

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιανουαρίου 1984

Αρ. Φύλλου 1166/925

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIΘ. 1166/925 ΔΡΧ. 100 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1984

The name for excellent service



A name that relies on speed and skill. On assistance wherever it is needed.
On flexibility, adaptability—sometimes even ingenuity.

On confidence in the design, construction and performance of Sulzer engines like those of the R-type series, for instance, renowned for its ease of maintenance and reliability. And should any of our RTA engines, which will be commissioned in several ships already in 1983, require attention in the future, they will be treated with the same speedy efficiency.

That we put a great effort into providing excellent service is not really surprising. After all, our name depends on it.

Sulzer service is no surprise

so I should like to know more about

- ☐ RLB diesel engines ☐ RTA Superlongstroke engines
☐ Z/ZA 40 engines ☐ AS/AT 25 engines ☐ Service

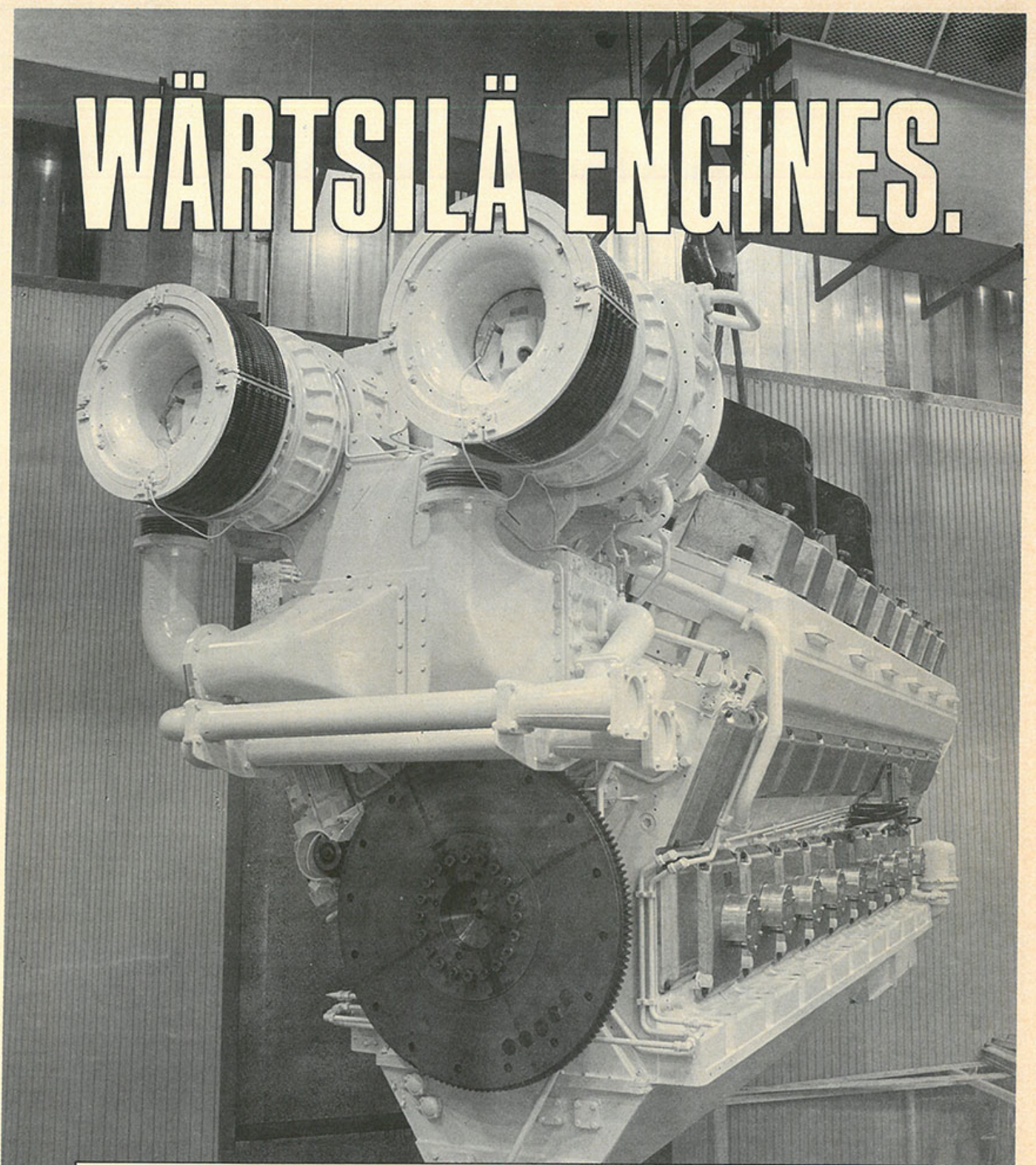
Name

Company name and address

Company position

Send to Sulzer Brothers Limited, CH-8401 Winterthur, Switzerland
Diesel Engine Division
Telephone 052 811122, Telex 896165

WÄRTSILÄ ENGINES.



THE REAL HEAVY FUEL ENGINES VASA 22 HF AND VASA 32.

Repeat orders account for more than 35% of our sales!

A proof of our satisfied customers!

WÄRTSILÄ DIESEL

WÄRTSILÄ VASA FACTORY
P.O. Box 244, SF-65101 Vaasa 10, Finland
Tel. +358-61-111 433, Telex 74250 wva sf

NOHAB DIESEL AB
P.O. Box 920, S-46129 Trollhättan, Sweden
Tel. +46-520-38200, Telex 42141 diesel s

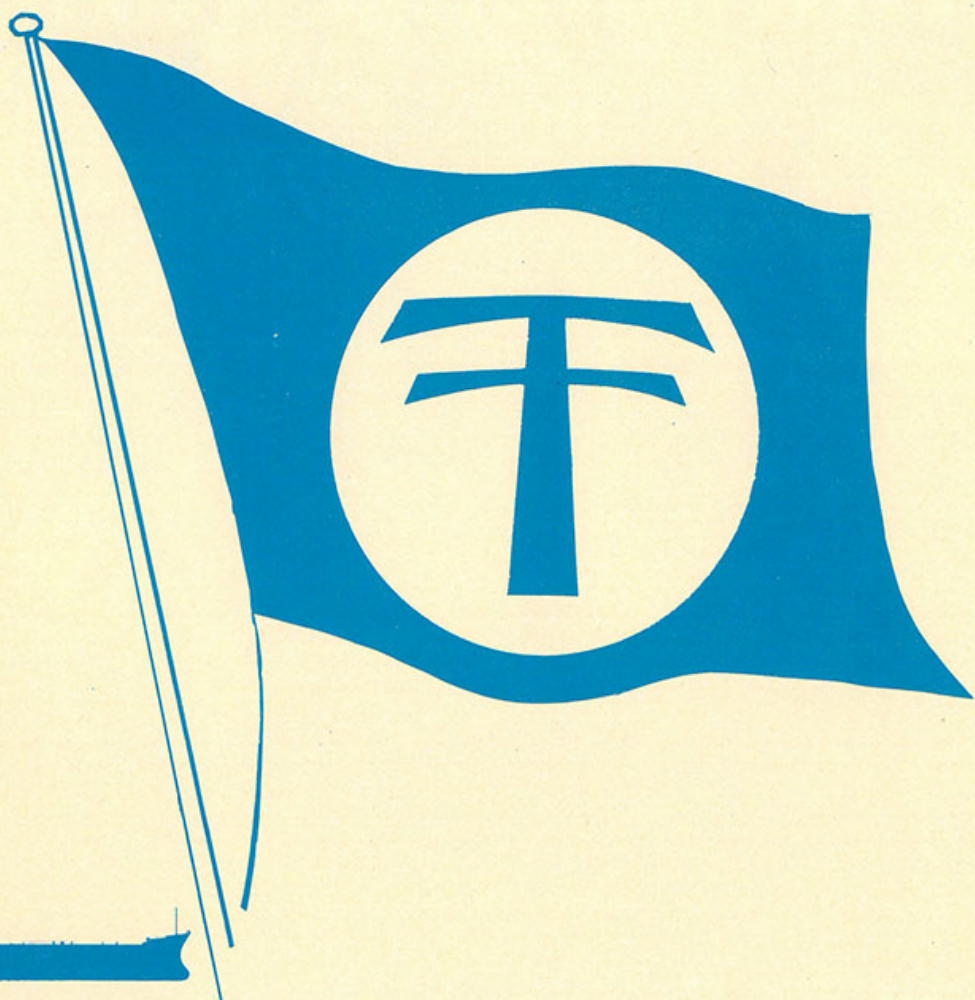
WÄRTSILÄ POWER SINGAPORE (Pte) Ltd.
P.O. Box 619, Teban Garden Singapore 9160
Tel. +65-2659122, Telex 36636 wartfe rs

• Representative in Greece:

E G LOUKEDES, 97-99 Filonos Street, P.O. Box 81, GR-PIRAEUS, Tel. +30-1-4173993, 4128530, Tlx 212246, 212197 egri gr

Trade & Transport Inc. (Greece)

Ships Managers - Operators



Flies over
20 First class units



ADDRESS:
FILONOS 61-65 - PIRAEUS

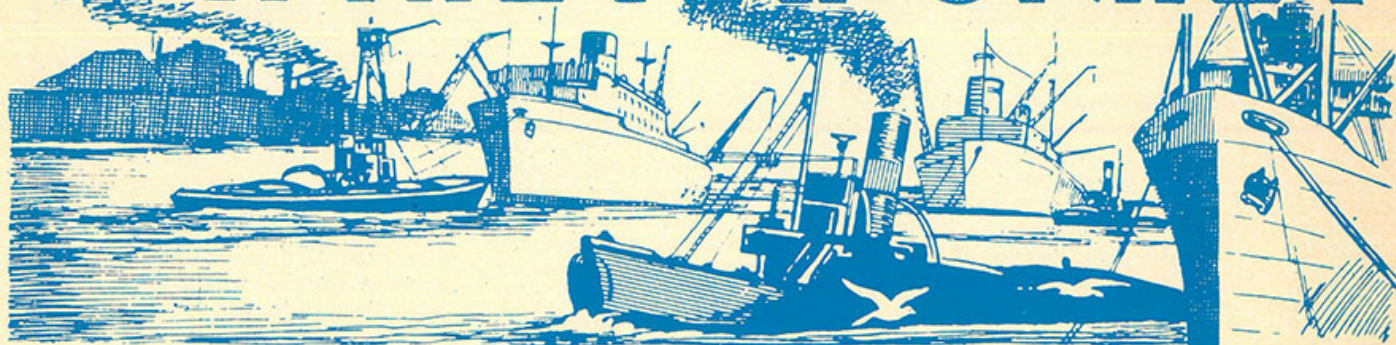
PHONE: 41190.41-8
TELEX: 21-2627 21-1279
CABLES: SEARUN PIRAEUS

NEW YORK AGENTS:
Brokerage & Management Corp.

