηγητή Στρατή Ανδρεάδη.

ΤΡΑΓΕΛΑΦΟΣ

Δέν μας πέφτει λόγος για τις απεργίες στις οποίες κατέρχονται κάθε τόσο οι εργαζόμενοι διαφόρων κλάδων και κυρίως οι προνομιούχοι — σε σύγκριση πάντοτε με τους άλλους εργαζομένους — τραπεζικοί και οι υπάλληλοι των λεγόμενων εταιριών και επιχειρήσεων της κοινής ωφέλειας. Μας πονάει όμως η συμμετοχή των ναυτικών μας στις απεργίες αυτές. Διότι, ενώ όπως έχει αποδειχθεί, οι απεργίες δεν προσφέρουν τίποτα στους ναυτικούς μας, ωθούν και τα ελάχιστα πλοία που έχουν απομείνει στο έθνικό νηολόγιο να τ' εγκαταλείψουν για τον απλούστατο λόγο ότι κανένας δεν είναι κορόιδο να βλέπει να τον ανταγωνίζονται στην ίδια του την πατρίδα τα ξένα πλοία τα οποία δεν αντιμετωπίζουν κανένα πρόβλημα από τις απεργιακές εκδηλώσεις των Έλλήνων ναυτικών που αποφασίζονται από τους γνωστούς καρεκλοκένταυρους περισσότερο για λόγους που ενδιαφέρουν μόνον τους ίδιους παρά για την προστασία των ναυτικών μας — τα πλοία, δυστυχώς ή ευτυχώς, δεν είναι

όπως τα εργοστάσια, οι Τράπεζες και οι επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας που δεν μπορούν να μετακινηθούν, τα πλοία διαθέτουν προπέλλες που οδηγούν σε άλλους τόπους όπου οι άνθρωποι θέλουν να επωφεληθούν από αυτά. Και δυστυχώς αυτή την πλευρά δεν την λαμβάνει κανένας υπόψη στον ίδιο αυτόν.

ΟΙ ΑΔΕΙΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ

Ο Υπουργός κ. Βασίλης Σαραντίτης δήλωσε ότι οι κάτοχοι 92 αδειών σκοπιμότητας δρομολογήσεως πλοίων στις ακτοπολικές συγκοινωνίες απάντησαν στην επιστολή του Υπουργείου με την οποία είχαν ζητηθεί πληροφορίες για το στάδιο στο οποίο βρίσκονται οι αδειες. Και πρόσθεσε ότι σύντομα θα γίνει ο έλεγχος των απαντήσεων για την πρόοδο της υλοποίησής των αδειών. Δηλαδή αν είναι προς αγορά ή προς κατασκευή των πλοίων για τα οποία τους έχει χορηγηθεί η σχετική άδεια.

Εμείς για πολλούς λόγους και κυρίως για να διατηρηθεί η Ακτοπλοία σε ελληνικά χέρια και μετά το τέλος του 1992 έμμενουμε στην αντίληψη ότι πρέπει να αφεθούν ελεύθεροι εκείνοι που θέλουν να δρομολογήσουν πλοία στις ακτοπολικές γραμμές υπό την προϋπόθεση ότι η εξυπηρέτηση των γραμμών θα είναι συνεχής και όχι εύκαιρη, διότι με τον ύγιη ανταγωνισμό και μόνον θα κρατηθεί η Ακτοπλοία σε ελληνικά χέρια και επιπλέον τα πλοία τους θα εκτελούν δρομολόγια σε άγονες γραμμές χωρίς την παραμικρή επιδίωξη.

Η ΕΑΡΙΝΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ

Την μεθεπομένη Παρασκευή 10 Μαρτίου θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο η εαρινή κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών και της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, στη διάρκεια της οποίας θα γίνει ευρύτατη συζήτηση των θεμάτων και της πορείας της Έλληνικής Ναυτιλίας.

ΔΙΩΧΝΟΥΜΕ ΤΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

Καίριες και αποκαλυπτικές πάντοτε οι επισημάνσεις του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής - Πειραιώς για τα προβλήματα και τις δυσλειτουργίες του λιμανιού.

Και αυτά τα προβλήματα και τις δυσλειτουργίες τα επισήμανε για μία ακόμη φορά ο πρόεδρος του ΣΩ.Ν.Π.Α.Π. κ. Χρήστος Παπάκης στην όμιλία του κατά την κοπή της πίτας του Σωματείου που έγινε στο έμβλημα - όχημα ταχυγών «Σίλβερ Παλόμα» και συνδυάστηκε με την απόνομή τιμητικών διακρίσεων σε κρατικούς αξιωματικούς για την προσφορά τους στην ομαλή λειτουργία του λιμανιού και προς τους ναυτικούς πράκτορες.

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— 'Η πρόσφατος προς την 'Αγγλικήν κυβέρνησιν υποβολή των αιτημάτων του 'Αγγλικού έφοπλισμού περί επιχορηγήσεων και προστασίας σημαίας, υπήρξε, νομίζει τις, τό σύνθημα της έκκρηξης ζωηροτάτης κινήσεως εναντίον των ναυτιλιών όλων των σημαίων.

— 'Επί του ζητήματος αυτού τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο της 'Ελλάδος απέστειλε προς τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο του 'Ην. Βασιλείου εξαιρετικής σοβαρότητος έγγραφον έν τώ όποίω τονίζει ότι τό μέτρον τούτο καταδικάζει την έλληνικήν φορτηγόν ναυτιλίαν εις πλήρη αδυναμίαν εργασίας και επιφέρει σοβαρόν κλονισμόν εις τή διεθνή συνεργασίαν.

— Διά της υπογραφείσης πρό τινων ήμερών συμβάσεως μεταξύ του Δημοσίου και του ναυτιλιακού οίκου των κ.κ. 'Αδελφών Γουλανδρή, ως αναδόχων, έλύθη τό ύψιστου ενδιαφέροντος πρόβλημα της ύπερωκεανίου γραμμής μας.

— 'Υπό του 'Υφυπουργού της 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Τζήφου κατηρτίσθη τό σχέδιον αναγκαστικού νόμου «περί τρόπου εκμεταλλεύσεως των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών». Διά του έν λόγω σχεδίου προβλέπεται ή συνεργασία όλων των άκτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

— Τό άγορασθέν παρά τού κ. 'Εμμ. Π. Γιαννουλάτου (της Σαγκάης) 'Αμερικανικήν φορτηγόν «Catherine G. Sudden», 2.052 τόν. γκρός (του 1907) παραληφθέν εις 'Αγιον Φραγκίσκον έτέθη υπό 'Ελληνικήν σημαίαν και μετωνομάσθη «'Ελληνική Τρέιντερ».

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 197/1.3.1939)

της 'Εταιρίας ASO Compania Naviera. 'Ελέγχει όκτώ πλοία και διευθύνεται από τριμελές Συμβούλιο αποτελούμενο από τούς 'Ελληνες Σ. Παπαδημητρίου, Π. 'Ιωαννίδη και 'Α. Ζαμπέλα. 'Η διαθήκη προβλέπει ότι τό 'Ιδρυμα όφείλει νά συνεχίσει τις ναυτιλιακές και έμπορικές δραστηριότητες.

'Εξάλλου τή διαχείριση της περιουσίας της Χριστίνας, ύπολογιζόμενης σέ 1 δισεκ. δολλ. έχει ή 'Εταιρία Springfield Shipping Company μέ έδρα τόν Πειραιά και γραφεία

Συγκεκριμένα, ό κ. Παπάκης αποκάλυψε ότι για τή φυγή των υπό έπισκευή πλοίων από τό λιμάνι του Πειραιώς δέν εϋθύνονται μόνον οι εργαζόμενοι σιόν έπισκευαστικό τομέα μέ τή τριτοπία, τίς απαράδεκτες αξιώσεις και τίς άδικαιολόγητες άπεργίες τους αλλά και τό λανθασμένο σύστημα παραχωρήσεως θέσεως για έπισκευές πού ύφίσταται καθώς και ή επιβάρυνση των πλοίων μέ τήν καταβολή έγγυήσεων για ένδεχόμενη ζημία των προβλητών από τό προσερχόμενο για έπισκευή πλοίο. 'Επί πλέον, τόνισε ό κ. Παπάκης, ή κατάσταση πού επικρατεί σιό μώλο της Δραπενώνας είναι απαράδεκτη: 'Ο μώλος έχει κοπεί σιό δύο μέ άποτέλεσμα νά ύφίσταται άμεσος κίνδυνος για τούς έρ-
γαζομένους, δέν ύπάρχει ύδρευση, δέν προσφέρονται στοιχειώδεις πρώτες βοήθειες, δέν ύπάρχει φωτισμός και δέν προσφέρονται δέσιρες.

'Εξ άλλου ό πρόεδρος των Ναυτικών Πρακτόρων έπίσημα άκόμη ότι ή μείωση του προσωπικού πού χρησιμοποιείται σις φορτοεκφορτώσεις θά επιφέρει πτώση της άποδόσεως και τήν έπιβολή νέων επιναύλων, τόνισε ότι οι άποτιμήσεις των φακέλων των πλοίων περατώνονται μετά τήν πάροδο διμήνου και πλέον, παρήγγησε ότι δέν αντιμετώπιζονται όρθά τά πλοία τράνζι τά όποια έν τούτοις είναι συναλλαγματοφόρα και ένισχύουν τόν ΟΛΠ και τήν έννική οίκονομία και ύπογράμμισε ότι ή άσυνέπεια πού προκαλείται από τήν καθημερινή αύξηση των τιμολογίων του ΟΛΠ και τήν έλλειψη έννημερώσεως και προγραμματισμού φέρει σέ άδιέξοδο τούς ναυτικούς πράκτορες οι όποιοι έκτός από τά έλληνικά έξυπηρετούν και πλοία ξένων συμφερόντων.

ΠΡΟΒΟΛΗ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Λέγεται — έφθασαν και σέ μας σχετικές πληροφορίες — ότι έξέτισε ή προβολή της προσφοράς του κ. Γεράσιμου 'Αγουδήμου και του γιού του 'Αλέξανδρου προς τή ναυτική μας οικογένεια πού έγινε τήν περασμένη έβδομάδα μέ τήν ευκαιρία της άπονομής των χρηματικών βραβείων σιό παιδιά των ναυτικών τά όποια άρίστευσαν σιό άνώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα κατά τό άκαδημαϊκό έτος 1987—88.

'Αλλά ή προσφορά του κ. 'Αγουδήμου και του γιού του (40.000 δρχ. σέ κάθε παιδί ναυτικού πού βραβεύθηκε από τήν 'Εστία Ναυτικών, μέ 75.000 δρχ. και ή άνάληψη ύποχρεώσεως για τήν άνέγερση ενός κτιρίου 500 τετραγωνικών μέτρων μέ όλο τόν έξοπλισμό του για τά προβληματικά παιδιά των ναυτικών πού άποδεικνύει για μιá άκόμη φορά τούς σιενότατους δεσμούς πού ύπάρχουν

μεταξύ των 'Ελλήνων έφοπλιστών και των 'Ελλήνων ναυτικών δέν τμα μόνον τούς ίδιους αλλά όλόκληρο τόν έφοπλισμό, γεγονός πού ύπογραμμίσθηκε άλλωστε κατά τή σχετική τελετή τόσο από τόν 'Υπουργό κ. Βασίλη Σαραντίτη, όσο και από τόν γεν. γραμματέα της ΠΝΟ και πρόεδρο της 'Εστίας Ναυτικών κ. Μιχ. Ζενζεφύλλη. 'Εξ άλλου αυτός ακριβώς τούς δεσμούς ύποδηλοϊ και ή όμιλία του κ. 'Αγουδήμου σιτήν τελετή της άπονομής των βραβείων.

Σάν παλιός ναυτικός, είτε ό κ. 'Αγουδήμος, αισθάνομαι μεγάλη ύπερηφάνεια για τήν ιδιαίτερη επιτυχία σας σις σπουδές σας, επιτυχία για τήν όποία αισθάνονται επίσης μεγάλη ύπερηφάνεια οι γονείς σας, οι παλαιοί μου συνάδελφοι, σιήν εργασία, σιήν ναυτική και σιό φιλότιμο των όποιών όφείλεται έν πολλοίς και ή δική μου επιτυχία σάν πλοιοκίτη.

'Η ύπερηφάνειά μου όμως για τήν επιτυχία σας θά ήταν πολύ μεγαλύτερη, έσπευσε νά ύπογραμμίσει ό κ. 'Αγουδήμος άν τήν επιτυχία πού σημειώσατε τήν παρουσιάζατε σέ άλλες άνώτερες και άνώτατες σχολές πού θά δημιουργούσαν και θά προετοίμαζαν στελέχη ικανά νά επανδρώσουν μέ διευθυντικά στελέχη τίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Βεβαίως για τήν έλλειψη αυτών των ειδικών σχολών δέν εϋθύνεσθε έσεις και θέλω νά πιστεύω ότι ή έλλειψη πού ύπάρχει σιόν τομέα αυτόν σιή χώρα μας θά έπισημανθεί από εκείνους πού έχουν τήν εϋθύνη ώστε τά παιδιά των ναυτικών μας νά έχουν τήν δυνατότητα νά εξελίσσονται σέ διευθυντικά στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων πού άπαιτούν οι συνεχείς εξελίξεις πού σημειώνονται σιόν χώρο αυτόν και πού μέ ιδιαίτερη άγάπη θά τά άγκαλιάσουμε έμεις όλοι οι πλοιοκίτες και περισσότερο έμεις οι χθεσινοί ναυτικοί.

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑΣ

Σχολιάζοντας τό μέλλον της έμποροναυτιλιακής αυτοκρατορίας 'Ωνάσης, ή Γαλλική ναυτιλιακή συνάδελφος Journal Marine Marchande αναφέρεται σιτήν μετά τούς άλλεπάλληλους θανάτους δημιουργηθείσα κατάσταση και τίς μέχρι σήμερα εξελίξεις.

'Ως γνωστόν ό ιδρυτής 'Αριστοτέλης 'Ωνάσης, πού χάθηκε τό 1975, είχε άπεστεί τήν περιουσία του σέ δύο μέρη: Τό ένα προοριζόμενο για τήν κόρη του Χριστίνα και τό άλλο για τή σύσταση ιδρύματος σιό όνομα του γιού του 'Αλέξανδρου πού είχε σκοτωθεί σέ άεροπορικό δυστύχημα.

Τό 'Ιδρυμα «'Αλέξανδρος 'Ωνάσης» πού άσχολείται μέ έργα εϋποιίας, διαχειρίζεται τά έμπορικά συμφέροντα της οικογένειας μέσω

Ναυτικοί, Επαναπατριζόμενοι, Ανάπηροι, Πολύτεκνοι



CARS IMPORT TAX FREE CARS

Ελάτε στο πιο πρωτότυπο κέντρο πώλησης
αδασμολόγητων αυτοκινήτων:

υπεύθυνα
και σίγουρα

- Καινούργια και μεταχειρισμένα αυτοκίνητα
- Χαμηλές τιμές και κόστος μεταφοράς
- Δωρεάν εκτελωνισμό - άψογη εξυπηρέτηση
- Εξόφληση με την παράδοση

- ΚΕΝΤΡ. ΓΡΑΦΕΙΑ: Βασ. Γεωργίου & Πραξιτέλους 131-133
185 32 Πειραιάς - Τηλ.: 4126319 - 4119833
TLX: 223193 EUGE GR - FAX: 4119833
- Κολοκοτρώνη 74-76, 185 35 Πειραιάς - Τηλ.: 4114903

στό Λονδίνο, Ν. Υόρκη και Μόντε Κάρλο. Διαθέτει στόλο 25 πλοίων 2,5 εκατ. τον. γκρός με επικεφαλής το δεξαμενόπλοιο «Αλέξανδρος Ψνάσης» των 277.553 τον. d.w. Έξ αυτών 13 πλοία φέρουν Έλληνική σημαία, ενώ τα υπόλοιπα τελούν υπό διάφορες σημαίες ελεύθερου νηολογίου, κυρίως του Παναμά. Μετά το θάνατο της Χριστίνας η περιουσία κληρονομείται από την κόρη της Άθηνά, τριών μόλις ετών, τη διαχείριση της οποίας άσκει κατά Νόμον ο πατέρας της Γάλλος κ. Th. Roussel.

ΛΟΙΠΟΝ;

Στά πλαίσια της 24ωρης απεργίας που είχαν οργανώσει για τις 2 Φεβρουαρίου διάφορες όμοσπονδίες και εργατικά κέντρα, από τις 7 το πρωί μέχρι τις 11 π.μ. της ημέρας εκείνης πραγματοποιήθηκε και στάση εργασίας στα πλοία που βρίσκονταν στα λιμάνια της δικαιοδοσίας του Έργατικού Κέντρου Πειραιώς με μοναδικό αποτέλεσμα να καθυστερήσει επί τριώρο ή εκτέλεση των δρομολογίων των αττοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων που θα απέπλεαν από το λιμάνι του Πειραιώς στις 8 το πρωί.

Τό δικό μας ερώτημα είναι — και περιμένουμε μία συγκεκριμένη απάντηση από εκείνους που είχαν την πρωτοβουλία για την απεργιακή εκδήλωση στο ναυτιλιακό χώρο — τί κέρδισαν οι ναυτικοί μας από τη συμμετοχή τους στη στάση εργασίας που τους επέβαλαν.

ΤΑ «ΔΕΥΤΕΡΑ» ΝΗΟΛΟΓΙΑ (I)

Η Γερμανική Κάτω Βουλή συμφώνησε τελικά για τη δημιουργία ενός «bis» γερμανικού νηολογίου. Η απόφαση αυτή θα πρέπει να επικυρωθεί από την Άνω Βουλή, ώστε να αποκτήσει ισχύ Νόμου και να αρχίσει εφαρμογή από την προσεχή άνοιξη.

Τό δεύτερο αυτό νηολόγιο θεωρείται ά-

πλώς ως επέκταση του κανονικού νηολογίου της χώρας, με τη διαφορά ότι επιτρέπει στους Γερμανούς εφοπλιστές τη ναυτολόγηση ξένων ναυτικών υπό τους μισθοδοτικούς όρους που ισχύουν στη δική τους χώρα. Με τον τρόπο αυτό θα μειωθούν σημαντικά οι δαπάνες επανδρώσεως του γερμανικού πλοίου και κατά συνέπεια, θα βελτιωθεί ή συναγωνιστικότητα του. Κατά τους υπολογισμούς των εφοπλιστών, ένα πλοίο κοντέινερ των 1800 EVP υπό Γερμανική σημαία, επανδρωμένο με 18 άτομα, έχει κόστος μισθοδοσίας 2 εκατ. μάρκα ετησίως, ενώ ένα όμοιο σκάφος, επανδρωμένο έστω με 23 άτομα, αλλά υπό ξένη σημαία, δεν ξεπερνά τό κόστος των 800.000 μάρκων. Πρέπει να σημειωθεί πάντως ότι αντίθετα με τα «bis» νηολόγια της Νορβηγίας και της Δανίας, τό νέο γερμανικό νηολόγιο δεν απευθύνεται προς «έξωτερικούς πελάτες», πράγμα που σημαίνει ότι δεν στοχεύει στην προσέλκυση ξένων ναυτιλιακών συμφερόντων.

Παρ' όλα αυτά ο Γερμανικός εφοπλισμός πιστεύει ότι μόνο η ελεύθερη πρόσληψη ξένων πληρωμάτων δεν μπορεί να λύσει όλα τα προβλήματα της εθνικής ναυτιλίας που δημιουργεί ο διεθνής ανταγωνισμός. Χρειάζεται επιπλέον ή μείωση των οικονομικών επιβαρύνσεων καθώς και ή τροποποίηση των κανονισμών συνθέσεως και ασφαλείας οι οποίοι είναι αυστηρότεροι των προβλεπόμενων από τον IMO.

Έννοείται ότι έντελώς αντίθετη προς τις αποφάσεις αυτές είναι ή στάση των συνδικάτων, ή οποία ισχυρίζονται ότι ή εφαρμογή του δεύτερου νηολογίου θα εκτοπίσει άνω των 15.000 γερμανών ναυτικών με κίνδυνο να εξαλειφθεί έντελώς τό ναυτικό επάγγελμα.

ΤΑ «ΔΕΥΤΕΡΑ» ΝΗΟΛΟΓΙΑ (II)

Σέ συνέντευξη τύπου ο Γάλλος Υπουργός Θαλάσσης παρακλήθηκε να διατυπώ-

τίς απόψεις του επί των επιλογών της Νορβηγίας και κυρίως της Δανίας αναφορικά με τό θέμα των διπλών νηολογίων, προς τά όποια φαίνεται να προσανατολίζονται και άλλες Κοινοτικές Ευρωπαϊκές χώρες.

Ο Υπουργός άφού άνεκοίνωσε ότι στό πρόσφατο ταξίδι του στη Σουηδία, Νορβηγία και Γερμανία προσπάθησε να συγκεντρώσει πληροφορίες και να δει ξεκάθαρα τό όλο ζήτημα, προσέθεσε ότι προς τό παρόν δεν είναι ακόμα σέ θέση να δώσει μία ικανοποιητική απάντηση. Πάντως δεν απέκλεισε τίποτε και δήλωσε ότι μόλις καταληξει σέ συμπεράσματα θα κάνει προς την Κυβέρνηση μία ολοκληρωμένη πρόταση που θα περιέχει την έκφραση της ναυτιλιακής πολιτικής και τά μέσα της εφαρμογής της.

Σέ ερώτηση άν θεωρεί νόθο τό γαλλικό σύστημα του Κεργκουλέν, άπάντησε ότι όπωσδήποτε δεν πρόκειται για ικανοποιητική λύση. Η Γαλλία πρέπει να έχει ένα μίνιμουμ έμπορικού στόλου και πρέπει να πληρώσει για να τό διατηρήσει. Πέραν αυτού θα μελετηθούν οι λύσεις της Νορβηγίας και της Δανίας ή ακόμα θα παιχθούν όλα για όλα όπως στην περίπτωση της Σουηδίας.

Τέλος στην ερώτηση για την ευρωπαϊκή σημαία, διευτύωσε όρισμένες επιφυλάξεις, δεδομένου ότι όρισμένες χώρες που βαρύνουν στα πλαίσια της ευρωπαϊκής ναυτιλίας δεν την θέλουν, ενώ εκείνες που την θέλουν δεν έχουν καμία ναυτιλιακή βαρύτητα. Ειδικώς εξάλλου ως προς τη σημαία του Λουξεμβούργου, παρητήρησε ότι, άν γίνει, δεν θα είναι παρά μία δεύτερη σημαία του Βελγίου και της Ολλανδίας.

ΕΝΕΚΡΙΝΕ Η ΕΟΚ

Η Έπιτροπή της ΕΟΚ ένέκρινε τελικά τις εξαιρετικές οικονομικές διατάξεις κατά τις όποιες ή Ολλανδική κυβέρνηση άνελαβε τό 35% των μισθών και των κοινωνικών επιβα-

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.

ρύνσεων των ναυτικών. Με τό πρόγραμμα αυτό οι έφοπλιστάι έλπίζουν νά περιορίσουν τό κόστος έκμεταλλεύσεως του έθνικού πλοίου χωρίς νά θίξουν τίς καθαρές αποδοχές των ναυτικών. Γιά νά καταστεί όμως δυνατή ή λήψη του μέτρου αυτού έπρεπε νά παρασχεθεί όπωςσδήποτε ή συγκατάθεση της ΕΟΚ, γιατί άλλωώς θά έπρόκειτο γιά παράβιαση των άρθρων 92 καί 93 της Συνθήκης της Ρώμης.

Μετά την Κοινοτική έγκριση, ή 'Ολλανδική κυβέρνηση αποδέσμευσε γιά τό σκοπό αυτό πιστώσεις 50 εκατ. φιορινών, γιάτί παραιομπή στον Προϋπολογισμό του 1989, λόγω των προθεσμιών της νομοθετικής διαδικασίας, δέν θά έπέτρεπε την εφαρμογή του μέτρου πρό της 1ης του νέου έτους.

"Αλλά παράλληλα μέτρα ενισχύσεως του έφοπλισμού είναι ή μείωση της συνθέσεως των πληρωμάτων καί ή άδεια χρησιμοποιήσεως ξένων ναυτικών σε πλοία ναυπηγημένα στην χώρα, των οποίων, οι πλοιοκτῆται είχαν λάβει έπενδυτική έπιχορήγηση. Πάντως ή έπιχορήγηση αυτή μειώθηκε από 25% σε 12,5%, ενώ έξάλλου όρίσθηκε ότι ή πρόσληψη ξένων ναυτικών δέν πρέπει νά συνεπάγεται απόλυση 'Ολλανδών ναυτικών.

ΦΥΛΑΚΗ ΕΝΟΣ ΑΝΔΡΟΣ

Τά Δανικά ναυπηγεία Burmeister-Walsh παρέδωσαν τό πρώτο πλοίο του κόσμου πού διαθέτει γέφυρα έξοπλισμένη κατά τέτοιο τρόπο ώστε νά μπορεί νά λειτουργεί αποτελεσματικά μέ ένα μόνο άτομο. Πρόκειται γιά τό σκάφος μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου «Petrobulk - Mars» 84.000 τον. d.w. πού άνήκει σε πολυεθνική εταιρία.

Τό πλοίο αυτό πέτυχε την ειδική ταξινόμηση του Νορβηγικού Νοηγνώμονα W1 - OC πού σημαίνει «Watch 1-Ocean and Coastal» (Φυλακή Ένός - Άνοικτη καί Παράκτιος Θάλασσα). Μέ την κλάση αυτή, οι χειρισμοί του πλοίου μπορούν νά γίνουν μέ ένα μόνο άξιωματικό στη γέφυρα, ήμέρα καί νύκτα, υπό όμαλές συνθήκες κατά την έγκριση του IMO. Σήμερα αυτό έπιτρέπεται, κατά τίς διεθνείς συμβάσεις, μόνο γιά ήμερινούς πλόες καί με άξιωματικό φυλακής ύψηλης στάθμης. Γιά νά έπιτύχει την κλάση W1-OC τό νέο σκάφος υποχρεώθηκε σε όρισμένες πρόσθετες άπαιτήσεις έξοπλισμού καί έλέγχου.

Ο έξοπλισμός της γεφύρας, πού σχεδιάστηκε σε συνεργασία του Norske Veritas μέ την Burmeister έπιτρέπει στον άξιωματικό φυλακής νά χειρίζεται μόνος του σε κάθε στιγμή τά ναυτιλιακά όργανα χωρίς καμία βοήθεια, νά έχει έλεύθερη θέα προς όλες τίς

κατευθύνσεις, νά είναι σε θέση νά ακούει κάθε σήμα καί νά είναι ικανός, χάρη στα συστήματα συναγερμού, νά ενημερώνεται άμέσως γιά κάθε έλάττωμα ή σφάλμα πού μπορεί νά συμβεί στο πλοίο. Συμπληρωματικές τεχνικές τελειοποιήσεις εξασφαλίζουν την παρουσία του ύπευθύνου στη γέφυρα καί την άμεση αντίκατάστασή του σε περίπτωση άνάγκης, στο έλάχιστο δυνατό χρονικό διάστημα.

ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η γνωστή εταιρία Σουλτζερ έλαβε παραγγελία από ναυτιλιακή εταιρία της Έλβετίας γιά την κατασκευή ενός υποβρυχίου προορισμένου γιά υποθαλάσσιο τουρισμό. Τό κατασκευαστικό πρόγραμμα θά διεξαχθεί σε συνεργασία με τον διάσημο έπιστήμονα των υποβρυχίων έρευνών Ζ. Πικάρ.

Τό υποβρύχιο θά είναι έτσι κατασκευασμένο ώστε νά έπιτρέπει στους τουρίστες πλήρη παρατήρηση της θαλάσσιας πανίδας καί χλωρίδας. Θά έχει μήκος 13,4 μ. καί πλάτος 2,5 μ., πλήρωμα δύο άνδρων καί θέσεις γιά 16 έπιβάτες, ό καθένας από τους οποίους θά έχει άνετη θέα του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ίσχυροί προβολείς καί μεγάλα θολωτά παράθυρα από πλεξιγκλάς δέν θά τους αφήνουν νά χάνουν τίποτα από τό θαυμάσιο έγχρωμο κόσμο του βυθού.

Τό σκάφος σχεδιάστηκε νά πλέει σε βάθος 100 μέτρων αλλά ή άντοχή ασφαλούς του φθάνει μέχρι τά 400 μέτρα υπό την έπιφάνεια. Η πρόωσή του έπιτυγχάνεται με ήλεκτρικό μοτέρ κινούμενο με μπαταρίες, ενώ βοηθητικά πλευρικά καί κατακόρυφα συστήματα όδήγησης εξασφαλίζουν πλήρη άκρίβεια χειρισμών.

Οι δοκιμές του προβλέπονται γιά τό έρχόμενο καλοκαίρι. Η περιοχή χρησιμοποιήσεώς του δέν άνακινώθηκε ακόμα. Τυπικές όμως περιοχές άξιοποίησεώς του θεωρούνται τό Γκρέϊτ Μπάριερ Ρήφερ της Αυστραλίας, ή Καραϊβική καί ή Έρυθρά θάλασσα πού είναι περιφημες γιά τον πλούσιο υποθαλάσσιο κόσμο τους.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπιστών κατήγγειλε από τίς 10 Φεβρουαρίου την ειδική συλλογική σύμβαση γιά τον Περσικό πού είχε υπογράψει στις 29 Μαΐου 1987 μέ την QNO έπειδή, όπως άναφέρεται, στο μεταξύ έπῆλθε ραγδαία μεταβολή των συνθηκών καί των προϋποθέσεων βάσει των οποίων είχε γίνει ή συγκεκριμένη ρύθμιση καί από πολλού έχει άρθεί από τίς ασφαλιστικές έ-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Η τεχνική πρόοδος καί ή καινοτομία δέν έχουν λιγότερη εφαρμογή στη ναυτιλία από τους άλλους βιομηχανικούς κλάδους. Ίσως ή βαθμιαία εξέλιξη καί ή σταδιακή μεταμόρφωση νά μήν έπιτρέπει νά μάς έντυπωσιάζουν όσο θά άξιζε οι διάφορες αυτές μεταβολές. Αλλά δέν έχει κανείς παρά νά κάνει τη σύγκριση της εικόνας ενός παλιού καί ενός σύγχρονου πλοίου γιά νά δει άνάγλυφες τίς έκπληκτικές αλλαγές. Καί δέν μιλούμε φυσικά γιά σύγκριση με τά παλιά γραφικά ιστιοφόρα αλλά γιά τη σύγχρονη, την μόλις πρό όλίγων δεκαετιών, άτμοκίνητη ναυτιλία.

Καί διερωτώμεθα πράγματι τί σχέση έχει τό γραφικό εκείνο έπιβατηγό άτμόπλοιο με τίς ώραιες γραμμές, με τους γυρτούς ιστούς, με τίς χαρακτηριστικές «τσιμινιέρες» καί την έν γένει εμφάνιση, με τίς σημερινές φρουριακού τύπου πλωτές πολυκατοικίες των κρουαζιεροπλοίων. Η ακόμα τί σχέση έχει ένα κλασικό φορτηγό του μεσοπολέμου, από εκείνα πού με καμάρι ζωγράφιζε ό άείμνηστος Μανώλης Κουλουκουνητής, με τά σημερινά μπάλκερς ή τάνκερς, με τίς βολβοειδείς πλώρες καί τίς άπέραντες άχαρες πλατφόρμες των καταστρωμάτων τους.

Καί πού είσθε ακόμα. Μαθαίνουμε ήδη ότι έτοιμάζεται στη Νορβηγία ένα super-westamara (νέα έκδοση του καταμαράν πού έέραμε ως τώρα) πού είναι φυσικά πλοίο με διπλή γάστρα αλλά έχει έπιπλέον κάτω άπ' τη γάστρα ειδικές πτέρυγες «foils». Έτσι πού θά μπορεί νά άναπτύσσει διπλάσια ταχύτητα από τά άλλα όμοια σκάφη, χωρίς μάλιστα μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμων. Την ίδια ώρα ή Ίαπωνική «Σουμιτόμο» έξαγγέλει ότι έτοιμάζει σουπερ - τάνκερ με ύδροδυναμικό σχήμα πού θά άναπτύσσει ταχύτητα 50 κόμβων. Δηλαδή Άγιος Φραγκίσκος-Τόκιο σε τέσσερις μέρες. Καί άργότερα ίσως σε τρεις. Γιατί όχι;

Είναι, βλέπετε, στη μοίρα του ανθρώπου νά βιάζεται, νά τρέχει καί νά άσθμαίνει. Γιά νά φτάσει γρηγορότερα. Νά φτάσει πού;



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD.

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

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

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

ταιρίες και οργανισμούς ο χαρακτηρισμός ως επικινδύνων των ζωνών που καθορίζονται από την καταγγελθείσα σύμβαση.

Εμείς επαναλαμβάνουμε ότι η πρωτοβουλία για την καταγγελία της συμβάσεως αυτής έπρεπε να είχε προέλθει από την πλευρά των ναυτεργατικών οργανώσεων οι οποίες όμως περί άλλα τυρβάζουν.

ΟΙ ΔΗΛΗΤΗΡΙΩΔΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ

Υπάρχουν πολλοί έφοπιστοι που πιστεύουν ότι έχουμε ήδη αρκετούς ναυτικούς κανονισμούς και ότι όσους περισσότερους προσθέτουμε τόσο δυσκολεύουμε τη ζωή και φέρνουμε τον έφοπιστή σε θέση που να μην ξέρει πώς να διαχειριστεί το πλοίο του. Ωστόσο ο νέος Κανονισμός του IMO που αποτίελεσε το Παράρτημα II της MARPOL ως προς τον έλεγχο της μόλυνσης από επικίν-

δυνες ουσίες, θεωρείται ως ένα ακόμα σπουδαίο βήμα για ασφαλέστερο και υγιεινότερο περιβάλλον.

Όπως είναι γνωστό το Παράρτημα I της MARPOL περιέχει τους κανόνες για την πρόληψη της ρυπάνσεως με πετρελαιοειδή και εφαρμόζεται βασικά στα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια από το 'Οκτώβριο του 1983. Για τις υπόλοιπες επιβλαβείς ή δηλητηριώδεις ουσίες δεν υπήρχαν διατάξεις διεθνούς χαρακτήρα. Το κενό αυτό συμπλήρωσε το Παράρτημα II που εφαρμόζεται από τον 'Απρίλιο του 1987 όχι μόνο στα χημικά δεξαμενόπλοια αλλά σε όλα τα πλοία που μεταφέρουν υγρές βλαπτικές ουσίες σε χύμα. Τις ουσίες αυτές κατατάσσει σε 4 κατηγορίες εκ των οποίων η Α περιλαμβάνει τις πιο επικίνδυνες και η Δ τις πιο ελαφρές. Η βασική αρχή που υιοθετεί το Παράρτημα II είναι ο περιορισμός στο ελάχιστο της ποσότητας των

υπολειμμάτων φορτίου στις δεξαμενές του πλοίου και στις συναφείς αντλίες και σωληνώσεις, ούτως ώστε να μειωθεί αντίστοιχα η ποσότητα καταλοίπων που θα αποβληθεί στη θάλασσα. Τα υπολείμματα που μένουν στο πλοίο διαλύονται με θαλάσσιο νερό σε προδιαγεγραμμένη αναλογία, ανάλογα με το κίνδυνο μόλυνσεως που παρουσιάζουν και απορρίπτονται είτε στην ακτή είτε με τα απόβρα του πλοίου.

Στο διάστημα των 20 περίπου μηνών που έχουν περάσει από την εφαρμογή του Παραρτήματος II ένας μεγάλος αριθμός χημικών τάνκερς έχει συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του. Η χρησιμοποίηση αποτελεσματικών συστημάτων καθαρισμού στα χημικά τάνκερς και συνεπώς η εκφόρτωση όλου σχεδόν του φορτίου στη ξηρά είναι βέβαιο ότι θα έχει ευεργετικά αποτελέσματα για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Από τα κυριώτερα οικονομικά γεγονότα του Φεβρουαρίου υπήρξε η συνάντηση των εκπροσώπων των 7 Μεγάλων Βιομηχανικών χωρών στην Ουάσιγκτον στις αρχές του μήνα, όπου συζητήθηκαν τα χρέη των χωρών του Τρίτου Κόσμου, η άνοδος των πληθωριστικών πιέσεων, η σταθερότητα των ισοτιμιών των κυριωτέρων νομισμάτων και το έμπορικό έλλειμμα των ΗΠΑ.

Τό 1989 θα είναι κρίσιμο έτος για το μέλλον της συνεργασίας των 7 Μεγάλων Βιομηχανικών χωρών καθώς υπάρχουν αμφιβολίες για την σκοπιμότητα προσδιορισμού στόχων διακύμανσης που αποτελεί την βάση της Συμφωνίας του Λούβρου καθώς το κόστος για τις Κεντρικές Τράπεζες είναι μεγάλο τόσο για την στήριξη όσο και για την αποτροπή ανόδου του δολλαρίου.

Οι συζητήσεις σε υψηλό επίπεδο (υπουργικών οικονομικών και διοικητικών Κεντρικών τραπεζών των χωρών της ΕΟΚ, σχετικά με την φορολογία των τόκων από καταθέσεις (κατοίκων και μη) στην οποία υπάρχει αντίθεση γνώμη τόσο από την 'Ολλανδία και το Λουξεμβούργο, όπως και από την 'Ελλάδα έρχονται σάν επακόλουθο της ελευθεροποίησης της διακίνησης των κεφαλαίων. Η πρόταση αφορά φορολογία 10-15% (στην Γερμανία από 1.1.89, 10%, στην Γαλλία 25% στην 'Ελβετία 30%)

Ακόμη σημειώνουμε την εμφάνιση πληθωριστικών πιέσεων και άνοδο των επιτοκίων

στις κυριώτερες χώρες της Δύσεως, καθώς τον Δεκέμβριο 1988 ο μέσος όρος πληθωρισμού στην ΕΟΚ έφθασε το 4.4%.

Εν όψει του 1992 και την ενοποίηση της αγοράς των χωρών της ΕΟΚ, παρατηρείται μεγάλη κίνηση συγχωνεύσεων και εξαγοράς επιχειρήσεων. Το σύνολο των αγορών αυτών το 1988 ξεπέρασε τα 70 δισεκ. δολάρια.

Δολλάριο

Η συνεχής άνοδος του δολλαρίου τη πρώτη εβδομάδα του Φεβρουαρίου, λόγω των μέτρων που θα εξήγγειλε ο πρόεδρος Μπους για την μείωση του ελλείμματος του Κρατικού Προϋπολογισμού, (παρά την παρέμβαση των Κεντρικών Τραπεζών συμπεριλαμβανομένης και των ΗΠΑ), ώθησαν το δολλάριο στις 2/3 Φεβρουαρίου, στο υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων 4 μηνών ήτοι 1.8785 μάρκα, 1.5950 'Ελβετ. φρ., 6.3865 Γαλλ. φρ. 130.25 γιέν και 1.7368 δολλ. στην Βρετ. λίρα.

Οι δηλώσεις όμως του κ. Μπους στις 9 Φεβρουαρίου απαγοίτησαν τους Ευρωπαίους (πάγωμα των άμυντικών δαπανών, αύξηση δαπανών για παιδεία, κοινωνική πρόνοια κτλ, χωρίς αύξηση φόρων.

Με έλλειμμα 16.5 δισεκ. δολλ. για το οικονομικό έτος 1.10.88 — 30.9.89, οι προοπτικές για μείωση σε 92 δισεκ. δολλ. για την περίο-

δο 1.10.89 — 30.9.90 φαίνεται μάλλον ανέφικτο.

Εται από τις 3-7 Φεβρουαρίου έχουμε μία συνεχή πτώση τιμών του δολλαρίου από 1.8785 μάρκα σε 18375, από 1.5950 'Ελβετ. φρ. σε 1.5595 από 6.3865 Γαλλ. φρ. σε 6.2575 και από 130.25 γιέν σε 125.80 και όπως φαίνεται από τον πίνακα 3, υπάρχει μία αισθητή πτώση έναντι όλων των νομισμάτων, πλην της λίρας.

Ο πληθωρισμός τρέχει με ετήσιο ρυθμό 4.4% (αύξηση τιμών παραγωγού τον 'Ιανουάριο κατά μία μονάδα) και η ανεργία παρουσιάζει μείωση σε 5.3% του εργατικού δυναμικού (όριο φυσιολογικής ανεργίας) ενώ οι μεγάλες εμπορικές Τράπεζες αύξησαν στις 11 Φεβρουαρίου τα βασικά επιτόκια (prime rates) σε 11% (από 10.5% - 29.11.88) και το επιτόκιο τρίμηνων καταθέσεων σε 9.45%.

Στην κατάθεσή του, στην 'Επιτροπή του Κογκρέσου σχετικά με την οικονομία των ΗΠΑ, ο κ. Γκρήνσπαν (πρόεδρος της Κεντρικής Τράπεζας των ΗΠΑ) έπαιρνε ότι ο πληθωρισμός δεν εύρσκεται σε επιθυμητά επίπεδα, αλλά δεν ανακοίνωσε νέα μέτρα καταπολέμησής του.

Κατόπιν τούτου οι τιμές του δολλαρίου χαλάρσαν ακόμη περισσότερο.

Ο δείκτης χρηματιστηριακών αξιών Dow Jones από 2.314 μονάδες την 1η Φεβρουαρίου, έπιασε τις 2.359 μονάδες μετά μία εβδομάδα. Αυτό αποτελεί και το ανώτατο επίπεδο που έφθασε από το κράχ του 'Οκτωβρίου 1987. Έκτοτε, με μία μικρή αναλαμπή στις 17 Φεβρουαρίου παρουσίασε πτωτική τάση που έφερε τον δείκτη στις 22 Φεβρουαρίου στο επίπεδο των 2291 μονάδων.

John Samonias
+ **Sons**

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

Τό Γερμανικό Φράγκο

Παρά την προσπάθεια της κυβέρνησης για ισοσκέλιση του εμπορικού ισοζυγίου, το 1988 έληξε μ' ένα πλεόνασμα ρεκόρ, 128 δις. μαρ. (έναντι 117,7 δις. το 1987), ενώ προβλέπεται για το 1989 ακόμη υψηλότερο πλεόνασμα (142 δις. μαρκα). Πάντως οι προσπάθειες μείωσής του με τις ΗΠΑ, πέτυχε, αλλά αυξήθηκε το πλεόνασμα με τις χώρες της ΕΟΚ κατά 30%.

Τουναντίον υπάρχει μεγάλη έκροη κεφαλαίων προς επένδυση, 120 δις. μαρκα το 1988 έναντι μόνο 44 δις. το 1987, ή οποία οφείλεται και στην επιβολή από 1.189 φόρου 10% επί των τόκων των καταθέσεων.

Ο πληθωρισμός κινείται σε ύψηλα για την Γερμανία επίπεδα, και προβλέπεται για το 1989 να φθάσει τα 2.5% !!! έναντι 1.2% το 1988.

Στις 20.189 ανέβηκαν το προεξοφλητικό επιτόκιο στα 4% και το επιτόκιο δανεισμού στα 6%.

Η οικονομική ανάπτυξη κινείται με ρυθμό 2.5% σε σχέση με 3.4% το 1988 παρά την δημιουργία 150.000 νέων θέσεων εργασίας.

Στά πλαίσια αυτά, το μάρκο κινήθηκε ανοδικά έναντι του δολλαρίου από 1.8785 μάρκα στις 3 Φεβρουαρίου στα 1.8360 στις 22 Φεβρουαρίου, ενώ έναντι της Βρετανικής λίρας παρουσίασε μικρότερη άνοδο από 3.2755 στην λίρα, σε 3.2070.

Όσον αφορά τις τιμές του χρηματιστηρίου Φραγκφούρτης, αυτές αφού έφθασαν τις 1360 μονάδες (δείκτης DAX) στις 8 Φεβρουαρίου που διαμορφώθηκαν στις 1292,2 μονάδες στις 22 Φεβρουαρίου.

Η Βρετανική Λίρα

Ο πληθωρισμός (γύρω στα 6.5%), και η ανεργία (γύρω στα 10%) αποτελούν σήμερα το κύριο πρόβλημα της Βρετανικής κυβέρνησης.

Η συνεχής άνοδος των επιτοκίων από τις αρχές Ιουνίου 1988, που έφθασαν το επιτόκιο στα 13%, δέν επέφερε σημαντική μείωση του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών.

Η μείωση όμως του ελλείμματος τον Δεκέμβριο και η αρνητική αναθεώρηση του ελλείματος του Νοεμβρίου, ώθησαν τον δείκτη μετοχών Financial Times, πάνω από το κρίσιμο σημείο των 2.000 μονάδων στις 27 Ιανουαρίου για να ξεπεράσει τις 2096 μονάδες στις 8 Φεβρουαρίου (άνωτατο επίπεδο από το Κράχ της 19.10.1987). Έκτοτε οι τιμές παρουσίασαν μία πτωτική τάση που έφερε τον

δείκτη στις 22 Φεβρουαρίου στις 2033.8 μονάδες.

Όσον αφορά την ισοτιμία της λίρας, από 3.2755 μάρκα στις αρχές Φεβρουαρίου έπεσε στα 3.2070 μάρκα στις 22 Φεβρουαρίου. Επίσης από 1.7750 δολλ. στις 17 Φεβρουαρίου έπεφτε στα 1.7450 δολλ. στις 17 Φεβρουαρίου.

Τό Ιαπωνικό Γιέν

Οι προσπάθειες της Ιαπωνίας για μείωση του Έμπορικού της πλεονάσματος με τις ΗΠΑ παρουσιάζουν κάποια πρόοδο. Ύπενθυμίζουμε ότι το 1980 οι εξαγωγές προς τις ΗΠΑ ανέρχονταν σε 31 δις. δολλ. και οι εισαγωγές σε 24 δις. δολλ., ενώ το 1988 οι εξαγωγές τριπλασιάστηκαν στα 92.5 δις. δολλ. και οι εισαγωγές αυξήθηκαν κατά 50% φθάνοντας τα 37 δις. δολλ., ανεβάζοντας έτσι το πλεόνασμα από 7 δις. δολλ. σε 55.5 δις. δολλ.