90, Broad Street, New York N.Y. 10.004
Telephone (212) 425-3730

Cables: Searunner
Codes: New Boe Code
Telex: ITT 710 - 581 - 3866
RCA 222211
WWT 620053

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1166/925

1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:

ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟ ΚΛΙΜΑ

Τό προεδρείο της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών συναντήθηκε εκ νέου με τον Υπουργό κ. Γ. Κασιφάρα και έθεσε διάφορα έκκρεμη προβλήματα. Τα προβλήματα αυτά θα διατυπωθούν όριστικά σε νέα συνάντηση που θα γίνει εντός των ημερών ώστε να επιλυθούν και αυτά, όπως δήλωσε χαρακτηριστικά ο κ. Κασιφάρας την Τετάρτη κατά τη συνάντησή του με τους ναυτιλιακούς συντάκτες.

Είπε επίσης ο κ. Κασιφάρας ότι προωθείται προς ύπογραφή από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας το Π.Δ. για τον προσδιορισμό της έννοιας του άνεργου ναυτικού, τό οποίο παράλληλα προβλέπει και τη σύσταση της τριμελούς επιτροπής από εκπροσώπους του ΥΕΝ, της Ε.Ε.Ε. και της ΠΝΟ που θα λειτουργεί στο ΓΕΝΕ και θα αποφαινεται για κάθε παρουσιαζόμενο πρόβλημα.

Τα ανωτέρω δημιουργούν ένα ελπιδοφόρο κλίμα για την επίλυση όλων των προβλημάτων που υπάρχουν και κυρίως δείχνει τη θέληση που υπάρχει ώστε η Ναυτιλία να μπορέσει να αντιμετωπίσει με τις καλύτερες δυνατές προϋποθέσεις τις δύσκολες ώρες που περνάει.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Έσημειώσαμε στο προηγούμενο τεύχος την απόφαση της Ένωσης των Βρετανών Άξιωματικών να δεχθεί την πρόταση των έφοπλιστών για αύξηση των αποδοχών των μελών της κατά 5,1%, ήδη όμως έγιναν δεκτά η απόφαση αυτή ελήφθη από τα μέλη της Ένωσης, σε αντίθεση με τη διοίκησή της που έτεινε προς την κατεύθυνση τηρήσεως σκληρής στάσεως για τη διεκδίκηση αύξησης 6,5% που είχε ζητήσει αρχικώς. Με λίγα λόγια, τα μέλη που διεκδικούν την απασχόληση επέβαλαν στους εκπροσώπους τους τις αντιλήψεις τους και νομίζουμε ότι εάν και οι Έλληνες ναυτικοί είχαν τη δυνατότητα εκφράσεως των αντιλήψεών τους θα επέβαλαν και στους δικούς τους εκπροσώπους την ίδια τακτική, δηλαδή πριν από όλα τα άλλα θα επιδίωκαν την απασχόληση —

δυστυχώς εδώ οι αποφάσεις λαμβάνονται από μία ελάχιστη μειοψηφία που έχει τη δυνατότητα να διαμορφώνει, όπως έχει επανειλημμένα αποδειχθεί, αιτήματα που δεν έχουν καμμία σχέση με τους καιρούς, και τέτοια αιτήματα έχουν υποβληθεί και πάλι εν όψει των νέων συλλογικών συμβάσεων.

Ήδη η Έκτελεστική Επιτροπή της ΠΝΟ που συνέρχεται σε επανειλημμένες συνεδριάσεις εξετάζει τα αιτήματα που έχουν υποβληθεί από τις κλαδικές οργανώσεις της Ναυτικής Όμοσπονδίας. Κατά μία πληροφορία, σε όρισμένους εκτελεστικούς που είναι προσγειωμένοι και γνωρίζουν ότι η απασχόληση των ναυτικών μας θα εξασφαλισθεί μόνον όταν υπάρχουν πλοία με ελληνική σημαία, επικρατεί η αντίληψη να διατυπωθεί αίτημα για μία δραχμική αύξηση για όλους, αξιωματικούς και κατώτερα πληρώματα, που θα ευνοήσει ιδιαίτερα τη δεύτερη κατηγορία ή οποία με τον τρόπο αυτόν θα επιτύχει μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση.

Πρόκειται για μία όρθη αντίληψη ή οποία πρέπει να επιβληθεί προς κάθε κατεύθυνση και κυρίως προς την πλευρά εκείνη που με αιτήματα που δεν έχουν καμμία σχέση με την πραγματικότητα δείχνει ότι τό μόνο που την ενδιαφέρει είναι η αύξηση του κόστους διαχειρίσεως του ελληνικού πλοίου. Τό έρώτημα όμως είναι εάν οι ναυτικοί μας που τόσο υπέφεραν από την ανεργία θα αφήσουν αυτήν την πλευρά να υποσκάπτει τις δυνατότητες απασχολήσεώς τους.

ΒΟΗΘΟΥΜΕ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΚΟΥΣ;

Δέν είμεθα σε θέση να γνωρίζουμε πόσο αληθείς είναι οι πληροφορίες κυβερνητικών εφημερίδων για την προώθηση των τουρκικών εξαγωγών από ελληνικές εξαγωγικές επιχειρήσεις, ή ανακίνηση όμως του θέματος αυτού φέρνει στην επικαιρότητα κάποιες πληροφορίες που κυκλοφορούν στην Ακτή Μισούλη για τη χρησιμοποίηση Έλλήνων ειδικών περί τό ναυτιλιακό από τουρκικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Κατά τις πληροφορίες αυτές, κάθε τουρκική ναυτιλιακή επιχείρηση χρησιμοποιεί ένα τουλάχιστον

Έλληνα, ό οποίος μαθαίνει στους Τούρκους τά μυστικά της διαχειρίσεως πλοίων που εφαρμόζονται από τους Έλληνες έφοπλιστές.

Εμείς φυσικά δέν είμεθα σε θέση να επιβεβαιώσουμε ή και να διασταυρώσουμε τις πληροφορίες αυτές, τό έργο αυτό αφορά άλλους οι οποίοι πρέπει να δραστηριοποιηθούν και εάν από τη σχετική έρευνα υπάρξει επιβεβαίωση να ληφθούν τά ενδεδειγμένα μέτρα για να σταματήσει άμέσως αυτή ή επιβουλή έναντίον των γενικότερων ναυτιλιακών μας συμφερόντων που γίνεται — αν γίνεται — με τη βοήθεια Έλλήνων, οι οποίοι έτσι ή άλλως θα εκδιωχθούν όταν θα έχουν παραδώσει όλα τά μυστικά που γνωρίζουν.

Η ΝΑΥΤΙΑ ΜΑΣ

Μία πολύ ενδιαφέρουσα συζήτηση για την Έλληνική Ναυτιλία έγινε κατά την τακτική συνάντηση των ναυτιλιακών συντακτών με τον Υπουργό κ. Γ. Κασιφάρα την Τετάρτη. Τό έναυσμα για τη συζήτηση εδόθη από την παρουσία στην αίθουσα της συναντήσεως του κ. Βαρδή Βαρδινογιάννη, ό οποίος είχε έλθει για να επισκεφθεί τον κ. Κασιφάρα και κατά τη διάρκεια της ό Υπουργός τόνισε ότι δυστυχώς στον τόπο μας έχει διασπαστεί ή όλη υπόθεση της Ναυτιλίας με άποτέλεσμα πολλοί Έλληνες να βλέπουν τον έφοπλισμό με διαφορετικό πρίσμα που αλλοιώνει την πραγματικότητα. Έλέγχθη ακόμη ότι ό ελληνικός λαός δέν γνωρίζει ποιές είναι οι δυνατότητες της χώρας έναντι της ναυτιλίας, από που άντληϊ τη χρηματοδότησή της, που άσκει τη δραστηριότητά της, ποιά είναι ή συνεισφορά της, ποιές είναι οι σχέσεις εργαζομένων στη Ναυτιλία που διαφέρουν ριζικά από τις σχέσεις εργαζομένων και εργοδοτών των άλλων τομέων κλπ.

Η συζήτηση αυτή πρέπει να προσλάβει έναν ευρύτερο χαρακτήρα για να γνωρίσουν, επί τέλους, οι Έλληνες αυτό τό μεγαλόσυγγραμμα που τόσα προσφέρει στον τόπο χωρίς να ζητάει τό παραμικρό. Καί αυτό μπορεί να επιτευχθεί βασικά με τά ηλεκτρονικά μέσα ενημερώσεως και κυρίως με την τηλεόραση, όπως άλλωστε έγινε με την προβολή από τό δίκτυο της ΕΡΤ 1 της έπισκέψεως ενός ρεπόρτερ στο δεξαμενόπλοιο «Τρέιντ Στάρ» της εταιρίας «TRADE & TRANSPORT» του κ.

Γρηγ. Καλλιμανόπουλου την ημέρα των Χριστουγέννων — ή σύλληψη της ιδέας και η εκτέλεση ήταν πράγματι σημαντική και η προβολή των ναυτικών μέσα στο πλοίο και των οικογενειών τους σε βίντεο ήταν συγκινητική και συγκέντρωσε το γενικό ενδιαφέρον. Τα «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι και μόνον ο ρυθμός της ναυτιλιακής επιχειρήσεως να μεταφερθεί και στους άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας από μία ενήμερωση σαν αυτή που προαναφέραμε το κέρδος θα ήταν πολλαπλό για τον τόπο και επί πλέον θα διαλύονταν πολλοί μύθοι που έχουν καλλιεργηθεί επίμονα επί σειρά ετών στον ελληνικό λαό.

ΉΤΑΝ ΜΙΑ ΚΑΛΗ ΔΟΥΛΕΙΑ

Η μεταφορά των μαχητών του 'Αραφάτ και των οικογενειών τους από την Τρίπολη με τα πέντε ελληνικά επιβατηγά αποδείχθηκε τελικά μία πολύ καλή δουλειά, και για τον τόπο, και για την 'Ελληνική Ναυτιλία. Πρώτον, γιατί εισπράχθηκε ένα σημαντικό ποσό από τους ναύλους, και, δεύτερον, γιατί η 'Ελληνική Ναυτιλία προβλήθηκε διεθνώς αρχικά με το αίτημα του 'Αραφάτ και έπειτα με το έγχειρημα μεταφοράς των μαχητών του από την Τρίπολη που πέρασε διάφορες φάσεις. Κάθε ημέρα όλα τα διεθνή πρακτορεία και κατ'έπείτα όλα τα ραδιοφωνικά και τηλεοπτικά δίκτυα μετέδιδαν συνεχώς πληροφορίες για το θέμα αυτό και τώρα σε όλο τον κόσμο όλοι γνωρίζουν ότι τα ελληνικά πλοία πηγαίνουν όπου δεν δέχεται ή δεν μπορεί να πάει κανένας άλλος, ακόμη και για ανθρωπιστικούς λόγους όπως ήταν το έγχειρημα μεταφοράς των μαχητών του 'Αραφάτ — έτσι υπήρξε μία ανεπανάληπτη προβολή της 'Ελληνικής Ναυτιλίας διεθνώς.

Φυσικά αξίζουν συγχαρητήρια σε όλους εκείνους που οργάνωσαν από ελληνικής πλευράς το έγχειρημα, καθώς και στα πληρώματα των πέντε πλοίων που με τη στάση τους γενικότερα απέναντι στους ταλαιπωρημένους μαχητές του 'Αραφάτ και τις οικογέ-

νιές τους έδειξαν σε ολόκληρο τον κόσμο και τη γενναιοότητα των 'Ελλήνων, και την ελληνική φιλοξενία.

Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ «ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ»

Τό Τριμελές Πλημμελειοδικείο 'Αθηνών, έπειτα από εξονυχιστική διαδικασία 17 ημερών, έκρινε **άθώους** όλους όσους είχαν κατηγορηθεί για την υπόθεση της πυρκαϊάς στο πλοίο «Παλλάς» 'Αθηνά. Κατά τη διάρκεια της πολυήμερου εξονυχιστικής διαδικασίας εξετάστηκαν δεκάδες μαρτύρων και ειδικών πραγματογνωμόνων οι οποίοι κατηγορηματικά **απέκλεισαν** την κατηγορία του εμπρησμού και **απέδειξαν** ότι η όλη υπόθεση ήταν μία **σκευωρία** που προερχόταν από τους έχθρους της 'Ελληνικής Ναυτιλίας και στρεφόταν εναντίον του ελληνικού έφοπλισμού. Οι κατηγορηθέντες κηρύχθηκαν **άθωοι** και για τα παρεπόμενα αδικήματα για τα οποία δεν πρόκυψε κανένα επιβαρυντικό στοιχείο κατά τη διάρκεια της εξονυχιστικής διαδικασίας και αποτελούσαν και αυτά μέρος της έκστρατειας κατά της 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Έτσι το δικαστήριο έκρινε **άθώους** τους έφοπλιστές κ.κ. 'Αντώνη Λελάκη και Νέστορα Πιερράκο και τους κ.κ. 'Ιωάν. Κηράκη, Χρ. Μπούζη, 'Ανδρ. 'Αλεξάκη, Κων. Παπαδόπουλο, Παν. Φώτη, 'Ιωάν. Παπαστυλιανού και Δ. Δαιμαντόγλου, τερματίζοντας οριστικά και αμετάκλητα αυτή την περιπέτεια που θα παραμείνει γνωστή στην ιστορία σαν «**η υπόθεση της οικοσκευής του κ. πρεσβευτού**» και η οποία ταλαιπώρησε επί πέντε συναπτά έτη ορισμένους ανθρώπους, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και ο κ. 'Αντώνης Λελάκης, που με 22 άγορες μέσα στο 1983 και με 33 συνολικά πλοία, όλα εν ένεργεια, μπορεί να χαρακτηριστεί **ο έφοπλιστής της χρονιάς**, ενώ παράλληλα για όλο αυτό το χρονικό διάστημα αποτελούσε μόνιμη αιτία για τη δυσφήμιση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας από τους παντοειδείς έχθρους της που σπεύδουν να έπωφεληθούν από κάθε δική μας **επιπολαιότητα**, για να μην χρη-

σιμοποιήσουμε άλλη βαρύτερη έκφραση.

Έπειδή έχουμε παρακολουθήσει από την αρχή όλη αυτή την ιστορία (δέν είχαμε ασχοληθεί ως σήμερα γιατί περιμέναμε την έτυμγορία της 'Ελληνικής Δικαιοσύνης) μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι ουσιαστικά η υπόθεση του πλοίου «Παλλάς» 'Αθηνά» άρχισε ένα βράδυ σε κάποια δεξίωση, στη διάρκεια της οποίας ο Βρεταννός πρεσβευτής στην 'Αθήνα ζήτησε πληροφορίες από τότε ύπουργό Ναυτιλίας κ. Έμμ. Κεφαλογιάννη για την τύχη της οικοσκευής κάποιου συναδέλφου του που ήταν φορτωμένη στο εν λόγω πλοίο. Τό πρωί της επομένης, όπως έχουν άφηγηθεί στελέχη του Λιμενικού Σώματος που ήταν τότε εν ένεργεια, ο κ. Κεφαλογιάννης κατέβηκε όργιλος στο 'Υπουργείο και τούς κατηγορούσε όλους ότι με την περίπτωση αυτή τον είχαν εκθέσει στα μάτια του Βρεταννού πρεσβευτού και ζήτησε να γίνουν χωρίς χρονοτριβή οι κατάλληλες ένεργειες για να παραληφθεί ή περιβόητη οικοσκευή. Έπειτα από την ύπουργική έντολή έγινε σκέψη να άποσταλεί στο Ναύπλιο, όπου βρισκόταν τότε τό πλοίο, ό πλωτός γερανός του ΟΛΠ για να ανασύρει σωλήνες μεγάλου διαμετρήματος που ήταν φορτωμένες στα καπάκια των κυτών ώστε να καταστεί δυνατό τό άνοιγμά τους και ή εκφόρτωση της οικοσκευής του κ. πρεσβευτού. Η σκέψη αυτή ματαιώθηκε τελικά γιατί δέν έξευρέθη τρόπος για την άντιμετώπιση της άπαιτούμενης δαπάνης ή όποία, εάν ένθυμούμεθα καλώς, άνερχόταν τότε σε 350.000 δραχμές ('Εάν είχε άποσταλεί ό γερανός τότε στο Ναύπλιο θα άποδεικνυόταν στο δικαστήριο άνακριβή τά κατατεθέντα κατά τη διαδικασία άπό τον τότε λιμενάρχη Ναυπλίου ότι είχε άκούσει για κλοπές του φορτίου με βάρες!).

Η τυπική πλευρά της ύποθέσεως του «Παλλάς» 'Αθηνά» άρχισε όταν στο σκάφος, που στο μεταξύ είχε ρυμουλκηθεί στην Έλευσίνα για την εκφόρτωση του φορτίου και την παραλαβή του άπό τούς παραλήπτες, έξεργράγη πυρκαϊά τό καλοκαίρι του 1978. Χωρίς κανένα σχόλιο θα σημειώσουμε μερικά

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Εύχονται

ΣΤΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΤΟΥΣ
ΚΑΙ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΥΣ

Αΐσιο καί εύτυχές

ΤΟ ΝΕΟ ΕΤΟΣ

περιστατικά από αυτά που ακολούθησαν:

Πρώτον, ἐστάλη στήν Ἑλευσίνα γιά νά ἐποπτεύσει τῶν σχετικῶν ἀνακρίσεων ἀνώτατος λιμενικός ἀξιωματικός, ὁ τότε παρχηγός τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Καραμήτρος.