Τό γιέν που άρχισε τον μήνα σε χαμηλά επίπεδα (130.25 γιέν το δολλάριο, το κατώτερο επίπεδο από τις 31.8.88, όταν είχε πέσει σταδιακά στα 136.45 το δολλ.) ανέβηκε σταθερά για να φθάσει τα 127.08 γιέν το δολλ. στις 21 Φεβρουαρίου.

Τά μεγάλα κέρδη των επιχειρήσεων και η τάση των Ιαπώνων να επενδύουν σε χρεώγραφα, έφεραν τον δείκτη χρηματιστηριακών αξιών Nikkei σε νέα επίπεδα ρεκόρ, φθάνοντας στις 22 Φεβρουαρίου τις 32312 μονάδες.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Για ένα ακόμη μήνα το Γαλλικό φράγκο, παρουσιάζεται σταθερό τόσο έναντι του δολλαρίου όσο και του μάρκου. Έτσι από 6.3865 φρ. στο δολλάριο, στην αρχή του μηνός, το φράγκο σταδιακά ανέβηκε κι έφθασε στα 6.2575 στο δολλ. (στις 17 Φεβρουαρίου) για να ξεπατήσει στις άμεσως επόμενες μέρες.

Όπως όλα τα χρηματιστήρια, έτσι και των Παρισίων στις 8 Φεβρουαρίου έφθασε στο υψηλότερο επίπεδο από το Κράχ του 1987, ξεπερνώντας τις 457 μονάδες. Έκτοτε με την πίεση του σκανδάλου Πεσινέ, αλλά και τον φόβο ανόδου των επιτοκίων οι τιμές υποχώρησαν.

Τό Έμπορικό έλλειμμα της Γαλλίας διατηρείται σταθερό 31.5 δις. φρ., το 1987 34 δις. φρ. το 1988 (λιγότερο από 6 δις. δολλάρια). Τό έλλειμμα βασικά οφείλεται στις μεγά-

λες εισαγωγές κεφαλαιουχικού εξοπλισμού.

Η Δραχμή

Για πρώτη φορά μετά πολλούς μήνες η δραχμή αφέθηκε να πέσει κατά 1% (κατά μέσο όρο).

Από τον πίνακα 3 προκύπτει μέση υποτίμηση (έναντι του ECU) της τάξεως του 1% περίπου και μία μικρή άνοδο (0.1%) έναντι της Βρετ. λίρας.

Η προσαρμογή της δραχμής σε υψηλότερους ρυθμούς υποτίμησης για ανταγωνιστικότητα των ελληνικών προϊόντων, προσκρούει στην έξαρση του εισαγομένου πληθωρισμού, που προσπαθεί πάση θυσία ν' αποφύγει ή Τράπεζα της Ελλάδος.

Τιμές Δολλαρίου Ν. Υόρκης

	31.1.89	22.2.89	Διαφ. %
Μάρκο Γερ.	1.8595	1.8360	- 1.3
Φρ. Έλβ.	1.5805	1.5675	- 0.8
Λίρ. Άγγλ.	1.7620	1.7490	+ 0.7
Φρ. Γαλλ.	6.3225	6.2735	- 0.8
Λίρ. Ι'αλ.	1.3580	1.350.0	- 0.6
Γιέν Ιαπ.	129.30	127.08	- 1.7

Επιτόκια Εύρωνομισμάτων Λονδίνο 22.289

Μήνες	1	4	6
Δ.Λ. ΗΠΑ	9 11/16	9 15/16	10 1/8
Μαρ. Γερ.	6 7/16	6 3/4	6 7/8
Λίρ. Άγγλ.	12 15/16	13 1/8	13 1/8
Φρ. Έλβετ.	5 13/16	6	6 1/16
Φρ. Γαλλ.	9 1/4	9 7/16	9 9/16

Η Δραχμή - Τιμές Fixing - Τράπ. Ελλάδος

	22.1.89	22.2.89	Διαφ. %
Δ.Λ. ΗΠΑ	153.470	154.085	- 0.4
Μαρ. Γερμ.	82.990	83.796	- 1.0
Φρ. Έλβ.	97.520	98.190	- 0.7
Λίρ. Άγγλ.	269.680	269.350	+ 0.1
Φρ. Γαλλ.	24.361	24.579	- 0.9
Λίρ. Ι'αλ.	(100)	11.420	- 1.1
Γιέν Ιαπ.	(100)	119.570	- 1.8
ECU	172.730	174.225	- 0.9

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

THE STRIKE CLUB

MANAGERS:
John Laing
(Strike Club Management) Ltd
ADMINISTRATIVE OFFICE:
29 Boulevard Princesse Charlotte
MC 98000
Monaco

Telephone: 93 50 02 45

Fax: 93 25 53 18

Telex: 469266 LAING MC

Provides cover for Shipowners, Charterers, Rig and Tug Operators against loss of daily running costs or charter hire when delayed by strike, lockout, stoppage or restraint of labour

Please send me a copy of 'The Strike Club'
87/88 Annual Report and Accounts and current
Rules

Name _____

Company _____

Address _____

To: John Laing (Strike Club Correspondents) Ltd
Fountain House, 130 Fenchurch Street,
London EC3M 5DJ
Telephone: 01-626 3083
Telex: 888259 STRIKE G Fax: 01-929 1164

Σειρά TOYOTA COROLLA. Η πολυβάλβιδη τεχνολογία TOYOTA σε 4 παραλλαγές υψηλής αισθητικής, 4 διαφορετικές εκφράσεις της άνεσης και της πολυτέλειας, 4 έντονους και εντυπωσιακούς χαρακτήρες. Με ένα κοινό χαρακτηριστικό: Την υψηλή τεχνολογία και την αξιοπιστία. Δηλαδή το όνομα TOYOTA COROLLA.

Corolla Sedan

Σύγχρονη πολυτέλεια και ισχυρός 12 βάλβιδος κινητήρας 1,3 λίτρων, που δίνει 75 δυνατά αλογα. Σας προσφέρει όλο το κύρος και την άνεση που σας ταιριάζει.

Corolla Liftback

Ένα πρότυπο αεροδυναμικού σχεδιασμού, που παίρνει ζωή από τα 75 δυνατά αλογα του 12βάλβιδου, 1,3 λίτρων κινητήρα του. Υψηλή αισθητική και επιδόσεις.

Κλασική Συμφωνία Corolla

Corolla Hatchback

Νεανικό και σπορτίφ, με 12βάλβιδο κινητήρα 1,3 λίτρων, δίνει 75 «ζωντανά» αλογα που τρέχουν στο δικό σας μοντέρνο ρυθμό ζωής.

Corolla GTi

16 βάλβιδες σε ένα κινητήρα 1,6 λίτρων! Επιτάχυνση 8,9"! Τελική ταχύτητα 195 χλμ/ώρα! Προκάλει το δυναμισμό σας και το πάθος σας για αληθινή οδήγηση!



TOYOTA
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ
ΒΑΛΒΙΔΩΝ

Όλα τα μοντέλα
TOYOTA COROLLA
προσφέρονται και με
AIR-CONDITION



Αποκλειστικός εισαγωγέας για την Ελλάδα: TOYOTA ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ Κηφισού 168, 121 31 Περιστέρι, τηλ.: 590 4222-8



α Για 12 Και 16 Βαλβίδες



COROLLA
TOYOTA

Πρωτοπορία για δική σας ευχαρίστηση.

Ο ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

‘Η στατιστική των απωλειών: 550 πλοία και 430 νεκροί ναυτικοί. Μεγαλύτερο τονάζ από τις απώλειες του Παγκοσμίου Πολέμου. ‘Η παγκόσμια επίδραση ενός τοπικού πολέμου. ‘Η αίτια των ναυτικών επιθέσεων. Οί λόγοι για τους οποίους τα τάνκερς δεν σταμάτησαν τους πλόες στον Κόλπο. Οί πύραυλοι ‘Εξοσέτ και ή αντοχή των τάνκερς. ‘Η ‘Αμερικανική παρέμβαση. Οί επιθέσεις κατά των ουδέτερων πλοίων. ‘Ενδιαφέρον άρθρο του Λούδς- Λίστ.

Δέν υπάρχει προηγούμενο στην ιστορία πού μιά τόσο τοπική σύρραξη, σάν τή σύρραξη ‘Ιράν και ‘Ιράκ είχε τόσο δυσανάλογα μεγάλες επιπτώσεις στην παγκόσμια ναυτιλία. Καί δέν πρόκειται μόνο γιά τούς ανθρώπους πού έζησαν τόν πόλεμο σέ καθημερινή βάση, όπως οί ναυτικοί, οί ναυαγοσώστες ή και οί ασφαλιστάι, αλλά και γιά τούς έφοπλιστάς πού δέν είχαν ποτέ κανένα πλοίο στον Κόλπο και όμως αισθάνθηκαν τίς συνέπειές του στην αξία των πλοίων και τίς τιμές του σκράπ ή γιά εκείνους πού δέν είχαν αγοράσει ποτέ ούτε ένα βαρέλι πετρέλαιο τής περιοχής και όμως βρήκαν τίς τιμές πού πλήρωναν τόν αντίκτυπο των γεγονότων του πολέμου.

‘Εχει λεχθεί ότι μεγαλύτερο τονάζ πλοίων έπληγη στην διάρκεια του πολέμου του Κόλπου από όσο έπληγη κατά τό Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, γεγονός πού από μιά άποψη αντανάκλα τό μέγεθος των συγχρόνων πετρελαιοφόρων. Μπορεί ακόμα νά κόστισε περισσότερο στην διεθνή ασφαλιστική κοινότητα μόνο και μόνο γιατί στον Παγκόσμιο πόλεμο τήν ασφάλιση των πλοίων σέ μεγάλο μέρος είχαν αναλάβει τά ίδια κράτη. Κι όμως ή ναυτική σύρραξη του Κόλπου δέν ήταν παρά μέρος μόνο μιάς πολύ μεγαλύτερης αναμέτρησης. Οί κυριώτερες μάχες έγιναν στην ξηρά και ή ξηρά θά είναι πάντοτε τό θέατρο όπου κατά τόν ένα ή τόν άλλο τρόπο θά πραγματοποιείται ή επίλυση των διαφορών.

Κατά τά στατιστικά στοιχεία, ό αριθμός των 430 ναυτικών πού έχασαν τή ζωή τους τίς ναυτικές έχθροπραξίες είναι κυριολεκτικά ασυγκρίτος μέ τόν υπολογιζόμενο αριθμό του ενός εκατομ-

μυρίου ανδρών πού έπεσαν στις μάχες τής ξηράς. Κι όμως αν ή ναυτιλία δέν είχε πληγεί, ό πόλεμος του Κόλπου θά είχε παραμείνει μιά καθαρώς τοπική υπόθεση. ‘Επειδή όμως έπληγη, ή υπόθεση πήρε αληθινά παγκόσμιο χαρακτήρα, άφου έδλες οί κύριες ναυτιλιακές χώρες του κόσμου είχαν τουλάχιστον ένα πλοίο - θύμα και όρισμένες έξ αυτών έστειλαν επί τόπου τό Πολεμικό ναυτικό τους γιά προστασία.

‘Ο πόλεμος εξαπλώθηκε στά νερά του Κόλπου κυρίως λόγω τής δύσκολης καταστάσεως πού βρέθηκε τό ‘Ιράκ. Καθώς τά πράγματα του πήγαιναν άσχημα στην ξηρά, άποφάσισε νά χρησιμοποιήσει τήν αεροπορία του σέ μιά περιοχή πού είχε προφανή άνωτερότητα και μπορούσε νά βρεί εύκολους στόχους. ‘Εκείνο πού δέν περίμενε τό ‘Ιράκ είναι ότι τό ‘Ιράν μή έχοντας νά τά βάλει άπευθείας μέ τή ναυτιλία του ‘Ιράκ θά άποφάσιζε νά χτυπήσει τούς συμμάχους του πλήττοντας πλοία πού έμπορεύονταν μέ τό Κουβέιτ και τή Σαουδική ‘Αραβία. Τελικά δηλαδή ό κάθε έμπόλεμος προσπάθησε νά πλήξει τίς δυνατότητες πού διέθετε ό έχθρός του γιά τή χρηματοδότηση του πολέμου: Τό μέν ‘Ιράκ στρεφόμενο κατ’ ευθείαν εναντίον των Περσικών πετρελαϊκών εξαγωγών, τό δέ ‘Ιράν στρεφόμενο κατά των κυρίων ύποστηρικτών τής ‘Ιρακινής πολεμικής προσπάθειας. Καί μπορεί μέν τό ‘Ιράν νά απέτρεψε κάποιο πλοίο από τό ταξίδι του στό Κουβέιτ, αλλά δέν υπάρχει καμμία ένδειξη πού νά φανερώνει πώς περιόρισε τή βοήθειά του πός τόν γείτονα. Κι’ έτσι οί επιθέσεις συνεχίστηκαν μέχρι τό τέλος του πολέμου, όποτε 550 πλοία είχαν χτυπηθεί και 430 ζωές

είχαν χαθεί.

‘Εν όψει όλων αυτών διερωτάται κανείς γιά ποιό λόγο οί έφοπλιστάι συνέχισαν νά στέλνουν τά πλοία τους στον Κόλπο; Καί γιατί οί ασφαλιστάι συνέχισαν νά τά ασφαλίζουν; Καί γιατί τέλος οί ναυτικοί συνέχισαν νά τά επανδρώνουν; Οί λόγοι είναι οί εξής;

Πρώτον. ‘Ο αριθμός των πλοίων πού χτυπήθηκαν ακόμα και τίς πιό κρίσιμες περιόδους τής συρράξεως ήταν ένα μικρό ποσοστό των πλοίων πού πήγαιναν στον Κόλπο. ‘Η έντύπωση ότι έπρόκειτο γιά σφαγείο δημιουργήθηκε από τόν αριθμό των πλοίων πού χτυπήθηκαν περισσότερο από μιά φορά (κυρίως Περσικά τάνκερς ένδιάμεσων διαδρομών) και από τίς σκηνές των φλεγόμενων πετρελαιοφόρων πού γέμιζαν τίς όθόνες τής τηλεόρασεως τόν τελευταίο ιδίως καιρό του πολέμου.

Δεύτερον. ‘Η συντριπτική πλειοψηφία των επιθέσεων περιορίστηκε στα πετρελαιοφόρα, έτσι ώστε οί έφοπλιστάι των άλλων κατηγοριών πλοίων νά μπορούν νά αισθάνονται κάπως ασφαλείς. Γιά παράδειγμα, μόνο έννέα επιθέσεις άφορούσαν πλοία - κοντέινερ σ’ όλη τή διάρκεια του πολέμου.

Τρίτον. ‘Ο αριθμός των νεκρών ήταν πολύ μικρότερος άπ’ όσο θά περίμενε κανείς. Μολονότι όρισμένες περιπτώσεις ήταν πράγματι πολύνεκρες, στην μεγάλη αναλογία των επιθέσεων δέν υπήρξε κανένας νεκρός.

Τέταρτον. ‘Ο Κόλπος άποτελεί μιά κλειστή θαλάσσια όδό πού δέν μπορείς νά τήν άποφύγεις όπως π.χ. μπορείς ν’ άποφύγεις τό στενό τής Μάγχης παραπλέοντας τή Βόρ. Σκωτία, και

Πέμπτον. Οί έφοπλιστάι των μεγάλων

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOU LI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132206 - 4515386 - 4516096
TLX. 21 1339 FLOT GR.

λων τάνκερς πίστευαν ότι δεν είχαν άλλη επιλογή παρά να στείλουν τα πλοία τους στον Κόλπο για πετρέλαιο, αφού γι' αυτή τη μεταφορά είχαν ναυπηγηθεί.

Φυσικά η γλώσσα που μιλούν οι στατιστικές είναι τελείως διαφορετική από τη γλώσσα των ναυτικών που βρέθηκαν στον Κόλπο στη διάρκεια του πολέμου, οι οποίοι μιλούν για ένα κλίμα διαρκούς φόβου. 'Ιδιαίτερα τρομακτικές πρέπει να ήταν οι μέρες στο 'Ιρανικό νησί Κάργκ μετά την από το 'Ιράκ παραλαβή της πρώτης αποστολής των πυραύλων 'Εξοσέτ. Τότε οι πύραυλοι αυτοί είχαν τη φοβερή φήμη των καταστροφών που είχαν επιφέρει στον πόλεμο των Φώλκλαντς. 'Ωστόσο μία από τις μεγαλύτερες εκπλήξεις του πολέμου του Κόλπου ήταν το γεγονός ότι η ζημιά που μπορούσε να προκαλέσει ένας πύραυλος 'Εξοσέτ σε πολεμικό σκάφος ήταν πολύ μεγαλύτερη από τη ζημιά που μπορούσε να κάνει σ' ένα μεγάλο τάνκερ. Οι παχύτερες λαμαρίνες του, ή λιγότερο πυκνή του διάταξη και το καθαρό μέγεθός του, τό βοηθήσαν ν' αντέξει τις πληγές ενός 'Εξοσέτ. Τό ζήτημα ήταν να προλάβεις την επέκταση της αρχικής πυρκαγιάς κι όχι αυτό καθεαυτό τό κτύπημα του πυραύλου. Μιά απόδειξη της γενικής αντοχής του τάνκερ σ' αυτές τις επιθέσεις αποτελεί τό γεγονός ότι μόνο σέ τέσσερα έξ αυτών ή βύθιση ήταν τό άμεσο αποτέλεσμα του πλήγματος.

"Ένα σπουδαίο έρώτημα είναι αν τά γεγονότα του ναυτικού πολέμου στον Κόλπο έπαιξαν κανένα ρόλο στην έπίσπευση του τέλους της συρράξεως. 'Η πρώτη απάντηση είναι αρνητική. 'Ωστόσο είναι βέβαιο ότι τό 'Ιράκ έπωφελήθηκε από την παρουσία των ξένων πολεμικών στόλων στην περιοχή τό 1987, ένεκα της όποιας οι Περσικές ναυτιλιακές

έπιχειρήσεις έμποδίστηκαν σημαντικά. 'Ιδιαίτερα ή άφιξη των 'Αμερικανικών νηοπομπών και ή διάθεσή τους να προσβάλλουν τις Περσικές πετρελαϊκές πλατφόρμες, ένδέχεται να έπεισαν τό 'Ιράν ότι ή σύγκρουσή του δεν ήταν σύγκρουση μόνο μέ τό 'Ιράκ. Πράγματι ή έκ μέρος των 'Αμερικανών καταστροφή του Περσικού άεροσκάφους τόν 'Ιούλιο του 1988, πού αναπτύχθηκε σέ μία εύρύτερη ναυτική ανάμετρηση μεταξύ 'Αμερικανικών και Περσικών δυνάμεων, θεωρήθηκε από τους ίδιους τους Πέρσες ως ένας από τους λόγους πού τους όδήγησε στην απόφαση να προωθήσουν την ύπόθεση της εϊρήνευσης. "Όπως δήλωσε ό πρόεδρος του Περσικού κοινοβουλίου, ή καταστροφή του άεροσκάφους πρέπει να έκληφθεϊ σαν 'Αμερικανική δήλωση για περαιτέρω τεράστιες καταστροφές έφόσον τό 'Ιράν συνέχιζε τόν πόλεμο.

Θεωρείται βέβαιο ότι οι συνέπειες του πολέμου του Κόλπου θά διατηρηθούν για πολλά ακόμα χρόνια στη ναυτιλία. Προς τό παρόν ύπάρχει ακόμα άρκετή άνησυχία στην περιοχή λόγω της έλλειψης τελειωτικής συνθήκης ειρήνης μεταξύ των έμπολέμων. Προβλέπεται πάντως ότι τά πράγματα θά βελτιωθούν αισθητά έπιτρέποντας στα πλοία των τακτικών γραμμών να έπαναλάβουν τις ύπηρεσίες τους στον Κόλπο, στα ναυαγοσωστικά να πλησιάσουν τά ναυάγια του Shatt al Arab και σέ ένα πλήθος άλλων εταιριών να έπωφεληθούν από την αύξουσα οικονομική δραστηριότητα της περιοχής. 'Ακόμα και οι άσφαλιστάι θά μπορέσουν να αναπληρώσουν ένα μέρος των ζημιών τους από την άνακάμψη των φορτηγών μεταφορών στον Κόλπο.

'Από όρισμένες πλευρές ό ναυτικός πόλεμος θά μείνει στην ιστορία όχι μό-

νο για όσα έγιναν αλλά και για όσα δεν έγιναν. Καί ανάμεσα σ' αυτά πού δεν έγιναν είναι τό ότι τό 'Ιράν δεν πραγματοποίησε την άπειλή του περί άποκλεισμού των στενών του 'Ορμούζ πού στην ουσία θά σήμαινε τό στραγγαλισμό της ζωτικής άρτηρίας πού τροφοδοτεί μέ πετρέλαιο τό βιομηχανικό κόσμο. Καί ακόμα τό γεγονός ότι παρ' όλα τά μεγάλα λόγια, τό 'Ιράκ και οι ΗΠΑ δεν αποδύθηκαν σέ μία όλοκληρωτική άναμέτρηση. 'Εξάλλου εκείνο πού αυτός ό πόλεμος θά θυμίζει πολύ καθαρά θά είναι ό αριθμός των επιθέσεων έναντίον ουδέτερων έμπορικών πλοίων πού έκτελούσαν μεταφορές σέ μη έμπόλεμες χώρες. Τό σημείο αυτό άπεδείχθη έξίσου άνησυχητικό και όδήγησε τους παγκόσμιους Ναυτιλιακούς 'Οργανισμούς στην άνάγκη να ζητήσουν την παρέμβαση τόσο των διαφόρων Κυβερνήσεων όσο και των 'Ηνωμένων 'Εθνών. Παρά τις προσπάθειές τους όμως δεν ύπηρξε ως τώρα καμία συνδυασμένη διεθνής πρωτοβουλία για να σταματήσουν οι επιθέσεις κατά των ουδέτερων πλοίων. Γι' αυτό και όρισμένοι πλοιοκτῆται καθώς και όρισμένες χώρες προχώρησαν σέ μεμονωμένες ρυθμίσεις, όπως π.χ. τό Κουβέϊτ πού προχώρησε μόνο του στην έφαρμογή του περί άλλαγής σημαίας προγράμματος του. 'Επίσης ή Intertanko διαρκούντος ακόμα του πολέμου είχε προειδοποιήσει ότι αν οι επιθέσεις αυτές δεν σταματούσαν θά σήμαινε ότι «σχεδόν κάθε χώρα θά μπορούσε να προσβάλει τά έμπορικά πλοία κάθε χώρας χωρίς κανένα φόβο διεθνών άντιποίνων». Γι' αυτό και ή άνακουφιση για τό τέλος του πολέμου δεν έπιτρέπεται να έπισκιάσει τό γεγονός ότι έν πάση περιπτώσει έφαρμόσθηκε ένα κακό προηγούμενο.

Ε.Σ.

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

Τό λιμάνι του Ρόττερνταμ παράδειγμα προς μίμηση

ΤΟ ΝΕΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Μέ αφορμή τό πρόσφατο τραγικό ναυτικό ατύχημα του πλοίου «Jupiter» μόλις 1,5 ν. μίλι έξω από τό πρώτο λιμάνι της χώρας, καλό είναι νά ρίξουμε μιά ματιά, καί νά δ ούμε πώς είναι οργανωμένα τά άλλα μεγάλα λιμάνια χωρών - κρατών μελών της ΕΟΚ, μήπως βάλουμε λίγο μυαλό, καί πάσουμε πιά νά λειτουργούμε τό λιμάνι του Πειραιά μέ τά πρωτόγονα μέσα καί συστήματα της εποχής του 1945 πού βασίζονται αποκλειστικά καί μόνο επάνω στον ανθρώπινο παράγοντα.

Ο άνθρωπος σήμερα χρειάζεται βοήθεια από τά τελειώτατα ηλεκτρονικά συστήματα της πλέον προηγμένης τεχνολογίας. Άλλωστε γιαυτό τά κατασκεύασε.

Τό λιμάνι του Πειραιά ακόμη σήμερα λειτουργεί μέ βάση τό «βαρκάκι του πιλότου» έξω από τά «φαναράκια». Είναι δέ άπορίας άξιον πώς ακόμη δέν θρηνήσαμε τραγικότερα ναυτικά ατυχήματα, καταστροφικά γιά τόν Έλληνικό τουρισμό, καί γενικώτερα γιά τό καλό όνομα της Ελλάδας στό κόσμο επάνω.

Τό Ρόττερνταμ είναι τό λιμάνι μέ τή μεγαλύτερη κίνηση καί κυκλοφορία πλοίων στό κόσμο.

Τό περασμένο χρόνο σημειώθηκε ρεκόρ κίνησης 75.000 ώκεανοπόρων πλοίων, καί περίπου 400.000 ποταμολοίων στην ένδοχώρα των κάτω χωρών, μέσα στό γνωστό κύκλωμα των ποταμών.

Από τή λήξη του Β' παγκοσμίου πολέμου, ή ναυτιλιακή κίνηση στό λιμάνι του Ρόττερνταμ αύξήθηκε δραματικά!

Η επέκτασις του λιμανιού μέ τίς συμπληρωματικές καί επιπρόσθετες νέες εγκαταστάσεις στό Botlek, στό Europort, καί στό Maasvlakt έδωσαν νά καταλάβουμε ότι ή συνολική έτήσια κίνηση ώκεανοπόρων πλοίων, διπλασιάστηκε από τό 1956, καθόν χρόνον ή ανάπτυξη του ποταμού Ρήνου καί άλλων πλωτών παραποταμιών υδάτινων δρό-

μων στην ένδοχώρα της Γερμανίας - Ολλανδίας — Βελγίου, είναι ακόμη περισσότερο έντυπωσιακή.

Η κυβέρνηση της Ολλανδίας γιά νά βοηθήσει στην ασφάλεια της κίνησης των όλοένα αύξανόμενων εμπορικών πλοίων, πού χρησιμοποιούν τό λιμάνι του Ρόττερνταμ σέ περιόδους όμίχλης καί κακής όρατότητας, εγκατέστησε μιά άλυσο επτά σταθμών Ραντάρ, κατά μήκος του νέου μεγάλου υδάτινου δρόμου του πλωτού ποταμού Maas.

Έτσι λοιπόν άρχισε νά λειτουργεί ή Διεύθυνση του συστήματος έλέγχου κυκλοφορίας πλοίων του Υπουργείου Μεταφορών της Ολλανδίας.

Από τό 1960 ή ύπηρεσία αυτή λειτουργεί επί 24ώρου βάσεως καί παρέχει στη Ναυτιλία, έλεγχο, τάξη κυκλοφορίας, καί πληροφορίες κίνησης, άκόμη καί σέ καταστάσεις καλής όρατότητας.

Η συνεχής επέκτασις των εγκαταστάσεων του λιμανιού, συνδυασμένη μέ τήν αύξηση σέ αριθμό καί σέ μεγέθη των πλοίων πού χρησιμοποιούν αυτό, λαμβανομένης υπόψιν της κυκλοφορίας καί κίνησης των ποταμολοίων, ρυμουλκών, καί άλλων πλωτών μέσων, επέβαλε τήν εγκατάσταση ενός νέου καί περισσότερο μοντέρνου συστήματος έλέγχου της κίνησης καί κυκλοφορίας μέσα στό λιμάνι του Ρόττερνταμ, στό ποτάμι Maas, στό Europort, καί γενικά στις άκτές της Ολλανδίας.

Τό έτος 1981 ή Κυβέρνηση της Ολλανδίας ένέκρινε τή τοποθέτηση, του νέου συστήματος έλέγχου της κυκλοφορίας των πλοίων, στη περιοχή του υδάτινου δρόμου του ποταμού Maas, καί στους άλλους παραποτάμιους δρόμους του Hook of Holland, καί αυτό τό νέο σύστημα τέθηκε σέ λειτουργία άρχές του 1987.

Τό σύστημα αυτό διαιρείται σέ τρία περιφερειακά κέντρα έλέγχου της κυκλοφορίας.

Τό πρώτο είναι τό κεντρικό σημείο έλέγχου ναυσιπλοίας καί έλέγχει τό κύριο λιμάνι του Ρόττερνταμ.

Τό δεύτερο είναι τό περιφερειακό κέντρο έλέγχου, εγκατεστημένο στό Hook of Holland.

Τό τρίτο είναι περιφερειακό κέντρο έλέγχου, καί έλέγχει τή κυκλοφορία πλοίων, εγκατεστημένο στό Botlek.

Τά τρία αυτά κέντρα έλέγχου είναι πύργοι έλέγχου, όπως οί πύργοι έλέγχου στα αεροδρόμια.

Υπάρχουν δύο ακόμη υποκέντρα έλέγχου της κυκλοφορίας πλοίων, καθόλο τό μήκος του ποταμού Maas, ένα είναι στό σημείο Maasboulevard (ή λεωφόρος του Maas), καί τό άλλο στό Hartel, τό όποιο κυρίως βοηθά τή ναυσιπλοία στό έσωτερικό της χώρας ήτοι στό παραποτάμιο δίκτυο καί στα κανάλια.

Υπάρχουν 26 ραντάρ στό σύστημα, τό όποιο διαιρείται σέ 12 τομείς, πού ό καθένας έχει έλεγκτή κυκλοφορίας, ό όποιος όμιλεί κατευθείαν μέ τά πλοία.

Ο πρώτος σταθμός ραντάρ, πού καλύπτει τό «Eurochannel» είναι τοποθετημένος επάνω στη πλατφόρμα του φαραγγιού «Goeree», καί οί υπόλοιποι είναι στρατηγικά τοποθετημένοι σέ όλη τή περιφέρεια του συστήματος.

Κάθε ραντάρ συμπεριλαμβάνει ένα αυτόματο σύστημα υποτύπωσης, καί ένα ηλεκτρονικό υπολογιστή σαν κέντρο πληροφοριών, έτσι πού ό χειριστής καί έλεγκτής νά έχει μπροστά του τήν όλική καί συγκεντρωτική εικόνα της καταστάσεως της περιοχής.

Τό όλο σύστημα, είναι γνωστό στην Αγγλική γλώσσα, σαν «Vessel Traffic System», καί χάριν συντομίας αναφέρεται μέ τά αρχικά των λέξεων «VTS».

Από τά 26 ραντάρ, τά 23 είναι σταθμοί μή επανδρωμένοι. Ο μεγάλος αριθμός των ραντάρ, παρέχει διπλή κάλυψη του σημείου προσγείωσης των πλοίων από όλες τίς διευθύνσεις της βορείου Θαλάσσης καί του Στενού της Αγγλίας



Member of the
Rennies Group

John T. Rennie & Sons

Division of Rennies Ships Agency Limited

OFFICES AT EVERY SOUTH AFRICAN PORT

REPRESENTED IN GREECE BY:
CAPT. GEORGIOS TSAMIS

7-9 Akti Miaouli, Piraeus

Tel: 4132998 - Tlx: 241929 — Fax: 4176028

Head Office:
The Marine

22 Gardiner Street
Durban 4001

South Africa

Telex: 6-22673

Telegrams: RENIFORM

Telephone: 3047965

Fascimile: 3047341

καί προσέγγισης προς τό πλοηγικό σταθμό του Η.Ο.Η. (Fairway) σε όλες τις περιπτώσεις. Αυτό επιτρέπει στο σύστημα υποτύπωσης να διακρίνει τους αληθινούς και ψεύτικους στόχους.

Εκτός των ραντάρ, των οποίων οι είκονες Video μεταδίδονται στα κέντρα - πύργους ελέγχου με μικροκύματα, ή με καλώδια Coaxial, υπάρχουν τρεις σταθμοί ραδιογνιομέτρων, και άλλα μηχανήματα και έφόδια, όπως μετρητές - ορατότητας, μετρητές ταχύτητας και διεύθυνσης ανέμων, μετρητές παλινδρομών και στάθμης ύδατων, κ.λ.π.

Οι πληροφορίες από όλα αυτά τα μηχανήματα, μαζί με τις πληροφορίες των ραντάρ, διοχετεύονται μέσα στο κεντρικό ηλεκτρονικό σύστημα πληροφοριών.

Οι τρεις σταθμοί ραδιογνιομέτρων, αυτόματα συλλαμβάνουν τα ραδιοσήματα των πλοίων, που καλούν τό κέντρο του Hook of Holland, και οι διοπεύσεις των πλοίων αυτών εμφανίζονται στις οθόνες των ραντάρ.

Αυτές οι διοπεύσεις των πλοίων αυτών εμφανίζονται στις οθόνες των ραντάρ.

Αυτές οι διοπεύσεις διασταυρώνονται επάνω στο πλοίο εκείνο που κάνει έκπομπή και καλεί τό Η.Ο.Η. Έτσι πού καθιστούν ικανούς τους χειριστές του συστήματος VTS να αποφασίζουν ποιά ήχώ ανήκει σε κάθε προσεγγίζον πλοίο, δηλαδή επάνω στην οθόνη των ραντάρ, μαζί με τό στόχο - ήχώ του πλοίου, οι έλεγκτές θαλασσίας κυκλοφορίας γνωρίζουν πλέον και τό όνομά του, από την έκπομπή του.

Επιπλέον των ως άνω, υπάρχουν τηλεκινούμενες φωτογραφικές μηχανές λήψης εικόνων τηλεοράσεως, σε όκτώ διαφορετικά στρατηγικά σημεία, που δίνουν στο χειριστή μιά άποψη των πλέον κρίσιμων στρατηγικών περιοχών, και συμπληρώνουν την εξωτερική οπτική κάλυψη των περιοχών αυτών, από τους πύργους ελέγχου θαλασσίας κυκλοφορίας.

Τό σύστημα, αν και είναι τώρα σε λειτουργία, δέν είναι ακόμη πλήρως τελεωποιημένο σαν σύστημα πληροφοριών, μέσα στο οποίο όλα τά δεδομένα των πλοίων, όπως π.χ. τά φορτία, και άλλες χρήσιμες λεπτομέρειες θά κατα-

χωρούνται σε ηλεκτρονικούς έγκεφάλους. Αναμένεται ή ολοκλήρωση του συστήματος μέσα στο 1989.

Τηλεπικοινωνίες του VTS

Ένα ουσιαδές συστατικό του ολοκληρωμένου αυτού συστήματος ελέγχου θαλασσίας κυκλοφορίας πλοίων, είναι οι εξαιρετικές εγκαταστάσεις τηλεπικοινωνιών, ή τελευταία λέξη στην τεχνολογία στο τομέα αυτό, και αυτές χρησιμοποιούνται στο σύστημα VTS του Ρόττερταμ, και συνιστώνται από τρία μέρη.

- 1) VHF Maritime Radio
- 2) Σύστημα Mobilophone
- 3) Έθνικό τηλεφωνικό δίκτυο και έσωτερική τηλεφωνία Intercom.

Το πρώτο χρησιμοποιείται για άμεσο τηλεφωνική έπαφή με τά πλοία, ό κάθε ένας από τους 12 τομείς έχει ένα ξεχωριστό κανάλι, καθόν χρόνον όλα τά κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας μπορούν να χρησιμοποιούν τό κανάλι 13 που είναι μόνο για την έσωτερική παραλιμένιο και παραποτάμιο ναυσιπλοία.

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνομε την κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

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

Τό δεύτερο, δηλαδή τό σύστημα Mobilophone χρησιμοποιείται γιά άμεσο τηλεφωνική επικοινωνία μεταξύ τών διαφόρων υπηρεσιών καί τμημάτων, όπως είναι ή πυροσβεστική υπηρεσία λιμένος, τό τμήμα επικινδύνων φορτίων, ή Άκτοφυλακή, ή Πλοηγική υπηρεσία, τά πλοία Άκτοφυλακής κ.λ.π.

Κάθε περιφερειακό κέντρο έλέγχου θαλασσίας κυκλοφορίας (πύργοι έλέγχου), έχει ένα δίκτυο γιά ένδοσυνεννόηση μεταξύ τών κέντρων έλέγχου κυκλοφορίας, μέ τούς Λιμενάρχες, πλοηγούς, καί βοηθητικά πλοία (ρυμουλκά, πλοηγίδες, λάντζες, κ.λ.π.) καί γιά συνεννόηση μεταξύ πλοηγών, ρυμουλκών, πλοηγίδων, υπηρεσιών λιμένος, καί άλλων υπηρεσιών πού καλύπτουν όλο τό φάσμα λειτουργίας στην όλη επικράτεια του λιμένος.

Ο Όλλανδικός Όργανισμός Τηλεπικοινωνιών, δέχθηκε τήν είσήγηση τής υπηρεσίας έλέγχου κυκλοφορίας τής ναυσιπλοΐας, νά επαναδιοργανώσει τή κατανομή καί διανομή τών ραδιοκαναλιών VHF.

Η λήψη είναι ελεύθερη από παρεμβολές καί παράσιτα, καί όλα τά κανάλια έχουν αλλάξει.

Ο έλεγχος (Control) καί τών τριών συστημάτων τηλεπικοινωνιών, έχει όλοκληρωθεί, καί ή κεντρική μονάς έλέγχου έχει δοθεί γιά χρήση στους πύργους έλέγχου, από τούς Άξιωματικούς του συστήματος έλέγχου κυκλοφορίας πλοίων (VTS).

Αυτό τό όλοκληρωμένο σύστημα τηλεπικοινωνιών, έχει σχεδιασθεί από τόν Όλλανδικό Όργανισμό Τηλεπικοινωνιών ειδικά γιά τήν υπηρεσία Έλέγχου Θαλασσίας κυκλοφορίας.

Καί τά τρία συστήματα τηλεπικοινωνιών μπορούν γρήγορα νά ενεργοποιηθούν μέ τή βοήθεια ενός ταμπλώ — πίνακα διανομής, τό όποιο έλέγχει τς ρα-

διοτηλεπικοινωνίες, τά τηλέφωνα, καί τά Intercom ανάλογα μέ τς ανάγκες του Άξιωματικού VTS.

Κυκλοφορία — Συνωστισμός

Ο Ήλεκτρονικός ύπολογιστής, στά κέντρα έλέγχου κάνει πρόβλεψη του ίχνους πού ακολουθεί κάθε πλοίο, έτσι πού επιτρέπει στό κάθε άξιωματικό έλέγχου κυκλοφορίας πλοίων, από τούς πύργους έλέγχου, νά βλέπει μπροστά, μήπως δημιουργηθεί μιά κάποια ανεπιθύμητη κατάσταση σέ μικρό χρονικό διάστημα περίπου 15 λεπτών, ή εάν δυνατόν νά δημιουργηθεί κάπου κάποιος συνωστισμός σέ μιά κάποια περιοχή, στόν άμέσως προσεχή χρόνο τών έπομένων 4 ώρων.

Ο Άξιωματικός Έλέγχου Θαλασσίας κυκλοφορίας, μπορεί νά αναλάβει άμέσως δράση, ώστε νά αποφύγει τέτοιες ανεπιθύμητες καταστάσεις, διατάσσοντας τά προσεγγίζοντα πλοία νά αλλάξουν ταχύτητα καί πορεία αναλόγως, δηλαδή τά κατευθύνει απέξω από τό πύργο έλέγχου αναλόγως, όπως συμβαίνει στά άεροπλάνα. Αυτές οι εύκολίες παρέχουν μεγαλύτερη ασφάλεια, επίσης επιτρέπουν άνετη καί ικανοποιητική χρήση τών ρυμουλκών, πλοηγών, κλπ.

Πρό τής εγκαταστάσεως του συστήματος, ένας σημαντικός αριθμός ναυτικών άτυχημάτων είχε συμβεί, λόγω συγκρούσεων πλοίων, καί ένα σημαντικό ποσό χρόνου καί χρήματος έδαπανήτο λόγω συνωστισμών καί καθυστερήσεων πλοίων.

Έγκατάσταση καί Τοποθέτηση

Μελέτη γιά τή τοποθέτηση τών Ραντάρ έγινε από ειδικούς τεχνοκράτες (πολεοδόμους - αρχιτέκτονες — πολιτι-

κούς μηχανικούς — ηλεκτρονικούς) οι όποιοι επίσης έκτισαν καί τούς πύργους Έλέγχου σέ περίοπτες τοποθεσίες. Οι ειδικοί ανέκλυψαν ότι ακόμη καί 5 μέτρα άλλαγή τής τοποθεσίας, μπορούσε σημαντικά νά αλλάξει τή παρουσιαζόμενη εικόνα λόγω άντανακλάσεων από τά γύρω κτίσματα. Δοκιμές καί πειράματα μέ έκπομπές τών ραντάρ, έκαναν καθοριστική μιά μελέτη γιά τό αυτόματο σύστημα ύποτύπωσης κινήσεων πλοίων, τό όποιο γιά ένα λιμάνι όπως του Ρόττερνταμ όπου οι άποστάσεις είναι μικρές, δέν είναι εύκολο έργο.

Προσωπικό

Όσον άφορά τό προσωπικό, τούς χειριστές τών ηλεκτρονικών μονάδων καί εγκαταστάσεων, καί τούς έλεγκτές θαλασσίας κυκλοφορίας, αυτοί είναι πλοίαρχοι του Όλλανδικού Έμπορικού Ναυτικού, μέ προσόντα πείρα πλοίαρχου σέ μεγάλα φορτηγά καί πετρελαιοφόρα άνω τών 5 ετών, οι όποιοι αρχικά ύπέστησαν εκπαίδευση από τούς καθηγητές του TNO (TNO = Πολυτεχνείο Όλλανδίας) στίς εγκαταστάσεις, στους πύργους έλέγχου, στά προγράμματα, καί γενικά στό όλο νέο σύστημα όταν αυτό κατέστη λειτουργήσιμο.

Όλοκληρώνοντας θέλουμε νά επισημάνουμε ότι όσο καιρό λειτουργεί τώρα τό σύστημα Έλέγχου Θαλασσίας κυκλοφορίας, έχουν γίνει καταπληκτικά μεγάλα βήματα στην όλη ασφαλή λειτουργικότητα του λιμανιού του Ρόττερνταμ, έτσι πού οι έκατοντάδες χιλιάδες κινήσεις πλοίων πού συμβαίνουν εκεί κάθε χρόνο νά γίνονται μέ αποτελεσματικότητα, οικονομία, καί ασφάλεια.

Αυτά γιά παράδειγμα και σύγκριση μέ τά συμβαίνοντα εδώ στό μεγαλύτερο λιμάνι τής χώρας, τό Πειραιά.

Άς συγκρίνει ή Κυβέρνηση τά μέν καί τά δέ, καί άς πάρει τς αποφάσεις της.

ΥΣΤΕΡΟΓΡΑΦΟΝ: Όσον άφορά τό τραγικό ναυάγιο του «Jupiter» γιατί έχουν τήν απαίτηση ό άλλοδαπός ώκεανοπόρος πλοίαρχος νά γνωρίζει τς τοπικές συνθήκες καί νά φθάνει μόνος του άβοήθητος μέχρι τά «φαναράκια» του προλιμένα; Ένώ γνωρίζουμε τό συνωστισμό πού ύπάρχει έξω από τό λιμάνι. Μοιραία έτσι θά θρηνήσουμε θύματα. Τί έκανε τό έπίσημο Έλληνικό Κράτος τής ναυτικώτατης Ελλάδας, γιά νά βοηθήσει τό ξένο πλοίαρχο; Ουδέν, τόν άφησε άβοήθητο. Δέν είναι λογικό σήμερα νά εμπιστευόμαστε τή ζωή τώτων ανθρώπων — όπως είναι οι επιβαίνοντες ενός κρουαζιεροπλοίου — επάνω στη σωματική καί πνευματική ύγεια καί ικανότητα ενός ανθρώπου. Ο παράγων άνθρωπος σήμερα χρειάζεται βοήθεια.

International TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

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

TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

SERVICE TO YOUR SHIPS

NEW

FLOATING DOCK

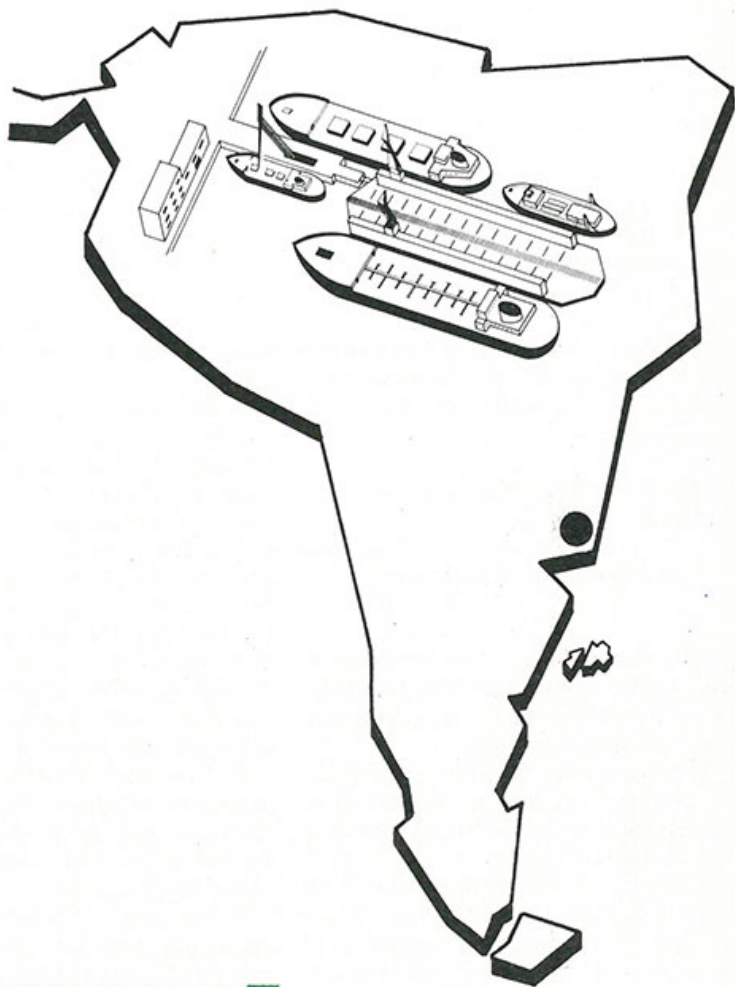
THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

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

NEW

FACILITIES

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



TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27
MONTEVIDEO, URUGUAY

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

PIRAEUS OFFICE:

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

LONDON AGENTS:

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

PIRAEUS AGENTS:

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

NEW YORK OFFICE:

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

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

ΤΟ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Του Πλοιάρχου Λ.Σ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ

Πρίν από 142 χρόνια, τό σωτήριο έτος 1847 (Έλληνοσωτήριο 26), εκδόθηκε γιά δεύτερη φορά από τόν Κεφαλονίτη Νικόλαο ΒΡΥΩΝΗ, τόν «Διδάσκαλο τής Ναυτικής» όπως τόν ονόμαζαν, τό βιβλίό «ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ».