Δεύτερον, κατά τό προανακριτικό στάδιο ἀνασύρθηκαν καί ἄλλες ὑποθέσεις, ἐκτός ἀπό τήν πυρκαϊά, πού μέχρι τότε δέν εἶχαν ἀπαρξηθεῖ κανένα.

Τρίτον, δέν ἔγιναν δεκτές οἱ ἀντιλήψεις τῶν πραγματογνωμόνων τῶν ἀσφαλιστῶν πού ἔχουν τεράστια πείρα καί εἶχαν καί εὐλογο συμφέρον νά ἐπιρρίψουν εὐθύνες γιά τὰ αἰτία τῆς πυρκαϊᾶς.

Τέταρτον, δέν ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν δύο ἀποφάσεις τοῦ ΑΣΝΑ γι' αὐτό τό ναυτικό ἀτύχημα.

Πέμπτον, δέν ἔγινε παραπομπή τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ πλοίου καί παραπέμφθηκε ὁ ὑποτιθεμένος ἠθικός αὐτοσυγκρίσιμος.

Ἑκτον, δέν ἐλήφθη καθόλου ὑπ' ὄψιν τό γεγονός τῆς ἀπεριόριστης ἐμπιστοσύνης πού ἔδειξαν οἱ ξένες Τράπεζες, πού γνωρίζουν πρόσωπα καί πράγματα καλύτερα ἀπό κάθε ἄλλον, πρὸς τόν κ. Λελάκη.

Δέν θά ἐπεκταθοῦμε ἄλλο στήν ὑπόθεση αὐτή. Θά παραθέσουμε μόνον αὐτό πού κατετέθη στό δικαστήριο ἀπό μάρτυρα γιά τόν πλοίαρχο τοῦ «Ἀντρέα Ντόρια»: «Ὅταν μετὰ τό πολύνεκρο ναυάγιο τοῦ πλοίου αὐτοῦ ὁ πλοίαρχός του ἔφθασε στήν Ἰταλία, τόν ὑποδέχθηκε ὁ ἴδιος ὁ Ἰταλὸς ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας γιὰ νά δείξει μέ τή χειρονομία του αὐτή τήν ἐμπιστοσύνη τοῦ ἰταλικοῦ κράτους πρὸς τήν ἐθνική ναυτιλία καί νομίζουμε ὅτι ἦρθε ἐπιτέλους ἡ ὥρα νά ἀντιμετωπίζουμε καί ἐμεῖς μέ τόν ἴδιο τρόπο τήν ἐθνική μας ναυτιλία. Καί καί ἀκόμη: «Ὅτι οἱ Βρεταννοὶ εἶχαν ὀρίσει τήν διαιτησία γιά τό πλοῖο αὐτό τό σωτήριο ἔτος 1988 (τώρα βέβαια μετὰ τήν πανηγυρική ἀπόφαση τῆς Ἑλληνικῆς Δικαιοσύνης θά ἀναγκασθοῦν νά πληρώσουν θέλοντας καί μή. Καί οἱ παντοῦ εἶδους ἔχθροί τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας θά σταματήσουν νά χρησιμοποιοῦν τήν ὑπόθεση αὐτή γιά νά δυσφημοῦν τόν ἑλληνικό ἐφοπισμό καί τήν ἑλληνική ναυτιλία).

Θέλωμε ὅμως νά προσθέσουμε καί κάτι ἀκόμη γιά τή στάση τοῦ ἑλληνικοῦ τύπου πού πρέπει κάποτε νά σταματήσει: Ἐνῶ ἐπὶ ἡμέρες οἱ ἐφημερίδες ἐγράφαν αὐτά πού περιλαμβάνονταν στό κατηγορητήριο, ὅτι δηλαδή οἱ κατηγορούμενοι «κατάχρασαν, πούλησαν, ἀγόρασαν καί ἔκασαν τό... πλοῖο τους», μετὰ τήν ἔκδοση τῆς ἀποφάσεως περιορίσθηκαν μόνον στήν ἀναγραφή ἀπλῶς τῆς ἀποφάσεως. Δέν γνωρίζουμε τί γίνεται στίς ἄλλες χώρες, ἀλλά αὐτό πού γίνεται στήν Ἑλλάδα, νά χαρακτηρίζονται μέ λίγα λόγια διάφοροι πολῖτες ἀπατεῶνες, κλέφτες, ἐμπρηστές κλπ. χωρίς νά ὑπάρχει τεκμηρίωση τῆς δικαστικῆς ἐτυμηγορίας εἶναι τελείως ἀπαράδεκτο.

● Σύμφωνα μέ ἀποκλειστικές πληροφορίες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὁ κ. Ἀντώνης Λελάκης πρόκειται νά θέσει ὑπό τήν κυανόλευκο 12 πλοῖα του.

Η ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑ

Σύμφωνα μέ πληροφορίες, ἡ μελέτη τοῦ ὑπουργείου Προεδρίας γιά τήν πάταξη τῆς γραφειοκρατίας βρίσκεται στήν τελευταία φάση τῆς. Ἀσφαλῶς εἶναι χρήσιμη ἡ μελέτη αὐτή, γιά τήν ὑλοποίησή της ὅμως θά χρειασθοῦν καί οἱ κατάλληλοι ἀνθρώποι καί μέ τήν εὐκαιρία σημειώνουμε ὅτι ὅπου ὑπάρχει ἡ

ἀπαιτούμενη βούληση ἔχει ἤδη ἐπιτευχθεῖ μιὰ σημαντική περιστολή τῆς γραφειοκρατίας. Χαρακτηριστική εἶναι ἡ περίπτωση τοῦ ΝΑΤ στό ὁποῖο οἱ ὑπογραφές γιά τή χορήγηση συντάξεων περιορίσθηκαν ἀπό 19 σέ τέσσερις, ἐνῶ ἡ διαδικασία γιά τή χορήγηση τῶν ἐξόδων κηδεῖας σέ περιπτώσεις θανάτου ἀσφαλισμένων περιορίσθηκε σέ μία ἡμέρα ἀπό τό τρίμηνο πού ἴσχυε μέχρι πρότινος.

Γιά τή χορήγηση τῶν συντάξεων πρὶν ἀπό τίς ἀπλοποιήσεις πού ἔγιναν ὑπέγραφαν ἔξι ὑπάλληλοι τῆς Διευθύνσεως Παροχῶν, τρεῖς τοῦ Ἐλέγχου καί τὰ ἑνδεκα μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου. Τώρα ὑπογράφουν δύο ὑπάλληλοι τῆς Διευθύνσεως Παροχῶν, ἕνας τοῦ Ἐλέγχου καί ὁ Πρόεδρος τοῦ ΝΑΤ καί ἀπό τήν ἐπιτάχυνση ἡ ὁποία ἔχει παρατηρηθεῖ στή διαδικασία χορηγήσεως συντάξεων προκύπτει τό ἀποτέλεσμα τριῶν μηνῶν, ἐνῶ σήμερα ἡ διαδικασία τελειώνει αὐθημερόν σέ ἐπίπεδο τμηματάρχου Β' ἐφ' ὅσον προσκομισθοῦν ἡ ἀπαιτούμενη ληξιαρχική πράξη θανάτου καί τό τιμολόγιο ἡ ἀπόδειξη τοῦ οἰκεῖου γραφείου τελετῶν. Μία ἄλλη ἀπλοποίηση πού ἔγινε στό ΝΑΤ ἀφορᾷ τήν ἀναστολή ἢ τήν ἀκύρωση μέτρων πού λαμβάνονται γιά τήν καθυστέρηση ἐξοφλήσεως εἰσφορῶν. Προηγούμενες, σέ περίπτωση ἐξοφλήσεως εἰσφορῶν μετὰ τή λήψη μέτρων, γιά τήν ἀκύρωση τῶν μέτρων αὐτῶν χρειάζονταν νέα ὑπουργική ἀπόφαση καί νέα ἀπόφαση τοῦ Δ.Σ., δηλαδή ὑπῆρχε μία χρονοβόρος διαδικασία σέ βάρος ἐκείνων π ο ὕ ἐξοφλοῦσαν τίς ὑποχρεώσεις τους. Τώρα, μετὰ τήν ἐξόφληση τῆς ὀφειλῆς παύει αὐτόματα καί ἡ ἰσχύς τῶν μέτρων πού εἶχαν ληφθεῖ ἐναντίον τοῦ ὀφειλέτου.

Φυσικά ὑπάρχουν πάρα πολλά ἀκόμη πού πρέπει νά γίνουν στό ΝΑΤ, ἀλλά ἀπό τὰ ἀνωτέρω πού ἀναφέρθηκαν ἐνδεικτικά ἀποδεικνύεται ὅτι γιά τήν καταπολέμηση τῆς γραφειοκρατίας ἀπαιτεῖται, πέρα ἀπό τίς εἰδικές μελέτες, βούληση καί ὅπου ὑπάρχει βούληση μποροῦν νά γίνουν τὰ πάντα.