Τό βιβλίό τυπώθηκε στό τυπογραφείο του Ν. Βαρβαρέσου στην Έρμούπολη τής Σύρου καί αποτελείται από 288 σελίδες. Στην αρχή υπάρχει λιθογραφία του συγγραφέα μέ τήν εξής έγγραφη κάτω από τό πορτραίτο του εικονιζόμενου:

Ο ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΥΩΝΗΣ
ΕΚ ΤΗΣ ΝΗΣΟΥ ΚΕΦΑΛΛΗΝΩΝ
Ναυτικήν διδάξας πρώτος εις τούς παίδας τών Έλλήνων

Έκ του Βασ. Λιθογραφείου Αθηνών 1846

Στό τέλος φέρει τήν ιδιόχειρο υπογραφή του συγγραφέα κάτω από τίς εξής φράσεις:

Έν Σύρω τήν 11 Δεκεμβρίου 1847 Έτει Σωτηρίω

Καί 26 Έλληνοσωτηρίω
Ο Διδάσκαλος τής Ναυτικής
Ν. ΒΡΥΩΝΗΣ

Τό βιβλίό περιέχει τά γνωστά στην εποχή εκείνη θέματα Ναυτιλίας καί Ναυτικών Υπολογισμών μέ Ναυτικούς Πίνακες καί παραδείγματα.

Ο συγγραφέας δίνει ιδιαίτερη σημασία στό πόσο προσεκτικοί πρέπει νά είναι εκείνοι πού κυβερνούν πλοία καί μέ πόση επιμέλεια πρέπει νά τηρούν τό ήμερολόγιο. Γιά τόν λόγο αυτό στό τέλος του βιβλίου του γράφει γιά τήν μέθοδο μέ τήν οποία πρέπει νά τηρείται τό ήμερολόγιο καί παραθέτει υπόδειγμα ήμερολογίου πλοίου του έτους 1847.

Θεωρήσαμε ιδιαίτερης ιστορικής σημασίας καί πάντα επίκαιρο αυτό τό θέμα γι' αυτό καί τό παραθέτουμε όπως είναι γραμμένο στό βιβλίό.

ΜΕΘΟΔΟΣ ΜΕ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΒΑΣΤΟΥΝ ΤΟ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

Α' Αυτή ή μέθοδος του νά βαστούν τό ήμερολόγιον τής όδοιπορίας ενός πλοίου εις τό ταξείδιον, δέν είναι άλλο παρά νά βαστούν καθαρόν λογαριασμόν εις τρόπον όπου νά ήμπορουν νά ήξεύρουν εις πάσαν ώραν τό πλάτος καί τό μήκος όπου εύρίσκονται. Έκ τούτου δέν συνίσταται μόνον ή υπόληψις του κυβερνήτου εις αυτό, αλλά συνίσταται καί ή ζωή καί αι περιουσίαι τών ανθρώπων, όθεν άς στοχασθοϋν πόσον προσεκτικοί πρέπει νά είναι εκείνοι όπου αναδέχονται τήν φροντίδα του νά κυβερνούν πλοία εις τό πέλαγος καί πόσην επιμέλειαν χρεωστοϋν νά έχουν εις τό νά βαστούν τό ήμερολόγιον όσο τό δυνατόν μέ τήν μεγαλυτέραν ακρίβειαν.

Β' Θέλοντας νά μισεύση εξ ενός λιμένος διά νά υπάγη εις άλλον μακρινόν, έτοιμάζει τό ήμερολόγιόν του ως ακολούθως θέλομεν σημειώσσει, καί αρχίζοντας ν' απομακρύνη τήν τοποθεσίαν, καί νά δώση τήν ίσην γραμμήν του άέρος όπου τόν οδηγεί, πρέπει α. νά θεωρήση μέ τήν πυξίδα καί νά καταγράψη τήν έγνωσμένην θέσιν (κάβον) γιά νά ίδη εις ποίον πλάτος καί μήκος εύρίσκειται καί εις ποίον ρόμβον τής πυξίδος του μένει αυτός ό αντικείμενος τόπος καί πόσα μίλια λείπει από αυτόν.

Γ' Τήν αυτήν στιγμήν πρέπει νά σημειώση εις τό ήμερολόγιον τήν ήμέραν, τήν ώραν καί λεπτόν όπου έκαμεν αυτήν τήν παρατήρησιν, καί τό πλάτος καί μήκος όπου εύρέθη.

Δ'. Νά ρίπη τό μιλλιόμετρον πάσαν ώραν, καί άπέναντι τής ώρας νά σημειώνη τάς μίλλια, όμοίως καί τούς άνέμους όπου φυσώσι καί τήν γραμμήν του άέρος όπου ακολουθεϊ καθώς καί τόν έκπεσμόν του πλοίου ή δεξιά ή άριστερά, άκολουθως καί τά συμβεβηκότα τής ήμέρας, χωρίς νά παραβλέψη τό παρα-

μικρόν.

Ε'. Τό καθημερινόν αρχίζει από τό ένα μεσημέρι (194) καί τελειώνει έως εις τό άλλο όπου παίρνει θεωρίαν, ή δι' έκτίμησιν, καί αποφασίζει τό πλάτος διορθώνοντας τήν γραμμή του άέρος καί τό διάστημα όμοίως καί τήν απόστασιν Δ ή Π διά νά αποφασίση καί τό μήκος μας.

Σ' Εάν όμως καί δέν δυνηθ ή νά λάβη θεωρίαν τό μεσημέρι, πρέπει νά συνάψη τάς γραμμάς μας καί νά διορθωθουν από έκπεσμόν του πλοίου καί κλίσιν τής πυξίδος, κάμνοντες τόν λογαριασμόν τής εκτιμήσεως διά νά αποφασισθ ή τό πλάτος καί μήκος όπου εύρέθη διά εκτίμησιν, έως όπου ήθελεν ήμπορέσει νά λάβη ύψος τό μεσημέρι καί νά διορθώση τόν λογαριασμόν του διά μέσου του θεωρημένου πλάτους.

Ζ' Τό σχέδιον του ήμερολογίου διαιρείται εις τρία αρχικά μέρη, εις τό πρώτον μέρος του ήμερολογίου σημειούνται αι είκοσιτέσσαρες ώραι τής ήμέρας, ή δευτέρα στήλη ΜΔ, τά μίλια όπου κάμνει τό πλοϊόν τήν κάθε ώραν ή τρίτη Ορ. τάς όργυιάς ή τετάρτη Άν. τούς άνέμους όπου φυσώσι, ή πέμπτη Δρ. τούς δρόμους όπου βάλεται ή πλώρα, ή έκτη Κ. τήν κλίσιν τής πυξίδος, ή έβδομη Επ. δηλοϊ τούς έκπεσμούς του πλοίου μέ δύο αρχικά στοιχεία Δ.Α. τά όποια δηλοϋν δεξιά ή άριστερά, ή όγδόη ΔΙΟΡ. τά διορθώματα τών δρόμων από εκπεσμόν του πλοίου καί κλίσιν τής πυξίδος, εις τήν έννάτην γράφονται τά άκόλουθα καί περισταστικά.

Η' Εις τό δεύτερον μέρος ή πρώτη στήλη σημειούται ΔΡΣ. δηλοϊ τούς σηματομένους δρόμους, ή δε δευτέρα, ό αριθμός τών μιλίων όπου έκάμαμεν εις κάθε μέρος, ή τρίτη σημειούται Δρ. Διορ. οι διορθωμένοι δρόμοι, ή δε τετάρτη, πέμπτη, έκτη καί έβδομη σημειούμεναι Τ.Ο.Λ.Π. δηλοϋν τούς τέσσαρας κυρίους άνέμους, ή δε όγδόη τόν λογαριασμόν τής εκτιμήσεως, ή δε έννάτη τόν λογαριασμόν τής θεωρίας.

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
ARCHIPELAGO CALAMATA
ARCHIPELAGO PYLOS

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΣ

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

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

Θ'. Είς τό τρίτον μέρος διηρημένον
εἰς τρεῖς εὐθείας γραμμάς ὀριζοντίως
διηρημένας εἰς ὀκτώ σπητόπουλα ἀπό
καθέτους γραμμάς· εἰς τό πρῶτον σπη-
τόπουλον Δρ. ΣΤ. δηλοῖ τόν ἐκτιμημέ-
νον δρόμον ἥτοι τήν εὐθεῖαν γραμμήν
τοῦ πλευσίματος μας ὅπου μᾶς ἐξεκα-
θαρίσθη εἰς εἰκοσιτεσσάρων ὥρων
πλεύσιμον, εἰς τό δεύτερον ΜΛ. τά μίλ-
λια ὅπου ἐκάμαμεν εἰς εὐθεῖαν γραμ-
μήν, τό τρίτον Δ. πλάτους τήν διαφοράν
τοῦ πλάτους, τό τέταρτον Απ. τήν ἀπό-
στασιν, τό πέμπτον Πλ. ς. τό πλάτος τῆς
ἐκτιμήσεως, τό ἕκτον Δ. μ. (1) τήν διαφο-
ράν τοῦ μήκους, τό ἑβδομον Φ.Μ. τό
φθάσιμον τοῦ μήκους, τό ὄγδοον Δρ.
Κ.Δ. ς.μ. δρόμοι καί διάστημα τοῦ μεση-
μερίου· κάτωθεν αὐτῶν σημειοῦνται δι'
ἀριθμῶν οἱ λογαριασμοί τῆς θεωρήσε-

ως, τό τρέξιμον τό διάστημα κτλ.

Ι'. Τό καθημερινόν τοῦ ταξιδίου ἀρχί-
ζει ἀπό τήν ἡμέραν ὅπου ἄρχισεν ὁ
πλοίαρχος νά ἀνακαλῇ τοὺς ναύτας καί
ἀκολουθῇ ἕως τό τέλος τοῦ ταξιδίου·
πρὶν ὅμως νά ἀναχωρήσῃ τό πλοῖον ἀπό
τόν λιμένα τό ἡμερολόγιον γράφεται ἱ-
στορικόν (ἥτοι τοῦ λιμένος) γράφοντες
πάντοτε τά ἀκόλουθα καί περιστάτικά
τούς ἀνέμους ὅπου φυσῶσι καί κλπ.

Εἰς αὐτό εἰς τήν πρώτην στήλην ση-
μειοῦνται αἱ ἡμέραι τοῦ μηνός, εἰς τήν
δευτέραν αἱ ὥραι τῆς ἡμέρας (ὄχι ὅμως
κατά συνέχειαν ὡς εἰς τό πρῶτον ἀλλά
ὅταν ἀκολουθήσῃ τό περιστάτικόν) καί
εἰς τό τελευταῖον μέρος γράφονται τά
ἀκόλουθα καί περιστάτικά, ὡς ἀκολου-
θῶς θέλομεν σημειώσῃ ἕνα καθημερι-
νόν ἐνός ταξιδίου ἀπό Σύραν δι' Ἀλε-

ξανδρείαν ἐπάνω εἰς τήν ἐπίπεδον ὑ-
δρογραφικήν χάρταν ἐπειδὴ τό ἡμερο-
λόγιον γίνεται δῶν εἰδῶν καί ἐπάνω εἰς
τήν ἐπίπεδον μέ πλάτος μόνον καί με-
σημβρινήν διάστασιν, καί ἐπάνω εἰς τήν
σφαιρικήν, ὡς ἀκολουθῶς.

**Αἱ ἡμέραι τῆς ἑβδομάδος σημειοῦνται
μέ τά ὀνόματα τῶν Ζωδίων**

Κυριακή	Ἡλίου
Δευτέρα	Σελήνη
Τρίτη	Ἄρης
Τετάρτη	Ἑρμῆς
Πέμπτη	Ζεὺς
Παρασκευή	Ἀφροδίτη
Σάββατον	Κρόνος

(1) Ἄν ἡ χάρτα εἶναι σφαιρική.

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟΝ

τοῦ 1847

Ἰανουαρίου 26

Ταξείδειον ἀπό Σύραν δι' Ἀλεξανδρείαν ἐπάνω εἰς τό Βρίκιον ὀνομαζόμενον Ἡρακλῆς χωρητικότητος τόνων
Ἑλληνικῶν 350 6 5 / 9 4 μέ σημαίαν Ἑλληνικήν, κανόνια ὀκτώ καί ἄλλα διάφορα πυροβόλα ὅπλα τῆς χειρός· διοι-
κούμενον παρὰ τοῦ πλοίαρχου Α.Κ. καί κρατουμένου τοῦ αὐτοῦ ἡμερολογίου παρὰ τοῦ Δ.Π.

Ἡμέραι τοῦ μηνός	Ἡμέραι τῆς ἑβδομάδος	Ὡραι	Αν.	Ἀκόλουθα καί περιστάτικά
Ἰανουαρίου 26	Κυριακή	2	ΣΛ	Εἰς τὰς δύο ὥρας Μ Μ. ὑπῆγον οἱ ἄνθρωποι διὰ προσταγῆς τοῦ Νοστρόμου καί ἐσήκωσαν τήν ἄγ- κυραν διὰ τῆς λέμβου
		4		Ὁ ἄνεμος ἄρχισε νά φυσᾷ ὀλίγον μέ βροχήν.
		6		Ὁ ἄνεμος ὀλίγον ἡσύχασε.
		8		Γαλήνη.
		11	ΣΡ	Ὁ ἄνεμος ἄρχισε νά φυσᾷ σφοδρότερον μέ ὀλί- γην βροχήν.
		12		Ἐρρίψαμεν προσέτι καί ἑτέραν ἄγκυραν.
		3		Ἐβάλαμεν κάτω τοὺς μπαπαφύγκους.
		6		Ὁ καιρός μέ βροχήν.
		8		Ἰδομεν ὀλίγον τόν ἥλιον· ὁ ἄνεμος ἡσύχασεν ὀ- λίγον.
		12		Ὁμίχλη.
Ἰανουαρίου 27	Δευτέρα	2	ΟΣ	Γαλήνη.
		6		Ἄρχισε νά φυσᾷ ὀλίγον.
		10		Ὁ καιρός νεφελώδης καί ἄρχισε νά σφοδρύνε- ται.
		12		Ὁ ἄῃρ ἐσφοδρυνε.
		4		Εὐγάλαμεν ξέω ἕνα παλαμάρι.
		8		Ἦλθεν ἐν πλοῖον μέ σημαίαν Ρωσικήν καί ἄρα- ξεν ἐμπρός εἰς τήν πύραν μας.
		10		Ὁ ἄῃρ ἄρχισε νά παύῃ ὀλίγον.
		12		Ὁ καιρός γαλήνη.
Ἰανουαρίου 28	Τρίτη	4	ΠΓ	Ὁ καιρός γαλήνη καί βροχή
		6		Ἐπαυσεν ἡ βροχή καί ὁ καιρός ἄρχισε νά σφο- δρύνεται.
		12	Μ.	Ὁ ἄῃρ σφοδρός καί ὀλίγον ἄρχισε νά χιονίζει.
		5		Εὐγάλαμεν ἕνα παλαμάρι εἰς τήν ξηράν.
		7		Ὁ καιρός ἄρχισεν εἰς τήν χιονιά μέ ἀέρα.
		12		Ἄρχισεν ὀλίγον νά πύπτῃ.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

Ιανουαρίου 29	Τετάρτη	2	MT	Ό καιρός γαλήνη.
		6		Ό αέρας άρχισε νά φυσά όλίγον.
		10		Όλίγον νεφελώδης.
		12		Άρχισεν όλίγη βροχή καί έβάσταξεν ώρας 2.
		4		Άπό τά μεσάνυχτα ό καιρός άρχισε νά σφοδρύνεται.
		8		Χιονιά καί έβάσταξεν ώρας τρείς.
Ιανουαρίου 30	Πέμπτη	12	Γρ	Ό καιρός γαλήνη.
		1		Ίδομεν τόν ήλιον έως τας τρείς ώρας.
		4		Ό καιρός γαλήνη.
		5		Έμολάραμεν τά παλαμάρια μας καί ευήγκαμεν εις τήν ράδα καί έφοντάραμεν τήν δευτέραν άγκυραν.
		12		Ό αέρας άρχισε νά φυσά όλίγον.
		6		Έβάλαμεν επάνω τούς μπαπαφύγγους.
Ιανουαρίου 31	Παρασκευή	8		Έσαλμπάραμεν καί ευήγκαμεν εις τά πανιά μέ όλίγον αέρα.
		5		Έπ'ηρα ριλέβο τόν κάβο της Σύρας καί ίδον νά μου μένη εις τόν Π. 1/4 Γ εις διάστημα μίλια 8 καί ό κάβος των Δηλών εις τόν Λ εις διάστημα μίλια 5 καί ίδον νά ήμαι εις πλάτος 37° 20' Λ Τ άρχισα τήν ρότα μου ως άντικρυ σημειούται.
		6		
		7		Η πλώρη μας είναι εις τόν Σ 1/4 Λ έως εις τας ώρας 10.
		8		
		9		
		10		Έπ'ηρα ριλέβο τόν κάβον της Νάξου καί ίδον νά μου μένη εις τόν Π. 1/4 Γ καί τό Νησίον Στενόζα ΣΛ τήν αὐτήν ώραν έβάλαμεν πλώρην πέρ Λ τήν αὐτήν στιγμήν έμολάραμεν καί τούς μπαπαφύγγους.
		7		Έτραβίξαμεν Λ 1/4 Σ έως τας 11.
		12		Τά έγυρίσαμεν καί έτραβίξαμεν ΟΣ.

Τό υπόδειγμά συνεχίζεται μέ παρόμοιες έγγραφές καί μέ καταχώριση του «Λογαριασμού του μεσημερίου μέ τήν θεωρίαν».

Γιά τό σπουδαιότατο αυτό ναυτιλιακό έγγραφο του πλοίου πού σήμερα λέγεται «Ημερολόγιο Γέφυρας», έχουν γραφεί κατά καιρούς σημαντικά άρθρα καί μελέτες πού αναφέρονται στον τρόπο τηρήσεως, τήν αποδεικτική του ισχύ κ.λ.π.

Τό έτος 1988 εκδόθηκε από τό Ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ό ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ καί είναι αυτός πού ισχύει σήμερα.

Τό άρθρο 48 του κώδικα αυτού μέ τίτλο «Ημερολόγιο Γεφύρας» γράφει τά εξής:

1. Τό ήμερολόγιον γεφύρας είναι βιβλίον τηρούμενον υπό του πλοιάρχου καί χρησιμεύον διά τήν καθ' έκάστην ήμέραν έγγραφήν ναυτικών καί μετεωρολογικών παρατηρήσεων καί ένδειξεων

καί διά τήν καταχώριση γεγονότων άφορώντων εις τό πλοίο, τήν ναυσιπλοΐαν, τούς επιβαίνοντες καί τό φορτίον, ίδια δέ δέον νά αναγράφη:

α) πάσαν γέννησιν ή θάνατον έντός του πλοίου μετά μνεΐας περί τηρήσεως της προβλεπομένης διαδικασίας προς διαπίστωσιν του περιστατικού καί διαφυλάξεως πραγμάτων του θανόντος,

β) τραυματισμόν ή π'αν άλλο άτύχημα εις μέλος πληρώματος, επιβάτην ή πρόσωπον εύρισκόμενον επί του πλοίου,

γ) πάσαν βλάβην μηχανής, άσυρμάτου, έξαρτισμού, του φορτίου ή του πλοίου έν γένει μετά μνεΐας της άποκαστάσεως αυτής,

δ) π'αν έξτερον ναυτικόν άτύχημα οΐασδήποτε φύσεως καί άνεξαρτήτως των συνεπειών, μετά πλήρους περιγραφής των συνθηκών ύφ' ός τουτο έλαβεν χώραν,

ε) τας εκ του Ύπουργείου λαμβανόμενας διαταγας καί τας επ' αυτών ένεργείας,

στ) τήν μνεΐαν πραγματοποιήσεως των υπό των διεθνών καί έσωτερικών κανονισμών επιβαλλομένων υποχρεώσεων ως προς τόν έλεγχον της καταστάσεως του πλοίου, τήρησιν γραμμής φορτώσεως, ένεργειαν γυμνασίων, έλεγχον σωστικών μέσων, πυροσβεστικών, στεγανότητος θυρών ασφαλείας,

ζ) τας λαμβανούσας χώραν ναυτολογήσεις ή απολύσεις μελών του πληρώματος,

η) τας έν τω πλοίω παραβάσεις των κανονισμών μετά μνεΐας των ληφθέντων μέτρων.

2. Τό ήμερολόγιον συμπληρούται τό βραδύτερον έντός 24 ώρων άφ' ότου έλαβον χώραν τά περιστατικά, θεωρείται δέ υπό της Λιμενικής ή Προξενικής Άρχης κατά τόν κατάπλου του πλοίου ως καί έν περιπτώσει ναυαγίου.

3. Τό θεωρηθέν διά τόν απόπλου ή ήμερολόγιον προσκομίζεται εκ νέου προς θεωρήσιν εις τήν οικείαν Άρχήν έάν από της θεωρήσεως μέχρι της πραγματοποιήσεως του απόπλου έγγένοντο νέα έγγραφα λόγω μεσολαβήσεως συμβάντων.

4. Προκειμένου περί επιβατηγών πλοίων εκτελούντων δρομολόγια έσωτερικού τά της θεωρήσεως του ήμερολογίου ρυθμίζονται δι' ύπουργικής απόφάσεως.

ΒΑΣ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ

Oracle trade supply b.v.

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

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

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Σε ηλικία 84 ετών, χωρίς να έχει ποτέ παρουσιάσει προβλήματα υγείας, πέθανε ξαφνικά στο Παρίσι, στις 14 Φεβρουαρίου, ο Στρατής 'Ανδρεάδης.

Τρίτο παιδί του Γεωργίου και της Πολυτίμης 'Ανδρεάδη, γεννήθηκε στο Βροντάδος της Χίου όπου άκουσε τα μαθήματα του Δημοτικού Σχολείου, ολοκληρώνοντας τις γυμνασιακές του σπουδές με άριστα στο Γυμνάσιο της Χίου.

Με το σπέρμα της παλαιάς εφοπλιστικής οικογένειας Χατζηφραγκούλη, ο εκλιπών σπούδασε νομικά στο Πανεπιστήμιο 'Αθηνών και στο Παρίσι, όπου έγραψε τη διδακτορική του διατριβή με θέμα «'Η Διοικητική Δικαιοσύνη εν 'Ελλάδι».

Μετά την ολοκλήρωση των στρατιωτικών του υποχρεώσεων στο Ναυτικό άρχισε να δικηγoreί στην 'Αθήνα, ενώ ταυτόχρονα σε ηλικία μόλις 22 ετών υπήρξε διευθυντής της καθημερινής εφημερίδας «'Η 'Εθνική» του Κονδύλη, ενώ πέντε χρόνια αργότερα εκλεγόταν ο νεότερος βουλευτής του 'Ελληνικού Κοινοβουλίου με τον ίδιο πολιτικό.

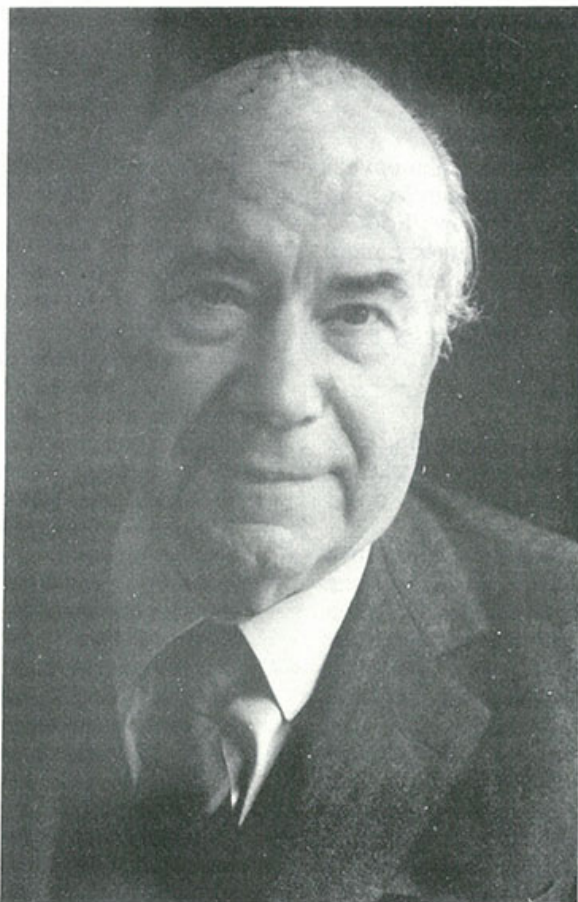
Τό 1939 εκλέχτηκε τακτικός καθηγητής του Διοικητικού Δικαίου στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης και λίγο αργότερα τον ίδιο χρόνο, στην 'Ανωτάτη Σχολή Οικονομικών και 'Εμπορικών 'Επιστημών, όπου δίδαξε συνεχώς επί 30 χρόνια, διατελέσας και Πρύτανης της Σχολής επί επτά χρόνια.

'Η πρυτανεία του στην ΑΣΟΕΕ, στα χρόνια της Κατοχής, που συνέπεσε με την ανάληψη της γενικής διεύθυνσης των 'Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων έμεινε ιστορική, καθώς ο Στρατής 'Ανδρεάδης κα-

τηγορήθηκε ως φασίστας από τους φοιτητές της Σχολής για τον αυστηρό έλεγχο που είχε καθιερώσει ζητώντας φοιτητικές κάρτες για να αποφευχθούν έπεισόδια στο χώρο της ΑΣΟΕΕ και κομμουνιστής στους σιδηροδρόμους, γιατί συνεργαζόταν στενά με το άριστερό σωματείο.

'Αμέσως μετά τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου ο Καθηγητής Στρατής 'Ανδρεάδης έδειξε ζωηρό ενδιαφέρον για τη Ναυτιλία, ξεκινώντας τη λαμπρή ναυτιλιακή σταδιοδρομία του με την πρόσκτηση δύο λίμπερτυς, που συμπλήρωσε αργότερα με δύο μεταχειρισμένα αμερικανικά φορτηγά και ένα πετρελαιοφόρο T2. Σύντομα όμως προχώρησε σε νέες ναυπηγήσεις, παραγγέλλοντας σε βρετανικά ναυπηγεία τρία δεξαμενόπλοια και λίγο αργότερα αυτή τη φορά στην 'Ιαπωνία, δύο φορτηγά και τέσσερα μεγάλα για την έποχή δεξαμενόπλοια.

Μετά τη ναυτιλιακή κρίση του 1958 πραγματοποιεί και νέο ναυπηγικό πρόγραμμα στην 'Ιαπωνία, το οποίο περιελάμβανε μεγάλα μπάλκ κάρριερς, τάνκερς των 65-80.000 τόν. d.w. και εν συνεχεία μικτά ΟΒΟ των 150.000 τόν. d.w., αναδεικνυόμενος ένας των κυριωτέρων 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών. Παράλληλα ο άειμνηστος Στρατής 'Ανδρεάδης επιδόθηκε στην επίλυση των προβλημάτων της 'Ελληνικής Ναυτιλίας και στην αναβίωσή της, αρχικά σαν αντιπρόεδρος τη δεκαετία 1950-60 και αργότερα ως πρόεδρος της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών επί 15 χρόνια μέχρι το 1975.



Με κέντρο την 'Εμπορική Τράπεζα ανέλαβε το 1952 ενεργό ρόλο στην οικονομική ζωή της 'Ελλάδος και φιλοδόκησε να δημιουργήσει μία άτυπη εταιρία holding, ή οποία θα μπορούσε να σταθεί σε Εύρωπαϊκό και πολυεθνικό επίπεδο.

Δέν είναι υπερβολικό να σημειώσουμε ότι ο καθηγητής Στρατής 'Ανδρεάδης οραματίστηκε από τότε την ιδέα της 'Ενωμένης Εύρώπης και γιαυτό μόνο τον λόγο δημιούργησε την εταιρία holding με δυνατότητα ανάπτυξης της σε πολλούς τομείς και με ευρείες προοπτικές.

Μέσα σε λίγα χρόνια, ο 'Ομίλος 'Ανδρεάδη έφτασε να λέγχει πέντε Τράπεζες ('Εμπορική, 'Ιονική και Λαϊκή, Πειραιώς, 'Αττικής, 'Επενδύσεων) και 12 μεγάλες εταιρίες ('Ασφάλειες Φοίνιξ, 'Ιονική και Γενικές 'Ασφάλειες της 'Ελλάδος, Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων, 'Ελληνική Βιομηχανία Χυμών και Κονσερβών, Ναυπηγεία 'Ελευσίνος, Ξενοδοχείο Χίλτον κ.ά.).

Οι επιχειρήσεις του στην 'Ελλάδα υπήρξαν άνθρωρες και κερδοφόρες μέχρι το Δεκέμβριο του 1975, όταν η τότε κυβέρνηση, με ειδικό νόμο τον απομάκρυνε από τη διοίκηση του 'Ομίλου, ενώ λίγους μήνες αργότερα, πάλι με ειδικό νό-

μο διπλασιάστηκε το κεφάλαιο της 'Εμπορικής Τράπεζας, χωρίς να του επιτραπεί παρά το ότι κατείχε το 52% των παλαιών μετοχών, να συμμετάσχει στην αύξηση του κεφαλαίου, κατά παράβαση κάθε έννοιας δικαίου. 'Η σχετικά πρόσφατη απόφαση Τμήματος του 'Αρείου Πάγου έθεσε θέμα συνταγματικότητας του Ν. 431/76 με τον οποίο αφαιρέθηκε από τον 'Ανδρεάδη η διοίκηση του 'Ομίλου της 'Εμπορικής Τράπεζας και η νέα αυτή εξέλιξη μπορεί να αποτελέσει — για όσους θα διαθέτουν πολιτικό θάρρος να το δουν — μοχλό για την αποκατάσταση των συμφερόντων του και της τιμής του, έστω και μετά θάνατον.

Τόν 'Ιούλιο του 1959 ο καθηγητής Στρ. 'Ανδρεάδης εκλέγεται παμψηφεί πρόεδρος του «Συνδέσμου 'Ανωνύμων 'Εταιριών και 'Εταιριών Περιορισμένης Ευθύνης», θέση την οποία διατήρησε επί 15 χρόνια, χαράσσοντας το αναπτυξιακό έργο του Συνδέσμου και την προσαρμογή των φορολογικών και διοικητικών μέτρων για την ανάπτυξη της 'Ελληνικής Κεφαλαιαγοράς και του θεσμού των εταιριών επενδύσεων και αμοιβαίων κεφαλαίων.

Μεγάλη ύπηρεσε καί η κοινωνική δράση του Στρατή 'Ανδρεάδη, ιδιαίτερα στον τομέα της Κοινωνικής Πρόνοιας, η οποία εκδηλώθηκε κυρίως με την ενεργό ανάμιξη του στον εκσυγχρονισμό καί την επέκταση του Νοσοκομείου «Ευαγγελισμός» υπό την προεδρία του κατά τις περιόδους 1954-60 καί 1973-75. Υπήρξε επίσης πρόεδρος του Κέντρου Κοινωνικών 'Επιστημών 'Αθηνών, τό οποίο ιδρύθηκε τό 1960 στην 'Αθήνα με συνεργασία της UNESCO καί της ελληνικής κυβέρνησης, τό οποίο με την ουσιώδη συμβολή του 'Ανδρεάδη εξασφάλισε ένα έκλεκτό έπιτελείο 'Ελλήνων καί ξένων κοινωνιολόγων καί προέβη σέ κοινωνιολογικές έρευνες.

Τόν 'Ιούλιο του 1972 ο καθηγητής Στρατής 'Ανδρεάδης εκλέγεται άντεπιστέλλον μέλος της 'Ακαδημίας 'Ηθικών καί Πολιτικών 'Επιστημών της Γαλλίας, σέ αναγνώριση της συμβολής του στον έπιστημονικό τομέα καί τή γενικότερη δημιουργική κοινωνικοοικονομική του δράση.

Κλείνοντας τό άφιέρωμα γιά τή ζωή καί τό δημιουργικό έργο του Στρατή 'Ανδρεάδη, δημοσιεύομε τόν έπικήδειο χαιρετισμό του Προέδρου της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλη, τίς κυριότερες Τιμητικές Διακρίσεις πού του έχουν άπονεμηθεί, καθώς καί τά κυριώτερα Συγγράμματα καί Μελέτες πού ο ίδιος έχει γράψει.

'Ο έπικήδειος του κ. Στ. Γουρδομιχάλη:

Πολύπλευρη προσωπικότητα ο Στρατής 'Ανδρεάδης ένοιξε μέ την δραστηριότητά του καί εκλείσε μέ τόν θάνατό του μία όλόκληρη περίοδο προόδου καί ανάπτυξεως της πατρίδας μας.

'Επιστημονικός νοϋς, επιχειρηματική ιδιοφυΐα, άξιος συνεχιστής μεγάλης ναυτικής παραδόσεως, προώθησε τό τραπεζικό σύστημα, έθεσε τίς βάσεις γιά τουριστική ανάπτυξη καί συνέβαλε στή βιομηχανοποίηση της χώρας δημιουργώντας ταυτοχρόνως ισχυρούς δεσμούς μεταξύ ναυτιλίας καί πατρίδας κατά την μακρά θητεία του ως Προέδρου της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπιστών.

Πέραν όμως από όλα αυτά πού είναι γνωστά καί πού θά άποτελέσουν αύριο ασφαλώς την άντικειμενική κρίση της ιστορίας, ο Στρατής 'Ανδρεάδης υπήρξε καί γιά τή δική μου γενιά ο φωτισμένος δάσκαλος.

'Από την έδρα της 'Ανωτάτης 'Εμπορικής Σχολής μας έδίδαξε την όρθή γνώση καί την δημιουργική δράση πού ήταν φυσικό νά συσχετισθούν μέ τό δικό του έλκυστικό παράδειγμα.

'Ως ένας από τίς εκατοντάδες των μαθητών του καθηγητή Στρατή 'Ανδρεάδη, αλλά καί ως εκπρόσωπος του ελληνικού έφοπλισμού, καταθέτω στή σορό του την εύγνωμοσύνη καί τόν σεβασμό μου.

Αίώνία του ή μνήμη

Τιμητικές Διακρίσεις:

Στόν Καθηγητή Στρατή 'Ανδρεάδη έχουν άπονεμηθεί πάρα πολλές τιμητικές διακρίσεις καί μετάλλια, τά κυριώτερα των οποίων είναι:

- 'Ανώτερος Ταξιάρχης του Τάγματος Γεωργίου του Α'.
- 'Ανώτερος Ταξιάρχης του Τάγματος του Φοίνικος.
- Ταξιάρχης του Τάγματος Γεωργίου του Α' ('Ελλάς).
- Grande Ufficiale nell' Ordine al Merito della Repubblica Italiana.

- Officier de l' Ordre de la Legion d' Honneur (Γαλλία).
- Grosses Verdienstkreuz mit Stern ('Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας).
- Officier de l' Ordre de Leopold (Βέλγιον).
- 'Αρχων Μέγας Ρήτωρ της Μεγάλης του Χριστού 'Εκκλησίας (Οίκουμενικού Πατριαρχείου Κωνσταντινουπόλεως).

— 'Ανώτερος Ταξιάρχης του Τάγματος 'Ορθοδόξων Σταυροφόρων Παναγίου Τάφου (Πατριαρχείον 'Ιεροσολύμων).

Συγγράμματα.

- Le Contentieux Administratif des Etats Modernes. Πρόλογος του Καθηγητού Gaston Jéze. «Librairie du Recueil Sirey», Paris 1934.
- 'Η 'Ακυρωτική Δικαιοδοσία του Συμβουλίου 'Επικρατείας. 'Αθήναι, τόμοι 2. (Τόμος Α' 1936, 2α έκδοσις 1943. Τόμος Β' 1942).
- Στοιχεία Συνταγματικού Δικαίου. 'Αθήναι 1953.
- Στοιχεία Διοικητικού Δικαίου. 'Αθήναι 1956.
- Μαθήματα Διοικητικής Δικαιοσύνης. 'Αθήναι 1964.
- Διοικητικών Δίκαιον. 'Αθήναι 1968.

Μονογραφίαι καί Μελέται

- Le Sénat Grec. Paris 1930. (Δημοσιεύθηκε στό «Annuaire de l' Institut International de Droit Public» 1930, σελ. 757 κ. έπ.).
- Le Conseil d' Etat en France et en Grèce. Paris 1931. (Δημοσιεύθηκε στήν «Revue de Droit public et de la Science politique en France et á l' Etranger», juillet - aout - septembre 1931).
- La Législation grecque dans le domaine du droit public, pendant l' année 1931. Paris 1932. (Δημοσιεύθηκε στό «Annuaire de l' Institut International de Droit Public», 1932, σελ. 613 κ. έπ.).
- L' evolution du Contentieux Administratif en Suisse. Paris 1934. (Δημοσιεύθηκε στό «Bulletin de la Société de Législation Comparée», τ. 63, 1933 - 1934, σελ. 316 κ. έπ.).
- L' evolution constitutionnelle et politique en Grèce pendant les années 1930-1935. Paris 1931-1936. (Μελέται δημοσιευθείσαι είς τό «Annuaire Interparlementaire», suppl., 1931, sel. 361 κ. έπ. — 1933, sel. 64 κ. έπ. — 1934, sel. 143 κ. έπ. — 1935, sel. 126 κ. έπ. — 1936, sel. 157 κ. έπ.).
- Les modifications proposées á la Constitution. Paris 1933. (Δημοσιεύθηκε στό «Annuaire de l' Institut International de Droit Public», 1933, σελ. 464 κ. έ.).
- Questions Constitutionnelles. Paris 1934. (Δημοσιεύθηκε στό «Annuaire de l' Institut International de Droit Public», 1934 σελ. 489 κ. έπ.).
- 'Η θεωρητική καί νομολογιακή εξέλιξις των πράξεων Κυβερνήσεως έν τώ Δημοσίω Δικαίω. 'Αθήναι 1937.
- 'Η παράλληλος προσφυγή ως λόγος άπαραδέκτου της αίτήσεως άκυρώσεως. 'Αθήναι 1938.
- Τό 'Αμβισβητούμενον Διοικητικόν έν τη ξένη καί παρ' ήμίν. 'Αθήναι 1940.
- 'Ο επί των οργάνων της Διοικήσεως άσκούμενος έλεγχος. 'Αθήναι 1957. (Δημοσιεύθηκε στό «'Επιθεώρηση Δημοσίου Δικαίου καί Διοικητικού Διακίου», τεύχος 2, 1957, σελ. 146 κ. έπ.).
- Σύγχρονοι εξέλιξεις στό πεδίο του Διοικητικού Δικαίου. 'Αθήναι 1959. (Δημοσιεύθηκε στήν «'Επιθεώρηση Δημοσίου Δικαίου καί Διοικητικού Δικαίου», τεύχος 9 1959, σελ. 5 κ. έπ. 'Επίσης σέ αύτοτελή έκδοση στήν γαλλικήν καί την άγγλικήν).
- Οί αυτοδιοίκητοι οργανισμοί της κρατικής διοικήσεως καί αί κρατικά έπιχειρήσεις. 'Αθήναι 1960.
- 'Η κρατική διάρθρωσις είς τό Βυζάντιον. 'Αθήναι 1960.
- 'Η εξέλιξις της 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας. 'Αθήναι 1960.
- 'Η συμβολή των κοινωνικών έπιστημών είς την άντιμετώπισιν των προβλημάτων της κοινωνικής καί οικονομικής ανάπτυξεως. 'Αθήναι 1961.
- La Grèce dans le caátre de l' economie européenne. Frankfurt 1962.

- Perspectives de développement de la collaboration économique grécoallemande. Dusseldorf 1962.
- Le mouvement international des capitaux et le financement du développement économique. Paris 1963.
- Les applications de la théorie de développement économique en Italie et en Grèce. Rome 1963.
- Η Ναυτιλία των Ελλήνων. Αθήναι 1964. (Στήν ελληνικήν και την αγγλικήν).
- Η Δημοσία Διοίκησης κατά τας συγχρόνους αντιλήψεις. Αθήναι 1965.
- Κοινωνική ασυνέχεια και προβλήματα Οικονομικής Αναπτύξεως. Αθήναι 1966.
- Η περιφερειακή ανάπτυξις και η συγκρότησις αστικού δικτύου εις την Ελλάδα. Αθήναι 1966.
- Η συμβολή της οικονομικής εξέλιξεως εις τον αγώνα του 1821. Αθήναι 1966.
- Problèmes économiques de la Grèce contemporaine. Paris 1966.
- Ο ρόλος των εμπορικών Τραπεζών εις την οικονομικήν ανάπτυξιν. Αθήναι 1967.
- The flow of capital to developing countries; the need to accelerate the flow of private capital. (Και στήν γαλλικήν: Le flux de capitaux vers les pays en voie de développement; nécessité d'accélérer le flux de capitaux privés). Αθήναι 1969.
- Τά Ναυτικά επιτεύγματα των Ελλήνων. Αθήναι 1969. Δημοσιεύθηκε στα «Ναυτικά Χρονικά», τεύχος 7, 1969.
- La fonction des Banques dans le développement des pays en voie d'industrialisation. Paris 1969.
- Τά κοινωνικά και οικονομικά θεμέλια της διεθνούς ισορροπίας και ειρήνης. Αθήναι 1970. (και στήν αγγλικήν: The social and economic foundations of world equilibrium and peace).
- Développement régional et croissance économique; le cas de la Grèce. (Δημοσιεύθηκε στήν «Revue de la Société d'Etudes et d'Expansion», No 247, septembre - octobre 1971, σελ. 569 κ. επ.).

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Συμβούλιο του Greek Shipping Cooperation Committee συνηλθε σέ έκτακτη συνεδρίαση μέ τον θλιβερό άγγελμα του θανάτου του Καθηγητή ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ και άκουσε τον Πρόεδρο που αναφέρει στην πολυσχιδή ακαδημαϊκή και οικονομική δραστηριότητα ενός έκ των μεγάλων συντελεστών της μεταπολεμικής ανάπτυξεως της Έλληνικής ναυτιλίας και της οικονομίας της χώρας γενικότερα, ό οποίος επί σειράν ετών διετέλεσε Άντιπρόεδρος, Πρόεδρος και Επίτιμος Πρόεδρος της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

1. Την άποστολή συλλυπητηρίων τηλεγραφημάτων στην οικογένεια του έκλιπόντος.
2. Έκπρόσωποι του GSCC νά παρακολουθήσουν την κηδεία του.
3. Την άποστολή βαρυτίμου στεφάνου στην κηδεία.
4. Την τήρηση σιγής στη μνήμη του στην προσεχή Γενική Συνέλευση του Committee.
5. Την διάθεση ποσού στην μνήμη του σέ φιλανθρωπικό Σωματείο της γενέτειράς του νήσου Χίου.
6. Την δημοσίευση του παρόντος στον Τύπο.

Λονδίνο, 15 Φεβρουαρίου 1989
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΙΩ. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών συνελθόν έκτάκτως μετά τό άγγελμα της αϊφνίδιης απώλειας του επί πολλά έτη διατελέσαντος Άντιπρόεδρου, Προέδρου και Επίτιμου Προέδρου αυτής

Καθηγητού ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ

και άφού άκουσε τον Πρόεδρο, ό οποίος έξήρε την πολύπλευρη προσωπικότητα και τό μεγάλο έργο του μεταστάντος

ΟΜΟΦΩΝΑ ΑΠΕΦΑΣΙΣΕ

- 1) Νά σταλούν προς την οικογένεια του μεταστάντος συλλυπητήρια τηλεγραφήματα,
- 2) Νά κατατεθί στέφανος εις την κηδεία του μεταστάντος,
- 3) Νά παρευρεθούν ό Πρόεδρος και τά Μέλη του ΔΣ/ΕΕΕ εις την νεκρώσιμο ακολουθία και κηδεία.
- 4) Νά διατεθί εις μνήμη του και υπέρ άγαθοεργών σκοπών τό ποσόν των δρχ. 100.000.
- 5) Νά δημοσιευθί τό παρόν ψήφισμα εις τον Τύπον.

Έν Πειραιί τη 15η Φεβρουαρίου 1989

Ο Πρόεδρος

Της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΨΗΦΙΣΜΑ

Έν Πειραιί σήμερα την 15ην Φεβρουαρίου 1989, ήμέραν Τετάρτην και ώραν 12.00, τό Διοικητικόν Συμβούλιον της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, συνελθόν έκτάκτως, επί τώ θλιβερώ άγγέλματι του θανάτου του

ΣΤΡΑΤΗ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

έπιφανούς στελέχους της Έφοπλιστικής Οικογενείας, άναδειχθέντος επί μακράν σειράν ετών εις τό Αξίωμα του Προέδρου της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών και άνεκτιμήτους προσεγγόντος υπηρεσίας εις τό Έλληνικόν πλοϊον και τούς ανθρώπους του, τον Έλληνικόν έφοπλισμόν και την Έθνικήν Οικονομίαν της χώρας μας γενικώτερον, άκούσαντος του Προέδρου και των λοιπών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, οι οποίοι έξήραν, τας άρετάς του μεταστάντος και την λίαν άξιόλογον προσωπικότητα αυτού εις όλους τούς τομείς της πολυσχιδούς δραστηριότητος αυτού, άποφασίζει όμοφώνως όπως:

1. Έκφραστούν τά συλλυπητήρια προς την οικογένειαν του μεταστάντος.
2. Τό Διοικητικόν Συμβούλιον παρακολουθήση την κηδείαν του μεταστάντος.
3. Κατατεθί στέφανος κατά την κηδεία του θανόντος.
4. Διατεθί εις τον Οίκον Ναύτου Πειραιώς, τό ποσό των είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) δρχ, εις μνήμη του μεταστάντος.
5. Δημοσιευθί τό παρόν διά του ναυτιλιακού τύπου.
6. Κοινοποιηθί τό παρόν ψήφισμα εις την οικογένειαν του μεταστάντος.