ΔΕΝ ΕΚΠΡΟΣΩΠΕΙ ΤΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ

Ἡ διοίκηση τῆς ΠΕΜΕΝ δέν εκπροσωπεῖ πλέον τοὺς μηχανικούς ἀλλά μόνον μιὰ μικρὴ μειοψηφία. Ἡ διαπίστωση ἔγινε στή γενική συνέλευση τῆς Ἐνώσεως Μηχανικῶν στήν ὁποία παρέστησαν ἀρχικά μόνον 170 μέλη ἀπό τὰ ὁποῖα γιά τήν ἐκλογή προέδρου τῆς συνελεύσεως ψήφισαν 162 (108 τόν ὑποψήφιο τῆς διοικήσεως, 50 τόν ὑποψήφιο τῆς ΠΑΣΚΕ καί τέσσερα βρέθηκαν ἄκυρα). Ἀργότερα, κατά τήν ψηφοφορία γιά τόν ἀπολογισμό καί τόν προγραμματισμό ψήφισαν συνολικά 111 (77 ἐνέκριναν καί 34 ψήφισαν ὄχι). Καί ὅλα αὐτά τή στιγμή πού ὑπάρχουν, ὅπως ἀναφέρθηκε καί στή συνέλευση, 2.550 μηχανικοὶ ἀνεργοὶ οἱ ὁποῖοι περισσότερο ἀπό κάθε ἄλλον εἶχαν εὐλογο ἐνδιαφέρον νά παραστοῦν στή γενική συνέλευση τοῦ σωματείου τους γιά νά ζητήσουν μέ τή παρουσία τους τή λήψη οὐσιαστικῶν μέτρων γιά νά ἀντιμετωπισθεῖ τό καυτό πρόβλημά τους. Ἡ ἀπουσία τους ἀπό τή συνέλευση δείχνει ἑλλειψη ἐμπιστοσύνης πρὸς τή διοίκηση τοῦ σωματείου τους ἡ ὁποία περὶ πολλὰ ἄλλα τυρβάζει καί ὄχι γιά τήν προστασία καί τήν προώθηση τῶν πραγματικῶν συμφερόντων τῶν

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

—Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εὐχονται εἰς τήν ναυτιλίαν μας ὅπως τό 1934 ἀποτελέσει τήν ἀρχὴν εὐτυχεστέρων δι' αὐτὴν ἡμερῶν.

—Ἰδοῦ ἡ σημασία τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Μερικοὶ εὐγλωτοὶ ἀριθμοὶ: Δύναμις, σκάφη 577, ὀλική χωρητικότητα τ. 1.676.444. Ἐμψυχὸν ὀλικόν 16.000 ναυτεργάται. Ἀκαθάριστον εἰσόδημα 5.842.250 καί 200.000.000 δραχμαί. Εἰσῆχθέν συνάλλαγμα 1.500.000 ληρῶν. Ἡ ναυτιλία μας κατέχει τήν δεκάτην θέσιν ἐν τῷ παγκοσμίῳ ἐμπορικῷ ναυτικῷ.

—Δέν ὑπῆρξε τό 1933 καλλίτερον τῶν πηγυμένων ἐτῶν τῆς κρίσεως. Παρά τὰς ἐνθαρρυντικὰς προβλέψεις πού ἐπεκράτησαν κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας, ἐτι ἐντονωτέρα ἐξεδηλώθη κατόπιν ἡ παγκόσμιος οἰκονομικὴ δυσπραγία καί ἐτι βαρύτερον ἡσθάνθη τὸν ἀντίκτυπον αὐτῆς ἡ ναυτιλία.

—Μετὰ ζωηρότητος ἐξηκολούθησεν ἡ κίνησις τῆς ἀγορᾶς μεταχειρισμένων πλοίων πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν εἰς τήν Λονδίνειον ἰδίαν ἀγοράν, ὅπου ἀρκετὰ φορτηγὰ σκάφη διετέθησαν μέχρι τῶν ἑορτῶν. Ἀγορασταὶ κατὰ τό δεύτερον 150ῆμερον τοῦ Δεκεμβρίου ἦσαν κυρίως Ἰταλοὶ καί ἐφοπλισταὶ τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς, ἐν τινὶ δέ μέτρῳ Ἕλληνες, οἵτινες ἡγόρασαν τρία σκάφη, τό ἀγγλικόν Balgovan, τὸ νορβηγικόν Modig καί τό ρουμανικόν Auratan.

—Τό φορτηγόν «Ἀγαμέμνων», ὅπερ προσάρξαν παρὰ τήν Καλιάνκραν εἶχεν ἐγκαταλειφθεῖ ὑπὸ τοῦ πληρώματος του, ἐγνώσθη ὅτι κατὰ τήν τελευταίαν σφοδράν χιονοθύελλα τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἐκόπη εἰς δύο, καταστάν οὕτω «ὀλική ἀπώλεια». Τό πλήρωμά του ἐφθασεν εἰς Πειραιᾶ.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 73/1 - 1 - 1934).

μηχανικῶν. Θά ἀναφέρουμε ἕνα μόνον παράδειγμα: Ἡ διοίκηση τῆς ΠΕΜΕΝ οὐδέποτε ἀσχολήθηκε μέ τό πρόβλημα τῆς μετεκπαίδευσως τῶν μηχανικῶν ὥστε νά μποροῦν νά ἀνταποκρίνονται στίς συνεχεῖς ἐξελίξεις πού ἐμφανίζονται στὰ πλοῖα καί δυστυχῶς αὐτὴ τὴ στιγμή ὑπάρχει ἕνας πολὺ μεγάλος ἀριθμὸς μηχανικῶν πού δέν μποροῦν νά ἀνταποκριθοῦν στὰ καθήκοντα πού ἐπιβάλλει ὁ αὐτοματισμὸς καί ἔτσι ὅταν προσλαμβάνονται σὲ αὐτοματοποιημένα πλοῖα ζητοῦν νά μὴ λειτουργοῦν σάν αὐτοματοποιημένα ἀλλὰ σάν συμβατικά. Τό ἐνδιαφέρον τῆς διοικήσεως τῆς ΠΕΜΕΝ ἐξαντλεῖται πάντοτε στήν καταπολέμηση κάθε προτάσεως γιά τὴ βελτίωση τῆς ἀνταγωνιστικότητος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, ἴσως γιὰ τὴ θεωρεῖ ὅτι μέ λιγότερα πλοῖα, δηλαδή μέ λιγότερους χώρους ἐργασίας, οἱ μηχανικοὶ θά ἔχουν καλύτερη καί ἀποδοτικότερη ἀπασχόληση — μιὰ ἀντίληψη πού εἶναι πρωτοφανὴς γιά ἕνα συνδικαλιστικὸ ὄργανο, ἀλλὰ φαίνεται ὅτι ἡ διοίκηση τῆς ΠΕΜΕΝ πιστεύει στήν ἀντίληψη αὐτὴ καί μάχεται γιά νά περιορισθεῖ ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων μέ ἑλληνικὴ σημαία. (Στὴν εἰσηγήσιν τοῦ ὁ πρόεδρος τῆς ΠΕΜΕΝ ἀνέφερε ὅτι στήν διάρκεια τῆς κρίσεως μόνον ἡ ἑλληνικὴ σημαία — καί ἡ σημαία τοῦ Παναμά — διατήρησαν τὸ τοννάζ τους, ἐνῶ εἶναι σέ ὅλον τὸν κόσμον γνωστὴ ἡ δραματικὴ συρρίκνωση τοῦ ἐθνικοῦ μας νηολογίου στὰ δύο τελευταῖα χρόνια στὴ διάρκεια τῶν ὁποίων ἔχασε γύρω στὰ 500 πλοῖα — τίς κρίσεις γιά

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Μιά βάρδια στο NAT τις άργιες

Μετά την καθιέρωση του πενθημέρου στις δημόσιες υπηρεσίες και τους εξαρτημένους οργανισμούς έχουν πολλαπλασιασθεί τα προβλήματα που δημιουργούνται στην κίνηση των πλοίων, γι' αυτό και κρίνεται αναγκαία η καθιέρωση μίας βάρδιας στο NAT κατά τα Σαββατοκύριακα και τις άργιες που θα αντιμετωπίζει τις επείγουσες περιπτώσεις ώστε να αποφεύγονται καθυστερήσεις που με τις σημερινές συνθήκες είναι κυριολεκτικά καταστρεπτικές.

Για να γίνει περισσότερο κατανοητό το πρόβλημα που υπάρχει θα παραθέσουμε το παράδειγμα ενός πλοίου που καταπλέει, λόγω χάρη, κάποια ώρα την Παρασκευή στο Βανκούβερ. Εάν το πλοίο αυτό όφειλε στο NAT, μοιραίως λόγω και της διαφοράς της ώρας δεν θα μπορούσε να απολεύσει νωρίτερα από την Τρίτη επειδή ακριβώς μεσολαβεί η άργια του Σαββατοκύριακου και, όπως έχουν σήμερα τα πράγματα, οι απαραίτητες ρυθμίσεις θα γίνουν πλέον τη Δευτέρα και έως ότου σταλεί το σήμα στο οικείο προξενικό λιμενάρχη θα έχει περάσει και η ημέρα αυτή και το πλοίο θα φύγει τελικά την Τρίτη. Ασφαλώς υπάρχει και ο αντίλογος ότι

δεν πρέπει να περιμένει κανείς την τελευταία στιγμή για να τακτοποιήσει τις όφειλές του προς το NAT ώστε να μην έχει τέτοια προβλήματα. Αυτό λέγεται εύκολα, αλλά υπό τις σημερινές συνθήκες δεν είναι πάντοτε δυνατό να πραγματοποιηθεί και έτσι μοιραία φθάνουμε σε περιπτώσεις σαν τις ανωτέρω. Για την αποφυγή τους η μόνη λύση είναι η ύπαρξη της βάρδιας που προαναφέραμε στο NAT.

Ένας δυο υπάλληλοι αρκούν για να τακτοποιούν τις υποθέσεις που ανακύπτουν σε συνεργασία με τη διοίκηση που θα παίρνει τις σχετικές αποφάσεις και οι υπάλληλοι που απασχολούνται τα Σαββατοκύριακα και τις άργιες μπορούν να αναπαύονται άλλες ημέρες της εβδομάδας. Αυτό γίνεται σε όλες τις υπηρεσίες και τους οργανισμούς που το αντικείμενό τους απαιτεί συνεχή λειτουργία — στην προκειμένη περίπτωση τα πλοία κινούνται συνεχώς και γι' αυτό χρειάζεται να έχουν συνεχή εξυπηρέτηση και από τις ελληνικές δημόσιες υπηρεσίες και οργανισμούς

Δημ. Χ. Τσαπραλής

την παράθεση ψευδών στοιχείων τις αφήνουμε στους ίδιους τους μηχανικούς).

Στη γενική συνέλευση ή διοίκηση της PEMEN επικρίθηκε ακόμη και από δικούς της ανθρώπους που τώρα αποκαλεί προδότες για αποδείξεις πληρωμής που δεν είναι καταχωρημένες στο ταμείο και για άλλες λευκές, ότι τα μέλη της διοικήσεως λαμβάνουν 16 μισθούς Α' μηχανικού αεροπλοίας το έτος συν την τροφοδοσία, ότι παρέλαβε ένα δημοκρατικό καταστατικό και το έκανε φασιστικό κλπ. κλπ. που δείχνουν την κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει η Ένωση Μηχανικών υπό την παρούσα διοίκηση.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η διοίκηση της PEMEN ομολόγησε στη συνέλευση ότι η τελευταία άπεργία στα ποντοπόρα πλοία απέτυχε γιατί, δήθεν, δεν είχε γίνει καλή οργανωτική δουλειά και γιατί δεν προσήγγισε μεγάλος αριθμός πλοίων στα λιμάνια της Δυτικής Ευρώπης, ενώ κατά τη διάρκεια της άπεργίας μιλούσε, όπως ενθυμούνται όλοι, για θριαμβευτική επιτυχία!

Επαναλαμβάνουμε ότι από την τελευταία γενική συνέλευση απέδειχθη ότι η διοίκηση της PEMEN δεν εκπροσωπεί πλέον τους μηχανικούς. Και το τεράστιο έρωτημα που ανακύπτει είναι με ποιο δικαίωμα προσέρχεται στις διαπραγματεύσεις για την υπογραφή των νέων συμβάσεων και γιατί εξακολουθεί να όμιλει εξ' ονόματος των μηχανικών.

ΜΙΣΘΟΣ ΜΑΓΕΙΡΟΥ 471.000 ΔΡΧ.!

Ο μάγειρος κ. Μαν. Πραγματευτάκης, ο οποίος εργάστηκε σε ελληνικό πλοίο επί έξι μήνες και όκτω ημέρες και έλαβε για την εργασία του αυτή γύρω στις 695.000 δρχ., με διεκδικητική αγωγή του έναντι της πλοιοκτητρίας εταιρίας ζητεί επί πλέον ποσόν 2.133.805 δραχμών, διεκδικώντας παράλληλα τις αποδοχές του θαλαμηπόλου και των βοηθών μαγείρου και θαλαμηπόλου, τις υπερωρίες και τα επιδόματα Κυριακής και άδειας και την αποζημίωση λόγω απολύσεως όλων των ανωτέρω ειδικοτήτων!

Από έναν πρόχειρο υπολογισμό προκύπτει ότι ο κ. Πραγματευτάκης υπολογίζει τον μηνιαίο μισθό του γύρω στις 471.000 δραχμές που δεν τον εξασφαλίζουν όχι μόνον καμμία άλλη ειδικότητα αλλά ούτε τα διευθυντικά στελέχη μεγάλων επιχειρήσεων.

Μετά από τέτοια περιστατικά δεν απορούμε γιατί απευθύνονται να αλλάξουν σημαία τα πλοία, διερωτώμεθα μόνον που θα βρίσκουν απασχόληση οι ναυτικοί μας όταν κανείς δεν θα μπορεί να τους εξασφαλίσει εργασία. Επίσης διερωτώμεθα πόσες ώρες θα πρέπει να έχει το 24ωρο για να μπορεί ο κ. Πραγματευτάκης να εκτελεί τα καθήκοντα των τεσσάρων ειδικοτήτων που επικαλείται καθώς και τις υπερωρίες που υποστηρίζει ότι έκανε, γιατί το 24ωρο όπως το ξέρουμε δλοι φυσικά δεν επαρκεί. Έτσι ο κ. Πραγματευτάκης, εκτός από το ποσόν που διεκδικεί πρέπει, κατά την αντίληψή μας, να διεκδικήσει και το ρεκόρ «Γκίννες», γιατί κατόρθωσε να παραμείνει άυπνος επί έξι μηνών και όκτω ημερών, αφού από όσα γνωρίζουμε δεν υπάρχει παρόμοιο προηγούμενο. Για να είμαστε δίκαιοι φρονούμε ότι το ρεκόρ αυτό πρέπει να το μοιρασθεί με εκείνους που τον οδήγησαν στη διατύπωση των εξωπραγματικών αξιώσεών του.

ΝΑ ΓΕΝΙΚΕΥΘΕΙ

Έστω και λίγο καθυστερημένα όφειλομε να υπογράμμισουμε τη δήλωση του ύπουργου Ένεργειας και Φυσικών Πόρων κ. Κουλουμπή ότι θα μεταβεί ο ίδιος στους Άγιους Θεοδώρους για να πείσει τους κατοίκους της περιοχής για τη χρησιμότητα της νέας επενδύσεως που πραγματοποιεί ο δήμιος Βαρδινογιάννη στα Διυλιστήρια της Μότορ Όιλ για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας που θα καλύπτει τις ανάγκες του διυλιστηρίου. Με τη μονάδα αυτή, που άλλωστε ζήτησε να γίνει η ίδια η κυβερνήση, εξήγησε ο Έπουργός, θα προκύψει όφελος και για την εθνική οικονομία, αλλά παράλληλα και για την ίδια την περιοχή αφού με τη νέα μονάδα θα επιτευχθεί μεγαλύτερη και αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος δεδομένου ότι θα χρησιμοποιούνται αέ-

ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

Κυκλοφόρησαν στον Πειραιά πληροφορίες ότι σχεδιάζεται η μελετάται η ίδρυση κρατικού φορέα έφοδιασμού πλοίων. Δεν είμεθα σε θέση να γνωρίζουμε την ακρίβεια των πληροφοριών αυτών, μπορούμε όμως να πούμε με βεβαιότητα ότι η ίδρυση κρατικού φορέα στον ιδιόμορφο αυτό χώρο θα προκαλέσει τα ίδια αποτελέσματα που είχε η ίδρυση και λειτουργία κρατικών φορέων στις χώρες του υπαρκτού σοσιαλισμού και σε άλλες που έσπευσαν να μιμηθούν το παράδειγμά τους. Γι' αυτό είναι καλύτερα να παραμερισθούν οι φαινικές ιδέες εκείνων που θέλουν να δημιουργήσουν μερικές ακόμη δημοσιούπαλληλικές θέσεις για να εξασφαλίσουν τους εαυτούς τους και να κοιτάξουμε πώς θα αυξήσουμε την εργασία των ήδη ύφισταμένων σχετικών επιχειρήσεων με την προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων πλοίων — ελληνικών αλλά και ξένων — στα ελληνικά λιμάνια για έφοδιασμούς. Εάν το ενδιαφέρον στραφεί προς αυτή την κατεύθυνση θα υπάρξουν αναμφισβήτητα σημαντικά κέρδη για την εθνική οικονομία, ενώ με την ίδρυση κρατικού φορέα, λόγω της ιδιομορφίας του τομέως, θα έχουμε με μαθηματική ακρίβεια συρρίκνωση και σ' αυτόν.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

ρια τα οποία σήμερα διαχέονται στην περιοχή.

Η δήλωση αυτή πρέπει να επαναλαμβάνεται σε κάθε περίπτωση επενδύσεων που πράγματι δεν προκαλούν αλλοιώσεις στο περιβάλλον αλλά προσκρούουν στο αύξημένο ενδιαφέρον όλων μας για τα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος ώστε να πείθονται οι κάτοικοι των διαφόρων περιοχών και να μην προβάλλουν στείρα άρνηση, γιατί αυτό δεν ωφελεί κανέναν, ούτε την εθνική οικονομία, ούτε και τους ίδιους. Ιδιαίτερα η δήλωση αυτή πρέπει να επαναλαμβάνεται όταν πρόκειται για επενδύσεις του ναυτιλιακού τομέως που από τη φύση τους δεν προκαλούν ούτε ρύπανση, ούτε αλλοίωση του περιβάλλοντος, ούτε άλλους κινδύνους επιφέρουν και αυτό το υπογραμμίζουμε ιδιαίτερα γιατί μέχρι τώρα χάθηκαν αρκετές ευκαιρίες επενδύσεων ή ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που θα ωφελούσαν γενικότερα τον τόπο — μία από αυτές είναι οι μεταφορές υγαιερών που τις απέρριψαν παρά τις συγκεκριμένες τεχνολογικές μελέτες που προσκομίσθηκαν από τους ενδιαφερομένους, οι κάτοικοι της Μεσσηνίας.