Ο Πρόεδρος
ΣΠ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ

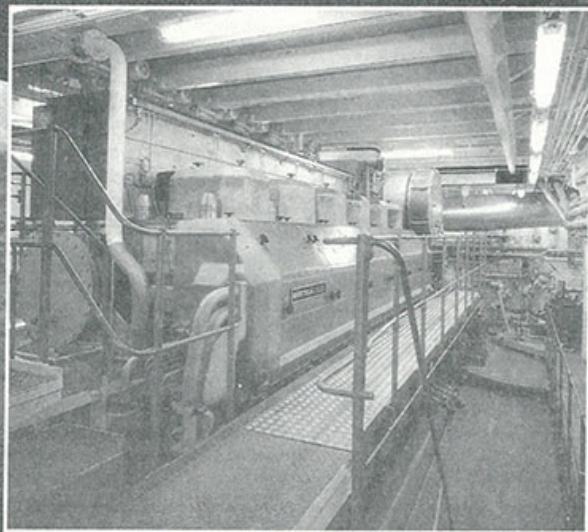
Ο Γεν. Γραμματέας
ΜΙΧ. ΣΑΡΑΗΣ

Οί Σύμβουλοι
ΝΙΚ. ΒΑΡΒΑΤΕΣ, ΔΗΜ. ΤΣΑΚΟΣ, ΕΡ. ΜΑΡ. ΜΑΡΚΑΝΤΩΝΑΚΗ,
ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ, ΧΡ. ΜΑΝΩΛΗΣ, ΜΙΧ. ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ, ΠΑΝ.
ΕΗΝΤΑΡΑΚΟΣ

POWERED BY THE REALLY RELIABLE ENGINE

The ro-ro vessel MS Polaris is equipped with one 6-cylinder Wärtsilä Vasa 46 main engine with an output of 5,430 kW at 450 rpm.

The Really Reliable engine, the Vasa 46 is an innovative medium-speed heavy fuel engine designed for maximum operational reliability. The engine features Thick-Pad bearing technology for reduced bearing loads and the new SwirlEx turbocharging system for high efficiency at all loads and speeds. The Anti-Shake technology includes rigid engine structure, full balancing and resilient mounting. Twin Injection, the double injection system, ensures a high rate of combustion and offers a new reliable way to achieve low fuel consumption.



WÄRTSILÄ DIESEL

Oy Wärtsilä Ab, Marine Engines

P.O. Box 244, SF-65101 Vaasa, Finland

Tel. +358-61-242 111, Tlx. 74250 wva sf, Telecopier +358-61-111 906

Technava S.A., P.O. Box 86012, GR-18503 Piraeus

Telephone +30-1-411 3916, Telex 212 568, 241 006 nava gr, Telecopier +30-1-4122450

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΑΡ. 54/88

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

ΜΕΡΟΣ Β'

Έπιδαιτητής: Άντ. Άντάμπασης
Διαιτητές: Κων. Άνδρεόπουλος Δικηγόρος, Παν. Καμαρινέας Σύμβουλος Διοίκησης
Δικηγόροι: Κων. Ι. Κοννίδας, Γρηγ. Κρόμπας και Νικ. Γερασίμου Πάρεδροι Διοίκησης.

Δικαιοδοσία διαιτητικού δικαστηρίου. (Μειοψ.). Έκτακτη έφ' άπαξ εισφορά του άρθρου 30 ν. 1579/85. Πλειοψηφία άντισυνταγματική γιά τά πλοία του άρ. 13 των Έγκρ. Πράξεων (Μειοψ.). Όμόφωνα άντισυνταγματική γιά τά πλοία πρίν από τό 1975. Α' φόρος πλοίων. ν. 27/75. Έξουσία νομοθέτη γιά την αύξηση σύμφωνα μέ τό άρ. 6 ν. 27/75. Αύξηση μέ τό άρθρο 52 ν. 1591/86 γιά τή πενταετία 1985/1990 Μειοψ. Συνταγματική. Μειοψηφ. άντισυνταγματική.

II. Ό Όπουργός Οικονομικών επέβαλε, μέ την άποφασή του Ε 15451/1985 πού κύρωσε τό άρθρο 30 του ν. 1579/1985, γιά τή σταθεροποίηση της οίκονομίας στό πλαίσιο του άναπτυξιακού προγράμματος και τή δίκαιη κατανομή των φορολογικών βαρών, έκτακτη έφάπαξ εισφορά και «στό συνολικό ποσό φόρου και εισφοράς πού προκύπτει σύμφωνα μέ τις διατάξεις του ν. 27/1975 και του ν. 438/1976» (άρθρο 1 έδ. δ της ύπουργικής απόφασης). Γιά τον ύπολογισμό της εισφοράς λαμβάνεται ύπόψη «τό συνολικό ποσό του φόρου και της εισφοράς πού προκύπτει μέσα στό οικονομικό έτος 1985, μέ βάση τις διατάξεις του ν. 27/1985 και του ν. 438/1976 και άφορά πλοία και πλοίαρια νηολογημένα στά έλληνικά νηολόγια» (άρθρ. 2 παρ. 5). «Η εισφορά ύπολογίζεται μέ συντελεστή 10% στό συνολικό ποσό του φόρου και της εισφοράς πού προκύπτει μέ βάση τις διατάξεις του ν. 27/1975 και του ν. 438/1976» (άρθρο 3 παρ. 1 έδ. γ in fine). «Η εισφορά γιά τά πλοία Α κατηγορίας ύπολογίζεται σέ δραχμές μέ βάση την έπίσημη ίσοτιμία του νομίσματος ύπολογισμού του φόρου και της εισφοράς

κατά την ήμέρα της δημοσίευσης της άπόφασης αυτής στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως» (άρθρο 4 παρ. 1 έδ. 2). «Οί διατάξεις του άρθρου 21 του ν. 27/1975 εφαρμόζονται άνάλογα και έπί της εισφοράς πού επιβάλλεται μέ την άπόφαση αυτή» (άρθρ 4 παρ. 5). «Η εισφορά πού καταβάλλεται από τά ύπόχρεα, φυσικά ή νομικά, πρόσωπα σύμφωνα μέ τις διατάξεις της άπόφασης αυτής δέν άφαιρείται προκειμένου γιά τον προσδιορισμό του καθαρού ή του φορολογητέου εισοδήματός του.

Άλλά, σύμφωνα μέ την άποψη του έπιδαιτητή κ. Άντάμπαση και του διαιτητή κ. Άνδρεόπουλου, όπως προαναφέρθηκε, τό άρθρο 107 παρ. 1 έδ. β του Συντάγματος της 9/11 Ιουνίου 1985 προσέδωσε αύξημένη τυπική δύναμη στίς διατάξεις των κεφαλαίων Α έως Δ του τμήματος Α του ν. 27/1975. Συνεπώς οί περιεχόμενες στά κεφάλαια αυτά διατάξεις πού ίσχυαν από τις 22 Άπριλίου 1975, κατέστησαν όλες, ως σύμπλεγμα κανόνων, άνεπίδεκτες τροποποίησης ή κατάργησης καθ' όλο τό χρόνο που θά ίσχύει, άμετάβλητο ως προς τό θέμα της φορολογίας των πλοίων, τό Σύνταγμα του 1975.

Ειδικότερα τά κεφάλαια Β και Δ του τμήματος Α του ν. 27/1975 περιλαμβάνουν τά άρθρα 6, 8 και 10, τά όποια καθορίζουν ιδιάζον σύστημα φορολογίας των πλοίων. Τό σύστημα αυτό κατοχύρωσε, όπως ύπογραμμίστηκε, τό άρθρο 107 παρ. 1 έδ. β του Συντάγματος άπέναντι και της νομοθετικής έξουσίας. Οί ρήτρες των έγκριτικών πράξεων πού έγγυώντο τό άμετάβλητο της φορολογίας των πλοίων των νηολογούμενων ως κεφαλαίων έξωτερικού κατέστησαν περιττές. Ό κοινός νομοθέτης έχει, ως προς τη φορολογία των πλοίων που άφορά τά έσοδα από την οικονομική χρησιμοποίησή τους, μόνο την εύχέρεια νά μεταβάλλει τά προβλεπόμενα στό ν. 27/1975 ποσά φόρου κάθε πενταετία μετά τό έπόμενο από την ίσχύ του νόμου αυτού έτος. Η έπιβολή των προβλεπόμενων από τό ν. 27/1975 ποσών φόρου έξαντλεί κάθε ύποχρέωση του πλοιοκτήτη» (άρθρο 2 παρ. 1 ν. 27/1975). «Ός

είσοδημα άπαλλασσόμενον νοείται και ή τυχόν ύπεραξία ή πραγματοποιούμενη έκ της έκποίησης του πλοίου, είσπράξεως άσφαλιστικής άποζημίωσης ή έξ οίσοδήποτε άλλης αίτίας».

Έπομένως ή έπιβολή, γιά τή σταθεροποίηση της οίκονομίας στό πλαίσιο του άναπτυξιακού προγράμματος και τή δίκαιη κατανομή των φορολογικών βαρών, έκτακτη εισφοράς μέ την Ε 15451/1985 άπόφαση του Όπουργού Οικονομικών, την όποία κύρωσε τό άρθ. 30 του Ν. 1579/1985, και στά προμνημονευόμενα πλοία των προσφευγουσών στή διαιτησία εταιριών είναι άντιθετή μέ τις ύπέρτερης τυπικής δύναμης διατάξεις του ν. 27/1975 και συνακόλουθα δέν μπορεί νά εφαρμοστεί και νά θεμελιώσει φορολογική ύποχρέωση των πύ πάνω πλοιοκτητριών εταιριών. Ό ίσχυρισμός του Δημοσίου ότι ό ν. 27/1975 και ειδικότερα τό άρθρ. 2 παρ. 1 αυτού δέν άποκλείει την έπιβολή της προκειμένης εισφοράς διότι αυτή δέν άποτελεί φόρο εισοδήματος άλλ' έκτακτη έφάπαξ οικονομική επιβάρυνση, συνιστά έννοιοκρατική λύση έλάχιστα ίκανοποιητική, καθώς δέν άνταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Πρώτο, γιατί ή έκτακτη αυτή εισφορά, άσχετα μέ τό χαρακτηρισμό της ως έκτακτου φόρου εισοδήματος ή άπλως έκτακτης έφάπαξ οικονομικής επιβάρυνσης, ύπολογίζεται μέ συντελεστή 10% στό συνολικό ποσό φόρου και εισφοράς πού προκύπτει μέσα στό οικονομικό έτος 1985 μέ βάση τις διατάξεις του ν. 27/1975 (άρθρ 2 παρ. 5 της ύπουργικής απόφασης), και έπομένως άποτελεί κατ' ουσία προσαύξηση της διαγραφόμενης από τό νόμο αυτόν φορολογικής ύποχρέωσης του πλοιοκτήτη ως θαλάσσιου επιχειρηματία γιά τό προαναφερόμενο έτος, πού όμως είναι, γιά τους λόγους πού εκτέθηκαν, άνεπίτρεπτη, στον κοινό νομοθέτη. Δεύτερο, γιατί παραγνωρίζει ότι ή έκτακτη αυτή εισφορά επιβάλλεται «στό συνολικό ποσό φόρου και εισφοράς πού προκύπτει σύμφωνα μέ τις διατάξεις του ν. 27/1975». Δέν επιβάλλεται συνεπώς σέ περίπτωση άποδεδειγμένης άργίας του πλοίου (άρθρο 5 ν. 27/1975), πράγμα πού σημαίνει ότι και ή έν λόγω έκτακτη εισφορά πλήττει τό εισόδημα του πλοιοκτήτη ως θαλάσσιου επιχειρηματία, άφού δέν όφείλεται κατά τό διάστημα της άργίας του πλοίου του.

Άνεξάρτητα από τά προαναφερόμενα, πρέπει νά ύπογραμμιστεί ότι ή ύπό κρίση έκτακτη εισφορά δέν επιβαρύνει όπωσδήποτε τά πλοία Silver Athens, Silver Bay και Silver Cloud, διότι οί προμνημονευόμενες έγκριτικές πράξεις-γιά τή νηολόγησή τους ως κεφαλαίων έξωτερικού διαλαμβάνουν ειδικώς και νομίμως (τά άρθρ. 4, 5, 6 και 8 του ν.δ. 2687/1953 πού επιβάλλουν περιορισμούς δέν εφαρμόζονται σύμφωνα μέ τό άρθρ. 13 παρ. 3 του ίδιου ν.δ. στά νηολογημένα ως κεφάλαια έξωτερικού

πλοία) στον όρο 13 παρ. 1 in fine ότι «οι πλοιοκτήτες όμοιως απαλλάσσονται από πάσης έρανικής εισφοράς και παντός έκτακτου φόρου, καθώς και οίασδήποτε άλλης εισφοράς προς οίουςδήποτε ασφαλιστικούς οργανισμούς ή ιδρύματα, πλην των προς τα ασφαλιστικά όργανισμούς του Έμπορικού Ναυτικού, οιαδήποτε και αν είναι ή επιβάλλουσα τήν θέσπισιν των ανάγκη».

Κατά τή γνώμη όμως του διατητή Πα-ναγιώτη Καμαρινέα, τό καθιερωθέν μέ τό ν. 27/1975 ιδιάζον σύστημα φορολογίας, τήν έφαρμογή του όποιου προβλέ-πουν ρητά οι έγκριτικές πράξεις για τά πλοία Silver Leader, Silver Eagle, Silver Wind, Silver Arrow, Silver Ilex, Silver Gulf και Silver Happiness, αποβλέπει στη ρύθμιση του τρόπου φορολογίας των έσόδων από τήν έκμετάλλευση των υπό έλληνική σημαία πλοίων. Η έκτακτη όμως εισφορά πού επιβλήθηκε μέ τήν απόφαση Ε. 15451/1985 και κυρώθηκε μέ τό ν. 1579/1985, δέν συνιστά φορο-λογία του εισοδήματος και γενικά των προσόδων από τήν άσκηση όποιαδήποτε επιχειρηματικής δραστηριότητας, άλλ' αποτελεί άπλως έκτακτη οικονομική επιβάρυνση, πού επιβλήθηκε γενικά σε όλες τις επιχειρήσεις, και έκμεταλλεύσεις, άκομα και τις δημόσιες, των Ο.Τ.Α., τις μη κερδοσκοπικού χαρακτή-ρα, τους συνεταιρισμούς και τις ενώ-σεις τους, δηλ. σε οικονομικούς φορείς του Δημοσίου Τομέα, πού είτε δέν υπό-κεινται σε φορολογία εισοδήματος είτε και απαλλάσσονται απ' αυτή, ή δ' επιβο-λή της έγινε για ειδικούς και έκτακτους λόγους δημόσιου συμφέροντος, ήτοι έ-νόψει των άναγκών της οικονομίας, στά πλαίσια του αναπτυξιακού προγράμμα-τος της Χώρας, καθώς επίσης και από τήν ανάγκη δίκαιης κατανομής των βα-ρών πού επιβλήθηκαν για τήν έπιτυχία του στόχου αυτού (όπως π.χ. ή απαγό-ρευση των αυξήσεων των αποδοχών των εργαζομένων). Ένόψει αυτών, ή έν λόγω εισφορά δέν μπορεί να θεωρηθεί ως φορολογία της προσόδου των επι-χειρήσεων από μόνο τό λόγο, ότι παίρ-νει ως βάση ύπολογισμού τό εισόδημα ενός συγκεκριμένου έτους. Καί τουτο

γιατί τό εισόδημα αυτό δέν θεωρείται κατά τή φιλοσοφία της απόφασης ως φορολογητέα ύλη (άφου άλλωστε όπως προαναφέρθηκε δέν επιβάλλεται μόνο σε ύλη ύποκειμένη σε φορολογία εισο-δήματος ούτε ο ύπολογισμός των κρισί-μων εισοδημάτων ή έσόδων γίνεται ο-πως στη φορολογία εισοδήματος), αλλά πρόκειται προδήλως για κριτήριο, πού επιλέχθηκε από τό νομοθετή για τόν προσδιορισμό των ύποκειμένων στην έ-κτακτη αυτή εισφορά προσώπων, φυσι-κών και νομικών, πού κρίνεται από τό νομοθέτη ότι είναι σε θέση να έπωμι-σθούν τό βάρος αυτό χάριν του γενικού συμφέροντος (πρβλ. ΣτΕ 3098/1981, 1317, 1318/1978, 357, 3639/1984 κ.α.). Έ-νόψει τούτου, ή επιβολή της εισφοράς αυτής συνιστά θέμα διάφορο του ρυθμι-ζόμενου από τις οικείες διατάξεις του ν. 27/1975 και δέν προσκρούει συνεπώς σ' αυτές, ώστε να θεωρηθεί ότι δέν είναι έ-πιτρεπτή, ως έκ της αυξημένης τυπικής ισχύος που προσέλαβαν οι διατάξεις αυτές μέ τό άρθρο 107 του Συντάγμα-τος 1975 (πρβλ. Σ.τ.Ε. 3098/1981 για τήν εισφορά του νδ/τος 44/74, Σ.τ.Ε. 3151/81, 357, 3639/84 για τήν εισφορά του ν. 257/76 αντίστοιχως, σε σχέση μέ τό νδ 2687/1973, επίσης διαιτητικές ά-ποφάσεις 84/1977, 9/1978 κ.α.). Άλλιώς όμως έχει τό ζήτημα ως προς τις έγκρι-τικές πράξεις των πλοίων Silver Athens, Silver Cloud και Silver Bay, καθόσον οι πράξεις αυτές έκτός από τή μνεία, στο άρθρο 12 αυτών, της έφαρμογής, για τή φορολογία του εισοδήματος πλοίων, των νόμων περί φορολογίας πλοίων πού ίσχυαν τότε — και ήδη βάσει του άρθρο 107 παρ. 1 έδαφ. 2 του Συντάγμα-τος 1975 ύποκαταστάθηκαν από τις ρυθμίσεις του ν. 27/1975 και για πρίν ά-πό τήν ισχύ του νηολογηθέντα πλοία — θεσπίζουν και διάφορες ειδικές φορο-λογικές απαλλαγές, μεταξύ των όποιων και απαλλαγές από βάρη μη συνιστών-τα φορολογία προσόδων ώστε να ισχύει γι' αυτά ή πιό πάνω διάκριση. Οι έγκριτικές πράξεις αυτές, κάνοντας χρήση της εύρύτατης εξουσιοδότησης της παρ. 2 του άρθρο. 13 του ν.δ. 2687/1953 (τό όποιο, ειδικά για τήν είσα-

γωγή κεφαλαίων υπό μορφή πλοίων, έ-πιτρέπει να θεσπίζονται μέ τις έκδιδο-μενες έγκριτικές πράξεις, άκομα και κα-τά παρέκκλιση των κειμένων νόμων, ό-ποιοιδήποτε όροι, έξυπηρετικοί των σκοπών του, συνισταμένων στην προσέ-λευση πλοίων υπό Έλληνική σημαία, μάλιστα δε χωρίς άλλους περιορι-σμούς, φορολογικούς, συναλλαγματι-κούς κλπ., άφου κατά τήν παρ. 3 του άρθρο. 13 του νομοθ. διατάγματος αυτού δέν έφαρμόζονται στις επενδύσεις υπό μορφή πλοίων οι διατάξεις των άρθρων 4, 5, 6 και 8 πού θεσπίζουν τους σχετι-κούς περιορισμούς (πρβλ. ΑΠ. 287/1968 Όλομ. ΝΣΚ 967/1956), προβλέπουν ά-παλλαγή των συγκεκριμένων πλοίων αυτών, μεταξύ άλλων και από έρανικές εισφορές και από κάθε έκτακτο φόρο, ό-ποιαδήποτε κι αν είναι ή ανάγκη έπιβο-λής του. Ένόψει της ειδικής αυτής ρύθ-μισης των έγκριτικών πράξεων αυτών, των όποιων ή τυπική ισχύς είναι αυξη-μένη κατά τό Σύνταγμα δέν ήταν έπι-τρεπτή για τά τρία πλοία αυτά ή επιβο-λή της έν λόγω έκτακτης εισφοράς ένω αντίθετως, από τήν έλλειψη τέτοιας ει-δικής ρύθμισης στις λοιπές έγκριτικές πράξεις που άφορά ή αίτηση, συνάγε-ται, σύμφωνα μέ τις προδιαληφθείσες σκέψεις, ή ύπαγωγή των πλοίων στα ό-ποια άφορούν αυτές στην έν λόγω έκτα-κτη εισφορά.

Ένόψει αυτών, τό Δικαστήριο άπο-φαίνεται όμόφωνα ότι δέν έχουν ύπο-χρέωση καταβολής της προκείμενης εί-σφοράς οι πλοιοκτήτριες των πλοίων Silver Athens, Silver Cloud και Silver Bay και κατά πλειοψηφία ότι δέν έχουν τήν ύποχρέωση αυτή οι πλοιοκτήτριες εταιρίες των πλοίων Silver Leader, Sil-ber Eagle, Silver Wind, Silver Arrow, Sil-ber Ilex, Silver Gulf και Silver Happiness.

III. Κατά τή γνώμη του επιδιαιτητή κ. Άντάπαση και του διατητή κ. Καμαρι-νέα ο ν. 27/1975 «περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς άνά-πτυξιν της έμπορικής ναυτιλίας, έγκα-ταστάσεως άλλοδαπών ναυτιλιακών έ-πιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων «προσάρμοσε τή φορολογία των έλληνικών πλοίων «προς τας δια-



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

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTD 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR EAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

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

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

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.

1, CH. TRIKOUPI STR.

18536 PIRAEUS

PHONES: 4525559/4512156

TELEX: 21 1420

μορφωθείσας εν τῇ χώρᾳ οἰκονομικὰς καὶ δημοσιονομικὰς συνθήκας» (βλ. σχετικά τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν στὸ σχέδιο τοῦ προκείμενου νόμου) καὶ ἄρχισε νὰ ἰσχύει ἀπὸ τὴν 22.4.1975. Ἀπὸ τὴν χρονολογία αὕτῃ ἡ φορολογικὴ ἐπιβάρυνση τῶν ἑλληνικῶν πλοίων εἶναι σημαντικὰ μεγαλύτερη ἀπ' ὅ,τι στὸ παρελθόν γιὰ νὰ συμβάλλει ἡ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία «εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἠυξημένων δημοσιονομικῶν δαπανῶν, λόγῳ τῶν ὁποίων ὑποβάλλονται ἤδη εἰς προσθέτους θύσας καὶ αἱ λοιπαὶ παραγωγικαὶ τάξεις» (βλ. τὴν ἴδια εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν). Ὡστόσο ἡ προσαρμογὴ αὕτῃ τῆς φορολογίας τῶν πλοίων βρίσκεται «ἐντὸς τῶν οἰκονομικῶν δυνατοτήτων τῶν φορέων τῆς» (βλ. τὴν ἴδια εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν). Ἀναλύοντας διεξοδικότερα τὰ προαναφερόμενα γιὰ τὸ σύστημα φορολογίας τῶν πλοίων πού καθιέρωσε ὁ προκείμενος νόμος, πρέπει νὰ τονιστεῖ ὅτι ὡς πρὸς τὰ πλοῖα πού εἶχαν νηολογηθεῖ πρὶν ἀπὸ τὴν ἐναρξὴ τῆς ἰσχύος τοῦ διατηρήθηκε τὸ ὑφιστάμενο καθεστῶς τοῦ καθορισμοῦ τοῦ φόρου σὲ ἑκατοστὰ τοῦ δολλαρίου κατὰ κόρο καθαρῆς χωρητικότητος, τὰ ὁποῖα ποικίλουν ἀνάλογα μὲ τὴν ἡλικία τοῦ πλοίου (ἄρθρ. 8 τοῦ νόμου). Παράλληλα ὅμως τὰ πλοῖα αὐτὰ ἐπιβαρύνθηκαν μὲ εἰσφορά (στὴν οὐσίᾳ φόρο, ἡ ἐπιβολὴ τοῦ ὁποίου ἔχει κριθεῖ συνταγματικὴ) πού ὑπολογίζεται σὲ ἑκατοστὰ τοῦ δολλαρίου κατὰ κόρο ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἀνάλογα μὲ τὴν ἡλικία τοῦ πλοίου καὶ πολλὰ πλοῖα εἰσέρχονται ἐντὸς τῆς ἰσχύος τοῦ νόμου, ἡ φορολογικὴ τους ἐπιβάρυνση ὑπολογίζεται σὲ ἑκατοστὰ τοῦ δολλαρίου ἀνὰ κόρο ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἀνάλογα μὲ τὴν ἡλικία τοῦ πλοίου καὶ ἐν συνεχείᾳ πολλαπλασιάζεται (γιὰ νὰ προσδιοριστεῖ τελικὰ) μὲ τοὺς καθοριζόμενους στὸ νόμο συντελεστὲς κατὰ κλιμάκια κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος (ἄρθρ. 10 τοῦ νόμου). Ὡς πρὸς τὰ πλοῖα πού νηολογοῦνται μετὰ τὴν ἐναρξὴ τῆς ἰσχύος τοῦ νόμου, ἡ φορολογικὴ τους ἐπιβάρυνση ὑπολογίζεται σὲ ἑκατοστὰ τοῦ δολλαρίου ἀνὰ κόρο ὀλικῆς χωρητικότητος καὶ ἀνάλογα μὲ τὴν ἡλικία τοῦ πλοίου καὶ ἐν συνεχείᾳ πολλαπλασιάζεται (γιὰ νὰ προσδιοριστεῖ τελικὰ) μὲ τοὺς καθοριζόμενους στὸ νόμο συντελεστὲς κατὰ κλιμάκια ὀλικῆς χωρητικότητος (ἄρθρ. 6 παρ. 1). Γιὰ τὸν καθορισμὸ τῶν ἑκατοστῶν τοῦ δολλαρίου, καὶ τῶν συντελεστῶν λήφθηκε ὑ-

πόψη κατὰ τρόπο ἐμπειρικὸ ἡ ἀποδοτικότητα τῶν πλοίων (βλ. σχετικά τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ σχεδίου τοῦ νόμου). Γι' αὐτὸ καὶ ὅταν τὸ πλοῖο ἀργεῖ ἀποδεδειγμένα γιὰ ἐπισκευές, ἑλλειψη ἐργασίας ἢ ὁποιαδήποτε ἄλλη αἰτία δὲν ὀφείλει φόρους κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἀργίας τοῦ (ἄρθρ. 5 τοῦ νόμου).

Γιὰ νὰ περιοριστοῦν τὰ μειονεκτήματα τοῦ προκείμενου συστήματος φορολογίας τῶν πλοίων καὶ ἡ μὲ τὴν πάροδο τοῦ χρόνου ἀπολίθωσή του, τῆς ὁποίας ἀμεση συνέπεια θὰ ἦταν ἡ μεγάλη μείωση τῆς φορολογικῆς ὑποχρέωσης, τὸ ἄρθρ. 6 παρ. 4 τοῦ ν. 27/1975 προέβλεψε ὅτι: «Τὰ κατὰ τὸ πρῶτον ἐδάφιον τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου ὀριζόμενα ποσὰ φόρων ἀνὰ κόρον ὀλικῆς χωρητικότητος, προσαυξάνονται ἀπὸ τοῦ ἐπομένου τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος νόμου ἑκτὸς τοῦ ποσοστοῦ τέσσερα ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (4%) ἐτησίως. Τὰ εἰς τὸ τέλος ἐκάστης πενταετίας ἀπὸ τοῦ ἐπομένου τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος νόμου ἑκτὸς προκύπτοντα ποσὰ φόρων ἀνὰ κόρον ὀλικῆς χωρητικότητος, δύναται νὰ μεταβάλλωνται μὲ ἐτήσια ποσοστὰ, ὀριζόμενα ἀνὰ πενταετίαν καὶ λογιζόμενα ἐπὶ τῶν κατὰ τὴν παράγραφον 1 ποσῶν φόρων». Ἀναφορικὰ μὲ τὴν ἐπιβολὴ τῆς εἰσφοράς στὰ πλοῖα πρῶτης κατηγορίας πού εἶχαν κατὰ τὴν ἐναρξὴ τῆς ἰσχύος τοῦ νόμου νηολογηθεῖ ὑπὸ ἑλληνικὴ σημαία, ἡ διάταξη τοῦ ἄρθρ. 10 παρ. 3 τοῦ νόμου διέλαβε ὅτι «διὰ... τὰ τῆς ἀναπροσαρμογῆς ταύτης (τῆς εἰσφοράς), ἐφαρμόζονται ... αἱ διατάξεις τῶν παραγράφων... καὶ 4 τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ παρόντος νόμου». Στὸ σημεῖο αὐτὸ πρέπει ν' ἀναφερθεῖ ὅτι τὸ κείμενο τοῦ νόμου διαφέρει ἀπὸ τὸ κείμενο τοῦ ἀρχικοῦ σχεδίου τοῦ σὲ δύο σημεία: α) ἀντὶ «τοῦ συνόλου τῶν μετὰ τὴν λήξιν τῆς πενταετίας ποσοστιαίων προσαυξήσεων» (πὺ ἀνέγραφε τὸ σχέδιο τοῦ νόμου), ἡ διάταξη τοῦ ἄρθρ. 6 παρ. 4 κάνει λόγο γιὰ «τὰ εἰς τὸ τέλος ἐκάστης πενταετίας... προκύπτοντα ποσὰ φόρων ἀνὰ κόρον ὀλικῆς χωρητικότητος...», β) ἡ φράση τῆς ἀντίστοιχης διατάξεως τοῦ σχεδίου «... τὸ σύνολον τῶν ποσοστιαίων προσαυξήσεων δύναται νὰ αὐξάνηται...» ἐγίνε «τὰ ... ποσὰ φόρων δύ-

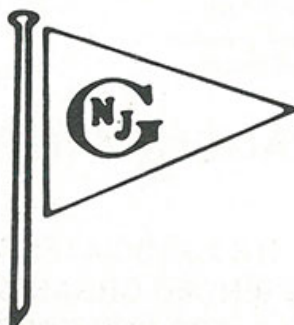
ναι νὰ μεταβάλλωνται μὲ ἐτήσια ποσοστὰ ὀριζόμενα ἀνὰ πενταετίαν καὶ λογιζόμενα ἐπὶ τῶν κατὰ τὴν παράγραφον 1 ποσῶν φόρων».

Ἐνόψει τῶν ἀλλαγῶν αὐτῶν στὸ γράμμα τοῦ νομοσχεδίου, ἡ ἐνδεχόμενὴ μεταβολὴ τῆς φορολογικῆς ὑποχρέωσης τοῦ πλοιοκτήτη κάθε πέντε χρόνια ἔχει βάση τὰ κατὰ κόρο ὀλικῆς χωρητικότητος ποσοστὰ τοῦ δολλαρίου πού καθορίζουν ἀνάλογα μὲ τὴν ἡλικία τῶν πλοίων ἡ παρ. 1 τοῦ ἄρθρ. 6 (γιὰ τὸ φόρο τῶν νηολογούμενων μετὰ τὴν ἐναρξὴ τῆς ἰσχύος τοῦ νόμου πλοίων) καὶ ἡ παρ. 2 τοῦ ἄρθρ. 10 (γιὰ τὴν εἰσφορά τῶν νηολογούμενων πρὶν ἀπὸ τὸ νόμο πλοίων), ὅπως ἔχουν προσαυξηθεῖ μὲ τὴν πέντε ἐτήσιες προσαυξήσεις τῆς πρῶτης πενταετίας, δηλ. προσαυξημένα κατὰ εἴκοσι τοῖς ἑκατόν (20%). Τὰ «ποσὰ φόρου καὶ εἰσφοράς» πού προκύπτουν ἀπὸ τὸν ὑπολογισμό αὐτὸν μπορεῖ νὰ μεταβάλλωνται ἀνὰ πενταετία. Ἡ μεταβολὴ αὕτῃ μπορεῖ νὰ γίνῃ, συνδυάζοντας τὴν διατάξιν τῶν ἄρθρων 78 παρ. 1 καὶ 107 παρ. 1 τοῦ Συντάγματος, μόνον μὲ τυπικὸ νόμο, καθόσον ἡ διάταξη τοῦ ἄρθρ. 6 παρ. 4 ἐδ. β. τοῦ ν. 27/1975 δὲν περιέχει ρήτρα νομοθετικῆς ἐξουσιοδότησης γιὰ τὴν μεταβολὴ τῆς φορολογικῆς ὑποχρέωσης τοῦ πλοιοκτήτη ἀνὰ πενταετία (ἡ ὁποία θὰ ἦταν ἐπιτρεπτὴ ἐνόψει τῆς αὐξημένης τυπικῆς δύναμης τῆς διατάξεως). Ἀκόμη πρέπει νὰ εἶναι ἐνιαία, δηλ. τὸ ποσοστὸ αὐξήσεως ἢ μείωσης νὰ εἶναι τὸ ἴδιο, γιὰ νὰ ἐξασφαλιστεῖ ἀφενὸς ἡ ἴση μεταχείριση τῶν ὑποκειμένων τοῦ φόρου στὸ πλαίσιο τῶν διακρίσεων τοῦ προκείμενου νόμου, ἀφετέρου ἡ διατήρησις τῆς βάσεως τοῦ συστήματος αὐτοῦ, πράγμα πού ἐπιδίωξε τὸ ἄρθρ. 107 παρ. 1 τοῦ Συντάγματος.

Ἐτσι, συγκεντρώνοντας τὴν προσοχήν ἐπὶ τὴν διατύπωσιν τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρ. 6 παρ. 4 ἐδ. β («δύνανται νὰ μεταβάλλωνται»), ὁ κοινὸς νομοθέτης ἔχει τρεῖς δυνατότητες: α) ν' αὐξήσει τὰ ποσὰ τοῦ φόρου καὶ εἰσφοράς, β) νὰ ἐλαττώσῃ αὐτὰ, γ) νὰ μὴν ἐπιφέρει καμμίαν μεταβολὴν στὰ ὑφιστάμενα στὸ τέλος τῆς προηγούμενης πενταετίας ποσὰ φόρου καὶ εἰσφοράς.

(συνεχίζεται)

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



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301273
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2



VINO SHIP AGENCY (HELLAS) LTD.-GREECE

111 FILONOS STR. 7th FLOOR, 185-35 PIRAEUS TEL: 4182384/5-FAX: 4182385-TLX: 241871 AKRA GR

MANAGING DIRECTOR: MR. CHRISTOS PAPAKIS/Cpt. D.I. PAPAKIS

OVERSEAS ASSOCIATES

VINO SHIP AGENCY SINGAPORE

10 ANSON ROAD- 26-11 INTERNATIONAL PLAZA- 0207 SINGAPORE

TEL: 2255088-FAX 2228102-TLX: 43011 MALCON

DIRECTOR: MR. GOPALAN MUKUNNAN

OVERSEAS OFFICE

ACE NAVIGATION CO. INC.

5th FLOOR PUSONG MAYNILA BLDG
U.N. AVENUE COR A MABINI ST.
ERMITA, METRO MANILA PHILIPPINES TEL. 507636/38
590521-22 - FAX: 521-70-54 TLX: 40866 ACENAV PM
66812 ACANAV PN 27985 ACENAV PH
EXEC. VICE PRESIDENT: MR. LORETO L CASABAR SR

BUSAN HANSHIN SHIPPING CO. LTD.

B.M. 201 HAN WOO BLDG 112-26 SOKONG DONG
JUNG KU SEOUL R.O.S. KOREA TEL: 02-7762357/9
FAX: 027522346 - TLX: K 25605 HANSHIP
MANAGING DIRECTOR: MR. K. J. KIM

BUSAN HANSHIN SHIPPING CO. LTD.

RM 306 SONG NAM BLDG 76-1 4GA JUNGANG
DONG JUNG KU PUSAN R.O.S. KOREA
TEL.: 051-4630646/7/8 - FAX. 051-4630668
TLX: K 53577 HANSHIP
PRESIDENT: MR. N.S. KIM

J B SOROTTO LTD.

EXCHANGE BUILDING REPUBLIC STREET VALLETTA
MALTA TEL: 222780/222785/222372/625127
FAX: 233417-TLX: 1506 SULMAR MV/1301 SHPFST MW
MANAGER: MR. NORMAN XERXEN

MALTRANS SHIPPING AGENCIES

P.O. BOX 921805 JORDAN
TEL: 663914/668656/666085/665737 FAX.: 665721
TLX: 21043 /22067
DY GENERAL MANAGER: MR. NABIL KHATIB

JEDDAH: ALBARAK SHIPPING AGENCIES
DUBAI: ALGUAITH ALGHANIM AND ALQUTUB
SHPG. AG. (MALTRANS)

ABUDHABI: ALKUNAIBY ALGHANIM AND
ALQUTUB SHPG AG. (MALTRANS)

DAMMAM: ALBARAK SHIPPING AGENCIES

PARAKOU SHIPPING LIMITED

12/F TUNG HIP COMM. BLDG
244-252 DES VOEUX ROAD C
HONG KONG - TEL: 5-458989 - FAX: 5-458787
TLX: 72527 PARSH HX
GENERAL MANAGER: CAPT. THOMAS L M VOUNG

SASITA SHIP. & TRANSPORT SDN BHD

ROOM 12A 1st FLOOR TAN CHONG BUILDING 23A WELD
QUAY 10300 PENANG MALAYSIA TEL: 04-611752
FAX: 04-620142 - TLX: MA 40569 SASITA
MANAGER: MR. WONG YIM FATT

TAICHEW SHIPPING CO. LTD.

SUITE 612 PANAVONGS BLDG 6th FL. 104 SURANWONE
RD BANGKOK 10500 THAILAND
TEL.: 2354821 (DIRECT) 2350200-9 EXT. 33,34
FAX: 2362889 TLX: 21016 CTSHIP TH.
GENERAL MANAGER: MR. VIKROM YODKAMOL

UNION PEACE NAVIGATION

2F NO. 59 HSIAO 2ROAD KEELUNG TAIWAN R.O.C.
TEL: 032-281267 - FAX.: 032-230945
TLX: 31252 UPSHIP
DIRECTOR: MR. M. K. CHEN

UNION PEACE NAVIGATION

12-2 FL. NO. 75 SEC. 3 PATEH RAOD TAIPEI
TAIWAN R.O.C. TEL: 02-7766065
FAX: 027766067 TLX: 20827 LIPNAV

SEASPAN SHIPPING & TRAD. PVT LTD.

91/92 BAJAJ BHAVAN NARIMAN POINT BOMBAY-INDIA
TEL: 2021463/240485 - FAX: (91-22) 286-3745
TLX: 011-3781 ICI IN
DIRECTOR: CAPT. V. K. VERMA

CALCUTTA — MADRAS — COCHIN

VINO SHIP AGENCY (HELLAS) LTD.-GREECE

&

ITS ASSOCIATED COMPANIES
EXPERIENCED ORGANISED & RELIABILITY
ARE OUR CREDENTIALS

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΑΛΛΙΑ

Επέκταση των γραμμών της Sea-Land

Η γαλλική ναυτιλιακή εταιρία Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA) της Μασσαλίας χρονοναύλωσε πρόσφατα και δεύτερο κοντεϊνερόπλοιο, το «Ville de Vesta», μεταφορικής ικανότητας 1.923 TEU, για περίοδο τριών ετών στην Sea Land. Μαζί με το αδελφό κοντεϊνερόπλοιο «Ville de Vega», τα δύο πλοία θα δρομολογηθούν σε δεκαήμερα κυκλικά ταξίδια μεταξύ Εύρωπης, Μέσης και Άπω Ανατολής με παραπλήσια σύνδεση που θα εξυπηρετεί και τα λιμάνια του Αραβικού Κόλπου.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η έκθεση του 1988

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Ένωσης Γερμανών Έφοπλιστών το 1988 χαρακτηρίζεται από μία στάση προσδοκίας. Ύστερα από την ομαδική διαρροή του προηγούμενου έτους, οι αλλαγές σημαίας μειώθηκαν εξ αιτίας τόσο της βελτίωσης της ναυλαγοράς όσο και της επικείμενης δημιουργίας του δεύτερου νηολογίου. Στο διάστημα του έτους δέν προστέθηκαν στον εμπορικό στόλο παρά 5 μόνο μονάδες συνολικού τοννάζ 91.000 τόννων γκρός, που είναι ο χαμηλότερος αριθμός από την ανασυγκρότηση του γερμανικού στόλου μετά το 1945. Στο ίδιο διάστημα 46 μονάδες 281.000 τον. γκρός πουλήθηκαν, διαλύθηκαν ή νηολογήθηκαν σε ξένα νηολόγια.

Στις 31 Οκτωβρίου του 1988 ο υπό εθνική σημαία στόλος, εκτός των τοπικών άκτοπλοϊκών και των άλιευτικών, περιελάμβανε 267 πλοία συνολικού τοννάζ 2,83 εκατ. τον. γκρός ήτοι 46 μονάδες 187.000 τον. γκρός λιγότερες από το προηγούμενο έτος. Ο αριθμός των υπό ξένες σημαίες γερμανικής πλοιοκτησίας πλοίων ανέρχεται σε 373 συνολικού τοννάζ 3,91 εκατομ. τον. γκρός. Συνολικά ο γερμανικός στόλος περιλαμβάνει 640 πλοία 6,7 εκατ. τον. γκρός έναντι 671 πλοίων 7 εκατομ. τον. γκρός του προηγούμενου έτους.

Στο διάστημα του πρώτου δεκαμήνου του 1988 οι νέες παραγγελίες άφορούσαν 11 πλοία 105.000 τον. γκρός ες ών 6 σε γερμανικά ναυπηγεία. Στο τέλος του έτους οι Γερμανοί έφοπλιστές είχαν υπό παραγγελία ή υπό ναυπήγηση 29 πλοία 534.000 τον. γκρός ες ών 18 σε γερμανικά ναυπηγεία.

Η έκθεση παρατηρεί με έκπληξη ότι παρά τις δύσκολες συνθήκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η ναυτεργατική απασχόληση βρί-

σκεται σε άνοδο. Στις αρχές Οκτωβρίου η εθνική εμπορική ναυτιλία απασχολούσε 17.382 ναυτικούς ήτοι 769 περισσότερους από του προηγούμενου έτους. Οι άνεργοι γερμανοί ναυτικοί ανέρχονται σε 2.000.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Τό συγκρότημα «Πρέζιντεντ»

Τό Αμερικανικό συγκρότημα American President Companies (APL) πραγματοποίησε στο τρίτο τρίμηνο κέρδη 30,1 εκατομ. δολ. ήτοι 1,17 δολλ. κατά μετοχή επί κύκλου εργασιών 583,5 εκατ. δολλ. Για το πρώτο εννήμερο του 1988 τα κέρδη έφθασαν σε 65,8 εκατ. δολλ. ήτοι 2,64 δολλ. κατά μετοχή.

Ο τομέας των μεταφορών παρουσίασε εισπράξεις 74,9 εκατ. δολλ. το 1988 ενώ ο τομέας των ακινήτων 36,6 εκατ. δολλ. Η αύξηση των εισπράξεων στον τομέα μεταφορών αποδίδεται στην αύξηση της κινήσεως των κοντεϊνερς, εθνικών και διεθνών και κυρίως της Ασίας προς τις Η.Π.Α. Για το 1988 η πτώση των μέσων εισπράξεων κατά εμπορική βίτσιο των 40 ποδών συμψηφίστηκε εν μέρει από τις εξαγωγές προς Ασία. Κατά τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου του συγκροτήματος η πτώση του κύκλου εργασιών στον τομέα των μεταφορών επηρεάστηκε από τις δαπάνες εισόδου των πλοίων της κατηγορίας C-10 στον Ειρηνικό, από τις καθυστερήσεις στη βελτίωση των εγκαταστάσεων τέρμιναλ και από τις δαπάνες εκσυγχρονισμού των μέσων πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών. Κατά τον ανώτερω Πρόεδρο αναμένεται βραχυπροθέσμως μία μικρή αύξηση του όγκου των μεταφορών. Παράλληλα προβλέπεται κάποια πίεση συνεχής στους ναύλους εισαγωγής αλλά αύξηση της κινήσεως και των εισπράξεων στις εξαγωγές και στις δι-Ασιατικές γραμμές.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Παραγγελία δεξαμενοπλοίων

Τα ναυπηγεία της Sumitomo Heavy Industries ανέλαβαν την ναυπήγηση δύο δεξαμενοπλοίων τύπου Σουζέμαξ, των 85.000 τον. d.w. για λογαριασμό του συγκροτήματος Ώνάση. Η συνολική τιμή ναυπήγησης των δύο σκαφών θα είναι περί τα 70 εκατ. δολλ. και η ημερομηνία παράδοσης στις αρχές του επομένου έτους.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Ναυπηγικές παραγγελίες

Τά 18 Ισπανικά ναυπηγεία που περιλαμ-

βάνονται στο συγκρότημα Construnaves έχουν στο κάρνέ τους παραγγελίες για 150 σκάφη μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και 14 εμπορικά πλοία συνολικού τοννάζ 68.000 τον. d.w.

Μεταξύ των 14 αυτών εμπορικών πλοίων συγκαταλέγονται έξι ειδικευμένα φορτηγά, πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων καθώς και όρισμένα κρουαζιερόπλοια. Τα υπόλοιπα 136 σκάφη είναι βοηθητικής ναυτιλίας και μεγάλη αναλογία είναι άλιευτικά παντός τύπου. Μεταξύ των χωρών που έχουν κάνει τις μεγαλύτερες παραγγελίες στα έν λόγω ναυπηγεία του συγκροτήματος είναι κατά σειρά η ΕΣΣΔ, ο Παναμάς και η Νορβηγία.

Τά ως άνω ναυπηγεία, τα οποία ανήκουν όλα στον ιδιωτικό τομέα αντιμετωπίζουν επιτυχώς το στάδιο της πρώτης περιόδου μετά την ανασυγκρότηση που πραγματοποιήσαν προσφάτως.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Εφαρμόζονται και στο Γιβραλτάρ

Η Βρεταννική κυβέρνηση πληροφόρησε τον IMO ότι οι διεθνείς συμβάσεις SOLAS, MARPOL και LOAD LINE τέθηκαν σε ισχύ για το Γιβραλτάρ από της 1ης Δεκεμβρίου 1988. Επομένως κάθε πλοίο νηολογούμενο στο Γιβραλτάρ είναι υποχρεωμένο να συμμορφώνεται με τις διατάξεις τους. Τά υπάρχοντα πλοία έχουν δεκαπεντάμηνη διορία για τη συμμόρφωσή τους ή οποία έλέγχεται από επιθεωρητές του Υπουργείου Μεταφορών για λογαριασμό της Ναυτιλιακής Διοικήσεως του Γιβραλτάρ. Εξαιρούνται τά επιβατηγά, τά πυρηνοκίνητα, τά ύγραεριοφόρα και τά χημικά, τά άλιευτικά και τά άνω των 15 ετών σκάφη.