Ο ΚΩΔΙΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

Μιλώντας σ' ένα πρόσφατο συνέδριο για τον κώδικα συμπεριφοράς των Κόνφερανς ο Γάλλος Υπουργός Θαλάσσης είπε μεταξύ των άλλων ότι αρχικά τα κράτη της Ανατολής και αργότερα τα υπό ανάπτυξη κράτη υιοθέτησαν λίγο ως πολύ μία δραστήρια πολιτική για την παρουσία τους στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χώρο. Οι λόγοι είναι πολλοί: Προσπάθεια συγκρατήσεως του εξωτερικού εμπορίου, εκδήλωση εθνικής κυριαρχίας, στρατηγικοί στόχοι, εξασφάλιση συναλλαγματικών πόρων κ.λπ. Πολλές όμως από τις χώρες αυτές, στη διάρκεια αυτών των επιδιώξεων, έλαβαν μέτρα μονομερή που οι συνεπειές τους επέδρασαν βαθμιαία στη μεταβολή του παραδοσιακού χαρακτήρα ελευθερίας των θαλασσίων μεταφορών.

Με τον κώδικα συμπεριφοράς και την εφαρμογή των κανόνων του συναγωνισμού, οι φορτωτές θ' αποκτήσουν μία λειτουργική οργάνωση, με την οποία θα μπορούν ν' ασκήσουν τα δικαιώματά και τις ευθύνες που τους επιμερίζονται. Θα μπορούν στο εξής να παρέχουν συστηματικά τη γνώμη τους για τις τροποποιήσεις των τιμών και την οργάνωση των υπηρεσιών και θα διαθέτουν τον χρόνο για την έκφραση των απόψεών τους.

Η κατάσταση αυτή, κατέληξε ο Γάλλος Υπουργός δεν μπορεί παρά να θεωρηθεί σαν μία κατάκτηση μεγάλη και αμετάκλητη.

ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΙ

Για τη βύθιση του ελληνικού μπάγκερ «Αντιγόνη» που αναγγείλαμε εγκαίρως στο τεύχος της 1 Δεκεμβρίου, έγιναν πολλές διαφορετικές λεπτομέρειες. Όπως επιβεβαίωσαν οι αρμόδιες αρχές του Ιράκ, ο βληθείς εναντίον του πύραυλος είναι τύπου «Exocet» και τό επλήξε κατά την έξοδό του από τον λιμένα Μπουσάιρ όπου είχε ξεφορτώσει φορτίο λαμαρινών. Το πλοίο ήταν ασφαλισμένο στο Λονδίνο αντί ποσού, 2.500.000 λιρών.

Οι παρατηρητές εκφράζουν την εκπληξή τους για το γεγονός ότι ο στόχος επλήγη από το ιρακινό έδαφος δηλαδή από απόσταση μεγαλύτερη των 350 χιλιομ. Αυτό δείχνει ότι η ιρακινή αεροπορία θα μπορούσε θαυμάσια να απειλήσει τις λιμενικές εγκαταστάσεις της νήσου Κάργκ πράγμα που θα είχε ως συνέπεια — όπως τουλάχιστον εξαγγέλθηκε — τον από μέρους της Περσίας αποκλεισμό των στενών του Όρμουζ. Οι ίδιοι παρατηρητές υποθέτουν ότι εάν πράγματι το «Αντιγόνη» ήταν ο σκοπευόμενος στόχος, τότε η ενέργεια αυτή μπορεί να έρμηνευθεί σαν πρόσθετη πίεση που το Ιράκ ασκεί κατά της Περσίας.

ΣΟΒΑΡΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Επίσημες προτάσεις κατατέθηκαν στην Αμερικανική Ναυτιλιακή Διοίκηση για την κατάργηση ορισμένων διατάξεων του περίφημου Jones Act του 1916 που θεωρούνται σήμερα ως δείγματα του πιο αναχρονιστικού προστατευτισμού που παρεμποδίζει την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η πρόταση στην αρχή αναφέρεται στο ιστορικό καθιερώσεως του εν λόγω νόμου, ο οποίος σύμφωνα με τις ανάγκες της εποχής του αποσκοπούσε αφενός μόνον να εξασφαλίσει τις μεταφορές μεταξύ των διαφόρων πολιτειών και ένα σοβαρό μέρος των μεταφορών με το εξωτερικό, αφετέρου δέ να δημιουργήσει ναυτιλία ικανή να βοηθήσει την εθνική άμυνα σε περίπτωση κρίσεως. Οι σκοποί όμως αυτοί δεν συμβαδίζουν πάντοτε, γιατί αν π.χ. σε καιρό πολέμου τα πλοία των εσωτερικών μεταφορών πρέπει να ναυπηγούνται στις ΗΠΑ, δεν συμβαίνει το ίδιο και σε καιρό ειρήνης, όποτε πρέπει πάλιν «δ» να είναι όσο γίνεται ευθυνώτερα και αποδοτικότερα.

Στη συνέχεια η πρόταση, αφού επαινεί την υιοθετηθείσα ήδη πολιτική που επέτρεψε να φέρουν την αμερικανική σημαία πλοία ναυπηγούμενα στο εξωτερικό και απασχολούμενα στο εξωτερικό εμπόριο, υποδεικνύει την

επέκταση της πολιτικής αυτής και στις ακόλουθες περιπτώσεις: Να επιτραπεί η επαναφορά στο εθνικό νηολόγιο και η δρομολόγηση στις εσωτερικές μεταφορές των αμερικανικών πλοίων που έχουν πουληθεί σε ξένους. Να επιτραπεί στους αμερικανούς υπηκόους ν' αγοράζουν πλοία ναυπηγούμενα στο εξωτερικό και να τα χρησιμοποιούν στις εσωτερικές μεταφορές. Να επιτραπεί σε πλοία ανήκοντα σε Αμερικανούς να ενεργούν ακτοπλοία άσχετως σημαίας και χώρας ναυπηγήσεως. Και τέλος να αρθεί η φορολογία επί των ανταλλακτικών και του εξοπλισμού του προοριζόμενου διά τα ακτοπλοούντα αμερικανικά πλοία.

ΥΠΕΡΒΟΛΕΣ

Σ' ένα πρόσφατο συνέδριο τους οι Γάλλοι αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού πήραν θέσεις που ο ναυτιλιακός τύπος αρκείται να χαρακτηρίσει επιεικώς ως ελάχιστη συζητήσιμες.

Πράγματι με το βασικό επιχείρημα ότι οι πληρωμένες δδεις δημιουργούν αυτόματα δυνατότητες απασχολήσεως, φθάνουν στην αξίωση των είκοσι ημερών κατά μήνα απασχολήσεως. Και συζητούν μόνο τη μεθόδευση της καλύτερης χρησιμοποίησεως του ελεύθερου χρόνου και της βελτιώσεως της ποιότητας της οικογενειακής ζωής του εργαζομένου. Ενώ παράλληλα υπολογίζουν ότι η αύξηση αυτή θα προσφέρει εργασία στους ήδη άνεργους αξιωματικούς.

Μία άλλη αξίωση αναφέρεται στον καθορισμό της συνθέσεως των πλοίων, κατά τρόπο ώστε να επιτρέπει μία λογική απασχόληση χωρίς συμπληρωματική εργασία και υπερωρίες. Με τελική μάλιστα επιδίωξη την προσπάθεια καθιερώσεως λίαν προσηχώς της εβδομάδος των 35 εργασιών ωρών.

Ετσι λοιπόν αφού η εργασία στο πλοίο πρέπει να διεξάγεται κατ' ανάγκη και χωρίς διακοπή 23 ώρες το εικοσιτετράωρο, για να εφαρμοσθεί ο συνδυασμός των 5 ωρών ημερησίας εργασίας με την απαγόρευση υπερωριών, θα πρέπει να προσθέσουμε συνεχώς και νέους αξιωματικούς, αυξάνοντας τη σύνθεση του πλοίου. Όποτε διερωτάται κανείς, πρώτον μόνον εάν θα επαρκέσουν οι άνεργοι και δεύτερον αν θα υπάρξει πλοίο που να μπορέσει να επιχειρήσει έστω και ένα αποδοτικό ταξίδι.

Η ΣΗΡΑΓΓΗ ΤΗΣ ΜΑΓΚΗΣ

Κατά την πρώτη εμφάνισή του στη Βουλή των Κοινοτήτων, ο Υπουργός Μεταφορών

ΚΑΙ ΤΩΡΑ...

Η PRINCESE Cia NAVIERA εξαπλoutai στην ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ. Το συγκρότημα των Ναυπηγείων της SHANGHAI που θεμελιώθηκε από την Βικτωριανή Έποχή και συμπλήρωσαν οι Κινέζοι με την νέα ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ είναι έτοιμο να αναλάβει επισκευές με τα 25 ολοκληρωμένα ναυπηγεία τους. Τιμές άσυναγώνιστες. Έξοπλισμός τέλειος. Χρόνος ελάχιστος. Απαγκιστρωθήτε από τον κλοιό των παραδοσιακών ναυπηγοεπισκευαστικών κέντρων της ΚΟΡΕΑΣ, ΙΑΠΩΝΙΑΣ, ΦΟΡΜΟΖΑΣ με τις επαχθείς τιμές τους. ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ και BERTHS σ' όλη την έκταση των 18000 Χ/μέτρων των ακτών της ΚΙΝΑΣ. Προσφορές υποβάλλονται για συγκεκριμένες επισκευές.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: PRINCESE COMPANIA NAVIERA S.A.

(ΘΥΓΑΤΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ Α.Ε.)

ΠΕΙΡΑΙΩΣ 91 (ΚΥΘΗΡΩΝ 2) Τηλ. 48.25.811 (10 γραμ.)