Ηδη από το 1950 άπαιτούσε όπως ο πλοίαρχος των νηολογούμενων στο Γιβραλτάρ πλοίων, είναι Βρεταννός υπήκοος. Από της 1 Ιουνίου 1988 ο υποπλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός πρέπει να είναι έθνικότητας βρεταννικής, ιρλανδικής ή όρισμένων χωρών της Κοινοπολιτείας.

Σε σχετικές δηλώσεις του ο Βρεταννός Υπουργός Μεταφορών έξηρε τις προσπάθειες της τοπικής κυβερνήσεως του Γιβραλτάρ για την εξύψωση των όρίων ασφαλείας των πλοίων που είναι νηολογούμενα στο Γιβραλτάρ στα πιο ύψηλά διεθνή επίπεδα.

ΝΙΓΗΡΙΑ

Αναδρομικές αυξήσεις τελών

Ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός BIMCO διαμαρτυρήθηκε έντονα στον Έθνικό Ναυτιλιακό Οργανισμό της Νιγηρίας σχετικά με τις άναμενόμενες αναδρομικές αυξήσεις στα λιμενικά τέλη των πλοίων που καταπλέουν στο Λάγος. Οι αυξήσεις αυτές θα φτάσουν τό ύψος των 3 δολλ. ΗΠΑ ανά τόννο φορτίου για τά ώκεανοπόρα πλοία συμπεριλαμβανομένων και δεξαμενοπλοίων.

Η χωρίς προειδοποίηση αύξηση των τελών θα έμποδίσω τις ναυτιλιακές εταιρίες να συμπεριλάβουν τό αύξημένο κόστος στα ναυλοσύμφωνά τους και ή νέα αύξηση θα μεταφερθεί στις τιμές των καταναλωτικών προϊόντων με σημαντικές άρνητικές επιπτώσεις στην οικονομική ζωή της Νιγηρίας.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ**Έπληθε συμφωνία**

Τελικά έπετεύχθη συμφωνία μεταξύ του Νορβηγικού έφοπλιστικού οίκου *Gill Johannesen* και των Νοτιοκορεατικών ναυπηγείων *Hyundai*.

Βάσει της συμφωνίας η *Hyundai* θα καταβάλει στους *Gill Johannesen* 8 εκατομ. δολάρια ως αποζημίωση για την καθυστέρηση παραδόσεως και για έλαττώματα των 2 πλοίων *PROBO* που είχε παραγγείλει ό εν λόγω οίκος. Τό ημισυ του ποσού θα καταβληθεί στις αρχές του έτους και τό υπόλοιπο μέχρι τις 30 'Ιουνίου του 1989. Τό ναυπηγείο θα πληρώσει επίσης τούς τόκους για τό διάστημα από Μαΐου 1988 μέχρις έξοφλήσεως.

Ήδη τό Δικαστήριο Δικαστήριο του Λονδίνου εξετάζει ακόμη την περίπτωση ενός τρίτου πλοίου της ως άνω σειράς. Τό πλοίο αυτό, του οποίου την παραγγελία ακύρωσαν οι *Gill Johannesen*, παραχωρήθηκε σε άλλον πελάτη των ναυπηγείων, αλλά ό οίκος ισχυρίζεται ότι υπέστη ζημιές και έχασε τόκους λόγω των κατασκευαστικών έλαττωμάτων, ένεκα των οποίων αναγκάστηκε νά προβεί σε ακύρωση της παραγγελίας.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ**Έπί τέλους παραγγελίες**

Έπί τέλους αρκετά 'Ολλανδικά ναυπηγεία πέτυχαν προσφάτως τις από μακρού αναμενόμενες παραγγελίες.

Τό ναυπηγείο *IHC-Holland* ανέλαβε νά κατασκευάσει 6 βυθοκόρους στις εγκαταστάσεις του *Slidrecht*. Έξ αυτών 2 προορίζονται για την Κίνα, 2 για την 'Ινδία και ένα για τη Μεγάλη Βρετανία και την 'Ολλανδία. Θα παράσχει επίσης τόν αναγκαίο έξοπλισμό ό οποίος κατασκευάζεται στην 'Αγγλία, Δανία και Ταϊλάνδη. Ή συνολική παραγγελία υπολογίζεται της τάξεως των 150 εκατ. φιορινίων και αναβιβάζει την αξία του καρνέ των παραγγελιών του ναυπηγείου σε 250 εκατ. φιορινίων, εξασφαλίζοντας την άπασχόληση του μέχρι τό δεύτερο εξάμηνο του 1990.

Τό ναυπηγείο *Merwede* έχασε την παραγγελία των 2 κρουαζιεροπλοίων της *Holland American Line* αλλά πέτυχε νά πάρει την παραγγελία τεσσάρων μικρών σκαφών της ναυαγοσωστικής Δανικής εταιρίας *Svitzer* συνολικής αξίας 20 εκατ. φιορ.

Τό ναυπηγείο *Ferus Smit* έλαβε παραγγελία 6 άκτοπλοϊκών σκαφών των 3.000 τον. γκρός και τρία των 4.500 τον. γκρός που του εξασφαλίζουν άπασχόληση 100 ατόμων μέχρι τό 1992.

Τέλος τό ναυπηγείο *Verder* του Ρότερνταμ έπιβεβαίωσε την παραγγελία ενός νέου πλοίου ψυγείου αξίας 39 εκατ. φιορ. παραδοτέου τό 1990.

Πολύνεκρο ναυάγιο

Μόνον δύο 'Ινδονήσιοι ναυτικοί επέζησαν από τό ναυάγιο του δεξαμενοπλοίου χημικών προϊόντων «*Maassluis*», 38.000 τον. d.w., της 'Ολλανδικής ναυτιλιακής εταιρίας *Nedlloyd Bulk*. Τό πλοίο που ήταν επανδρωμένο με 13 'Ολλανδούς και 16 'Ινδονήσιους ναυτικούς βρισκόταν άγκυροβολημένο στη ράδα της Σκίκντα, στην 'Αλγερία, όταν λόγω μεγάλης θαλασσοταραχής με άνέμους δυνάμεις 10 μποφόρ έσπασε τά σχοινιά πρόσδεσής του και προσέκρουσε στον κυματοθραύστη στις 15 Φεβρουαρίου.

Τό δεξαμενόπλοιο είχε ναυπηγηθεί τό 1982 στα ναυπηγεία *Van Der Giessen de Noord* και ήταν νηολογημένο υπό 'Ολλανδική σημαία.

ΠΟΛΩΝΙΑ**Μεταπώληση μεγάλου όχηματoαγωγού**

Ή γνωστή ναυτιλιακή εταιρία της Κρήτης, *ANEK*, άγόρασε πρόσφατα ένα μεγάλο όχηματoαγωγό των 25.000 τον. με τιμή περί τά 16,5 εκατ. δολλ. από τά ναυπηγεία *Stocznia* της Γδύνια, στην Πολωνία. Τό νέο έπιβατηγό πλοίο της Κρητικής εταιρίας θα έχει δυνατότητα μεταφοράς 2.200 έπιβατών σε κουκέτες και 300 έπιβατών σε θέσεις άεροπορικού τύπου. Έπίσης θα έχει χώρο μεταφοράς όχημάτων για 700 αυτοκίνητα. Τό πλοίο είχε παραγγείλει αρχικά ή *Stena Line* σαν μέρος ενός πακέτου τεσσάρων άδελφών πλοίων αλλά αγοράστηκε από τό Νορβηγό πλοιοκτήτη Φρέντ Όλσεν ενώ ή ναυπήγησή του δέν είχε ακόμα ολοκληρωθεί. Όταν οι προσπάθειες του Νορβηγού πλοιοκτήτη νά συνεχίσει την ναυπήγηση του πλοίου σε Εύρωπαϊκά ναυπηγεία απέτυχαν αναγκάστηκε νά μεταπωλήσει τό πλοίο στην *ANEK*, στις αρχές του 'Ιανουαρίου.



**The Far East
at your Fingertips**



**Jardine Shipping
Agencies**

in THAILAND

Bangkok Telex: 82672 JARTHAI

London Telex: 8953378 MANDCO

Singapore Telex: 24179 JARSHIP

Piraeus Telex: 241150 GMS GR.

PICCARD DIVERS

81, Akti Miaouli
PIRAEUS
Tel.: 4514208 - 4180343
AOH: 9835152 - 9842737
7653930
TLX: 213073 PICA
241005 COBA

SERVICES:

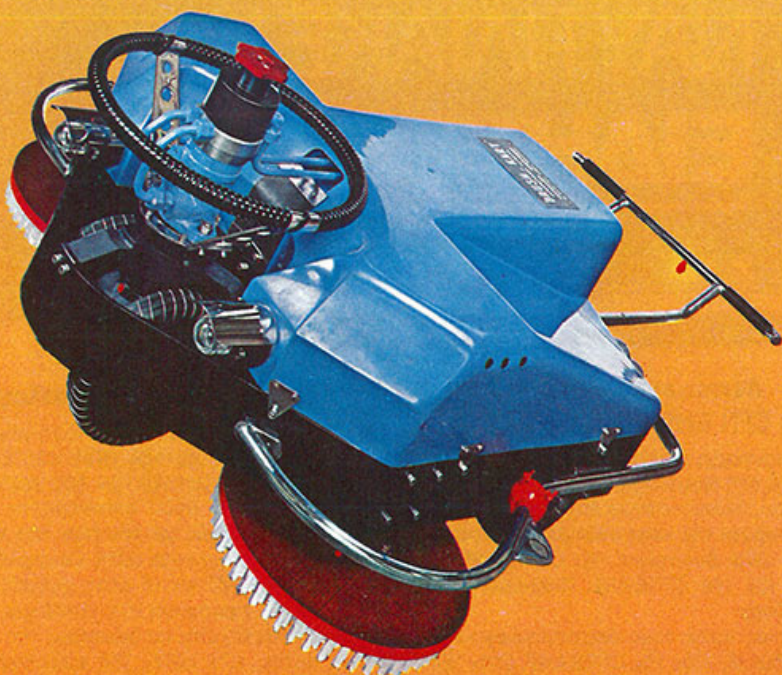
UNDERWATER HULL CLEANING —
WELDING — CUTTING — PLUGGING
RUPTURES — HOLES — PLUGGING
SEA CHESTS — PLUGGING TAIL
SHAFT — VIDEO — CAMERA —
PHOTOGRAPHY — INSPECTION

DIVERS TEAMS
CAN BE SENT
ABROAD
ON REQUEST

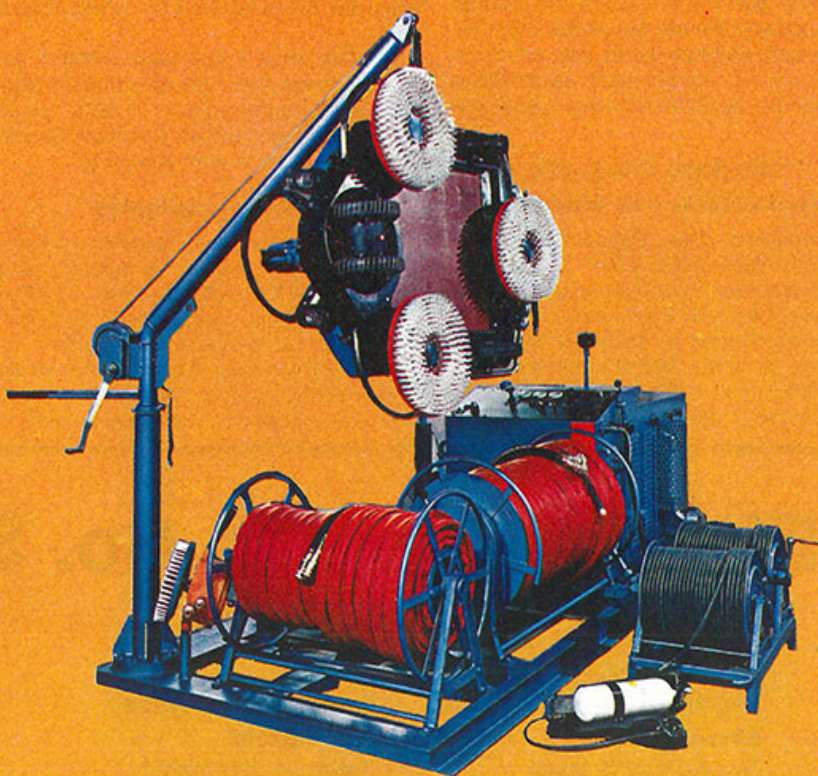
PERMANENT SERVICE
STATIONS

- PIRAEUS
- LAVRION
- PYLOS

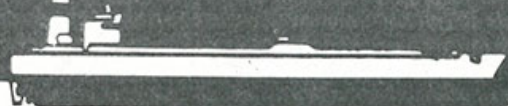
NEA ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4514208 - 4180343



BRUSH — KART SYSTEM OUTPUT 2500 Sq/M/hr



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Λειτουργεί πλέον η CITI SHIPPING BANK

Σε συνέντευξη που ὀργάνωσε ἡ Citi Shipping Bank στὴ Ναυτιλιακὴ Λέσχη στὶς 28 Φεβρουαρίου, ἀνακοινώθηκε ἐπίσημα ἡ ἴδρυση καὶ λειτουργία τῆς νέας ναυτιλιακῆς Τράπεζας, πού εἶναι θυγατρικὴ τῆς CITICORP/ CITIBANK καὶ τῆς CITIBANK Overseas Investment Corp.

Μιλώντας πρὸς τοὺς δημοσιογράφους ὁ γενικός διευθυντής τῆς CITIBANK στὴν Ἑλλάδα κ. Δημήτρης Κροντηρᾶς, ἀνέπτυξε τὴ λογικὴ πού ὀδήγησε στὴν δημιουργία μιᾶς ἀνεξάρτητης ναυτιλιακῆς Τράπεζας, μὲ κεφάλαια 14 ἑκατ. δολλαρίων καὶ στόχο τὴν ἀνάπτυξη νέων μεθόδων ναυτιλιακῶν χρηματοδοτήσεων, τὴ συμμετοχὴ σὲ ναυτιλιακὲς ἐταιρίες οἱ ὁποῖες ἐνδιαφέρονται νὰ κυκλοφορήσουν μετοχές των στὸ χρηματιστήριο, τὴ πιθανὴ συμμετοχὴ τῆς Τράπεζας σὲ χρηματοδοτούμενα ἀπ' αὐτὴν πλοῖα, καθὼς καὶ στὴν ἀσφάλιση μέρους δανείων πελατῶν τῆς.

Ἡ νέα ναυτιλιακὴ Τράπεζα ἐρχεται στὸ προσκήνιο μετὰ ἀπὸ 22 χρόνια ἐπιτυχῶς λειτουργίας τῆς CITIBANK στὸν Πειραιᾶ, στελεχώνεται ἀπὸ πολὺ ἐμπειρὰ στελέχη καὶ μὲ τὴν εὐέλκτικη ὀργάνωσή της ὑπόσχεται νὰ παράσχει θετικὲς ὑπηρεσίες στὴν Ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ Κοινότητα, ἐπεκτείνοντας παράλληλα τὶς δυνατότητες ἀναπτύξεως τοῦ Πειραιῶς ὡς διεθνούς οἰκονομικοῦ κέντρου.

Ἡ σύμβαση ἀποφυγῆς συγκρούσεων στὴ θάλασσα

Δημοσιεύθηκε στὴν Ἑφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 52Α/15.2.89) τὸ Π.Δ. ὑπ' ἀριθ. 116 «ἀποδοχὴ τροποποιήσεων τῆς Σύμβασης «περὶ Διεθνῶν Κανονισμῶν πρὸς ἀποφυγὴ συγκρούσεων ἐν θαλάσῃ 1972» πού κυρώθηκε μὲ τὸ Ν.Δ. 93/1974 (Α293) καὶ τροποποιήθηκε μετὸ ν. 635/1977 (Α 189) καὶ τὸ Π.Δ. 233/1983 (Α 86).

Ἡ ἀποφυγὴ τῆς διπλῆς φορολογίας

Μετὰ τὴν ἀπὸ 10.6.88 ἀνταλλαγὴ ρηματικῶν διακοινώσεων μεταξὺ ΗΠΑ καὶ Ἑλλάδας συμφωνήθηκε μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τὸ φόρο εἰσοδήματος τῶν ναυτιλιακῶν κερδῶν, μὲ τὸν ὅρο τῆς ἀμοιβαιότητας. Ἡ συμφωνία αὕτη ἐφαρμόζεται ἀπὸ τὴ χρῆση 1987 καὶ τὰ μέρη μποροῦν νὰ ἐπιλέξουν γιὰ ἐφαρμογὴ τὸ εἰσόδημα ἀπὸ ναυτιλιακὰ κέρδη εἴτε τὶς διατάξεις τῆς συμφωνίας αὐτῆς, εἴτε αὐτὲς τῆς φορολογικῆς συμβάσεως μεταξὺ ΗΠΑ καὶ Ἑλλάδος γιὰ τὴν ἀποφυγὴ τῆς διπλῆς φορολογίας τοῦ 1950.

Γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῆς παραπάνω συμφωνίας δόθηκαν διευκρινίσεις μὲ τὴν ὑπ' ἀριθ. 1006323/146/008/ πολ. 1042/3.2.89 ἐγκύκλιο τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν.

Ὑπὸ τὴν κυανόλευκο

Κατὰ τὸ δεῦτερο δεκαπενθήμερο τοῦ Φεβρουαρίου ἐζητήθη ἡ ἐγγραφή στὸ ἑλληνικὸ νηολόγιο, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν ἐξῆς δύο πλοίων:

— «Φιλία», μπάλκερ, πού ὑπέστειλε τὴ λιβεριανὴ σημαία, 7.201 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1972, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρία «Sparrow Shipping Inc.» (κ. Ἡλίας Βρατσάνος).

— «Γκλόμπαν Στάρ», μικτὸ σκάφος, πρῶην «Elisabeth» ὑπὸ λιβεριανὴ σημαία, 59.995 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1974, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρία «British Columbia Shipping Corporation» (κ. Ἀναστ. Κάντζος).

Ἀγοραπωλησιές

— Σὲ Σκανδιναvoὺς ἐπωλήθη τὸ ὑπὸ κυπριακὴ σημαία μπάλκερ μεταφορᾶς αὐτοκινήτων «Μέντ Σή» 33.024 τόν. d.w., 21.333 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1973, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 5,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Νορβηγοὶ εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ ἑλληνικοῦ μπάλκερ κάρριερ «Μαρίνος Κ.» 23.150 τόν. d.w., 14.584 τόν. γκρός, γερμανικῆς ναυ-

πηγήσεως 1977, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 7,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἑλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ στροβιλοκινήτου δεξαμενοπλοίου «Nichio» 238.436 τόν. d.w., 120.255 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1972, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 9,2 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σὲ Νορβηγούς ἐπωλήθη τὸ ἑλληνικὸ μπάλκερ κάρριερ «Ματούμπα II» 35.223 τόν. d.w., 18.642 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1975, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 9 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἐπίσης σὲ Νορβηγούς ἐπωλήθη τὸ πᾶναξ μπάλκερ κάρριερ «Ἀϊρόνε ΣΒ» 60.740 τόν. d.w. 35.771 τόν. γκρός, ναυπηγηθὲν στὴ Δανία τὸ 1976, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 12,2 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἑλληνες τοῦ Λονδίνου εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μπάλκερ κάρριερ «Stream Buruanga» 33.115 τόν. d.w., ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1973, ἐναντι τιμῆς περὶ τῶν 4,6 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἑλληνες ἐπίσης εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ πρὸντακτ κάρριερ «Sachem» 29.900 τόν. d.w., ἰταλικῆς ναυπηγήσεως 1972, ἐναντι τιμῆς 5,8 ἑκατ. δολλαρίων.

Ἐκπτώση ἐταιρίας

Μὲ ἀπόφαση τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Βασίλη Σαραντῆ κηρύχθηκε ἐκπτώση ἀπὸ τὴ μίσθωση τῆς ἀγονης γραμμῆς Κύμης - Βόρειας Ἑλλάδας — Μυτιλήνης ἡ ἀνάδοχος ναυτιλιακὴ ἐταιρία INTERMAP. Καὶ τοῦτο γιὰ τὴν κατακύρωση, ἀρνήθηκε νὰ προσέλθει γιὰ νὰ ὑπογράψει τὴ σχετικὴ σύμβαση. Ἐπὶ πλέον δὲ ἀρνεῖται νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν ἀνωτέρω ἀγονὴ γραμμὴ μὲ τὸ ἐπιβατηγὸ - ὀχηματαγωγὸ πλοῖο τῆς «Μακεδονία».

Ἡ κηρυχθεῖσα ἐκπτωτὴ ἐταιρία ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλλει στὸ Δημόσιο ἀποζημίωση ἴση μὲ τὴ διαφορά τοῦ μισθώματος πού εἶχε προσφερθεῖ ἀπὸ τὴν ἴδια καὶ τοῦ τυχόν ἡψηλότερου πού θὰ ἐπιτευχθεῖ στὸν ἐπαναληπτικὸ διαγωνισμό γιὰ τὴ μίσθωση τῆς παραπάνω γραμμῆς.

Ἡ διασπορά ἀγγελιῶν ναυτικῆς ἀσφαλείας

Ἡ διασπορά ἀγγελιῶν ναυτικῆς ἀσφαλείας στοὺς ναυτιλλομένους, ἐν ὧσι τοῦ νέου συστήματος δορυφορικῶν καὶ ἐπίγειων ἐπικοινωνιῶν, εἶναι τὸ ἀντικείμενο μὲ τὸ ὁποῖο θὰ ἀσχοληθοῦν ἡ ἐπιτροπὴ τοῦ Διεθνούς Ὑδρογραφικοῦ Ὄργανισμοῦ (IHO) καὶ ἡ ὁμάδα ἐργασίας τοῦ IMO κατὰ τὴ σύνοδο τοῦ Λονδίνου, πού θὰ πραγματοποιηθεῖ ἀπὸ 6-10 Μαρτίου.

Ἐξάλλου στὸ Λονδίνο, ἐπρόκειτο νὰ πραγματοποιηθεῖ ἀπὸ 27 Φεβρουαρίου μέχρι 3 Μαρτίου, ἡ 34ῃ σύνοδος τῆς Ὑποεπιτροπῆς Πυρασφαλείας τοῦ IMO κατὰ τὴν ὁ-

Efploia Shipping Co. S.A.

L.C. Lemos Maritime Hse,
111, Filonos Str.,
Piræus 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)

ποία, μεταξύ άλλων θα συζητηθούν και θέματα που αναφέρονται στα συστήματα πυρασφάλειας επιβατηγών πλοίων.

Η Ισοδυναμία σωστικών μέσων

Εγκρίθηκαν υπό περιοριστικές προϋποθέσεις οι σωσίβιες σχεδίες ως ισοδύναμες προς τις σωσίβιες λέμβους.

Σχετική απόφαση του αναπληρωτή υπουργού Ναυτιλίας κ. Αντώνη Ντεντιδάκη που εγκρίνει την ισοδυναμία των σωστικών μέσων των πλοίων δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 104 Β/14.2.89).

Υπουργικές ευχαριστίες

Ο Υπουργός κ. Βασίλης Σαραντίτης με τηλεγράφημά του προς τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του ελληνικού φορτηγού «Κόρεαν Σέντορ» εκφράζει τις ευχαριστίες του και τους συγχαίρει για την άποτελεσματική συμβολή τους στη διάσωση δύο Κοσταρικανών ναυαγών στην Καραϊβική. Οι ναυαγοί βρέθηκαν στις 13 Φεβρουαρίου επάνω σε σχεδία μετά από 20 ημέρες, αφ' ότου βυθίστηκε το αλιευτικό τους σκάφος.

Κατάταξη τεχνικών στο Λιμενικό Σώμα

Με απόφαση του Υπουργού κ. Βασίλη Σαραντίτη προκηρύχθηκε η κατάταξη στο Λιμενικό Σώμα τεσσάρων ανθυποπλοιάρχων τεχνικών, πτυχιούχων πανεπιστημιακών σχολών, για την πλήρωση μίας οργανικής θέσεως μηχανολόγου μηχανικού ή μηχανικού ηλεκτρονικών υπολογιστών και πληροφορικής, δύο θέσεων ναυπηγών μηχανολόγων μηχανικών και μίας θέσεως χημικού μηχανικού ή χημικού.

Η κατάταξη θα γίνει με επιλογή και εξετάσεις στην αγγλική γλώσσα, αιτήσεις δε συμμετοχής γίνονται δεκτές μέχρι τις 10 Μαρτίου 1989 στο ΥΕΝ όπου παρέχονται και περισσότερες πληροφορίες τηλ. 4120.171.

Σεμινάριο από Βρεταννούς Δικηγόρους

Η Holman, Fenwick & Willan, το διεθνές δικηγορικό γραφείο ναυτικού και εμπορικού δικαίου, που έδρευε στο Λονδίνο, οργάνωσε ένα διήμερο σεμινάριο για την Ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, στο Αμφιθέατρο της HELMEPA στον Πειραιά, στις 20 και 21 Φεβρουαρίου.

Στά δύο ημερήσια σεμινάρια, στα οποία ή συμμετοχή ήταν μόνο κατόπιν προσκλήσεως, εξετάστηκαν τρέχοντα νομικά θέματα στην ναυτιλία και στη χρηματοδότησή της. Κύριοι ομιλητές ήταν: η Archie Bishop (πού φέτος έγινε πρόεδρος της Holman, Fenwick & Willan), ο Peter Rees Smith, ο Stephen Drury, ο Richard Crump και ο Jonathan Fine, όλοι εταίροι της επιχείρησης.

Η επιχείρηση Holman, Fenwick & Willan έχει μια μακρά ιστορία εξυπηρέτησης της ναυτιλιακής κοινότητας, και στενές σχέσεις με την Ελλάδα. Η επιχείρηση είναι σήμερα ένα μεγάλο δικηγορικό γραφείο, με 51 εταίρους και προσωπικό που ξεπερνά τα 250 άτομα, και διεξάγει τις εργασίες της μέσω των γραφείων της στο Λονδίνο, το Παρίσι και το Χόγκ Κόγκ. Η Holman, Fenwick & Willan δεν ασχολείται μόνο με ναυτικά και ναυτιλιακά θέματα αλλά και με κάθε πλευρά του διεθνούς εμπορίου, των μεταφορών, των ασφαλίσεων και αντασφαλίσεων, καθώς και με εταιρικές και εμπορικές υποθέσεις και θέματα ακινήτου περιουσίας και ιδιωτών πελατών.

Επανεξελέγη ο κ. Σιγάλας

Η νέα διοίκηση της Ένωσης Πλοιοκτητών Έπιβατηγών Ακτοπλοϊκών Πλοίων που προήλθε από τις διεξαχθείσες στις 21 Φεβρουαρίου αρχαιρεσίες συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Μηνάς Σιγάλας πρόεδρος.
Κώστας Χατζηαντωνίου αντιπρόεδρος.
Παντελής Σφηνιάς γεν. γραμματέας.
Εμμανουήλ Γιωργάκης ταμίας και μέλος ο Δημήτριος Νομικός.
Επίσης αναπληρωματικά μέλη εξέλεξαν οι κ.κ. Αλέξανδρος Γερ. Αγουόδημος και Εύαγ. Μπλαζάκης.

Τά βραβεία της Έστιας Ναυτικών

Η Έστια Ναυτικών χορήγησε έφετος από 75.000 δραχμές σε 64 παιδιά ναυτικών που άριστευσαν στις σπουδές τους κατά το προηγούμενο ακαδημαϊκό έτος. Στα παιδιά αυτά δόθηκαν και από 40.000 δρχ. που πρόσφερε ο έφοπλιστής κ. Γεράσιμος Αλεξ. Αγουόδημος, ο οποίος σημειωτέον δεν παραλείπει ευκαιρία για προσφορές προς τους ναυτικούς που τους θεωρεί συναδέλφους του και συνεργάτες υπογραμμίζοντας ότι ο αυτός όφειλε κατά μεγάλο μέρος την επιτυχία του. Ο κ. Αγουόδημος είχε προσφέρει πέρυσι από 25.000 δρχ. στα παιδιά των ναυτικών στα οποία η Έστια Ναυτικών είχε χορηγήσει από 50.000 δραχμές.

Τό σύστημα AMVER

Τό Αυτόματο Σύστημα Άλληλοβοήθειας και Διάσωσης κλείνει έφετος 30 χρόνια συνεχούς λειτουργίας στον τομέα της προστασίας της ζωής στη θάλασσα. Με άνω των 100 σταθμών σε 25 χώρες τό κέντρο του AMVER της Αμερικανικής Ακτοφυλακής συνδυάζει πληροφορίες για τις θέσεις των πλοίων που βρίσκονται κοντά στο πλοίο που κινδυνεύει και συντονίζει τό έργο της διάσωσης.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO υποστηρίζει τό έργο του AMVER καλώντας όλες τις χώρες που είναι μέλη του νά συμμετάσχουν στο πρόγραμμα μέ σκοπό την βελ-

τίωση των προσπαθειών για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Νέα φυλλάδια

Από τις κατά τόπους αρμόδιες λιμενικές αρχές εκδόθηκαν τόν Ιανουάριο 223 νέα ναυτικά φυλλάδια, από τά όποια δύο σε μεμονωμένους εργάτες θαλάσσης.

Κύρωση διεθνών συμβάσεων

Τό υπουργείο Ναυτιλίας διαβίβασε στό Ναυτικό Έπιμελητήριο και τις έφοπλιστικές Ένώσεις τά κείμενα των Δ.Σ. 163/1987 και 164/1987 «για τά κοινωνικά προγράμματα για τούς ναυτικούς στό πλοίο και στό λιμάνι» και «για την προστασία της υγείας και την ιατρική περίθαλψη των ναυτικών». Οι συμβάσεις αυτές υιοθετήθηκαν κατά την 74η Ναυτική Συνοδο της Διεθνούς Συνδιασκέψεως Έργασίας της ΔΟΕ που συνήλθε στις 24.9.87 στη Γενεύη και τό ΥΕΝ ζητεί νά του γνωστοποιηθούν οι απόψεις του Ν.Ε.Ε. και των έφοπλιστικών ενώσεων σχετικά μέ την κύρωση της για νά προωθήσει την απαιτούμενη διαδικασία.

Τραυματισμός ναυτικών

Από άτύχημα στό δεξαμενόπλοιο «Χίος» τραυματίστηκαν στη σπονδυλική στήλη σοβαρά ο ναύτης Άντώνης Ζαμπετάκης και έλαφρότερα ο ναύκληρος Άναστάσιος Σκέντζος. Τό άτύχημα έγινε ενώ τό πλοίο ήταν στό λιμάνι Ροζαρίτο του Μεξικού και όφειλεται στό σπάσιμο συρματοσχοινίου άγκύστρωσης του άγωγού έκφορτώσεως. Μετά τις πρώτες βοήθειες ο ναύκληρος επέτρεψε στό πλοίο, ό δέ Ζαμπετάκης προωθήθηκε σε νοσοκομείο του Σάν Ντιέγκο για νοσηλεία.

Έξαφάνιση θαλαμηπόλου

Στις 18 Φεβρουαρίου εξαφανίστηκε από τό φορτηγό «Μαρία» ενώ τό σκάφος έπλεε άνοικτά από τις Άζόρες ό θαλαμηπόλος Γεώργιος Κοσμάς Άλιφραγκής, 40 έτών, από τή Χίο, ό όποιος είχε ναυτολογηθεί στό πλοίο στις 10 Φεβρουαρίου, όταν τό σκάφος είχε προσεγγίσει στον Πειραιά.

Πρόστιμα

Από τό λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης έπιβλήθηκαν πρόστιμα από 150.000 δρχ. στους πλοίαρχους των κυπριακών φορτηγών «Jao-uha» και «Claudia I», γιατί τά πλοία βρέθηκαν ύπερφορτωμένα κατά δύο ίντσες.

Νέα «Φλάιν Ντόλφιν»

Δύο νέα ταχύπλοα σκάφη απέκτησε ή εταιρία ύδροπτερύγων Σέρες. Τά σκάφη θά ένταχθούν στό στόλο της εταιρίας ό όποιο θά άνέλθει στό 22 σκάφη.

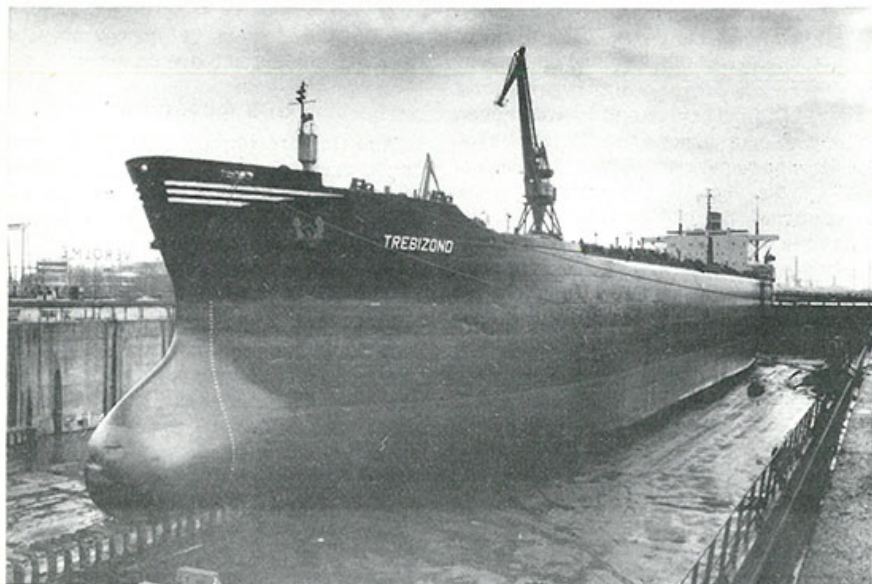
Τά δύο Φλάιν Ντόλφιν, θά έξυπηρετήσουν τά νησιά του Άργοσαρωνικού.



TO REPAIR YOUR VESSELS IT IS OUR BUSINESS
T. J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES IN GREECE FOR SHIPYARDS, SHIPREPAIRS IN:
**SINGAPORE, HOLLAND, ITALY, JAPAN, S. AFRICA,
BRAZIL, LAS PALMAS, PHILIPPINES**

14, Skouze Str., 185 36 Piraeus, Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4180916
Tlx: 241150-213207 GMS GR, 213025 SSK GR, Telefax: 4182432



Τό υπό λιβερριανή σημαία μικτό πλοίο «Τρεμπιζόντ» 97.947 τόν. d.w. τό όποίο ύπέστη έκτενείς έπισκευές τών ένδειαίτησεων καί δεξαμενισμό στά ναυπηγεία τής Βερόλμε στό Ρόττερταμ.

Τό πλοίο είχε ύποστει πυρκαγιά μέ άποτέλεσμα τή όλοσχερή σχεδόν καταστροφή 15 καμινών τού πληρώματος

Συνεργασία «Ολύμπικ Μαρίν» Α.Ε. καί Jeannneau

Η «Ολύμπικ Μαρίν», Α.Ε. ή έταιρία πού έπί χρόνια είχε καταξιωθεί διεθνώς στήν παραγωγή ιστιοπλοϊκών σκαφών συνεχίζει πλέον, μετά άπό μία παύση άρκετών χρόνων, τή παραγωγή μέ τήν ύπογραφή συμφωνητικού συνεργασίας μέ τή Jeannneau στήν κατασκευή ιστιοπλοϊκών σκαφών, πού ως γνωστό είναι τό μεγαλύτερο ναυπηγείο κατασκευής τέτοιου τύπου σκαφών.

Τό μοντέλο πού διάλεξε γι' αυτή τή συνεργασία είναι ένα γνωστό ιστιοπλοϊκό σκάφος 42 ποδών, πού είναι ένας έπιτυχημένος συνδιασμός ιστιοφόρου cruising - racing μέ πολυτελή κατασκευή, άνεση, εύελιξία, έξυπνη σχεδίαση εξαρτημάτων καταστρώματος καί μεγάλη ταχύτητα.

Έπισκευές Πλοίων

Άνακοινώθηκε ότι ό γνωστός ναυτιλιακός όικος τού Πειραιά, Ρ. Wigham Richardson

(Hellas) Co. Ltd άνέλαβε άπό 1ης Ιανουαρίου 1989, τήν άποκλειστική εκπροσώπηση στήν Ελλάδα τού γνωστού ναυπηγοεπισκευαστικού συγκροτήματος τής Taiwan China Shipbuilding Corporation Ltd., τό όποίο διαθέτει ίσοδύναμες εγκαταστάσεις τόσο στό Kaohsiung όσο καί στό Keelung.

Δωρεά τού 'Ιδρύματος 'Αλέξανδρος Σ. 'Ωνάσης

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τού Κοινωφελούς 'Ιδρύματος 'Αλέξανδρος Σ. 'Ωνάσης βαθύτατα συγκινημένο άπό τίς πάνδημες έκδηλώσεις συμπάθειας γιά τόν θάνατο τής Χριστίνας Α. 'Ωνάση, άπεφάσισε, όπως, πέρα άπό τίς ήδη εξαγγελθείσες δωρεές στή μνήμη τής, καταβάλει τίς δαπάνες γιά τήν άνέγερση στό Ναό 'Αγίας Φωτεινής Νέας Σμύρνης, κωδωνοστασίου πανομοιότυπου μέ τό καταστραφέν τού ιστορικού Ναού τής 'Αγίας Φωτεινής τής Σμύρνης. Πρός τούτο έθεσε στή διάθεση τού μητροπολίτη Νέας Σμύρνης τό ποσό τών 15 έκατομμυρίων δραχμών.

Ό χορός τών άποφοίτων τής Σχολής Κύμης

Μέ μεγάλη έπιτυχία αλλά καί πολύ κέφι πραγματοποιήθηκε στίς 17 Φεβρουαρίου στό κέντρο «Φωλιά» τής Δροσιάς ό έτήσιος χορός τού Συλλόγου Άποφοίτων Πλοιάρχων Α.Δ.Σ.Ε.Ν. Κύμης.

Ό χορός τού Gear Club

Έπίσης μέ ιδιαίτερη έπιτυχία πραγματοποιήθηκε τήν έπομένη 18 Φεβρουαρίου στό ξενοδοχείο «Ίντερκοντινένταλ» ό έτήσιος χορός τού Gear Club.

Λούφτχανσα 19,4 έκ. έπιβάτες τό 1988

Οί έπιβάτες πού πέταξαν μέ τήν δυτικογερμανική άεροπορική έταιρία Λούφτχανσα τό 1988 ήταν συνολικά 19,4 έκατομμύρια, δηλαδή ένα περίπου έκατομμύριο περισσότεροι άπό τήν προηγούμενη χρονιά (αύξηση 5,4%). Συγχρόνως αύξήθηκε κατ' 7,7 τοίς έκ'άτό τό συνολικό βάρος μεταφερθέντων έμπορευμάτων καί έφθασε τούς 783.304 τόννους, ένώ τό ταχυδρομείο έφθασε τούς 93.533 τόννους σημειώνοντας αύξηση 10,3%.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Γ.Ε. ΣΠΑΡΤΙΩΤΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΑΝ 89/47

Έκδόθηκε πρόσφατα άπό τά «Ναυτικά Χρονικά» τό βιβλίο τού ύποναύαρχου Α.Σ. (έ.α.) Γ. Σπαρτιώτη μέ τόν τίτλο: «Ναυτιλιακές Έταιρείες» Α.Ν. 89/67».

Στό έν λόγω βιβλίο έκτός άπό τήν συγκέντρωση ύλικού, έπεξεργασία, θεωρητική άνάλυση καί γενικά άντιμετώπιση σάν κύριο σκοπό τού βασικού θέματος ήτοι τού θεσμού τών ναυτιλιακών εταιριών πού άναφέρονται στόν τίτλο, περιλαμβάνεται καί προσθήκη στήν όποία περιέχονται ή Εϊδική Άνώνυμος Ναυτιλιακή Έταιρία τού άρθρου 13 τού Ν.Δ. 2687/53 ως καί ή Ναυτική Έταιρία τού Ν. 959/79. Έτσι στό πόνημα περιέχονται όλες οι νομικές μορφές στίς όποιες ή Έλληνική Νομοθεσία σ' όλη τής τήν έκταση έχει δώσει ειδικά τόν χαρακτηρισμό καί τήν όνομασία ναυτιλιακές ή ναυτικές έταιρίες.

Τιμή έκπληξη

Συμπαγής κατασκευή έτοιμη γιά εγκατάσταση με διαστάσεις καί προδιαγραφές Ευρωπαϊκές γιά τήν απ' ευθείας σύνδεση λεκάνης τουαλέτας. Αυτόματη λειτουργία διάμεσου ηλεκτρονικού ελέγχου στάθμης λυμάτων.

Συνθετικής ύλης κάδος περιλαμβάνων αντλία PIRANHA με μασητήρα γιά τήν αποχέτευση, δαμβακιού, χαρτιών, πανιών προφυλακτικών καί λοιπών υλών. Λύνει τα προβλήματα αποχέτευσης: υπογείων διαμερισμάτων, παλιών Ξενοδοχείων τροχόσπιτων, εξοχικών κατοικιών CAMPING κλπ.

Ζητήστε πληροφορίες

Μενελάου 5-7 & Δοιράνης, Καλλιθέα 176 72
 ☎ 9569822, 9568156 Τηλ.: 222772 ABSH GR

Αντηλητική Ελλάδα

Η όλη εργασία είναι προσηγμένη και μεθοδευμένη. Ειδικότερα τό βιβλίο εκτός από τόν πρόλογο καί μία ενδιαφέρουσα εισαγωγή διαιρείται σέ πέντε Μέρη. Στό πρώτο Μέρος περιλαμβάνονται τά ληφθέντα μέτρα γιά τήν θεσμοθέτηση τού νομικού πλαισίου τού θεσμού τών Ναυτιλιακών 'Εταιριών τού Α.Ν. 89/67 καί Ν. 814/78 καί συγκεκριμένα τόσο οί νομοθετικές διατάξεις όσο καί οί διοικητικές τοιαύτες.

Στό δεύτερο μέρος περιέχεται ή διαδικασία έγκατάστασης γραφείου ή υποκαταστήματος άλλοδαπής Ναυτιλιακής 'Εταιρίας στήν 'Ελλάδα σύμφωνα μέ τίς διατάξεις Α.Ν. 89/67, Ν. 814/78 κλπ. ή υπαγωγής στίς ίδιες διατάξεις 'Ελληνικής Ναυτιλιακής 'Εταιρίας.

Στό τρίτο μέρος αναφέρεται ή ασκούμενη πολιτική τής Διοίκησης έναντι τών 'Εταιριών τούτων, όπως αυτή έμφανίζεται από τίς έ-

νέργειές της καί από τήν ακολουθούμενη πρακτική.

Στό τέταρτο μέρος περιλαμβάνονται πρακτικές πληροφορίες καί δείγματα χρησιμοποιούμενων δικαιολογητικών τόσο γιά τήν δημιουργία όσο καί γιά τήν λειτουργία τών Ναυτιλιακών 'Εταιριών τού Α.Ν. 89/67 καί Ν. 814/78.

Καί στό πέμπτο μέρος περιέχονται κρίσεις, σκέψεις καί ή αξιολόγηση τού θεσμού.

Στήν Προσθήκη, μετά από μία πολύ ενδιαφέρουσα εισαγωγή όπου σκιαγραφείται ή μορφή καί δίδεται ή έννοια καί ή ιδιομορφία τού θεσμού τών Ν. 'Εταιριών τού Α.Ν. 89/67 καί Ν. 959/79 σέ σύγκριση καί αντιπαραβολή μέ τίς μορφές τών γνωστών νομικών προσώπων τής 'Ελληνικής Νομοθεσίας (Α.Ε., Ε.Π.Ε. κλπ.), αντιμετωπίζονται κατ' αρχήν μέν ή νομική μορφή τής Ε.Α.Ν.Ε. στή συνέχεια δέ σέ

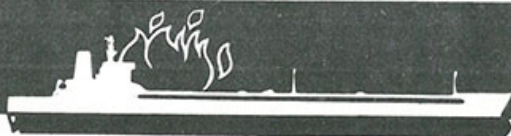
μία μεγαλύτερη έκταση αλλά καί λεπτομερέστερη εξέταση τών συναφών θεμάτων — ή νομική μορφή τής Ναυτικής 'Εταιρίας τού Ν. 959/79.

TO OIL

Μέ ενδιαφέροντα άρθρα καί μελέτες, όπως πάντα, κυκλοφόρησε τό πρόσφατο τεύχος 'Οκτωβρίου - Νοεμβρίου - Δεκεμβρίου 1988, τής τριμηνιαίας έκδοσης τής Μότορ 'Οϊλ ('Ελλάς) Α.Ε.

Στό τελευταίο τεύχος τού Οίλ περιλαμβάνονται άρθρο γιά τά αίτια τής ατμοσφαιρικής μόλυνσης, μία ιστορική περιγραφή τών ανακαλύψεων τού 'Ερρίκου Σλήμαν, καθώς καί μελέτη γιά τίς συνέπειες τής ελληνικής ναυτικής ύπεροχής κατά τούς Βαλκανικούς πολέμους τού 1912-13.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ANNA X.	Μάλτας	1.594	1971	Κατά τό ταξίδι Σπλίτ γιά Σαουθάμπτον προσάραξε στήν Κεφαλλονιά, στίς 22/2. Αποκολλήθηκε μέ τή συνδρομή ρυμουλκών καί συνέχισε τό ταξίδι του. Προσέκρουσε σέ σημαδόουρα στό Ρόζμπεργκ στίς 20/2.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	Έλληνική	9.619	1973	Ανέφερε βλάβη στή μηχανή, στόν Πειραιά, στίς 16/2.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	Κυπριακή	11.989	1977	Προσάραξε στή Μπαγκόγκ στίς 27/12 καί υπέστη ζημιές στό πηδάλιο. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στή Σύρο.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	Έλληνική	16.439	1973	Κατά τήν εκφόρτωση λιπασμάτων στό Πουέρτο Καμπέλλο, υπέστη πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο, στίς 14/2.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	Έλληνική	12.660	1968	Ανέφερε ζημιές από σύγκρουση στό Άλγέρι, στίς 14/2.
ΝΕΦΕΛΗ Ι	Κυπριακή	12.202	1971	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας στό Μαρόκο, στίς 11/2 καί αποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων.
Σ.Β. ΕΠΤΑ	Μάλτας	20.002	1965	Επιθεωρήθηκε στήν Έλευσίνα συνεπεία έλασματοοικονομικών ζημιών πού υπέστη στή Ν. Υόρκη τόν Δεκέμβριο.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Μπαχάμας	40.633	1975	Κατά τό ταξίδι Σάλλομ Βόε γιά Σέλλ Χάβεν, έμεινε άκυβέρνητο λόγω κακοκαιρίας, στίς 14/2, σέ θέση 54.10 Β, 02.38 Α καί ρυμουλκήθηκε στό Ρόττερνταμ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ	Έλληνική	44.683	1968	Κατά τό ταξίδι Σάλλομ Βόε γιά Γιούροπορτ υπέστη βλάβη στή μηχανή στίς 9/2 καί κατέπλευσε στό Ρόττερνταμ γιά έπισκευές.
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	Λιβεριανή	44.699	1975	Επιθεωρήθηκε στή Σιγκαπούρη, στίς 15/2, συνεπεία βλάβης στή μηχανή.

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή 'Ακτινοβολία καί 'Εμπιστοσύνη

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Borought High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Στή μάλλον έμπεριστατωμένη ανάλυση τής Ναυλαγοράς του προηγούμενου φύλλου μας αποτομήσαμε όρισμένες προβλέψεις που έτειναν προς τήν αισιόδοξη πλευρά. "Ηδη — μέ κάθε συγκράτηση — διαφαίνεται ή τάση επανόδου τής ζητήσεως καί τών επιπέδων τών ναύλων στά ύψηλά επίπεδα του 'Ιανουαρίου. 'Ιστορικά ό Μάρτιος δικαιολογεί μία τέτοια εξέλιξη, έδω όμως φαίνεται ότι βρισκόμαστε ένώπιον φαινομένου γενικότερης σημασίας, πέρα από τήν επίδραση εποχικών φαινομένων.

Καί ένώ ή ζήτηση στήν "Απω 'Ανατολή βελτιωνόταν σταθερά, ή Σοβιετική δραστηριότητα παρέμενε ό μέγας άγνωστος στό χώρο του 'Ατλαντικού. Γενικά πιστεύεται ότι περί τά 2.500.000 σιτηρών γιά Σοβιετική "Ενωση θά διακινηθούν μέσα στό Μάρτιο, ποσότητα μεγάλη ώστε νά μήν αφήσει τήν αγορά άδιάφορη.

Πέραν του πάναμαξ που αποτελεί τό κύριο αντίκειμενο τής ζήτησης, ζωρότερο έκδηλωνόταν τό ένδιαφέρον καί γιά τά handy μεγέθη σέ όλες τīs περιοχές.

Όπωςσδήποτε, κάθε επιφύλαξη επιβάλλεται στό σχολιασμό τών τεκταινομένων αυτή τήν μεταβατική στιγμή όπου τά δολ. 22 γιά 'Ιαπωνία καί τά δολ. 13 γιά Κόντινεντ από Κόλπο ΗΠΑ γιά πάναμαξ μικρή έχουν σημασία στήν απότιμηση τής αγοράς.

Μέ τήν επισήμανση, λοιπόν, ότι τά φορτία γαιάνθρακος κινήθηκαν στά πρόσφατα σχεδόν επίπεδα καί ότι αύξηση τής ζήτησεως γιά Αυστραλιανό γαιάνθρακα τόνωνε τήν "Απω 'Ανατολή, κάνουμε μία σύντομη αναφορά στίς χρονοναυλώσεις μέ τήν επιφύλαξη επανόδου σέ μία γενικότερη θεώρηση όταν οι εξελίξεις τό επιτρέπουν, πιθανόν μέσα στό Μάρτιο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Τά δολ. 13.000 σάν ήμερήσιο μίσθωμα σέ πάναμαξ γιά κυκλικό Αυστραλίας σχεδόν ίσοπεδώνει 'Ανατολή καί Δύση άν καί ή δεύτερη παρέμεινε δυναμικά ύψηλότερη γεγονός που αποδεικνύεται καί από τά ύψηλά μισθώματα από τήν περιοχή του 'Ατλαντικού γιά "Απω 'Ανατολή.

Τά handymax (30.000 DWT) έκινεϊτο στά δολ. 12/14.000 γιά παράδοση Νότια 'Αμερική καί προορισμό "Απω 'Ανατολή. Τό ίδιο μέγεθος γιά κυκλικό 'Ατλαντικού έπιανε περί τά δολ. 10/11.000, ένώ στά δολ. 7.500 έκινεϊτο τό

22.000 DWT από Κόντινεντ γιά κυκλικό ή έπαναπαράδοση Δυτική 'Αφρική.

Σά γενική παρατήρηση, τά μισθώματα παρέμειναν σέ πλαίσια που δείχνουν έμπιστοσύνη στό άμεσο μέλλον άν όχι καί στό μεσοπρόθεσμο, όπως σαφώς ύπαιθίσσεται ή μίσθωση πλοίου 35.000 DWT γιά 24 μήνες στά δολ. 9.000 ήμερησίως καί εκείνη 29.000 DWT γιά 8-10 μήνες στά δολ. 8.000.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρερχομένου του χρόνου, γίνεται ήδη σαφές ότι ή είσοδος στό νέο έτος μέ τήν ένταξη έφαρμογής τών νέων ποσοστώσεων παραγωγής από τīs χώρες του ΟΠΕΚ έσήμανε άνατροπή τών ίσορροπιών εις βάρος του πλοίου, πράγμα άνατρεψίμο μόνο σέ περίπτωση υπερέβασων έκ μέρους τών παραγωγών. Τούτου μή άποκλεισμένου (ήδη 'Ην. 'Αραβικά 'Εμιράτα καί 'Ιράν τείνουν προς τά έκει) τίποτε δέν άποκλείεται.

Παρά τīs δυσκολίες γιά σύγκριση που έπέφερε ή έφαρμογή του νέου Worldscale, είναι σαφές ότι οι ναύλοι είναι τώρα σαφώς

χαμηλότεροι χωρίς προοπτική άμέσου βελτιώσεως.

Στόν Περσικό, ή παρουσία άριθμού άνοικτών πλοίων πιέζει προς τά κάτω τούς ναύλους μέ αποτέλεσμα τό VLCC νά κλείνεται στά WS 35-40 άναλόγως προορισμού ένώ στά WS 55 κλείνεται φορτίου Suezmax γιά "Απω 'Ανατολή.

Κάπως καλύτερη ή κατάσταση στή Μεσόγειο μέ τούς 70.000 τόννους γιά ένδομεσογειακή μεταφορά στά WS 110.

"Ενα μονότονο WS 62-65 γιά τούς 130.000 τόννους από Δυτική 'Αφρική καί προορισμό ΗΠΑ έσήμαινε στασιμότητα στήν περιοχή.

Κύριο χαρακτηριστικό τών ήμερών στή Βόρεια Θάλασσα ή πρωτοφανής κακοκαιρία που έσήμανε ούσιαστική περιστολή τής δραστηριότητας. 'Ενδεικτικά, οι 70.000 τόννοι γιά τοπική μεταφορά κλείνονταν περί τά WS 120.

'Υποτονική ή ζήτηση στήν Καραϊβική μέ εξαίρεση τά καθαρά φορτία που κινήθηκαν σέ συνθήκες ζωρότητας.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 22.000 τόν. γεννήματα Λά Γκουάϊρα καί Μαρακάϊμπο, δολ. 18,75, 4 ήμέρες/1.000 φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 24-28.

ΑΣΚΟΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 25,55, 5 ήμέρες/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ: Μπουκάναν 68.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 6,75, 5 ήμέρες, Φεβρουαρίου 25-28.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ: Χάμπτον Ρόντς 92.000 τόν. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 7,15, 3 ήμέρες αντίστοιχα φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 1-10.

ΣΤΑΝΤΑΡΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: 'Αμερ. Κόλπο 53.000 τόν. περίπου γεννήματα 'Ισπανική Μεσόγειο /'Ολλανδία, δολ. 12,75, 6 ήμέρες Γαλλία δολ. 13,35 φίο, 10 ήμέρες, Μαρτίου 1-6.

ΕΥΡΥΑΛΟΣ: Βορ. Ειρηνικό 50.000 τόν. περίπου γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 15 φίο, 10.000/7.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 15-25.

ΜΙΛΗΤΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 23,15, 11 ήμέρες, Μαρτίου 13-23.

ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ: 'Αμερ. Κόλπο 55.000 τόν. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 16,50 φίο, 6 ήμέρες/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 20-25.

ΝΕΣΤΩΡ: 'Αμερ. Κόλπο 27.000 τόν. σκράπ Μαλαισία, δολ. 1.000.000 κατ' άποκοπή 6.000/ 2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΣΣΗΜΙΝΑ: Χάμπτον Ρόντς 65.000 τόν. περίπου γαιάνθρακες Γένοβα, δολ. 8,70 φίο, 2 1/2 ήμέρες αντίστοιχα, Μαρτίου 1-6.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΟΝΩΤ: 'Αμερ. Κόλπο 55.000 τόν. γεννήματα Ρότερνταμ, δολ. 685.000 κατ' άποκοπή φίο, 10 ήμέρες, Φεβρουαρίου 27 - Μαρτίου 3.

Α'Ι'ΡΟΝΕ ΣΒ: 'Αμερ. Κόλπο 56.000 τόν. γεννήματα "Αμστερνταμ, δολ. 13,75 φίο, 11 ήμέρες, Μαρτίου 1-6.

ΠΗΓΑΣΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. περίπου γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 23 φίο, 10.000/6.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλη Μαρτίου.

ΣΗΛΑΚ III: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τόν. περίπου γεννήματα Γκουάϊμας, δολ. 23,25 φίο, 4 ήμέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 16-20.

ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ: Σαίντ Λόρενς 30.000 τόν. σιτηρά Δυτ. 'Ιταλία, δολ. 18,50, 5.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλη Φεβρουαρίου.

ΗΦΑΙΣΤΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 58.000 τόν. περίπου γεννήματα Λισαβόνα, δολ. 12,75 φίο, 11 ήμέρες, Φεβρουαρίου 22-27.

ΚΟΝΠΟΛΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 59.000 τόν. γεννήματα 'Ισπανική Μεσόγειο, δολ. 14,25 φίο, 11 ήμέρες, Φεβρουαρίου 17-24.

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.
SHIPBROKERS

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΤΡΕΙ'ΙΝΤ ΝΤΕΡΙΝΓΚ: Πόντα ντό Ούμπο 140.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 7,65, 6 ή-μέρες SHINC, Μάρτιο.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ: Ντάμπιερ 160.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 8,75, 80.000 / 40.000 τον. φορτοεκφόρτωση, "Απρίλιο.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: Νιουκάστλ 125.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Νότιο Κορέα, δολ. 10 φίο, 11 ή-μέρες, μέσα Μαρτίου.

ΧΟΟΥΠ II: Ρουέν 18.000 τον. σιτηρά 'Ανουζιάτα, δολ. 14 φίο, 5.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 25- Μαρτίου 5.

ΠΑΣΙΘΕΑ: Δυτ. Αυστραλία 130.000 τον. σιδηρομετάλλευμα δύο λιμάνια Νοτ. Κορέας, δολ. 7,50 φίο, 10 ή-μέρες, Μάρτιο.

ΑΜΑΖΟΝΙΑ: Σουάιμπα 15.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδία, δολ. 20,40 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 13-17.

ΠΑΧΑΛΛΗΣ: Βορ. Γαλλία 25.000 τον. περίπου κριθής 'Αλγερία, δολ. 17,75 φίο, 5.000/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ: Πολωνία 25.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 41,75 φίο, 5.000/1.000 τον., Φεβρουαρίου 15-25.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΔΡΟΣ: 64.800 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 23 - Μαρτίου 2, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 13.975 την ημέρα.

ΕΛΙΣΑ ΔΥΟ: 24.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Μάγκαλορ τέλη Φεβρουαρίου, επαναπαράδοση Δυτ. Μεσόγειο, δολ. 7.250 την ημέρα.

ΓΙΩΡΓΗΣ: 15.200 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ροστόκ Φεβρουαρίου 19, επαναπαράδοση 'Αγκόλα, δολ. 5.850 την ημέρα, πλέον δολ. 20.000 για πλού υπό έρμα.

ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ: 16.500 τον. d.w. 1982, παράδοση 'Ιαπωνία Μαρτίου 1-5, επαναπαράδοση Βοστώνη/Γκάλβεστον, δολ. 6.150 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ: 17.250 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ Φεβρουάριο, κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. 'Αφρικής, δολ. 6.100 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ III: 15.175 τον. d.w. του 1982, παράδοση Βραζιλία Φεβρουάριο, επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: 77.900 τον. d.w. 1977,

παράδοση Κό Σιχάγκ Φεβρουαρίου 20-25, επαναπαράδοση Χάβρη/ 'Αμβούργο, δολ. 11.850 την ημέρα.

ΑΡΚΑΔΙΑ: 22.580 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ: 50.500 τον. d.w. του 1974, παράδοση Μοντουάρ Φεβρουαρίου 10-15, ταξίδι μέσω Χάμπτον Ρόντς με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 10.325 την ημέρα.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α: 63.886 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουάριο, ταξίδι μέσω Μπρίτις Κολούμπια με επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΜΑΡΟΥΔΙΩ: 34.800 τον. d.w. του 1978, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Φεβρουάριο, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν: 37.400 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ποχάγγκ άμεση, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΚΑΝΑΡΗΣ: 39.814 τον. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Ντάρμπαν Φεβρουαρίου 9-11, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ και Περού με επαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον, δολ. 9.500 οι πρώτες 50 ή-μέρες ταξιδιού και δολ. 10.500 ανά ημέρα οι υπόλοιπες.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ: 38.800 τον. d.w. του 1985, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: 64.500 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΚΛΕΑΝΘΗΣ: 29.100 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Ντάρμπαν Φεβρουαρίου 6, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ και Περού με επαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάλβεστον ή Μπούενος 'Αϊρες /Ρεσίφε, δολ. 8.450 την ημέρα.

ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ: 22.600 τον. d.w. του 1973, παράδοση Μπαγκόγκ Φεβρουάριο, ταξίδι μέσω Δυτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ: 15.700 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 24-25, ταξίδι μέσω Βεγγάζης με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ: 21.000 τον. d.w. του 1974,

παράδοση Βραζιλία Φεβρουαρίου 18-28, επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 9.000 την ημέρα, πλέον δολ. 40.000 για πλού υπό έρμα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΙΑΞ: 34.400 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, επαναπαράδοση 'Ινδονησία, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΤΖΟΥΕΛ I: 65.400 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ταϊβάν άμεση, ταξίδι μέσω Ταϊλάνδη και Ροστόκ με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.900 την ημέρα.

ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ: 35.780 τον. d.w. του 1983, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ: 72.200 τον. d.w. του 1976, παράδοση Καοσιούγκ Φεβρουαρίου 27 - Μαρτίου 2, ταξίδι μέσω Κό Σιχάγγκ με επαναπαράδοση Σκώ/ Γιβραλτάρ, δολ. 11.900 την ημέρα.

ΚΡΙΣΣΑ: 20.700 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο τέλη Φεβρουαρίου, επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον δολ. 30.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Ι'ΝΤΝ: 40.300 τον. d.w. του 1986, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Ελλάδα, δολ. 10.750 την ημέρα.

ΙΩΑΝ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 64.900 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 21-26, ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 12.550 την ημέρα.

ΣΙΛΙΜΝΑ: 69.100 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη Φεβρουαρίου, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΚΟΡΑΛ: 24.500 τον. d.w. του 1981, παράδοση Δυτική ακτή ΗΠΑ Μαρτίου 7-15, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.200 την ημέρα, πλέον δολ. 135.000 για πλού υπό έρμα.

ΝΙΜΠΟΝΤ: 72.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νοτ. Κορέα συνέχεια προηγ. ναύλωσης, κυκλικό ταξίδι Ειρηνικού, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΙ: 58.500 τον. d.w. του 1980, παράδοση Πάσσερο Φεβρουάριο, κυκλικό ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου και Γιουγκοσλαβίας, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΣΑΠΦΑ'Ι'Ρ: 68.700 τον. d.w. του 1988, παράδοση Πιομπίνιο Μαρτίου 16, ταξίδι 60-90 ημερών με επαναπαράδοση 'Ατλαντικό/ 'Απω 'Ανατολή, δολ. 15.500 την ήμα.

ΑΛΚΙΜΟΣ: 41.400 τον. d.w. του 1985, παράδοση

«ANCHOR MARINE SUPPLIES» - SINGAPORE

BLOCK 4001 — 01-18 DEPOT LANE
SINGAPORE 0410
TEL: 2745033/2706123
TLX: RS 50171 ANCHOR
FAX: 2745026
CABLE: ANCHORFOOD SINGAPORE

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

**YOUR PROFESSIONAL SHIP CHANDLER TO TAKE CARE
OF YOUR VESSELS IN SINGAPORE**

**PROVISIONS — CABIN — DECK — ENGINE STORES, 24 HOURS
RELIABLE SERVICE IN PORT AND AT OPL,
WITH OWN WAREHOUSES AND HANDLING ALSO YOUR SPARES**

Κό Σιχάγκ άρχές Μαρτίου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Αιγυπτιακή άκτιή 'Ερυθράς Θάλασσας, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΥΝΕΣΣ: 22.600 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο άμεσα, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ: 26.350 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Αμβέρσα Φεβρουαρίου 22-26, επαναπαράδοση Βανκούβερ, δολ. 8.100 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΜΑΤΟΥΜΠΑ II: 35.300 τον. d.w. του 1975, παράδοση Μεσόγειο Φεβρουάριο, ταξίδι 2 ετών, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ: 69.900 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόντινεντ Μαρτίου 1-15, ταξίδι 2 ετών, δολ. 11.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: Κωνσταντζα 28.500 τον. καθαρά Λάγος, WS 250, Φεβρουαρίου 28.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: 'Ισπανική Μεσόγειο 28.500 τον. καθαρά Δυτ. 'Αφρική, WS 255, Φεβρουάριο.

ΑΡΚΑΔΙΑ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Ρότερνταμ, WS 34,5, Φεβρουάριο.

ΟΡΕΜΠΑΕ: 'Ιταλία 50.000 τον. μέρος φορτίου Ταγκαόνα, WS 149, Φεβρουαρίου 20.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Μπετζαία 78.000 τον. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 98, Φεβρουαρίου 20.

ΑΕΙΟΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά 'Ακτιή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 210, Φεβρουαρίου 27.

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: Κωνσταντζα 60.000 τον. καθαρά 'Ακτιή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 120, Φεβρουάριο.

ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ: Ζάβια 18.000 τον. νάφθα ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 320, Φεβρουάριο.

ΓΕΡΟΣ: Μαύρη Θάλασσα 50.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 140, άμεσα.

ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ II: Ταρτούς 63.000 τον. Τριέστη, WS 115, Φεβρουαρίου 16.

ΦΑΣΣΑ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 62,5, Φεβρουαρίου 19.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 125.000 τον. Μεσόγειο, WS 70, Φεβρουαρίου 13.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 70, Φεβρουαρίου 20.

ΑΡΑΜΙΣ: Σιντί Κερίρ 140.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 60, Φεβρουαρίου 17.

ΦΙΛΙΚΟΝ Α.: Κιουρασάο 75.000 τον. Γουίλχελμσχάβεν, WS 60, Φεβρουάριο.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: 'Ανατολ. άκτιή Μεξικού 50.000 τον. Μπαχάμας, WS 128,5, Φεβρουαρίου 14.

ΑΡΑΜΗΣ: Λιβύη 130.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 55, Φεβρουαρίου 26.

ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ: Σκίντα 29.000 τον. καθαρά Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 340, Φεβρουαρίου 23.

ΠΡΕΣΤΙΖ: Πουέρτο Λά Κρούζ 75.000 τον. 'Αμβέρσα, WS 75, Φεβρουαρίου 27.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Καρίπιτο 56.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 150, Φεβρουαρίου 24.

ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II: Φός 70.000 τον. μέρος φορτίου Τριέστη, WS 110, Φεβρουαρίου 22.

Οι αγοραπωλησίες

Ζωηρό διαγραφόταν τό αγοραστικό ένδιαφέρον γιά πλοία μικρής ηλικίας καί καλών προδιαγραφών άν καί οι ύψηλές τιμές ένεργούσαν άνασταλτικά στην έπιτυχή διεκπεραίωση τών σχετικών διαπραγματεύσεων. Μέ τή συνήθη έπιφύλαξη γιά άριθμό πράξεων πού άκόμα τελοΰσαν υπό αίρεση, θά άναφέρουμε μερικές από τίς πιό χαρακτηριστικές περιπτώσεις:

Δεξαμενόπλοια:

— ΜΤ ΒΕΡΓΕ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (284.500/72) δολ. 22.000.000.

— ΤΤ ΔΕΝΑ (372.200/75) δολ. 28.000.000.

— ΜΤ ΑΡΙΕΛΑ Γ (128.300/77) δολ. 17.500.000.

— ΜΤ ΔΙΔΟ (77.800/86) δολ. 31.500.000.

— ΜΤ ΤΟΛΥΜΑ (75.000/75) δολ. 28.000.000.

— ΜΤ ΠΕΓΑΣΟΣ (37.180/81) δολ. 14.600.000.

— Μ/Τ ΠΑΤΤΑΥΑ (33.400/81) δολ. 15.800.000.

— ΜΤ ΤΟΡΟΝΤΟ (55.300/83) δολ. 17.000.000.

— Μ/Τ ΔΟΡΑΔΟ (31.600/79) δολ. 14.600.000.

— ΜΤ ΒΡΙΤΙΣΧ ΤΕΝΑΚΙΤΥ (24.300/69) δολ. 3.650.000.

— ΜΤ ΣΑΧΕΜ (30.000/72) δολ. 5.800.000.

Μικτά:

— ΜΒ ΑΛΕΓΡΟ II (158.600/73) δολ. 14.000.000.

— ΜΒ ΑΛΕΓΡΟ II (158.600/73) δολ. 14.000.000.

— ΜΒ ΑΛΕΓΡΟ II (158.600/73) δολ. 14.000.000.

— ΜΒ ΑΛΕΓΡΟ II (158.600/73) δολ. 14.000.000.

— ΜΒ ΑΛΕΓΡΟ II (158.600/73) δολ. 14.000.000.

— ΜΒ ΑΛΕΓΡΟ II (158.600/73) δολ. 14.000.000.

— ΜΒ ΑΛΕΓΡΟ II (158.600/73) δολ. 14.000.000.

— ΜΒ ΑΛΕΓΡΟ II (158.600/73) δολ. 14.000.000.

— ΜΒ ΑΛΕΓΡΟ II (158.600/73) δολ. 14.000.000.

— ΜΒ ΑΛΕΓΡΟ II (158.600/73) δολ. 14.000.000.

— ΜΒ ΑΛΕΓΡΟ II (158.600/73) δολ. 14.000.000.

— ΜΒ ΑΛΕΓΡΟ II (158.600/73) δολ. 14.000.000.

— ΜΒ ΑΛΕΓΡΟ II (158.600/73) δολ. 14.000.000.

5.000.000.

— ΜΒ ΠΑΚΙΦΙΚ ΡΕΣΟΥΡΣ (43.900/85) δολ. 18.000.000

— ΜΒ ΕΔΕΝ ΜΑΡΥ (57.900/71) δολ. 5.000.00.

— ΜΒ ΚΟΥΡΕΝΤ (36.850/84) δολ. 14.000.000.

— ΜΒ ΟΥΚΕΑΝ ΦΡΙΕΝΔ (34.400/76) δολ. 9.000.000.

— ΜΒ ΜΑΡΙΝΟΣ Κ (23.100/77) δολ. 7.500.000.

— ΜΒ ΜΑΓΝΙΦΙΣΕΝΣ ΒΕΝΤΟΥΡ (26.100/74) δολ. 5.500.000.

— ΜΒ ΚΑΠΕ ΒΙΝΔ (22.300/72) δολ. 4.000.000.

— ΜΒ ΗΑΡΙΤΑΣ (18.700/75) δολ. 4.500.000.

— ΜΒ ΣΙΛΒΕΡ ΣΤΑΡ (12.687/80) δολ. 6.800.000.

— ΜΒ ΘΕΟΝΙΚ (29.100/68) δολ. 3.000.000

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

— ΜΒ ΛΕΑΔΕΡ Α (19.100/70) δολ. 3.000.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Γενικώς ή αγορά βρίσκεται σέ λήθαργο μέ σποραδικές πράξεις έλαττωμένου ένδιαφέροντος καί έλάχιστα χαρακτηριστικές μιås αγοράς πού χάνει τήν ύπόστασή της.

Μερικές πράξεις στην 'Ινδία τελοΰσαν έν άναμονή έπικυρώσεως έκ μέρους τής ΜSΤC.

'Ορισμένες, μή έπισήμως βεβαιωμένες, πράξεις άκούστηκαν στό Μπαγκλαντές μέ τά δολ. 250 σάν κατώτατο όριο γιά μεγάλα πλοία.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

'Η «θεωρητική» τιμή στην Εύρώπη ήδη άνέρχεται στά δολ. 150-170.

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



OCEAN

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

SPECIALISING,

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

LOYAL SHIPPING B.V, ROTTERDAM

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

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

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

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®

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



FOTIS G. POULIDES
President



PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALIZED IN CRUISE
VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

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

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

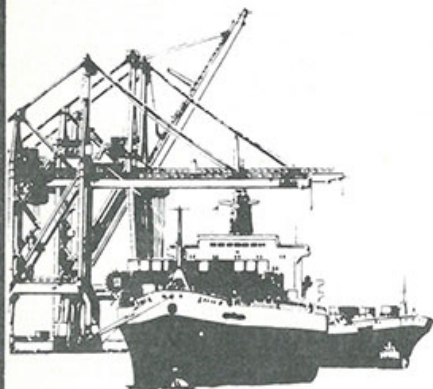
Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 - 283836 (OPR.)
270346 - 275586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

NAFTIKA CHRONIKA



SHIP SHAPES NO LONGER SHIPSHAPE

Looking at some of the functional designs of ships that are sailing the seven seas today one tends to be appalled by the fortress-like construction of some of them, the protruding bulbous bows and the great expanse of empty deck of today's tankers and bulk carriers, the multistoried, apartment block appearance of modern cruise ships and the outlandish aspect of LPG carriers with their spherical or domed tanks.

There is worse to come. We hear a super westamarian is abuilding in Norway with twin hulls and foils. It will thus be able to go twice as fast as other similar ships without any increase in fuel consumption. At the same time, Japan's Sumitomo has announced the building of a super streamlined tanker with a speed of 50 knots, i.e. San Francisco to Tokyo in four days and, later, maybe in three days. Why not?

♦♦♦♦♦

MARITIME STOCK EXCHANGE

With nothing specific on the subject of setting up a maritime stock exchange, as announced by the Minister of Mercantile Marine, Mr. Vassilis Sarantides, we can only deal with it on general lines.

The first observation we have to make is that the subject requires a great deal of study in order to cover all its parameters. For instance, how will such stock be affected by taxation or inheritance taxes?

There is certainly not enough time to carry out a study of this kind in the four months left before the general election in June and in any case, the legislature will be entirely taken up with the more

pressing matter of the new electoral law and other bills the government considers urgent.

But beyond all this, we are troubled by the nagging question of whether such an exchange might turn out to the disadvantage of the shipping industry, considering the tremendous fluctuations in market values which could well incense investors every time there was a serious downturn.

Nevertheless, we do not doubt the good intentions of the Minister but merely wish to point out certain things that are aimed more at protecting shipping from situations it has not created.

In the twenty months since the application of Appendix II a large number of chemicals carriers have complied with its provisions.

ANOTHER GREAT LOSS

It is with great regret that we note the death on February 14th, of Professor Stratis Andreadis which occurred in Paris and we hereby tender to his family our sincere condolences.

His many-sided activities rendered tremendous and invaluable services to Greek shipping and to the national economy.

There is a lengthier and more detailed obituary in the Greek section of this issue.

TOXIC SUBSTANCES

Many shipowners believe there are already too many regulations and the more we create, the more difficult it will become for them to run their business. However, IMO's new regulation which made up Appendix II of MARPOL with regard to preventing pollution by dangerous substances is considered another important step for a safer and healthier environment.

MARPOL'S Appendix I contains the rules for preventing pollution by petroleum products and has been applied to oil tankers since October 1983. There were no international regulations for other harmful or toxic substances. This omission was covered by Appendix II, applied since April 1987 not only to chemicals carriers but to all ships which carry dangerous liquid cargoes in bulk. These substances are classed into four categories, ranging from A for the most dangerous to D for the less dangerous. The basic principle incorporated in Appendix II is to reduce to a minimum the cargo residues on the ship's tank, piping and bilges so that there are very few wastes to be disposed of. These have then to be diluted with sea water in prescribed proportions and are then emptied into slops barges or shore installations.

EUROPEAN BLUE FLAGS CAMPAIGN

This European Commission sponsored programme continues for the third consecutive year in 1989. As stated in the past, HELMEPA has been appointed National Operator for Greece by the Greek Ministry of Environment, Planning and Public Works and the European Commission.

The European Blue Flag is awarded to organized beaches and marinas, which are singled out for the high standards maintained by the management of the area. Special importance is attributed by the judges to the regular and correct water quality measurements, according to the E.C. Directive 76/160 of December 8th 1975.

'SECONDARY' REGISTRIES

Germany's Lower House has finally agreed to the establishment of a 'secondary' German register, subject to ratification by the Upper House, after which it will become effective as of next spring.

This secondary register will be considered as a mere extension to the regular register with the difference that it allows German owners to sign of foreign seamen under the terms that apply in their own countries. This will considerably reduce their running costs and improve the competitiveness of German ships. According to the calculations of German Owners, an 1800 EVP container ship under the German flag and manned by a crew of 18 cost 2 million marks per annum in wages. The same ship, with a crew of 23, but under a foreign flag, does not cost more than 800,000 marks in wages per annum. It should be noted, however, that unlike the 'secondary' re-

glaters of Norway and Denmark, the German registry does not provide for 'overseas customers' which means it does not aim to attract foreign interest.

In spite of all this, however, German owners do not feel that the reduction in wage costs will solve their problem. Financial burdens need to be reduced and crew complement and safety regula-

tions, which are stricter than IMO's, also to be reduced.

The unions, on the other hand, are completely opposed to the new register and claim that it will put 15,000 German seamen out of work and deal a death blow to the seafaring profession in Germany.

INTERNATIONAL LAW FIRM HOSTS SHIPPING SEMINAR

Holman, Fenwick & Willan, the London-based international maritime and commercial law firm hosted a two-day seminar for the Greek shipping fraternity at the Helms Auditorium in Piraeus on February 20 and 21st.

Among the speakers at the seminar were Robin Byron, son of the present Lord Byron, and heir to the title held by his ancestor the English poet. Mr. Byron, a partner in Holman, Fenwick & Willan, gave an introductory address stressing the historical links between England and Greece in the field of shipping.

The interesting seminar examined current legal issues in shipping and ship finance, with main speakers Archie

Bishop, Peter Rees Smith, Stephen Drury, Richard Crump and Jonathan Fine, all of whom are partners in the firm.

Holman, Fenwick & Willan has a long history of service to the shipping community stretching back over 100 years and has for the past 70 years had close connections with Greece. The firm is now a major law practice with 51 partners and more than 250 staff operating from offices based in London, Paris and Hong Kong. Holman, Fenwick & Willan handle not only shipping and maritime matters but all aspects of international trade and transportation, insurance and reinsurance, company and commercial property and private client matters.

50 YEARS AGO

— The recent appeal by British shipowners to the British government for subsidies and flag protection has become a signal, one would think, for lively outcry against shipping under all flags.

— On this subject, the Greek Chamber of Shipping has sent to the British Chamber of Shipping a stern letter complaining that such measures would condemn Greek shipping to total unemployment.

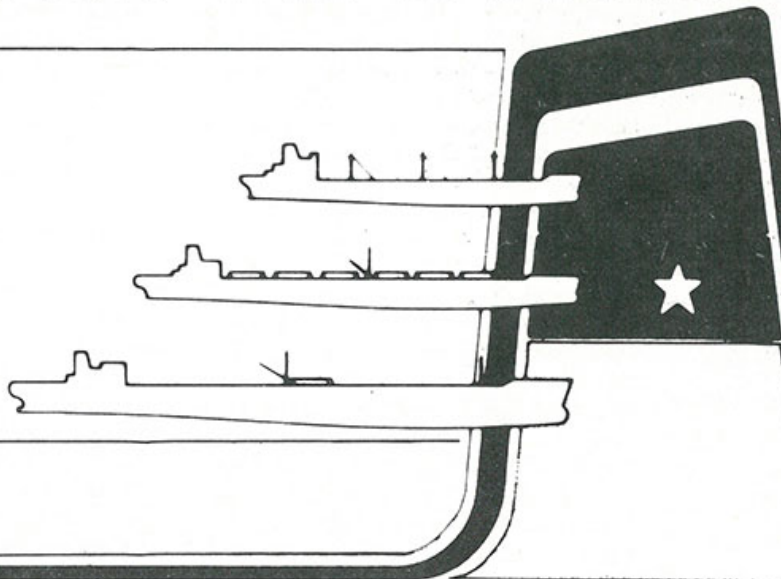
— The problem of the North America line has finally been resolved through the signature of the relative contract between the Greek government and Goulandris Bros.

— The Undersecretary of Mercantile Marine, Mr. Tzifos has drafted a decree on coastal communications providing for cooperation among all coastal shipping companies.

— Mr. Emmanuel P. Yannoulatos of Shanghai has bought the American cargo ship 'Catherine G Sudden' of 2,052 grt. built in 1907, taken delivery of it in San Francisco, transferred it to Greek registry and renamed it 'Hellenic Trader'.

(Naftika Chronika No. 197, 1.3.1939)

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

THE PHILIPPINE MANNING INDUSTRY

By Mr. MILTON A. ADAMSON

The Philippines may be considered the largest supplier of seamen in the world. According to statistics supplied by the Philippine Overseas Employment Administration (POEA) 85,913 Filipino Officers and Ratings were deployed. This figure represents an increase of 28 percent over the number of Filipino seaman deployed in 1987.

Filipino seafarers can be found in every ship register throughout the world. They are preferred to other Asian crew due to their language, skills and ability to call on almost all ports throughout the world without political restrictions.

Manning a ship is probably the single largest cost of a vessel's operation and a change of registry to allow the use of international crew can reduce operating costs by as much as 40 to 60 percent. As a result of this the Norwegians, Danish, Japanese and various other registries have allowed the use of foreign crew.

The recent increase in the hiring of Filipino crew has made the manning industry the 6th largest dollar earner for the Philippines. However due to the rapid increase in employment of Filipino crew worldwide several concerns have been brought to the attention of the local manning industry. Primarily is great demand for the position of second officers, radio officers, second engineers, electricians, machinists and fitters for which these ranks are slowly being depleted.

Secondly is the increase in wages for these positions brought about by the hi-

gher salaries offered by various Northern European and the Japanese registries.

Presently there are over 172,000 Filipino crew registered with P.O.E.A. but many of them do not have the skills required by specialized cargo carriers. The various steps taken by the P.O.E.A. and local manning agency associations are a combination of having the seaman take upgrading courses, promotions and the establishment of more maritime training centers throughout the country.

The Philippine Overseas Employment Administration (POEA) has adopted the current International Labor Organizations (ILO) standard of USD276 for the basic monthly wage of an able seaman. Various employer groups in the Philippines are endorsing the former Philippine Labor Minister Mr. Blas Ople for the position of Director General of the ILO in their next election convention. It is the hope of the Manning Industry that if Mr. Ople is elected then the problems with ITF may be resolved.

In July of 1988 a Bi-lateral Agreement between the Union of Greek Shipowners and the Philippine Officers and Seamen's Union was renewed (the original Bi-lateral Agreement expired in July of 1986) allowing Greek Flag vessels to employ ratings using economical wages. The crew and vessels are provided with POSU certificates covering their employment. This affords the vessels a degree of protection against intervention by third party unions. The UGS-POSU Bi-lateral Agreement is in force

until July, 1990 and covers the positions for able seaman, oilers, wipers, mess-boys, fitters, pumpmen, bosun, asst. cook/steward and deckboys.

The Philippines Bare Boat Charter program under which foreign owned vessels can be registered using the Philippine flag has seen a larger increase in the number of vessels registered under this program over the past few years.

Vessels enrolled under this program can employ crew at salaries below the ILO standard of USD276 a month for able seamen. However this has prompted some foreign unions to try and have these foreign flag vessels registered under the Philippine bare boat charter scheme declared as FOC ships. This matter will be taken up during the fair practice meeting in May of this year.

New growth areas for Filipino seafarers are the luxury cruise liners and merchant fishing vessels. Likewise the tanker market has improved since the cessation of the Gulf war. It is hoped that 1989 will continue to see a steady increase in the Philippine Manning industry.

NOTE: (The Philippine Overseas Employment Administration (P.O.E.A.) was previously known as the National Seaman's Board (NSB) from 1974 until 1982).

LOSS OF HUMAN LIVES

The product tanker 'Maassluis' 38,000 tonnes deadweight, built in 1982 by the Dutch shipyard Van Der Giessen de

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

Noord, under Dutch flag, owned by Nedlloyd Bulk, has broken away from its moorings at the anchorage of Skikda, Algeria in gale force 10 on February 15th and has run onto the breakwater.

The crew number 29 in total, of which 13 Dutch and 16 Indonesian. Two Indonesian crewmembers are in hospital with minor injuries. Rescue attempts have failed so far and it was later known that there are no further survivors.

RULES FOR BUILDING AND CLASSING STEEL VESSELS

The American Bureau of Shipping has published 1989 edition of Rules for building and classing steel vessels.

The English language edition costs US\$ 60,00 in the United States and US\$ 75,00 for shipment to any other country.

SUBMARINE CRUISES

Sulzer has received an order from a Swiss company for a submarine cruise ship under the guidance of the world famous expert on undersea research Jacques Piccard.

The submarine will be built in such a way that passengers will get a full view of undersea flora and fauna. It will be 13.4 metres long and 2.5 metres wide with

a crew of two and seats for 16 passengers. Strong searchlights and domed windows of plexiglass will reveal everything to be seen underwater to everyone in the submarine.

The ship will travel at a depth of 100 metres but will be built to withstand pressures at 400 metres. It will be driven by battery-powered electric motors.

Tests are scheduled for the summer but where they will be held has not yet been announced. The submarine will probably cruise in such places as Australia's Great Barrier Reef, the Caribbean and the Red Sea which are all famous for the beauty of their undersea world.

EVERGREEN TO COMMENCE REEFER SERVICE IN TRANSPACIFIC TRADES

Evergreen is to commence carrying refrigerated and temperature controlled cargoes on its transpacific trade fleets, beginning this April. In the initial stages, reefer cargoes will be carried between the main ports of Japan, Korea, Taiwan and Hong Kong and the United States.

The decision to carry temperature controlled cargoes comes after several years of extensive study. The line will be utilising a new fleet of 20ft and 40 ft high-cube reefer containers for the new

venture. Sufficient equipment will be available at most locations worldwide.

Appropriate reefer tariffs and rules are being filed with the Federal Maritime Commission.

SHIPYARDS REPRESENTATION

P. Wigham Richardson (Hellas) in its continuous efforts to expand its services in the Piraeus Marine market, has recently become the exclusive representative of China Shipbuilding Corporation.

'CSBC' is considered as one of the leading shiprepair yards in the Far East with two ship yards located separately in Kaohsiung and Keelung.

USEFUL NEW DICTIONARY OF SHIPPING TERMS

A new English Greek and Greek English dictionary of shipping terms compiled by Peter R. Brodie and translated by John S. Vlassopoulos has been recently published by Lloyd's of London Press Ltd.

Focusing on maritime and commercial terms in modern usage, the dictionary offers an economical and efficient way of saving time and cutting translation costs.

GELVERI S. A.

SHIPPING AND CHARTERING AGENTS

LAND TRANSPORTS TO IRAN AND IRAQ VIA TURKISH PORTS

TRANSIT PASSAGES THROUGH THE BOSPHORUS AND THE DARDANELLES

Adress:
Barbaros Bulvarı No. 47
Özgür Apt. Kat 6
Beşiktaş — İSTANBUL

Tel: 1591161 - 1591162
Telex: 22024 GELV TR

Piraeus Representatives:

E. G. LOUKEDES

97-99 Filonos Str.
185 35 Piraeus
P.O.B. 80081, Piraeus 185 10

Tel: 4122789 - 4128530 - 4173993
Telexes: 212197 - 212246 EGRL GR
Fax: 4121506



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευχωρησ - δ. = δηλός - ε. = έφθεος)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν

ΑΒΙΝ Ο'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	ε. Φουτζέιρα 27/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	πρός Νιουάλα 6/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	πρός Χορσάιμα 11/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	πρός Νιουάλα 24/11
ΑΓΑΠΗ	69	10006	έπωλήθη Κινέζους	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	πρός Σιγκαπούρη 31/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Βαρκελώνη 28/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Σιδνεύ 28/11
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	πρός Πόρτο Βέσμε 20/11
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	στη Μόγκλα 3/12	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	πρός Σιγκαπούρη 20/11
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	πρός Πόρτο ω Πρίνς 8/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε. Νιάρμπαν 26/11
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	α. Βανκούβερ 24/11	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	πρός 'Ακαμπα 9/11
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	ε. Λισαβόνα 23/11	ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	πρός 'Ιντσόν 30/10
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	ε. Σμύρνη 24/11	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	πρός Σαγκάη 28/10
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	πρός Κίνα 7/11	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	πρός Γιβραλτάρ 20/10
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Π. Καμπέλλο 31/10	ΑΝΑΦΗ	85	34400	πρός Νιούκασλ 30/11
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Τερνέστη 1/12	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	ε. 'Ιμμινγκχαμ 23/11
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣΣ	69	6326	πρός Πάρις 30/11	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	πρός Κόρπους Κρίσι 27/11
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	πρός Πειραιά 26/11	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Ρός Τανούρα 16/11
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. 'Οκλανί 1/12	ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	πρός Καναδά 16/11
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671	πρός 'Αθωνισαύ 27/11	ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	83	10520	πρός Ταϊτσούγκ 29/11
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898	πρός 'Αλγερία 28/11	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	πρός Μανίλα 26/11
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	πρός 'Αλεξάνδρεια 24/11	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	ε. Σιγκαπούρη 6/11
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	στον Πειραιά 17/8	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Τάραντα
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	πρός Βομβάη 22/10	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	πρός 'Αμβέρσα 27/11
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	πρός 'Οδηρό 28/11	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	πρός Σαγκάη 1/12
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/11				
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	πρός Δ. Γερμανία 26/11				
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083	α. Κλήβελανι 22/11	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	πρός Κοπερ 25/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021	πρός Γκλάντισουν 8/11	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	πρός Βάλλεφλιν 22/11
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	πρός 'Ιαπωνία 12/11	ΑΝΘΙΠΠΗ Α	76	16646	ε. Νιολιάν 14/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ΕΤΑ Χαλκίδα 5/12	ΑΝΘΟΣ	79	11000	πρός Βιεννάμ 17/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	ε. Νάρβικ 28/11	ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	ε. Παλέρνο 18/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224	α. Μομπάσα 26/11	ΑΝΝΑ Α	79	12214	πρός Γισκοχάμα 1/12
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	ε. Τσιμπα 29/11	ΑΝΝΙΤΣΑ Α	83	35808	πρ. «Fort Dufferin»
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964	πρός ΗΠΑ 8/11	ΑΝΟΥΛΑ	71	9826	πρός Κίνα 28/10
ΑΙΤΟΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	μετ. «'Αλεξάντερ Πάουερ» (π.7)
ΑΚΜΗ	77	16080	πρός Κίνα 14/11	ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	πρός Τρομπέτας 14/11
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	πρός 'Ιντσόν 3/11	ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	πρός Ροζάριο 2/12
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	πρός Μίνα Καμπούς 27/11	ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	πρός Κορέα 9/11
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Τερνέστη 29/11	ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Σιγκαπούρη 28/10
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	πρός Πόρτο Κέμπελα 22/11	ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353	ε. Δουνκέρκη 28/11
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	άρχει Πειραιά	ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	ε. Τομακομάι 24/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	πρός 'Αλγερία 21/11	ΑΝΤΟΥΛΗ	78	10996	πρός Πακιστάν 20/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	πρός Πόρτο Σαίθ 26/10	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	δ. Π. Σαίθ 2/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	πρός Μπρίστολ 4/11	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	πρός Τούαπσε 24/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	πρός Τζένια 27/11	ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	πρός Πόρτο Λό Κρούξ 18/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	πρός 'Ελλάδα 30/11	ΑΙΣΙΟΣ (δ.)	79	19463	πρός 'Ερυθρά 11/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άρχει Χαλκίδα	ΑΙΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	πρός 'Αρούμα 24/11
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στο Μπανιάρ 'Αμπάς	ΑΙΠΕΣ	73	16397	α. Μονρόβια 14/11
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ε. Ν. Χάβεν 23/11	ΑΙΠΙΩΤΗΣ	75	35716	ε. Κομώ Μπαί 15/11
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	α. 'Αμβέρσα 2/12	ΑΙΠΟΙΑ	75	34409	πρός Λένινγκραντ 21/11
ΑΙΛΙΝΕ	63	10383	ε. Θεσσαλονίκη 1/11	ΑΡΓΑΚΟΝ	73	10713	πρός Σιγκαπούρη 12/11
ΑΙΛΙΝΤΑ	73	23218	πρός 'Αλφρενί 18/11	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	πρ. «Γρανάδα»
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	πρός Σιγκαπούρη 25/11	ΑΡΑΝ	80	10428	πρός Νιόρντρεχτ 25/11
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	πρός Χόγκ Κόγκ 24/11	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	74	18309	πρός Χάρτιπουλ 22/11
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Γουαγκαρτί 27/11	ΑΡΓΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Βανκούβερ 17/11	ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328	α. Φάλμουθ Μπαί 2/12
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	α. Μπιλμπάο 2/12				ε. Κολούμπα ρίβερ 28/11
ΑΛΜΑ	80	11584	ε. Μπαγκκόγκ 6/11	ΑΡΕΘΗ	73	13631	πρός Σουραμπάνγια 21/11
ΑΛΜΠΑ	69	4796	έπωλήθη Αιγυπτίο	ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	πρός Κίνα 10/11
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	ε. Κομώ Μπαί 17/11	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	πρός Λιανουογκάγκ 13/11
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	α. Ραβέννα 15/11	ΑΡΙΑΝΗ	68	5230	έπισκευές Πειραιά 26/11
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	12963	ε. Νιάρμπαν 25/11	ΑΡΙΕΛ	70	7571	ε. Κόγκα 1/12
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450	στο Φιουμπίσινο 5/12	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Σούβα 29/11
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	πρός 'Ιαπωνία 28/11	ΑΡΙΩΝ	73	13633	πρός Κάρντιφ 19/11
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	ε. Βομβάη 25/11	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Σούβα 21/11
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Ο	84	22000	πρός Βανκούβερ 26/11	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	πρός Κάρντιφ 19/11
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	πρός 'Ιαπωνία 24/11	ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	πρός Κασσιούγκ 25/11
				ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	άρχει Πειραιά
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	πρός 'Ιλινγκαν 7/11	ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	πρός Τύνιδα 22/11
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	ε. Γένοβα 27/11	ΑΡΚΑΣ	88	36309	πρός Κόλπο ΗΠΑ 7/11
ΑΜΙΑΛΑ	72	13631	πρός Κορέα 8/11	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	πρός 'Οναχάμα 15/11
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	πρός Χάιγανox 27/11	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	πρός Βοστόχγυ 28/11
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Ραβέννα 21/11	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Μίλνερ Μπαί 27/11
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	πρός Ν. 'Αφρική 10/11	ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	α. Βανκούβερ 28/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	ε. Νιάρμπαν 30/11	ΑΡΤΕΜΙΣ			
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	πρός Νορβορσίκ 29/11	ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Νιότζες 16/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Ν. 'Ορλεάν 30/11	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. 'Αλεξάνδρεια 22/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	πρός Βομβάη 2/12	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Κουίνγκουαγκνιά 31/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	πρός Κήλαγκ 28/11	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	ε. Κουίνγκνιά 17/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	ε. Μπρουναμπουέιελ 24/11	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	ε. Κόμπε 2/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	ε. Κλήβελανι 26/11	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. 'Αϊσί
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	δ. Παναμά 24/11	ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Τερνέστη 12/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	πρός 'Ιλίσσέβσκι 8/11	ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	πρός Φιλαδέλφεια 6/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	ε. Ντακόρ 18/10	ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	πρός Φός 27/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ	82	24655	πρός Μόνιρεαλ 13/11	ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	α. Παρναίτι 11/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400	πρός Ν. Καληδονία 27/11	ΑΣΤΕΡΙΣ	81	34447	α. Βομβάη 26/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Λά Σπέζια 26/11	ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Φιλαδέλφεια 4/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	πρός Μπαγκκόγκ 12/11	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	στη Τζάνκσονβιλ 25/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	ε. 'Αμβέρσα 3/12	ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Κομώ Μπαί 24/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	πρός Μακείο 19/11	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	ε. Μοριμουγκάο 1/12	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	α. Φουτζέιρα 2/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	πρός Μπαγκκόγκ 6/11	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350	στο Μανιράς 29/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	πρ. «Channel Express»	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636	ε. Γένοβα 26/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 23/11	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	α. Σιγκαπούρη 28/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643	α. Μπάνιμπουρ 2/11	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ	77	73456	στη Ταϊτσούγκ 23/11
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	δ. Παναμά 17/11	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	πρ. «Pacific Widsom»
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	πρός Σαγκάη 15/11				

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ'Υ	78	5868	έπωληση
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Τερνέστη 305/10
ΑΤΛΑΣ	77	11804	πρόξ Κωνσταντίνος
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Νιόρμπαν 22/11
ΑΥΛΙΣ	79	10993	δ. Παναμά 26/11
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥ'Υ	77	6096	πρόξ Άγκόλα 8/10
ΑΦΡΟΣ	70	18328	πρόξ Περού 21/10
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Κωνσταντίνος 22/11
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	πρόξ Μπαντάρ Άμπας 23/11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 27/11
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Πειραιά 20/11
ΒΑΥΑΡΙΑ	86	12963	πρόξ Μπελαγούαν 1/12
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	πρόξ Καμάρα 22/11
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Νιόρμπαν 27/11
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	πρόξ Άγκυλά Τερμινάλ 20/11
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Ν. Όρλεάν 22/11
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	πρόξ Πειραιά 3/12
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	ε. Νισαδό 30/11
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	α. Ματάνι 17/11
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	πρόξ Βενεζουέλα 25/11
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614	α. Λέγκχορν 13/11
ΒΙΤΙΝΑ (δ.)	75	60930	έπωληση
ΒΟΛΟΣ	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρόξ Κωνσταντίνος 25/11
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	πρόξ Άκαμπα 9/11
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	πρόξ Κασσιούγκ 24/10
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Χουέλα 30/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	πρόξ Βουλώνη 26/11
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Άμβέρσα 4/12
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	μετ. «Swan» (κ.)
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	πρ. «Φόρο»
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	πρόξ Μπανγκόκ 6/11
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Άλεξάνδρεια 25/11
ΓΙΟΥΡΟΗ	77	14274	α. Άλεξάνδρεια 25/11
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	πρόξ Γαλλία 22/11
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Ρίο Άνδραιο 12/11
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	πρόξ Πόρτι ντε Μπούκ 26/11
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	πρόξ Λίβανο 1/12
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	α. Ζέι Μπαί Τερμινάλ 26/11
ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598	α. Ρας Γκαρίμπα 26/11
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200	πρόξ Μαρόκο 17/11
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Μακείο 26/11
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ.	76	16014	δ. Παναμά 29/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Μανζανίλο 2/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036	πρόξ Βουβάη 17/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	πρόξ Καναδά 20/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	ε. Άννάπολη 1/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΑΓΟΣ	74	16439	πρόξ Λά Γκούερα 20/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	πρόξ Τσιταγκόκ 17/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			
ΜΟΣ	78	13005	α. Ν. Όρλεάν 28/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Ν. Όρλεάν 1/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	πρόξ Βενεζουέλα 30/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	πρόξ Άλγέρι 18/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Ν. Όρλεάν 29/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	ε. Καζαμπλάνκα 23/11
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στην Άκαμπα (άποθηκη)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ	71	34890	πρόξ Ιαπωνία 25/11
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	ε. Κόμπε 29/11
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	πρόξ Ρόττερνταμ 1/12
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	πρόξ Γιοκοχάμα 21/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρόξ Κορέα 2/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Τομακομάι 19/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ	75	19451	πρόξ Νιόρμπαν 9/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρόξ Ιαπωνία 21/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19266	πρόξ Παντζάκ 21/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΩΤ	76	19264	πρόξ Χόγκ Κόγκ 9/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Σουέζ 11/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	πρόξ Κίνα 20/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρόξ Πόρτι Κέαγκ 17/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	πρόξ Ρίτοαρντ Μπαί 15/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	πρόξ Φιλιππίνες 18/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199	ε. Ρίο Χάινα 10/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	πρόξ Ρόττερνταμ 15/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Μίλφρον Χάβεν 1/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Νιόρ ές Σαλάμ 28/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ			
(δ.)	74	18204	πρόξ Γιβραλτάρ 1/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	πρόξ Ν. Υόρκη 22/11
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	στο Κιουρασάο 1/12
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	πρόξ Μπρίσμπαν 19/11
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	ε. Υμουντίν 28/11
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	πρόξ Κονακρά 14/11
ΔΗΛΟΣ	70	8825	πρόξ Ρεσίφ 1/12
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	πρόξ Ν. Υόρκη 27/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρόξ Πόνια ντε Ούμπου 20/11
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρόξ Κασσιούγκ 22/10
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	πρόξ Ελλάδα 31/10
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Ρας Τανούρα 18/11
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Μανφρεντόνια 17/11
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	έπωληση
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	πρόξ Τζέντα 30/11
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Τουρκία 14/11
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Ρας Τανούρα 18/11
ΕΘΝΟΣ	77	16276	πρόξ Άμστέρνταμ 3/12
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Σουβά 18/11
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	πρόξ Κερνέχ 3/11
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Άκαμπα 21/10
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	πρόξ Άγ. Θεοδώρους 28/11

ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	πρόξ Άγ. Θεοδώρους 25/11
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	πρόξ Πειραιά 25/10
ΕΛΛΗ	76	12315	πρόξ Άντεν 23/11
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Βουβάη 20/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Καζαμπλάνκα 29/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	πρόξ Πόρτι Άλφρεντ 25/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	πρόξ Λένινγκραντ 10/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Άλμείρια 1/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	πρόξ Φουτζέρα 22/11
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	πρόξ Σιγκαπούρη 19/11
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρόξ Νορβηγία 11/11
ΕΜΑ	64	4986	στών Πειραιά 17/11/87
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	δ. Π. Σαίθ 2/12
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187	έπισκευές Πειραιά 17/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	πρόξ Καλαμάτα 22/11
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	πρ. «Φοινίξ»
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	πρόξ Θεσσαλονίκη 24/11
ΕΝΑΡΣΙΣ	79	10985	πρ. «River Jimini»
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	πρόξ Όζακα 25/11
ΕΣΠΕΡΑ'Ι'Ζ	85	22208	πρόξ Νιούπορτ 23/11
ΕΣΠΕΡΟΡ	84	22208	πρόξ Κολέριο Όρν 43 30/11
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Κολόμπο 22/11
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Μεμβούρνη 29/11
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	πρόξ Θεσσαλονίκη 19/11
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	πρόξ Χάιφα 5/12
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	πρόξ Χόγκ Κόγκ 19/11
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Λαντσκρόνα 1/12
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρόξ Σουέζ 30/11
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	πρόξ Ναμίμπα 31/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	ε. Μόντρεαλ 30/11
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρόξ Άκαμπα 23/11
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	πρόξ Μπείρα 20/11
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	πρόξ Δ. Άφρική 24/11
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Θεσσαλονίκη 13/11
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Πόρτι Καρτιέρ 15/11
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035	άρχει Πειραιά
ΖΕΥΣ	71	87667	πρόξ Βραζιλία 26/11
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	πρόξ Πουέρτο Καμπελλό 19/10
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. Μπρίσμπαν 29/11
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	πρόξ Όζακα 30/11
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	ε. Έλτα 28/11
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	ε. Μεμβούρνη 2/12
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	α. Μεμβούρνη 26/11
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	πρόξ Σιγκαπούρη 30/11
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	πρόξ Σιγκαπούρη 27/11
ΖΙΝΙ	76	11348	πρόξ Πόρτι Τζέντλ 11/11
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	πρόξ Γιοκοχάμα 25/11
ΗΣΤΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Κόρπους Κρίστι 26/11
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	πρόξ Γιβραλτάρ 30/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρόξ Ιαπωνία 30/10
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	πρόξ Ελλάδα 25/11
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	πρ. «Maritime baron»
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	πρόξ Τανζανία 29/11
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Άλεξάνδρεια 25/11
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Άμβέρσα 2/12
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Ταγκονούρα 22/11
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	πρόξ Τόκιο 21/11
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	πρόξ Σιγκαπούρη 18/10
ΘΟΥΡΓΙΚΙΑ	87	12963	πρόξ Παντζάκ 13/11
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	πρόξ Άγαθίρ 1/12
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	πρόξ Άρούμπα 10/10
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	πρόξ Όδρασά 21/11
ΙΟΝΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	68	14569	πρόξ Μπαγκόκ 23/10
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	πρόξ Πάρι 26/11
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	πρόξ Φιλαδέλφεια 22/11
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227	
ΙΟΣ	85	34400	α. Βουβάη 28/11
ΙΩΝΝΑ (δ.)	69	1110	πρόξ Τόκιο 4/11
ΙΩΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	πρόξ Καλαμάτα 17/11
ΙΩΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	ε. Άλεξάνδρεια 25/11
ΙΩΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ			πρ. «Pacific Pioneer»
(δ.)	82	30041	ε. Χιόφστον 20/11
ΙΣΣ ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	78	13941	μετ. «Zim Βενέζια» (ε.)
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	ε. Λός Άντζελες 20/11
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρόξ Βιτόρια 17/11
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	μετ. «Ιωάννης Ρ.» (κ.7
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Παράντιπ 27/11
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Λισσαβόνα 29/11
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Σιγκαπούρη 12/11
ΚΑΛΑΝ Α.	77	35716	πρ. «Quebec»
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.)	68	939	ε. Βενετία 30/11
ΚΑΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	πρόξ Άλγερία 24/9
ΚΑΛΙΠΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	α. Σικάγο 29/11
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	πρόξ Άλεξάνδρεια 30/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρόξ Φιλιππίνες 24/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	πρόξ Βουβάη 10/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρόξ Μαπούτ 16/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	πρόξ Κίνα 21/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	έπωληση
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	πρόξ Μπουκόντα 26/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	πρόξ Γιάμπου 23/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	δ. Παναμά 26/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	πρόξ Μπρίσμπαν 11/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	πρόξ Άλεξάνδρεια 24/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	α. Πειραιά 12/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	α. Σάν Λορέντζο 1/12
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Κόρπους Κρίστι 15/11
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρόξ Κουβέιτ 23/11
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Πειραιά 28/11
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	πρόξ Μπ. Άίρες 21/11
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρόξ Ρόττερνταμ 25/11
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	πρόξ Κίνα 28/9
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	πρ. «Venture Reeler»
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ.	72	1532	πρόξ Άλγέρι 27/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	πρόξ Άλεξάνδρεια 25/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	πρόξ Καζαμπλάνκα 30/11
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	πρόξ Γιβραλτάρ 28/11

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	πρός Ροστόκ 22/11	ΜΑΡΙΚΑ	72	5580	πρός Άμβούργο 29/11
ΚΕΜΙΚΟΡΑΛ (δ.)	71	1507	πρ. «Radenna»	ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρός Άρακάζου 3/11
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Πειραιά 11/10	ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	ε. Σάρροχ 25/11
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Φουτζέιρα 14/10	ΜΑΡΙΝΟΣ Κ.	77	14584	πρός Κίνα 17/11
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Νιολιάν 15/11	ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	πρός ΗΠΑ 18/11
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Πόρτ Λάινα 2/12	ΜΑΡΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	1506	ε. Βαρκελώνη 1/12
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	πρός Ίαπωνία 26/11	ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Χάλλ 1/12
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	πρός Άγ. Ευστάθιο 24/11	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Γιβραλτάρ 21/11
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	ε. Βρέμη 1/12	ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Ν. Ζηλανδία 29/11
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	ε. Σάν Φρανσίσκο 1/12	ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρός Ταϊβάν 29/11
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρός Σιγκαπούρη 29/11	ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρός Κασσιούγκ 16/11
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ε. Ντομίνικα 17/11	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Βενετία 26/11
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	πρός ΗΠΑ 16/11	ΜΑΤΟΥΜΠΑ ΙΙ	75	18642	πρός ΗΠΑ 18/11
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	ε. Υμουίντεν 1/12	ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Κοτονού 25/11
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	πρός Μαπούτο 11/11	ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρός Ουλσάν 29/10
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	πρός Νατιόρ 24/11	ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	α. Σάν Λορέντζο 12/11
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	πρός Γιβραλτάρ 30/11	ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Πειραιά 29/11
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	πρός Μορακάιμπο 2/12	ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	πρός Βενεζουέλα 28/11
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	α. Ρας Τανούρα 22/11	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	πρός ΗΠΑ 28/11
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΙ	68	14923	πρός Γαλλία 29/11	ΜΗΛΟΣ	84	28100	πρός Κων/πολη 2/11
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	πρός Μπορντό 22/11	ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	επισκευές Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	πρός Ελλάδα 29/11	ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Κακινάνα 22/11
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	πρός Νιβάδο 19/11	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Άμβούργο 23/11	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Χιούσιον 18/10
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Άμβούργο 23/11	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Νιμεράρα 17/11
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Μπαγκόγκ 30/9	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	πρός Γιάμπου 21/11	ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Σαβάννα 30/11
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	πρός Λίβερπουλ 26/11	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	πρός Ν. Υόρκη 18/11	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Κόρπους Κρίστι 14/11
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	πρός Παρανάγκουα 26/9	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Ταμπα 11/11
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832	ε. Νιόρ ες Σαλάου 19/11	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Πόρτ όφ Σπαίν 29/11
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	ε. Σάο Σεμπασιάνο 20/11	ΜΙΝΙ ΛΑΤΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	πρός Ίαπωνία 30/11	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Τέξας Σίτι 9/11	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	μετ. «Rickemans Tianjin» (ε.)	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	αργεί Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	πρός Σ. Κρουάζ 8/11	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	πρός Άγ. Θεοδώρου 30/11	ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	πρός Βαλένσια 22/11	ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	πρός Κίγκστον 22/11
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Σιγκαπούρη 30/11	ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	πρός Κίγκστον 10/11
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Ρας Τανούρα 24/11	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	πρός Ταμπόκο 19/11
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΑΡ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 30/11
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Άσιαν 29/11	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	πρός Σεβίλλη 10/11
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Σφάξ 23/11	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	πρός Βενεζουέλα 9/11	ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	πρός Μαϊάμι 13/11
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	πρός Κιούβα 6/11	ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ε. Ν. Όρλεάνη 27/8
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός Τσιμπότ 2/11	ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ε. Ν. Όρλεάνη 13/11
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρ. «Ravandoor»	ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Μομπά 1/2
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Ν. Υόρκη 30/11	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ν. Όρλεάνη 14/10
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	δ. Παναμά 27/11	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	πρός Προγκρέσο 28/11
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	πρός Γιοκοχάμα 12/11	ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	75	1587	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	πρός Ίαπωνία 22/11	ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ε. Κόρπους Κρίστι 16/11
ΛΑΖΑΡΟΣ	63	7062	πρ. «Gold Steam»	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 23/11
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	πρός Πειραιά 30/11	ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. Όρλεάνη 17/11
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	ε. Καζαμπλάνκα 22/11	ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Ν. Όρλεάνη 28/11
ΛΑΚΩΝ	69	8825	πρός Ροστόκ 25/11	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Κων/πολη 29/11
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Λός Άντζελες 17/11	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	πρός Μπριζόλια 1/12
ΛΑΡΑ	53	1924	μεσογειακές μεταφορές	ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρός Βραζιλία 26/11
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Κόρπους Κρίστι 25/11	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρός Εύρωπη 24/11
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	πρός Λομέ 24/10	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	πρός Ναγκόγια 1/12
ΛΑΤΩ	68	18737	ε. Μάλαγα 17/11	ΜΟΝΑΚΟ	67	2602	διαγράφεται
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	πρός Μαϊάμι 21/11	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	πρός Τσιγκακόγκ 19/11
ΛΕΟΝΟΡ	88	9100	πρός Π. Καμπέλλο 25/11	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρός Πειραιά 30/11
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	πρός Σίνιτ Κερί 15/11	ΜΠΑΛΑΜΑΡ	72	6680	πρός Ταϊλάν 24/11
ΛΕΩΝ	76	11049	επιβάτης	ΜΠΑΛΑΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881	πρ. «Ουάι Γουίν»
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Βρέστη 30/11	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	πρός Πόρτ Κέλαγκ 18/11
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φοιράλζα (αποθήκη)	ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Θεσσαλονίκη 9/11
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρός Παλέρμιο 27/11	ΜΠΟΕΜ	72	17728	πρ. «Marina di Alimuri»
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Τουμακομά 25/11	ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	πρ. «Marina di Alimuri»
ΛΗΤΩ	77	11264	α. Πόρτ Χάρκωρ 21/11	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	πρ. «Marina di Alimuri»
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	ε. Κολομπία Ρίβερ 19/11	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Τζουμπάι 4/11
ΛΙΚΑ	76	61615	πρός Ίνδονησία 19/10	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρός Γιοκοχάμα 12/11
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	πρός Μπαγκόγκ 1/12	ΜΠΡΗΜ	85	25227	πρός Βαστών 20/11
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	πρός Γκρίμσμπου 30/11	ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	πρός Ινισόν 5/11
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασώρα	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρός Λομέ 22/11
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	πρός Όδησσό 28/11	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	πρός Λομέ 25/11
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Βανκούβερ 22/11	ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Φόξ 29/11
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ν'αμπιέρ 2/12	ΝΑΕΟΣ	70	9885	πρός Χίμπ 21/11
ΛΥΔΙ	70	14878	πρός Άλγερία 25/11	ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	ε. Άλεξάνδρεια 22/11
ΛΥΔΙΑ ΙΙ	74	8740	ε. Σχέσιν 16/11	ΝΑΤΑ	77	9359	πρός Άβανα 15/11
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755*	στη Τσιταγκόγκ 26/11	ΝΑΤΑΣΣΑ ΙΙ	78	9862	πρός Ταμπόκο 16/11
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.)	65	2676	πρός Τσιταγκόγκ 30/11	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	δ. Παναμά 28/11
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Μπιλμπάο 2/12	ΝΑΥΣΙΛΙΑ (δ.)	60	1598	πρός Ρας Τανούρα 7/11
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Ρίο Τανέιρο 30/11	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	πρ. «Juliet»
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Λορέντ 21/11	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Κοπέρ 25/11
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	πρός Κόντινεντ 29/10	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	ε. Χοντίνια 12/11
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	πρός Νοβοροσίσκ 10/11	ΝΕΜΕΑ	79	10993	δ. Παναμά 21/11
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	πρός Τσιταγκόγκ 25/11	ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Άμβέρσα 28/11
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρός Χουάγκουο 28/11	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	ε. Ν. Όρλεάνη 11/11
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	πρ. Κολομβία 3/11	ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	πρός Ίαπωνία 26/11
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	ε. Άμβούργο 2/12	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	πρ. Ν. Όρλεάνη 21/11
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	στών Πειραιά 23/11	ΝΗΡΕΥΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	στη Δαμιέτα (αποθήκη)
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	πρός Λιβύη 31/10	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	πρός Ζουερίνα 27/11
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	πρός Βόλο 15/11	ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	πρός Τουτουνοφίλκ 28/11
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256	ε. Κάνιλα 3/10	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	πρός Όδησσό 29/11
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρός Λουάντα 22/10	ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	πρός Σαβόνα 29/11
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	ε. Φιλαδέλφεια 27/11	ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	α. Φόξ 26/11
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	πρ. Θεσσαλονίκη 30/11	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρός Πότι 28/10
ΜΑΝΤΟ V.	72	17432	στών Πειραιά 3/12	ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	πρ. «Σκιάθος Ρήφερ» (ε.)
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	πρός Κακογκάβα 10/11	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρός Βάρνα 1/12
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρός Πόιντ Κόμφορτ 14/11	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΚΑ'Ι'ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	αργεί Πειραιά	ΝΙΚΙΤΙ	75	1999	πρός Πιομπίν 24/11
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ολική απώλεια	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	77	11159	πρ. «Marulio K.»
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	πρός Κατόνια 24/11	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Λά Γκουάιρα 14/10
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	σπ. Άσσομπ 18/11	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	ε. Ν. Όρλεάνη 7/11
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός Λένινγκραντ 11/11	ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	68	16387	πρός Άκουμα 20/11
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Μόνιρεαλ 23/11	ΝΙΚΥ	73	14667	πρός Βραζιλία 13/11
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	πρός Μπαγκόγκ 23/11	ΝΙΜΠΟΝΤ	76	39004	πρός Ίαπωνία 16/11
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	πρός Λάγος 24/11	ΝΙΝΗ	75	16629	πρός ΕΖΣΔ 21/11
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρ. «Golden Fate»	ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ	72	13920	ε. Μακίο 3/11
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρός Δανία 1/12	ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρός Ίαπωνία 25/11
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Πειραιά 4/10	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	πρός Βόσμε 21/11
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Ίκονιο 14/11	ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΕΣ	85	35854	πρός Πειραιά 9/11
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	πρός Σάντος 23/11	ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Ρεϊνιόν 1/12
				ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Ροττερνταμ 22/11

ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	προς Λατίνια 12/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	προς Βραχούζ 18/11
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	προς Χαβάνη 11/11
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	προς Άλγεα 4/11
ΝΤΙΛΑΝΤΖΕΝ Π.	71	9049	προς Όναχαμα 13/11
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	προς Λός Άντζελες 24/11
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	προς Φρενιέρια 1/12
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	προς Τσιταγκόκ 17/11
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	α. Τύνιδα 17/11
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	προς Μπαγιόν 24/11
ΟΒΕΛΙΕ (δ.)	77	31715	επωλήθη Νορβηγούς
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Κεμπέκ 27/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	προς Σάν Νικολας 25/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600	προς Ρίτσαρντ Μπαϊν 13/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ	86	24253	προς Σάφι 6/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	δ. Παναμά 14/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	προς Γιοκοχάμα 30/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	προς Άκαμα 10/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600	α. Βανκούβερ 14/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ε. Ταϊτσούγκ 24/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	24253	προς Πόρτ Άντζελες 25/11
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεταφορές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	πρ. Juan A. Lavalleja
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Ναυτιόρ 26/11
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 25/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	προς Ουλσάν 1/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ	80	29710	προς Χόγκ Κόγκ 27/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	ε. Τσιταγκόκ 30/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	προς Λίβερπουλ 30/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	ε. Βενετία 20/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	ε. Κομά Μπαϊν 15/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	προς Φιλιππίνες 1/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	προς ΗΠΑ 26/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΕΜΙΝΥ	80	29710	δ. Νόρβερ 27/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	προς Νασέτσου 20/11
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	προς Φιλαδέλφεια 21/11
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μάντρε ντε Νέβας 27/11
ΟΞΕΛ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669	προς Κοιζακόλκος 11/11
ΟΞΕΛ ΝΤΟΥΒ	73	8734	ε. Πειραιά 20/11
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	ε. Άσρχους 27/11
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	προς Μπαρονγκουίλα 19/11
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρ. «Lux Falcon»
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	προς Πρέβεζα 28/11
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	αργεί Πειραιά
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ε. Ν. Όρλεάνη 12/11
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Ούλου 1/12
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	προς Ιαπωνία 24/11
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	προς Βανκούβερ 25/11
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Υμουίνεν 18/11
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	προς Καναδά 27/11
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	α. Πόρτ Τάμπακ 1/12
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	προς Πουίντ Καρντόν 21/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	ε. Άλεξάνδρεια 25/11
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	προς Νορβηγία 28/10
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	προς Βραζιλία 2/12
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Γιοκοχάμα 15/11
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Άργεντινή 19511
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	προς Δ. Άφρική 6/9
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	προς Αίγυπτο 26/11
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	προς Όμάν 25/9
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	αργεί Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Μαλίνα 29/10
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	προς Γιβραλτάρ 24/11
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	προς Περσικό 1/12
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	προς Ντιομπέρ 23/11
ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	πρ. «Freeway North»
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	ε. Πειραιά 25/11
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	πρ. «Arko»
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	πρ. «Hanseatit Reefer»
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 23/11
ΠΑΤΡΙΣΤΙΑ Α.	71	16306	προς Τρίνιταν 27/11
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	προς Αύγουστα 17/11
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Μίνα Καμπούς 30/11
ΠΕΛΑ	79	10993	ε. Άντιφαγκάσια 30/11
ΠΕΛΑ	71	1594	α. Ριγέκα 28/11
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεταφορές μεταφορές
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ	70	1586	μετ. «Trade Sky» (κ.)
ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	1270	ε. Ραβέννα 28/11
ΠΕΦΛΑΪΝΕΡ	82	2477	ε. Ραβέννα 29/11
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	προς Σέβεν Άιλαντ 14/11
ΠΕΠΠΥ	67	1183	προς Άλεξάνδρεια 22/11
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	προς Τόκιο 18/11
ΠΕΤΡΑ	76	23149	προς Ίρν 1/11
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Ρίτσαρντ Μπαϊν 25/11
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	προς «Σημωζίκ»
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 29/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 23/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	ε. Γιβραλτάρ 18/11
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	ε. Τσίμα 28/11
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	προς Άμπιζάν 30/11
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	επισκευές Πειραιά
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	επωλήθη άλλοιδοποιούς
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	α. Ν. Όρλεάνη 14/11
ΠΙΪΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Μόντρεαλ 27/10
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Λάγος 7/11
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	σιό Λομπό
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	προς Δρέπανον 30/11
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	ε. Ρουέν 26/11
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	προς Μπόνου 25/11
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	προς Δακάρ 25/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Μιζούσιμα 25/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	προς Μπρισμπαίν 21/11
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	προς Εύρωπη 29/11

ΠΟΠΗ	67	11002	προς Άλεξάνδρεια 30/11
ΠΟΠΗ	73	19564	ε. Γκουαγιμάς 5/11
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	προς Βενεζουέλα 10/11
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ	61	963	προς Βενετία 23/11
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	αργεί Χαλκίδα
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Φάμουθ 6/10
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	63	3292	πρ. «Bamburi»
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	σιό Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Φρήπορ 17/11
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	πρ. «Shntio?yty»
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	υπόγειοις λιβεριανής
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Άρούμπα 18/11
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	63	7075	πρ. «Gold Mountain»
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	προς Τσιταγκόκ 1/12
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	προς Μαπούτο 25/11
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	δ. Πόρτ Σάϊδ 23/11
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Τζέννα 5/10
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Βόλο 12/11
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	ε. Άλεξάνδρεια 17/11
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	προς Αύγουστα 26/11
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325	α. Ρόττερταμ 23/11
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	προς Λίβη 22/11
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Τενερίση 14/11
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	προς Πειραιά 25/11
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	2995	ε. Πειραιά 19/11
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	προς Νιγηρία 26/11
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	προς Χάφονγκ 21/11
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	προς Χαλκίδα 27/11
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	ε. Μορμουγκάο 4/11
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	αργεί Πειραιά
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	προς Γουαγιαμάς 28/11
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Βομβάϊ 29/9
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	προς Καβάλα 17/11
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	προς Άμαζόνιο 16/11
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	προς Έλλάδα 2/11
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεταφορές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	ε. Μαγκάλωρ 26/9
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	προς Κολομβία 28/11
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ναυπηγ. Μπουσόν
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	προς Γκάλβεςτον 29/11
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	προς Η.Α.Ε. 17/11
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρ. Σάν Λορένζο 17/11
ΣΑΝΝΥ	77	3482	προς Πειραιά 11/11
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Ν. Άρμπαϊν 26/11
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8915	πρ. «Φαίργουιν»
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	προς Νιγηρία 30/11
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	προς Σιγκαπούρη 15/11
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	προς Κίνα 3/9
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	προς Άλγερία 16/10
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	προς Αίγυπτο 21/11
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	προς Τζέννα 9/11
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	ε. Βηρυττό 21/11
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	α. Νιούκασλ 30/11
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	προς Λίβερπουλ 25/11
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	προς Ίταλντ 29/11
ΣΗΓΚΛΟΥΡ (δ.)	74	17724	προς Όδησσό 25/11
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	προς Πειραιά 29/11
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Νογκόνια 19/11
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪΜΠΕΕ	76	11866	ε. Άμβέρσα 4/12
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	προς Νιόρ ες Σαλάμ 29/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	προς Τανζάνια 20/11
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	πρ. Άσρχους 1/12
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	προς Τουρκία 29/11
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	δ. Παναμά 28/11
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	πρ. Σφαί 25/11
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	προς Θεσσαλονίκη 29/11
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪ'ΑΛΑΝΤ	85	10511	ε. Βανκούβερ 1/12
ΣΚΑΝΓΟΥΝΤ	63	998	υπόγειοις Όνδουριανής
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ	70	9077	προς Σιγκαπούρη 29/10
ΣΚΑΠΛΕΪ'Κ	53	3899	αργεί Χαλκίδα
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	επωλήθη
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρ. Ν. Άμερική 30/11
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	ε. Βαλτιμόρη 8/11
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 30/11
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μαλάγα 30/11
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρ. Ιαπωνία 22/11
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	πρ. ΕΣΣΔ 18/11
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 20/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	σιή Λισαβόνα 30/11
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	πρ. Ν. Άμερική 18/11
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Νιχάμα 16/11
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	ε. Πειραιά 15/11
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	πρ. Ρας Τανούρα 18/10
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	α. Βανκούβερ 1/12
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	α. Βιζακαπάνινα 29/11
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	πρ. Κορέα 21/10
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260	σιή Λά Αμπερτάνι (αποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Κλίβελαντ 23/11
ΤΑΪ'ΓΕΤΟΣ	77	14607	πρ. «Nora»
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρ. Κάνιλα 26/11
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Κόρπους Κρίσι 25/11
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεταφορές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	α. Μπαμόνι 30/11
ΤΖΟ'Υ	76	10801	πρ. Τανζάνια 20/11
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Πόρτ Άρθουρ 26/11
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	μετ. «Nani» (κ.)
ΤΖΩΝ Μ.	78	16685	επωλήθη Νορβηγούς
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	ε. Μανζανίλο 10/11
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρ. Νιουάλα 27/11
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρ. Ρίο Ιανέιρο 29/11
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ε. Ρας Τανούρα 23/11
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	σιή Γκιζάν (αποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Νιόρ ες Σαλάμ 26/11
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Νιουαρνέζ Μπαϊν 29/11
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211	α. Ν. Όρλεάνη 30/11
ΤΟΠΑΖ	85	28000	πρ. Πασίρ Γκουινάγκ 15/10
ΤΟΡΚΑΝΑ	76	36204	ε. Νιούκασλ 1/12
ΤΟΥΚΟΥΡΟΥ'Ι	88	9100	πρ. Ίνδονησία 20/11
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Ούμ Σάϊδ 16/11
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Βανκούβερ 19/11
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΝΕΡ 1	68	2760	πρ. Ραβέννα 30/11
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ	81	16500	πρ. Λάγος 20/11

ΤΡΕΖΟΥΡ Α' ΛΑΝΤ.	74	13639	πρός Μπαγκόγκ 17/11
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρός Νιγηρόν 29/11
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	πρός ΗΠΑ 18/11
ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Καλκούρα 23/11
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	πρός Ήρακλειον 30/11
ΦΑΔΕΡ	77	17323	α. Γιοκαίσι 19/11
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	πρός Γιβραλτάρ 24/11
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162	πρός Πόρτ Αλφρεντ 8/11
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός Τζάνκσονβίλ 19/11
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	πρός Ίρην 13/9
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	στό Μαντράς 11/10
ΦΕΙΔΙΣΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Τζουμπάιλ 22/11
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	στη Σιγκαπούρη 28/10
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρός Αρούμπα 16/11
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ Ι.	83	17217	πρός Αμμούργιο 2/12
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ ΙΙ.	84	19049	ε. Κολομπία Ρίβερ 28/11
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ ΙΙΙ.	84	19049	ε. Μελβούρν 30/11
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ ΙV.	84	19049	πρός Ίντσον 24/11
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	πρός Πειραιά 9/11
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	πρός Πόρτ Κέλαγκ 21/11
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	πρός Κιουρασάο 25/11
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	πρός Ν. Υόρκη 29/11
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρός Κεμπέκ 23/11
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΛΙΑΜΣ.	62	19974	πρός Πόρτ Κανάβερν 17/11
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.	66	21374	ε. Αλικάντε 14/11
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.	72	20713	πρός Μοντρεάλ 27/11
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ.	70	14786	υπέστειλε πανομοιότυπη
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.	74	20513	πρός Πόρτ Κέλαγκ 1/12
ΦΛΩΡΑ	81	8831	πρός Πειραιά 25/11

ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Τέμα 25/11
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	πρός Αμστερνταμ 29/11
ΦΟΡΟΥΜ Α' ΛΑΝΤ.	76	18933	δ. Παναμά 25/11
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	πρός Βραζιλία 14/11
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	πρ. «Ocean Peace»
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	στών Περαϊκό
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Γουίλκινσον 1/12
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	α. Χόβικ 27/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	πρός Πειραιά 9/11
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418	πρός Κολόμπο 18/11
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	19550	πρός Φιλαδέλφεια 1/12
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	α. Ράς Τανούρα 5/11
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	πρός Χόγκ Κόγκ 21/11
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	πρός Κορέα 6/11
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	ε. Μπαντάρ Σαχίνι Ρεζάι 1/10
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρός Ρόδο 27/11
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Λός Αντίλες 22/11
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ	69	8064	στών Πειραιά 18/10
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	στών Πειραιά 20/10
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064	στη Μασσαλία 16/11
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	ε. Αμμούργιο 1/12
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	πρός Μπουρκάς 24/11
ΧΛΟΗ	82	36202	πρός Ιαπωνία 23/11
ΧΟΕΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	ε. Χιούστον 30/11
ΧΟΕΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	πρός Σιγκαπούρη 30/11
ΧΟΕΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	πρός Σουραμπάνγια 20/11
ΧΟΛΚΑΝ ΜΑΑΣ	73	6900	πρός Μόντρεάλ 23/11
ΧΡΥΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	πρός Μπουλάν 14/11
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	μεταφορές Περαϊκού
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	ε. Νίκυ Τέρμιναλ 2/12



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέες Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

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

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915	πρός Τζέντα 19/11
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	πρός Μπαγκόγκ 1/11
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	πρός Ίρην 22/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069	πρός Τσιμπότε 26/11
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	πρός Μπαχραϊν 21/1
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	α. Μπαουόν 27/10
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777	πρός Μπουεναβεντούρα 6/11
ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)	57	1147	πρός Λαττίακα 26/11
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	ε. Άμβέρσα 1/12
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	πρός Μανασός 26/11
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478	α. Ρουέν 1/12
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Σουάλομ Βόε 3/12
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	πρός Σιγκαπούρη 20/11
ΑΔΕΛΦΑ (κ.)	82	14644	ε. Σιγκαπούρη 5/10
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450	α. Ρόττερταμ 2/12
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	πρός Λά Γκουαίρα 11/19
ΑΕΛΛΩ	78	36548	πρός Ν. Υόρκη 29/11
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	ε. Γκαίμπς 19/11
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	ε. Άμβέρσα 3/12
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	πρός Άλγέρι 8/11
ΑΘΗΝΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495	πρός Κάνιλα 27/11
ΑΘΗΝΙΑΝ			δ. Π. Σαίδη 1/12
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	πρός Μαρακάιμπο 28/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	πρός Λάγος 14/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	ε. Μοριουγκάο 28/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	πρός Ν. Υόρκη 11/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	πρός Γιβραλτάρ 15/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	πρός Μπουσάν 22/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	πρός Ίταλία 15/11
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716	ε. Όριστόν 21/11
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400	α. Βανκούβερ 18/11
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491	μεταφορές Περαϊκού
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936	ε. Μαντράς 27/11
ΑΙ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	
ΑΙ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051	πρός Βενεζουέλα 14/11
ΑΙ'ΛΑΣ	72	16235	πρός Λά Παλις 27/11
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376	πρός Ν. Υόρκη 29/11
ΑΙ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935	πρός ΗΠΑ 17/11
ΑΙ'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181	στη Ν. Όρλεάν 3/12
ΑΙ'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479	πρός Μαποτίτο 20/10
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	πρός Όδρα 10/11
Α'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567	πρός Φιλαδέλφεια 2/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	πρός Ίαπωνία 24/11
ΑΙ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061	στη Σιγκαπούρη 15/11
ΑΚΑΚΙΑ Ι. (κ.)	81	14644	πρός Μίνα Καμπούς 24/11
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694	πρός ΗΠΑ 31/10
ΑΚΟΗ	74	68596	ε. Ρόττερταμ 2/12
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943	πρός Π. Καμπέλλο 26/10
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824	πρός Ν. Όρλεάν 3/11
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	πρός Άμπιτζάν 14/11
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (Κ.)	73	14765	πρός Ποχάγκ 14/11
ΑΚΤΗ	77	14998	πρός Νιγηρόν 19/11
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756	στό Χορμούζ
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567	πρός Ίντσον 13/11
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18720	α. Φουτζέιρα 20/11
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108	πρός Βομβάϊ 23/11
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134	ε. Αμμούργιο 1/12
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	ε. Άλεξάνδρεια 24/11
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237	πρός Θεσσαλονίκη 26/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Άμβέρσα 3/12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.Μπχ.)	75	40633	πρός Πόρτλαντ 18/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	πρός Ίαπωνία 7/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356	πρ. «Αντελίνα»
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ (π.)	80	11961	πρός Άνναμπα 26/9
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205	ε. Πασκάγκουλα 9/11
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045	πρός ΗΠΑ 7/11
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875	ε. Χάμπτον 23/10
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196	πρός Μπαντίο 5/11
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	πρός Τσιουάν 4/11
ΑΛΚΟ ΣΤΑΡ (μ.)	62	2389	πρ. «Castle Dignity»
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	πρός Ρίγα 15/11
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599	πρός Άλγερία 16/11
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060	πρός Τζέντα 17/11
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	α. Τουμπάρδο 2/11
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598	πρός Πουέρτο Καμπέλλο 28/11
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640	θέση 54.48 Β, 10.52 Α 17/11
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747	πρός Ίμμινγκχαμ 14/11
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209	πρός Λός Άντίλες 16/11
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584	πρός Ίνδια 4/11
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521	πρός Θεσσαλονίκη 26/11
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889	επωλήθη Νορβηγούς
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	62	43253	ε. Γένοβα 28/11
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	83	25649	πρός Χάρ Φακάν 21/11
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879	πρός Βραζιλία 31/10
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936	στών Περαϊκό
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	ε. Χιούστον 29/11
ΑΝΑΤΟΛΙΑ Ι. (κ.)	69	14446	πρός Σιγκαπούρη 23/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001	ε. Σάν Νικόλας 27/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898	πρός Σουέζ 18/11
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	μετ. «Καλίστι» (κ.)
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρός Ποχάγκ 14/10
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	όργει Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	πρός Λάγος 16/11
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9952	α. Σιγκαπούρη 25/11
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	ε. Τζέντα 23/11
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	πρός Μπρίστολ 28/11
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	ε. Ντεμεράρα 27/11
ΑΝΙΤΟ (φ.λ.)	80	30507	πρός Ίαπωνία 22/11
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	πρός Λονδίνο 29/11
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594	πρός Τρίπολη 22/11
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	πρός Μανγκάλια 8/11
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	α. Π. Σαίδη 25/11
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	πρός Ζντάνοβ 21/11
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	πρός Σικόνο 5/11
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	επωλήθη Νορβηγούς
ΑΝΤΑΥΑ (μ.)	74	14671	πρός Νοβοροστόκ 10/11
ΑΝΤΕΛ (Μ.)	71	17975	πρός Μπαντάρ Άμπας 19/11
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324	πρός Κωνίπολη 30/11
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	πρός Κολόμπο 19/10
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	ε. Μανφρεντίνα 28510
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (π.)	75	10936	πρ. «La Pallice»
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	πρός Πακιστάν 30/11
ΑΝΤΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680	α. Πειραιά 28/11
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	μετ. «Male» (π.)
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	πρός Σαγκάη 22/11

ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820
ΑΣΙΩΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΣΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΤΙΛΑ (Μηχ.)	74	16006
ΑΤΜΑΝ 1 (π.)	77	11559
ΑΤΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	17080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΟ ΚΛΟΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΦΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	66	1804
ΑΤΑΝΤΙΚ I (π.)	77	9786
ΑΤΑΝΤΙΚ II (π.)	77	9783
ΑΤΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282
ΑΤΑΝΤΙΚ IV (π.)	82	9282
ΑΤΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437
ΑΤΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΣΤΥ (κ.)	78	10336
ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804
ΑΤΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΑΝΤΙΣ ΣΟΛΕΑ (κ.)	73	26355
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)	71	16379
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Αιβ.)	74	9844

ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408
ΒΑΚΗΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (κ.)	75	65459
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΛΙΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΒΕ'Υ (κ.)	71	9857
ΒΕΛΟΣ I. (κ.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΙΚΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411
ΒΙΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067
ΓΕΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178
ΓΕΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	77	14782
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 ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΣ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4764
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222

α. Σαβάννα 1/12		
ε. Ναυτιόρ 24/11		
στο Κόμπε 30/11		
προς Μπέντι 21/11		
α. Φουτζέιρα 20/11		
α. Μουμπάσα 22/10		
στο Πόρτ Κέλαγκ 19/11		
προς Σιμίζου 30/11		
προς Θεσσαλονίκη 24/11		
προς Τρίπολη 24/11		
πρ. «Nemo»		
προς Όραν 16/11		
προς Γκρεσίκ 16/10		
ε. Ν. Υόρκη 23/11		
α. Νιόρμπαν 28/10		
ε. Φλάσσιγκ 'Νοι 27/11		
ε. Φαλκονάρα 27/11		
προς Άρουμπα 27/11		
α. Πόρτ Άρθουρ 28/11		
ε. Γιοκοχάμα 1/12		
στο Χορμούζ 23/5		
ε. Σηάιτλ 20/11		
προς Βισμάρ 26/11		
α. Τζέμπελ Αλι 12/8		
προς Χοντίνια 25/11		
προς Γουίνσφορ 2/11		
προς Φουτζέιρα 22/10		
α. Αλεξάνδρεια 19/11		
ε. Τζακάριτα 19/11		
ε. Λάγος 19/11		
ε. Βομβάη 4/11		
ε. Σάο Σεμπασιάνο 26/11		
προς Βόλο 26/11		
προς Άνναμπα 21/10		
προς Σάφι 26/11		
προς Φλόριντα 23/11		
ε. Ν. Μαγκάλος 8/11		
προς Σιγκαπούρη 21/11		
προς Ίνδια 5/11		
ε. Κουινγκντό 27/10		
μεταφορές Περισκοι		
α. Ν. Ορλεάν 15/11		
προς Άλγερια 8/11		
ε. Ν. Υόρκη 23/11		
προς Δ. Αφρική 14/11		
ε. Παρανάγουα 26/11		
προς Δ. Αφρική 19/11		
ε. Νιλαίν 25/10		
ε. Ρότερνταμ 3/12		
προς Φουτζέιρα 26/11		
α. Π. Μωχ. Μπιν Κασίμ 12/8		
δ. Κωνσταντή 8/11		
α. Σικάγο 28/10		
προς Μπουσάν 17/11		
ε. Ρότερνταμ 28/10		
ε. Σιγκαπούρη 18/11		
δ. Π. Σαϊά 2/12		
προς Μελ. Αϊλάντ 19/11		
δ. Παναμά 9/10		
προς Γιβραλτάρ 1/12		
ἀργεί Πειραιά		
προς Σουέζ 30/11		
προς Μπαγκκόκ 29/11		

ε. Βαλέττα 17/11		
α. Ίμινγκχαμ 19/11		
μεταφορές Πάτρας		
ε. Τής Μπαϊ 4/12		
δ. Κωνσταντή 16/11		
ε. Χόβκ 19/11		
α. Ν. Ορλεάν 27/11		
προς Βομβάη 28/11		
α. Ν. Ορλεάν 13/11		
στο Κάρκ 29/12/1986		
ε. Λάγος 16/11		
προς Νιόρμπαν 19/11		
δ. Π. Σαϊά 24/11		
ε. Γιοκοχάμα 28/11		
προς Πόρτ Κέλαγκ 21/11		
α. Χιούστον 23/11		
ε. Πόρτ Κανάβεραλ 20/11		
προς Νιόρμπαν 16/11		
ε. Ρινέκ 26/11		
ε. Βαλέντσια 28/11		
προς Κορίνθο 27/11		
προς Έλλάδα 24/11		
ε. Πόρτο Κουεϊζάλ 19/11		
προς Πόρτ Άλφρεντ 3/11		
ε. Αύγουστα 30/11		
ε. Λά Παϊς 2/12		
προς Μαρίνα ντ' Καράρα 4/11		
προς Ναυτιόρ 18/10		
ε. Σαβάννα 30/11		
προς Σινφουέγκος 2/8		
προς Ίνδονησία 27/11		
ε. Ρότερνταμ 1/12		
ε. Ν. Ορλεάν 1/12		
ε. Άμστερνταμ 3/12		
προς Μόντρεαλ 19/11		
ε. Χαλκίδα 23/11		
προς Ολλανδία 29/11		
προς Πόρτ Όκχα 27/11		
προς Γουάου 25/11		
α. Ρας Γκαρίμπα 23/11		
ε. Ν. Ορλεάν 29/11		
προς Βηρυτό 30/11		
προς Βομβάη 24/11		
ε. Βιζακασαίνω 26/11		
α. Ρας Γκαρίμπα 25/11		
προς Μπαγκκόκ 15/11		
μεσογειακές μεταφορές		

ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΛΟΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	85	21193
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ (μ.)	70	1982
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΩΛ (κ.)	70	3971
ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΟΡΑΝΤ		
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	73	10713
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Α.Β. (δ.π.)	76	4993
ΕΚΤΟΡ (κ.)	74	19166
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Σ. (π.)	69	5989
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (κ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915
ΕΛΜΠΕΛΛΑΥ	76	23980
ΕΛΟΥΤΙΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.)	71	15119
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μηχ.)	75	16822
ΕΛΠΙΣ	82	30564
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΝΥ I. (δ.π.)	68	15252
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ I. (π.)	74	13687
ΕΣΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952
ΕΡΥΘΡΙΑΝΗ (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΑ (κ.)	74	8042
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ I. (π.)	84	22629
ΕΣΠΕΡΙΑ (κ.)	85	22629
ΕΣΠΕΡΟΣ (κ.)	72	9440
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΕΦΘΗ Ν. (κ.)	74	1

ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	προς Βουβάη 1/11	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Τουρκία 21/11
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	προς Πόρτ Καρτίερ 26/11	ΚΟΛΟΜΠΟ (Κ.)	70	2913	ε. Τσιγκαλόν 5/11
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμόνα (ἀποθήκη)	ΚΟΝΜΑΝ Ι (Κ.)	77	15446	προς Μομπάσα 30/11
ΖΕΒΡΑ (Κ.)	76	15446	πρ. «Ibn Khalid»	ΚΟΝΜΑΝ ΙΙ (Κ.)	77	15043	ε. Σάν Νίκολας 17/11
ΖΕΤΤΑ (Κ.)	71	20516	ε. Χοντζίνια 15/11	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Τζέντα 25/11
ΖΕΥΣ Ι (Π.)	60	17447	στη Σαφάγκ (ἀποθήκη)	ΚΟΡΑΛ (Κ.)	81	15178	α. Σιγκαπούρη 1/12
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Λόρνακα 27/11	ΚΟΡΑΛ ΚΕΐ'Π (δ.κ.)	74	112825	προς Χορμούζ 11/8
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Νικόσια 26/11	ΚΟΡΥΝΘΙΟΣ	74	35014	ε. Τακόα 17/11
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (Κ.)	76	32465	ε. Χόγκ Κόγκ 1/12	ΚΟΡΥΤΟΝ (Κ.)	75	17175	προς Νιόρμπαν 21/11
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (Κ.)	76	32465	προς Λός 'Αντζελος 23/11	ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.κ.)	74	15994	προς Πόρτ Κέλαγκ 21/11
ΖΩΗ Χ. (Π.)	68	10182	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/11	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	προς Ν. Ζηλανδία 21/11
ΒΗΗ	79	16379	προς Σικάγο 23/10	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Γουαράε 26/11
ΒΡΑ	79	16390	προς Νιγηρίτ 10/11	ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886	προς Πόρτ ντε Μπουκ 30/11
ΒΡΑΚΛΗΣ (Π.)	57	2875	προς 'Ερελί 25/11	ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	ε. Φλάσσινγκ 25/11
ΒΡΩ	76	17129	ε. Ν. 'Υόρκη 31/10	ΚΡΙΣΣΑ (Π.)	79	12784	προς 'Αλγέρι 16/10
ΒΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	προς Σινγκάπο 26/9	ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.)	68	15809	προς Τζουμπάι 21/10
ΒΣΤ ΠΡΑΐ'ΝΤ (Κ.)	72	6721	προς Σαμάρντα 12/11	ΚΥΘΝΙΑ (Κ.)	77	9634	ε. Ματάνζας 15/10
ΒΣΤΜΑΝ (Κ.)	79	12214	προς Μπέρτα 29/11	ΚΥΘΡΑ (Κ.)	68	1599	προς Λεμεσό 22/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ (Κ.)	85	25076	α. Μανίλα 19/11	ΚΥΚΛΑΔΕΣ (Κ.)	68	10313	ε. Βουβάη 31/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (Κ.)	84	25063	προς ΗΠΑ 6/11	ΚΥΜΩ (Π.)	74	65685	ε. Γιούροπορτ 3/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασαρά	ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	προς Σαμάρντα 14/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (Κ.)	74	55425	προς Τουμπάρα 26/11	ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (Κ.)	71	13443	ε. Βουβάη 2/9
ΘΑΛΙΑ (Π.)	76	16873	προς 'Ινδία 22/10	ΚΥΡΑ (Κ.)	74	8558	α. Φλάσσινγκ 1/11
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	προς Πειραιά 17/11	ΚΥΡΝΙΑ (Κ.)	71	15951	προς Κωνσταντίνα 18/11
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (Κ.)	74	35540	ε. 'Ακροα 10/11	ΚΥΡΙΑΚΗ ΙΙ (Βρ.)	65	1509	προς Βρέμη 30/11
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (Κ.)	72	28021	προς Γιβραλτάρ 26/11	ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (Κ.)	72	16018	προς Σουέζ 19/11
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ	82	15296	προς Κουαντάν 30/11	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	προς Ν. 'Υόρκη 25/11
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (Κ.)	75	65055	προς Ρότερνταμ 19/11	ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	προς Πόρτ Σουάν 15/11
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	ε. Γιούροπορτ 3/12	ΛΑΒΑΝΤΑΡ (δ.)	74	65068	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/11
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	ε. 'Ακροα 2/11	ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΕΛΑ (μ.)	66	2990	προς «Castle Lady»
ΘΕΟΝΙΚ (Κ.7)	68	16616	προς Καρασί 17/11	ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ'Υ (Κ.)	72	83714	μετ. «Diamond Express» (κ.)
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (Κ.)	70	1467	προς Γουάρε 7/11	ΛΑΙΛΑΦ (Κ.)	76	12166	προς Νιουαντίμπο 26/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	προς Νουαντίμπο 8/11	ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	προς Σαγκάι 18/11
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	ε. Πειραιά 3/11	ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	προς 'Ινδία 13/10
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.Κεϋ.)	71	995	προς Πειραιά 2/11	ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (Κ.)	73	8558	προς 'Αμβέρσα 23/11
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.Κεϋ.)	77	997	ε. Σιμωρή 30/11	ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (Κ.)	72	8558	ε. Ρεσίφ 28/11
ΘΩΜΑΣ Γ. (Κ.)	65	1000	ε. Πειραιά 1/12	ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (Κ.)	73	8558	α. 'Νοτ Λόντον 26/9
ΙΒΑΝ ('Ονδ.)	69	9333	μετ. «Mild Extend» (Π.)	ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (Κ.)	73	8558	α. Μονκντίου 8/11
ΙΚΑΡΙ (δ.Π.)	76	4985	προς Ντάρ ες Σαλάμ 30/11	ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (Κ.)	80	16225	προς Μασάουα 28/11
ΙΛΛΙΝΙΟΣ (δ.)	75	137854	προς Φουτζέιρα 10/11	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (Κ.)	78	10698	ε. Τσιτακόνκ 19/11
ΙΛΙΑΧΟΣ	73	25045	προς Ρότερνταμ 23/11	ΛΑΜΑ (Κ.)	77	3727	ε. Τίλ 2/12
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	α. Φουτζέιρα 21/8	ΛΑΜΕΡ (Κ.)	71	17175	προς Ντάρ ες Σαλάμ 24/11
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (Κ.)	74	9192	πρ. «Marbonita»	ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	προς 'Αντίν 13/11
ΙΟΛΑΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (Κ.)	80	19256	προς Βεντισπιλά 13/11	ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (Κ.)	77	8976	προς Ρεσίφ 27/10
ΙΟΛΑΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (Κ.)	78	29991	πρ. «NS-Alliance»	ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (Κ.)	78	8980	προς Κόρεα 22/11
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΝΗ (Κ.)	77	11488	ε. Καέν 30/11	ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	ε. Κακονκάβα 30/11
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333	προς Κίνα 31/10	ΛΑΟΥΡΑ 1. (Π.)	75	12416	προς Κουεϊμπάνε 13/10
ΙΡΙΣ (Κ.)	70	5278	προς 'Αλγερία 12/11	ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (Π.)	75	12416	προς Φιλίππινες 11/10
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	προς Βενεζουέλα 11/11	ΛΑΡΓΚΑΒΙΝΤΑ (δ.μ.)	61	22046	ε. 'Ασάμπ 15/11
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (Κ.)	76	8372	ε. Βρέμη 30/11	ΛΑΡΝΑΚΑ (Κ.δ.)	68	22244	προς 'Αρακάζου 28/11
ΙΣΤΡΙΑ	81	31060	προς Βανκούβερ 11/11	ΛΑΧΕΣΗΣ (Κ.)	73	17648	α. Πόρτ ντε Μπουκ 1/12
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (Π.)	76	15608	προς Τσέκκα 10/11	ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	δ. Παναμά 24/11
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	77	11159	ε. Βουβάη 24/9	ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	προς ΕΣΣΔ 30/11
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (Κ.)	77	12772	πρ. «Κάβο Ματαπάς»	ΛΕ'Ι'Κ ΣΤΑΡ (Κ.)	71	13446	στο Χορμούζ (ἀποθήκη)
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	προς Σουαίμα 11/11	ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249	α. Πόρτ ντε Μπουκ 1/12
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	προς Σιγκαπούρη 11/11	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ	74	18700	προς Λε Χάβρη 26/11
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (Κ.)	69	9731	προς Κίνα 12/11	ΛΕΟΝΤΑΡΙ (Κ.)	74	15684	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/11
ΚΑΛΥΝ (Κ.)	69	11430	προς Σιγκαπούρη 8/11	ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (Κ.)	73	15498	ε. Τσιτακόνκ 5/11
ΚΑΜΕΛΙΑ (Π.)	73	19476	προς Κασσιόγκ 7/10	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (Κ.)	72	17914	προς Κίνα 7/11
ΚΑΝΑΡΗΣ (Κ.)	77	21667	προς Κούβα 23/8	ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Κ.)	74	17414	προς Κούβα 17/10
ΚΑΝΤΙΑ (Κ.)	72	21743	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/11	ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	προς Βατούμ 17/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	67	16098	α. Τζουμπάι 20/11	ΛΕΤΖΕΝΤ (Π.)	71	3864	προς Γερμανία 19/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (Κ.)	76	16037	α. Κλήβελαντ 29/11	ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ ('Ονδ.)	67	1205	προς Νιούρες 28/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (Κ.)	73	63218	προς Μπουκάναν 23/11	ΛΕΩΝ (Κ.)	73	15382	προς Πειραιά 25/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (Κ.)	68	15720	προς Ν. 'Ορλεάνη 10/11	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	α. Λοριέν 25/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	δ. Παναμά 29/11	ΛΗΝΤΕΡ Α. ('Ονδ.)	70	10399	προς Βραζιλία 26/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (Κ.)	69	34613	δ. Παναμά 29/11	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (Κ.)	77	19373	ε. Λά Γκουάι 20/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (Π.)	58	2966	προς Καμάρ 15/11	ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	ε. Μαντράς 5/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (Κ.)	69	10650	ε. Βηρυτ 18/11	ΛΗΤΩ ΙΙ (Π.)	72	6106	α. Σιγκαπούρη 18/10
ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (Κ.)	76	10430	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/11	ΛΙΑΥ Τ. (μ.)	54	1991	α. Ντουάλα 12/11
ΚΑΠΠΑ ΚΙΓΚ (Κ.)	71	16372	α. Νιόρμπαν 18/11	ΛΙΜΠΕΣΣΑ * (Π.)	69	17872	ε. Μπέρτα 5/11
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (Κ.)	73	11954	α. Πόρτο Βέσσε 23/11	ΛΙΝΑ ('Ον.)	66	2953	α. 'Υουίντεν 1/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	στον Πειραιά 16/9	ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (Κ.)	74	8931	προς Γάνδη 25/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	πρ. «Georg Russ»	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Πειραιά 30/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κ.)	68	13532	προς 'Ινδία 8/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (Κ.)	68	8978	προς Γιούαννα 28/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς 'Αλγκεθίρας 30/11
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	81	1800	ε. Αινούστα 9/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Τέρας Σιτι 22/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΥΡΤΣ (Κ.)	74	17135	ε. Λός Πάλας 29/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Νιόρμπαν 7/11
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	α. Νιόρμπαν 28/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Ρίτσαρντε Μπεί 28/11
ΚΑΡΙΝΑ (Κ.)	72	11954	προς Λένινγκραντ 16/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Σαγκάι 11/10
ΚΑΡΙΟΝ (Κ.)	72	10605	δ. Πειραιά 3/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς 'Οδησσό 9/11
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ ('Ονδ.)	65	1219	προς Λένινγκραντ 16/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Γιουγκοσλαβία 23/11
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (Κ.)	77	19166	ε. Πειραιά 25/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	μετ. «George» (Λιβ.)
ΚΑΣΤΟΡΑ (Κ.)	72	12182	προς Γκουάντα 16/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Σαφά 4/11
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. 'Αμβούργο 28/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Μπαγκνόλι 23/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Σιγκαπούρη 30/10	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	δ. Καυμάν Μπράς 5/12
ΚΑΤΙΑ	71	4940	α. Γιούροπορτ 24/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Λουάντα 11/9
ΚΑΤΙΑ Κ. (Π.)	57	1324	βυθίστηκε 26/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Λουάντα 15/10
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Κ.)	76	10805	δ. Πειραιά 16/9	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Σάο Σεμπαστιάν 10/11
ΚΕΐ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	πρ. «Georg Russ»	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Σιμπόλγκα 10/11
ΚΕΐ'Π ΚΟΡΦΟΥ (Κ.)	78	9862	προς 'Ινδία 8/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς 'Ασάμπ 20/11
ΚΕΐ'Π ΜΑΛΕΑΣ (Κ.)	77	9942	προς Γιούαννα 28/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Ρότερνταμ 24/11
ΚΕΐ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (Κ.)	71	9826	ε. Αλγόρ 5/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/11
ΚΕΐ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	α. Καζομπόλκα 23/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	μεταφορές Περισκόπ
ΚΕΐ'Π ΣΟΥΓΙΗΡΙΟΡ (Κ.)	74	8896	προς Βραζιλία 1/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Μπαμμόν 10/11
ΚΕΐ'Π ΣΥΡΟΣ (Κ.)	78	8898	α. Λομπέ 23/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Βαρκελώνη 18/11
ΚΕΐ'Π Τ. (μ.)	64	999	ε. Λισαβόνα 1/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Κόεν 4/11
ΚΕΛΛΑ (Κ.)	69	16229	προς Σιμπόλγκα 23/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Λε Χάβρη 1/12
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	ε. Βουβάη 26/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Πειραιά 29/11
ΚΕΝ ΣΚΑΪ'Υ (Π.)	73	22126	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. 'Ινδία 22/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (Κ.)	72	11954	στη Τζέντα 2/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Λά Γκουάι 23/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	ε. Μαλάγα 18/7	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	α. Κουά Μπεί 7/11
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (Π.)	74	16682	προς Ν. 'Υεμέν 10/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Φιλίππινες 12/11
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΔΡ (δ.κ.)	69	46690	ε. Χόγκ Κόγκ 28/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Λός 'Αντζελος 16/11
ΚΙΚΑ (Κ.)	76	19451	προς Σίντι Κερί 17/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς 'Ισπανία 24/11
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (Π.)	66	6995	προς Ν. 'Ορλεάνη 17/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Τσιτακόνκ 13/11
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (Π.)	69	1572	α. Γούνα 27/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς 'Ισπανία 24/11
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	69	79969	μεταφορές Ν. Γουινέας	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Τσιτακόνκ 13/11
ΚΙΤΣΑ (Κ.)	76	24800	στο Τέμπο Μπεί 29/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	προς Λός 'Αντζελος 16/11
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (Π.)	76	15756	προς Ταραγκόνα 22/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Τσιτακόνκ 13/11
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	προς Βουβάη 1/12	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Τσιτακόνκ 13/11
			προς Τουάπσε 25/11	ΛΙΤΣΑ Ν. (Κ.)	74	3256	ε. Τσιτακόνκ 13/11

ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	πρός Καναδά 25/11	ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958	α. Βανκούβερ 12/11
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	πρός Φινλ 25/10	ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	πρός Σίντι Κερρί 29/11
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)	80	30875	πρός Ουλάσν 31/10	ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	α. Μασσαλία 18/11
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	πρός Αρούμπα 30/11	ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	ε. Ν. Όρλεάν 30/11
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Τέξας Σίτυ 27/11	ΟΞΕΑΝ ΒΟ'Ι'Κ (κ.)	60	11434	πρός Λάγος 11/11
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	πρός Αμπιτζάν 19/11	ΟΞΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.κ.)	76	12443	πρός Πόρτ Ντίκσον 10/11
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	στο Μόντρεαλ 28/7	ΟΞΕΑΝ ΜΕ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην Ακαμπα (αποθήκη)
ΜΙΛΙΑΜΑ (π.)	75	12498	πρός Αμστερνταμ 8/11	ΟΞΕΑΝ ΝΑ'Ι'Τ (κ.)	72	9709	πρός Μπαγκόγκ 28/11
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	πρός Ιαπωνία 27/11	ΟΥΑ'Ι'Τ ΓΟΥΝΤ (μ.)	66	3881	μετ. «Μπαλτικόν» (ε.)
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	ε. Πόρτ Σάιτ 22/11	ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	ἀργεί Ν. Όρλεάν	ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	84	13852	πρός Άλσκα 24/11
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	ἀργεί Ν. Όρλεάν	ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	μεταφορές Κιούγκα
ΜΙΝΤΓΟΥΑΙΗ (κ.)	71	10095	α. Φουτζέιρα 3/12	ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259	πρός Ιράν 10/11
				ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317	πρός Παντζάγκ 24/11
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	α. Χάμιλτον 19/11	ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	μετ. «Τροπεφόρος» (μ.)
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	πρός Ινδία 7/10	ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541	πρός Βιαρέτζιο 7/11
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	πρός ΗΠΑ 23/1	ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	πρός Γάνδη 28/11	ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-			
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	ε. Ν. Όρλεάν 22/11	ΤΗΣ (κ.)	71	41961	ε. Σουίνουσκ 24/11
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	α. Κόρπους Κρίστι 12/10	ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	πρός Λουάντα 14/8
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	ε. Μπαρντ Άμπας 17/10	ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	ε. Βάρμπεγκ 17/11
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	πρός Γιβραλτάρ 9/11	ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	α. Βενετία 28/11
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	πρός Μπ. Άιρς 20/11	ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	ε. Γδύνια 29/11
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΟΥ	76	19633	μετ. «Lamda» (λ.)	ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρός Άγκόλα 23/11
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	πρός Γιάμπου 23/11	ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	ε. Πωλνέ 1/12
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Έλλεσμέρε Πόρτ 18/11	ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	α. Σίγκαπούρη 1/12
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας	ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	πρός Ναγκόγια 8/11
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	πρός Άνναμπα 26/11	ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	πρός Ρίγα 11/11
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	πρός Μπαγκόγκ 7/11	ΠΑΣΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	πρός Μερσίνη 10/11
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	πρός Μπορντό 12/11
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	πρός Άμβερσα 29/6	ΠΑΡΝΑΣ (κ.)	72	18829	ε. Ίντσον 15/11
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Ρας Σουκχέιρ 25/11	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489	πρός Κολόμπο 14/11
ΜΠΕΛΛΟ (Βρ.)	65	11541	μετ. «Tina» (Κε.λ.)	ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	πρός Άλιτσεβόκ 27/11
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	πρός Ινδία 19/11	ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511	ε. Βίλλα Κονσταντινούσων 28/11
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	πρός Ρίο Χάινα 29/11	ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΖ	77	20822	πρός Βαλτιμόρη 17/11
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7)	74	126413	α. Τζέντα 2/11	ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100	πρός Γιάμπου 27/11
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	α. Ντάρμπαν 20/11	ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περσικού
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Σίγκαπούρη 10/11	ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	επισκέψεις Πειραιά 9/10
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΣ (Όνδ.)	66	9085	πρός Βομβά 20/11	ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	ε. Ν. Υόρκη 13/11
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	31861	πρός Ιαπωνία 25/10	ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	58893	στο Παλέμο 2/12
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	πρός Ρουέν 30/11	ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	πρός Ταϊβάν 21/11
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	πρός Τσιτάγκ 22/11	ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	προς Χουάιναν 1/11
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	πρός Γιβραλτάρ 1/12	ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	πρός Μόρρο Ρεντόντο 14/11
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Λάγος 15/11	ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Ν. Όρλεάν 28/11
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506	πρός Ιαπωνία 21/11	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	πρός Ινδία 21/11
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	πρός Δομινικανή Δημ. 11/11	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ Υ (δ.κ.)	71	104253	πρός Γιάμπου 5/7
				ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	ε. Άντεν 29/10 *
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ *	78	13889	ε. Γκέλφε 2/12	ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.) *	77	9941	πρός Λουπίτο 1/7 *
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	ε. Τσιταγκόνγκ 30/11	ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	δ. Π. Σάιτ 26/11
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	ε. Τάμπα 19/11	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Ακαμπα 6/11
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	72	20654	ε. Καράτσι 26/11	ΠΕΡΙΘΩΣ (κ.)	68	44842	πρός ΗΠΑ 3/12
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982	δ. Παναμά 19/11	ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	ε. Βομβά 17/10
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ (κ.)	70	16224	πρός Ιαπωνία 8/11	ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839	πρός Σίγκαπούρη 21/11
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	πρός Ινδία 4/11	ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Σάο Σεμπαστιάο 16/11
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	πρός Κωνσταντία 29/11	ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	πρός Ρας Τανούρα 24/10
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	πρός Αϊθιοπία 22/11	ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	ε. Βαλένσια 2/12
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	ε. Χάμπτον 29/11	ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	πρός Γιβραλτάρ 26/11
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	πρός Κίνα 23/9	ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	πρός Άμβερσα 23/11
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	πρός Ρουέν 22/11	ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	πρός Φουτζέιρα 9/11
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	πρός Τουρκία 10/9	ΠΛΑΝΕΤ (Μηχ.)	78	9864	ε. Καλκούτα 23/10
ΝΙΓΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	μετ. «Blue River» (κ.)	ΠΛΑΝΕΤ (κ.)	75	35827	πρός Σχζέιαν 8/11
ΝΙΚΑΣ (Όνδ.)	73	20328	ύψωση κυπριακή	ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	πρός Ίνδονησία 9/5 *
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	πρός Ούμπε 17/11	ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρός Κέληπταουν 3/11
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462	πρός Μασσαλία 1/12	ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΘΕΡ (Όνδ.)	63	2603	πρός Νουαντίμπου 28/11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000	πρός Ν. Όρλεάν 13/11	ΠΛΥΜΟΥΦ (κ.)	74	8825	ε. Δακάρ 2/11
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	πρός Άλγερία 17/10	ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	πρός Δουνκέρκη 17/11
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	ε. Σμύρνη 21/11	ΠΟΛΙΚΟΣ (Βρ.)	70	1437	α. Βενετία 4/11
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	πρός Βιτόρια 22/11	ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (κ.)	69	56893	πρός Ιράν 25/11
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	ε. Κουζακόβσκι 30/10	ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	μεταφορές Περσικού
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Ν. Όρλεάν 27/11	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	ε. Ουλάσν 28/9
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Κοτόνου 26/11	ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	ε. Μπιλμπάο 26/11
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	στον Περσικό	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.) *	76	60937	πρός Μπόλνι 3/11
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	πρός Σίγκαπύγκ 26/11	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	12668	πρός Ινδία 19/11
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	στο Σουζέ 26/11	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	ε. Ντάρμπαν 24/11
ΝΙΟΥΤΟΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	67	48719	ε. Γουόρρεν Μάλτα	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Μπιλμπάο 20/10
ΝΟΒΕΛΤΥ (κ.)	73	117178	α. Γουόρρεν 3/12	ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	ε. Κασσιούγκ 24/11
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	α. Μπαχραϊν 24/10	ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	πρός Βομβά 1/11
ΝΟΡΔΕΡΝ				ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469	ε. Σαλβαντόρ 23/11
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	77	1973	πρός Λάγος 30/10	ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	α. Σάλλου Βόε 2/12
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	ε. Σάο Σεμπασιάο 17/10	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.) *	45	5848	ἀργεί Πειραιά
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	πρός Φλάσσιγκ 29/11	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	πρός Τζέντα 21/11
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	ε. Γκράντ Καυμάν 17/11	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Π. Καμπέλλο 29/10
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	πρός Μαϊάμι 17/11	ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ ΙΙ. (δ.π.)	67	40675	πρός Γιουγκοσλαβία 28/11
ΝΟΡΘ ΣΑΙΝΛΟΡ (κ.)	72	7266	ε. Μασσαλία 29/11	ΠΡΙΑΡΙΠΗΣ	68	10339	στη Βαλτιμόρη 30/11
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	πρός Μονκοντισίου 25/11	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	ε. Μαντράς 26/11
ΝΟΤΟΣ (δ.) *	73	75049	πρός Νιγηρία 2/11	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	α. Άρζιου 27/11
ΝΟΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	μετ. «Delfi»	ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	πρός Τρίπολη 27/11
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	πρός Βομβά 6/11	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	πρός Ινδία 3/10
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	α. Γιοκχάμα 21/11	ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	πρός Άλγέρι 16/11
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	πρός Τύνιδα 17/11	ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	πρός Κέληπταουν 30/9
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάσο Σαμπου (αποθήκη)	ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	ε. Άμβερσα 30/11
ΝΤΟΝ (Όν.)	63	10617	πρός Πόρτ Σουδάν 18/11				
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ρίο Ιανέιρο 28/11	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ ΙΙ (κ.)	78	20288	ε. Ν. Υόρκη 27/10
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	πρός Σάντος 20/11	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)	74	17722	πρός Άλγέρι 3/10
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	πρός Ιράν 1/11	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	πρός Ρίο Ιανέιρο 27/11
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι' ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περσικού	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Βαλτιμόρη 28/11
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	πρός Ν. Αφρική 16/11	ΠΡΟΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	πρός Ινδία 20/10
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	μετ. «Leo M.» (κ.)	ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	ε. Σάο Σεμπασιάο 17/11
ΟΔΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	ε. Σίγκαπούρη 1/12	ΠΡΩΤΟΚΑΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.)	82	20253	πρός Τουτίκοριν 22/11
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	πρός Άνναμπα 24/11	ΠΡΩΤΟΣ (Όνδ.)	69	9677	α. Τζούμα Τέρμινάλ 5/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	ε. Λέ Χάβρη 27/11	ΡΑΝΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)	77	164062	πρός Μπελέμ 29/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	πρός Πακιστάν 24/9	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	α. Γουάρι 105/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	ε. Θάντερ Μπαϊλ 24/11	ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	πρός Πόρτ Χάρκωρτ 15/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	πρός Ρόττερταμ 29/10	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	ε. Άλεξάνδρεια 16/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	πρός Πόρτ Άρθουρ 30/10	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	πρός Θέουτα 27/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	πρός Κόζε Άλχαντ 10/11	ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	πρός Όννε 13/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	πρός Κόρπους Κρίστι 18/11	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	πρός Βομβά 28/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) *	79	59882	πρός Φιλανδία 15/11	ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	α. Κοπερ 7/11
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.) *	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	39562	πρός Άντεν 21/11
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.) *	62	2606	ε. Πωλνέ 1/12	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	πρός Ινδία 28/10
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	πρός Βανκούβερ 26/11	ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)	71	17805	α. Ν. Όρλεάν 12/11
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	α. Μπελέμ 21/10	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Γκιζάν 26/7
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858	ε. Κοξίν 14/11	ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598	πρός Σοκιά 19/11
ΟΝΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	ε. Τσιταγκόνγκ 19/11	ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	ε. Μπαβνγκάκ 16/10				

ΡΟΟΥΣ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	προς Γουαντί Φέιραν 26/11	ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	α. Μομπάσα 19510
ΡΟΟΥΣ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824	προς Ρίο 'Ιανέιρο 29/11	ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	μετ. «Meridien» ('Ονδ.)
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932	μετ. «Pieros II» ('Ονδ.)	ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	α. Σιγκαπούρη 1/12
ΡΟΥΜΠΙ Ι. (π.)	73	22626	α. Γιούροπορτ 18/11	ΣΙΦΟΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	προς Χιροσίμα 14/11
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/11	ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντίρ Χομενί
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	ε. Μόντρεαλ 28/11	ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	μετ. «Gamma» (λ.)
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα 24/10	ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466	προς Χάρ φακόν 15/11
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	προς Γκουάντα 10/10	ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ	77	11679	ε. Μομπάσα 4/11
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Σίρρι (αποθήκη)	ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Τερνούζεν 18/11
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)	72	8987	προς Σαρά 25/11	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Γιοκοχάμα 15/11
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. 'Αλεξάνδρεια 20/11	ΣΚΥΡΟΝ (δ.)	74	75049	προς Κοβιντέρο 9/11
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	προς Κουβέιτ 12/11	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Ροστόκ 30/11
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	προς 'Ιταλία 25/11	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	προς Μπαντίρ 'Άμπας 20/11
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Ντάρμπαν 17/11	ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	προς Ρίγα 13/11
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765	προς Γιβραλτάρ 26/11	ΣΟΥΡΤΕ	77	33408	α. Σαφάγκα 30/11
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΝ ΙΙ (δ.μ.)	76	21619	προς Βενεζουέλα 30/11	ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.κ.)	67	13540	ε. Θεσσαλονίκη 3/11
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	προς Μπουρκά 24/11	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	πρ. «Reunion»
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	μετ. «Gofar» (κ.)	ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	επισκευές Πειραιά
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199	α. Τζουμάιλ 18/9	ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	προς Δ. 'Αφρική 18/10
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	προς Τύνιδα 28/11	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	προς Ρότερνταμ 29/11
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	ε. Δαμεία 26/11	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	δ. Σουέζ 1/12
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	προς Βολο 25/11	ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Πειραιά 17/11
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειάκες μεταφορές	ΣΠΥΡΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	προς Βουμβά 11/11
ΣΑΝ ΤΖΟΝ Ι (κ.)	70	11122	στον Πειραιά 30/11	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	α. Κολόμπα 26/11
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	71	9084	προς Ρόζι 'Αϊλαντ 18/11	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	προς Ν. 'Ορλεάνη 27/11
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575	στη Βουμβά 18/11	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	προς Θεσσαλονίκη 28/11
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	προς Δανία 30/11	ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/10
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	ε. Νταμύ 27/11	ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	ε. 'Αλεξάνδρεια 26/11
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	α. Βρέστη 2/12	ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893	προς Φιλιππίνες 21/11
ΣΑΝΤΕ'Ι'ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	προς Γουάρρι 10/11	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Σαμαρίνα 11/11
ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.)	78	6053	α. Πόιντ Νουάρ 17/11	ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	66	22617	α. Γκάλβεστον 1/11
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221	προς Σουρία 26/11	ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	αργεί Πειραιά
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Ντάρμπαν 28/11	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.)	62	1133	προς Κωνσταντίνα 20/11
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	προς Τζέντα 27/11	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	α. Πειραιά 1/12
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498	προς Χορμούζ 23/10	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Χάφινα 28/11
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Σιγκαπούρη 30/10	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	πρ. «Omaniah»
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10301	ε. Τζουμάιλ 30/10	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	πρ. «Philchem»
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	ε. Τζουμάιλ Τέρμιναλ 20/11	ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	72	4835	α. Χιούστον 19/11
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	ε. Μπέρια 8/11	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/11	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	στο Καράτι 24/11
ΣΕ'Ι'ΛΜΑΝ (κ.)	80	17798	προς 'Αμβέρσα 30/11	ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	προς Φιλιππίνες 9/11
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951	προς Σάν 'Αντόνιο 26/11	ΣΤΟΡΚ (κ.)	80	15265	προς Πειραιά 1/11
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ Ι (κ.)	70	12578	δ. Παναμά 19/11	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	προς Κασσιούκ 9/11
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ ΙΙ (κ.)	70	12578	ε. Λονδίνο 3/12	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	προς Ρας Τανούρα 25/11
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	προς Μπαλμπόα 1/11	ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	προς Μπαλμπόα 30/11
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	προς Λάγος 4/11	ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Μομπάσα 8/10
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Ρότερνταμ 2/12	ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	προς Σιγκαπούρη 17/11
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	προς Ρίο 'Ιανέιρο 24/11	ΤΑΞΕΣΧΟΡΝ	70	18736	ε. Ντάρμπαν 28/11
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	στη Σιγκαπούρη 30/11	ΤΑΜΑ ΙΙ (Ον.)	72	13631	προς Κίνα 21/10
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Κολούμπια 29/11	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	μετ. «Veronica»
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	34566	α. Φουτί-Βερα 28/10	ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	προς Τζέντα 12/11
ΣΗ ΓΟΥ'Ι'ΣΠΕΡ (Μπχ.)	77	22377	μετ. «Beta» (Μπχ.)	ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	ε. Λίβερπουλ 24/11
ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/11	ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	ε. Πόρτ Χάρκωτ 26/11
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ.κ.)	68	66113	προς Ντουμπαί 27/11	ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	προς Σαγκάη 17/11
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Δουβλίνο 31/10	ΤΖΑΞΠΕΡ (κ.)	72	24615	προς Ντάρμπαν 30/10
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713	προς Βαρκελώνη 30/11	ΤΖΕΝΝΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	προς Λός 'Αντζέλες 25/11
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. 'Αμβέρσα 3/12	ΤΖΙΜΙΛΙΑ (κ.)	71	16275	προς Γκέιμς 29/11
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	στη Ν. 'Ορλεάνη 30/11	ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. 'Αμβέρσα 3/12
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	ε. Κουαγιακούιλ 27/11	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	προς Μομπάσα 26/11
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	α. Τενερίφ 28/11	ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	προς Μαυρίκιο 26/11
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	προς Μπραντ 26/11	ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	προς Κόλπο ΗΠΑ 11/11
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Κιτάι 1/12	ΤΖΟΞΦΑ (Μ.)	81	3375	προς Μαγκνέσκ 18/11
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Νοβοροσίσκ 18/11	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Λέ Χάβρη 29/11
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)	77	40553	προς Τέξας 26/11	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	73	9044	προς Κίνα 13/11
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025	προς 'Αρζιού 26/11	ΤΖΟΥΝ ΓΟΡΓΙΑΣ (π.)	77	21926	προς Σινγκάπ 15/11
ΣΗΕΜΠΡΕΣ (δ.Μ.)	77	40558	α. Νταμύ 21/11	ΤΖΩΝ Α. (κ.)	76	16023	προς Βαρκελώνη 23/11
ΣΗΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	ε. Αύγουστα 23/11	ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	προς Μομπάσα 30/11
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Κοράτι 28/11	ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	προς Μομπάσα 30/11
ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264	α. Ροζάριο 30/11	ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	α. Μπραντ 24/11
ΣΗΛΑΙΚ (Μαλ.)	74	18963	προς Τρίπολη 8/11	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς ΗΠΑ 29/11
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς Κουβέιτ 9/11	ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	προς Τάμπα 23/11
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	προς Κούβα 27/10	ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	προς 'Αλγέρι 9/11
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	α. Τολέδο 25/11	ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	ε. Γκάλβεστον 27/11
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	δ. Γιβραλτάρ 1/12	ΤΟΕΛ (κ.)	71	9082	προς Βρέμη 17/11
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Ρότερνταμ 3/12	ΤΟΕΟΤΗΣ (Κε.)	68	9627	ε. Μανφρεντίνα 23/11
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	δ. Γιβραλτάρ 1/12	ΤΟΥΛΙΠ (Βρ.)	69	9777	ε. Φόυνες 16/11
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	α. Γιούροπορτ 25/11	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	προς 'Οράν 30/10
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	α. Νάπολη 10/11	ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538	μετ. «Γκουντ Τρέιντερ» (π.7
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.7)	73	17795	προς Χιούστον 26/11	ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881	προς 'Αλγερία 1/11
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	στο Φλάσινγκ 'Ησι 1/12	ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	ε. Λά Γκουέσα 29/10
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225	προς 'Ασσάμιο 17/11	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. Κολούμπια Ρίβερ 24/4
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631	προς Αύγουστα 30/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	προς Σαγκάη 19510
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	16432	ε. Σπλίτ 21/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	προς Γκιζόν 28/11
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Τενερίφ 19/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	στο Ντουμπαί 8/11
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	προς Καζαμπλάνκα 26/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	71	109197	προς 'Ινδονησία 31/10
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	στη Λέικ Τσάρλς 23/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. 'Αμστερνταμ 24/11
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	δ. Ντόβερ 27/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	πρ. «Tokyo Rainbow»
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	ε. Ν. 'Υόρκη 1/12	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	75	13567	πρ. «Japan Rainbow»
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	α. Πειραιά 28/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	ε. Κολούμπια Ρίβερ 23/11
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	ε. Σάν Λορένζο 28/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	πρ. «Lantak Peak»
ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ	83	18173	προς Νιγηρία 19/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΤ (κ.)	74	43867	προς Κωνσταντίνα 10/11
ΣΗΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ ΙΙ (δ.Μα.)	72	15285	προς 'Οράν 14/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	α. Βοστώνη 28/10
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	προς 'Οδησός 15/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	ε. Ρας Τανούρα 23/11
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	στη Βουμβά 14/4/86	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	113950	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/11
ΣΗΦΑΛΟΝ (Μ.)	62	11277	προς Τάλλιν 28/10	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Παναμά 30/11
ΣΗΦΑΛΟΝ (κ.)	74	31228	προς Σάο Φρανσίσκο 22/11	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	προς Μπουσάν 28/11
ΣΗΦΕΑΡΕ	73	29763	α. 'Αλεξάνδρεια 23/11	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 26/11
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	α. 'Αμβέρσα 2/12	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	80	14397	α. 'Ησι Λόντον 1/12
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	ε. Κάντια 2/10	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	προς Λίβερπουλ 24/11
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	προς 'Αμπιζάν 26/11	ΤΡΟΥ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	προς Ούμ Σαΐ 2/12
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	πρ. «Pita»	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Τζέντα 22/11
ΣΙΑΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ (Μπχ.)	75	32688	πρ. «Hansa Navigato»	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	προς Τζέντα 25/11
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	76	20654	προς Καζαμπλάνκα 29/11	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	δ. Παναμά 30/11
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. 'Αλεξάνδρεια 7/11	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/11
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)	75	20797	προς 'Ινδονησία 9/11	ΦΑΙΡΜΑ'Ι'Υ (π.)	66	4572	προς Λάγος 18/11
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	α. Μπαλμπόα 20/11	ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	ε. Ν. Μαγκνέσκ 14/10
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)	75	13835	α. Τζέντα 21/10	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	ε. Μόνγκλα 22/11
ΣΙΑΜΙΝΑ	78	32508	προς Περακί 15/11	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	προς Μπελαγουόνα 20/10
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	ε. Πόρτ Σουδάν 23/10	ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	μετ. «Γιούαλ Μόντρεαλ» (ε.)
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	ε. Παρανάγιο 27/11	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67202	α. Μπαλμπόα 24/11
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. 'Αλεξάνδρεια 8/11	ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	προς Πειραιά 29/11
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688					

ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7.)	67	54322
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)*	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)*	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)*	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629
ΦΛΕΪ'Μ (κ.)	72	16398
ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΙΝΙΞ (π.)	78	45330
ΦΟΙΝΙΞ (δ.π.7.)	72	2895
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Γ'ΝΤ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918
ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.7.)	75	8332
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)*	71	10586
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ. (κ.)	76	9282
ΦΡΗΝΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	98	4999
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045

ε. Βομβή 16/11	
πρός Άγκόλα 27/7	
σιό Γιαντί	
ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 30/11	
δ. Παναμά 21/10	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Παρί Γκουντάγκ 16/9	
πρός Χώρ Φακόν 8/11	
πρός Πειραιά 21/11	
πρός Τρίπολη 23/11	
ε. Νάπολη 28/11	
πρός Γιάμπου 21/11	
πρός Άλγερία 22/11	
πρός Γιοκοχάμα 15/11	
πρός Ισπανία 31/10	
πρός Βομβά 22/11	
πρός Άμπιτζάν 26/11	
ε. Καράτι 13/11	
πρός Σιγκαπούρη 28/11	
ε. Νάπολη 22/11	
επισκευές Πειραιά 11/7	
α. Φιλαδέλφεια 9/11	
α. Σιγκαγκ 30/7/1987	
πρός Α. Άκτι ΗΠΑ 18/11	
πρ. «Θία Άργώ»	
ε. Ροζάριο 1/12	
δ. Παναμά 13/11	
α. Χιούστον 26/11	
πρός Ίνδια 26/11	
ε. Ρουέν 23/11	
στη Χονολουλού 30/11	
ε. Ντάρμαν 20/11	
σιό Ρίο Ίνδιρο 24/11	
ε. Λιανουγκάγκ 9/11	
α. Χόγκ Κόγκ 23/11	
πρός Δακάρ 26/10	
πρός Άβαν 29/10	
πρός Ταλβίν 23/11	
πρ. «Φρίο Άτλάντικ»	
πρός Άγκόλα 6/10	
πρός Άμπιτζάν 25/11	
πρός Χιλί 13/11	
ε. Λας Πάμας 1/12	
ναυπηγείται Άκτισου	
ε. Μπαγκόγκ 24/10	

ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΙΟ ΜΠΑΖΙΛ (κ.)	73	5871
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	1281
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68	2682
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279
ΦΡΙΟ ΧΙΑΝ (κ.)	73	6863
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	15498
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΙΤΑΣ (κ.)	75	11284
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521
ΧΕΜ ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.π.)	75	4563
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	73	4940
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΟΥΠ ΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	77	11231
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ		
(π.)	79	12598
ΧΩΚ (κ.)	74	19451
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674

πρός Νουαντίμπου 23/11	
α. Γουάρι 28/10	
πρός Λάγος 28/11	
α. Φόινες 23/11	
πρός Νουέβα Γκερόνα 18/11	
πρός Τεργέστη 25/11	
α. Κοτονού 28/11	
πρός Νουαντίμπου 31/10	
επισκευές Πειραιά 26/10	
ε. Γκντάνσκ 16/11	
πρός Λουάντα 12/11	
πρός Ντομίνικα 24/11	
πρός Σιγκαπούρη 30/11	
πρός Πόρτ Κέλαγκ 22/11	
πρός Νταμπιέρ 8/11	
στη Σιγκαπούρη 10/6	
ε. Δουνκέρκη 29/11	
ε. Ναντόρ 28/11	
πρός Μπαγκόγκ 15/11	
ε. Νταλβίν 13/11	
πρός Κωνσταντίνα 20/11	
πρός Άμβούργο 28/10	
πρός Συρία 10/11	
πρός Σαγκάη 8/10	
πρός Χάμιλτον 21/11	
επισκευές Πειραιά 8/11	
πρός Βρέστη 29/11	
πρός Ρας Λανούφ 28/11	
ε. Πειραιά 27/11	
α. Χιούστον 30/11	
πρός Ίνδονησία 26/8	
πρός Κουαντίν 24/11	
ε. Χουάγκου 1/11	
πρός Ταϊβάν 21/11	
μετ. «Pacific Crystal» (π.)	
ε. Γκάλβεστον 24/11	
α. Σιγκαπούρη 1/12	
α. Τόρρε Άνουζιότα 1/12	
πρός Κίνα 20/11	
πρός Περαϊκό 26/11	
πρός Θεσσαλονίκη 9/11	
πρός Ντεβάλα 26/11	
δ. Παναμά 15/11	
ε. Κακινάνα 11/11	

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ἑλληνες Ναυτικούς

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

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

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖο τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοία τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 5.000.

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

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» με αὐτὲς τὶς εἰδικὲς τιμὲς συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομείστε τὸ, ἀποστελλόντας ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ με ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νο-
τара 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV"®



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

FOTIS G. POULIDES
President



PAID UP CAPITAL LIRE 750.000.000
ESTABLISHED 1947

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALIZED IN CRUISE
VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

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

CENTRO CROCIERE S.r.l.

Cruise Operators
Telex: 271460

Phones (010) 5490.1

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

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

CONTIMED PACIFIC MARITIME SERVICES INC.

3rd Floor, ADC Building, Ayala Avenue
Makati, Metro Manila
Philippines

Tlx. No. 45690 CONPA PM
Cable: Conmedpac, Manila

Tel. Nos. 810-0480
810-0481

LICENCED MANNING AGENTS

Dry cargo - Tankers - Luxury liners - Fishing
Hotel and catering Personnel specialists



CONTIMED GROUP STTT LTD

WORLD WIDE RECRUITMENT AND MANAGEMENT

For all kind of ships - projects - constructions
Operators - Contractors

79-81 Filonos str.
18535 Piraeus GR

Tel.: (1) 4131827, 4131530
Tlx.: 211495, 241275

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111