TELEX: 21 2601 & 21 2602

της Μεγ. Βρεταννίας, έδηλωσε ότι ελπίζει να λάβει σύντομα από τις βρετανικές και τις γαλλικές τράπεζες την αναμενόμενη έκθεση για την ιδιωτική χρηματοδότηση των διαφόρων λύσεων που έχουν προταθεί για τη σύνδεση Γαλλίας—Αγγλίας στο στενό της Μάγχης.

Όπως είναι γνωστό οι δύο βασικές λύσεις που αντιμετωπίζουν οι τεχνικοί είναι αφενός μὲν ἡ υπερθαλάσσια γέφυρα καὶ αφετέρου ἡ υποθαλάσσια σήραγγα. Καὶ οἱ δύο παρουσιάζουν προβλήματα τὰ ὁποῖα τεχνικῶς μὲν μποροῦν νὰ θεωρηθοῦν ὡς λυμένα, οικονομικῶς ὁμως πραμένουν ὄχι ἀνυπερβλήτα ἀλλὰ ὁπωσδήποτε ὀγκώδη.

Γι' αὐτὸ καὶ ὁ Βρεταννὸς Ὑπουργὸς δήλωσε ὅτι ἡ Κυβερνήσή του δὲν ἔχει μεταβάλει ἀπόψεις, ἀλλὰ ὅτι ἡ προώθηση τῆς μίας ἢ τῆς ἄλλης λύσεως ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὶς δυνατότητες τοῦ ιδιωτικοῦ τομέα γιὰ τὴ χρηματοδότησή τους, δεδομένου ὅτι τὸ κύριο ἐμπόδιο γιὰ τὴν ἐγκατάσταση μίας μόνιμης συνδέσεως εἶναι καθαρῶς οικονομικὸ.

ΝΕΟ ΔΙΑΛΥΤΗΡΙΟ

Ὅσο συνεχίζεται ἡ παγκόσμια κρίση καὶ ἡ ναυτιλιακὴ ἀνάκαμψη παραπέμπεται σὲς καλὲς ἡμέρες, τόσο αὐξάνουν τὰ μεγάλα διαλυτήρια τῶν πλοίων τοῦ κόσμου. Πράγματι ἐκτός ἀπὸ τὶς παραδοσιακὲς χώρες (Φορμόζα Ἰσπανία) πού κυριαρχοῦσαν σάν ναυτικά κοιμητήρια στὴν Ἀνατολή καὶ στὴ Δύση προσετέθη ἡδη σάν ἀξιόλογη τρίτη δύναμη παλαισιδῆρου ἡ Νότιος Κορέα καὶ ἀναγγέλεται ἡδη ὡς τέταρτη, ἄλλη μία χώρα τῆς Ἀνατολῆς, ἡ γνωστὴ μας Κεϋλάνη, ἡ ἀκούουσα τώρα στὸ ὄνομα τῆς Σρί-Λάνκα.

Κατὰ τὶς δημοσιευθεῖσες πληροφορίες ἡ νέα μονάδα θὰ ἐγκατασταθῇ στὸ λιμάνι τῆς Γκάλλ στὰ νότια τῆς μεγαλονήσου περὶ τὰ 100 χιλιόμετρα νοτίως τῆς πρωτεύουσας Κολόμπο. Ἡ ἐταιρεία ὀνομάζεται «Lanka Ship-breaking and Industries Ltd» καὶ θὰ ἀνήκει συνεταιρικὰ στὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κολόμπο κατὰ 60% καὶ στὴν ἐταιρεία East Proper τῆς Σγκαπούρης κατὰ τὰ ὑπόλοιπα 40%. Πρόθεσή της εἶναι νὰ μεταπωλεῖ τὸν ἐξαγόμενον παλαισιδερὸ στὸ ἐξωτερικόν.

ΙΜΟ ΚΑΙ ΤΟΓΚΟ

Μέ μία τελευταία προσχώρηση, ὁ συνολικὸς ἀριθμὸς τῶν μελῶν τοῦ ΙΜΟ ἐφθάσε αἰσιῶς τὰ 125. Ἡ δὴλωση ἔγινε ἐπίσημη πρὸς τοὺς συνέδρους στὴ 13η σύνοδο τῆς γενικῆς συνελεύσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ. Πρόκειται δὲ γιὰ τὴν προσχώρηση τοῦ κράτους τοῦ Τόγκο, τὸ ὁποῖο ἐπεκύρωσε τὴ σύμβαση τοῦ ΙΜΟ στὶς 20 Ἰουνίου 1983.

Γιὰ τοὺς μὴ γνωρίζοντες σημειώνουμε ὅτι ἡ Δημοκρατία τοῦ Τόγκο, πού διετελέσε παλαιὰ γερμανικὴ ἀποικία, ὕστερα ὑπὸ γαλλικὴ ἐντολή καὶ τέλος κράτος ἀνεξάρτητο ἀπὸ τοῦ 1960, κεῖται στὴ Δυτικὴ Ἀφρικὴ ὅπου καταλαμβάνει στενὸμακρὴ λουρίδα ἐδάφους μήκους 600 χιλιομ. καὶ μέσου πλάτους 70 χιλιομέτρων μετὰ τῆς Γκάνα καὶ τῆς Δαχομῆς. Κύριο λιμάνι καὶ πρωτεύουσα τοῦ κράτους εἶναι τὸ γνωστὸ στὴν ἑλληνικὴ ναυτιλία Λομέ ἐπὶ τοῦ κόλπου τῆς Γουινέας.

Ὅσο γιὰ τὴν ναυτιλία τοῦ Τόγκο — βάσει τῆς ὁποίας θὰ ἔχει ἴση ψῆφὸ μὲ τὴν Ἑλλάδα, τὴν Ἰαπωνία καὶ τὴν Μεγ. Βρεταννία — περιλαμβάνει σύμφωνα μὲ τὸ τελευταῖο στατιστικὸ δελτίο τοῦ Λοῦδ, 5 φορτηγὰ, 3 ψαράδικα καὶ 1 ρυμουλκόν.

Η ΠΑΠΟΥΑΣΙΑ

Φιλόδοξα ναυτιλιακὰ σχέδια ἄρχισε νὰ ὁραματίζεται τὸ μακρινὸ νησιωτικὸν κράτος τοῦ Εἰρηνικοῦ πού ἀκούει στὸ γραφικὸ ὄνομα Παπούασια — Νέα Γουινέα, δταν μία ναυτιλιακὴ ἐταιρεία δημιουργηθεῖσιν στὸν πρωτεύοντα λιμένα τοῦ Πόρτ-Μόρεσμπυ νηολόγησε ἐκεῖ τὸ πρῶτο τῆς ποντοπόρου πλοῖο 6.300 τόννων πού θὰ ἐξυπηρετῇ τὴ σύνδεση τῆς χώρας του μὲ τὴν Ἰαπωνία. Ἐγινε μάλιστα καὶ σχετικὴ τελετὴ κατὰ τὴν ὁποία ὁ Ὑπουργὸς μεταφορῶν τῆς Μεγαλονήσου δήλωσε ὅτι παρὰ τὴ σπανιότητα τῶν φορτίων καὶ τὸ ὑψηλὸ κόστος, ἡ χώρα του διαθέτει τὰ πλεονεκτήματα τοῦ σταθεροῦ πολιτικοῦ καθεστώτος καὶ τῆς ἀνοικτῆς ἀγορᾶς σὲς ἰδιωτικὲς ἐπιχειρήσεις. Πρᾶγμα πού παρέχει βάσιμες ἐλπίδες ὅτι θ' ἀκολουθήσουν καὶ ἄλλες ἐπενδύσεις στὸ ναυτιλιακὸν τομέα.

Γιὰ τὴ βαρύτητα τῶν συνεπειῶν σημειώσαμε δύο ἀκόμα σημεία ἀπὸ τὶς δηλώσεις τοῦ Παπούασιανοῦ Ὑπουργοῦ: Ὅτι ἡ σημαία τῆς χώρας του δὲν εἶναι σημαία εὐκαιρίας καὶ ὅτι ὕστερα ἀπὸ τὴ νηολόγηση τοῦ ἀνωτέρου πλοίου ἀντιμετωπίζει τὸ ἐνδεχόμενον ἐπικυρώσεως τοῦ Κώδικα συμπεριφορᾶς τῶν Κόνφερανς!!

ΚΑΤΑΒΛΗΤΕΑ Η ΕΙΣΦΟΡΑ

Ἀπὸ τὶς 20 Δεκεμβρίου, δηλαδὴ δύο μῆνες μετὰ τὴ δημοσίευση τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Ναυτιλίας γιὰ τὴν κατὰ παρέκκλιση ναυτολόγηση ξένων ναυτικῶν σὲ ποσοστὸ 30% τῆς ὀργανικῆς συνθέσεως καὶ σὲ εἰδικότητες κατωτέρων πληρωμάτων, ὅλα τὰ φορτηγὰ πλοῖα ξηροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου ἀνω τῶν 3.000 τ.ν. γκρὸς ὑποχρεοῦνται στὴν καταβολὴ εἰσφορᾶς 2.500 δρχ. ἡμερησίως ὑπὲρ τοῦ Εἰδικοῦ Λογαριασμοῦ Ἐφεδρείας Ναυτικοῦ ἐφ' ὅσον χρησιμοποιοῦν ἀλλοδαποὺς σὲ ὀργανικὲς θέσεις. Σὲ περίπτωση πού ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀλλοδαπῶν πού ἀνήκουν σὲ ὀργανικὲς θέσεις δὲν ὑπερβαίνει τοὺς δύο γιὰ συνεχῆ περίοδο μεγαλύτερη ἀπὸ δύο μῆνες, ἡ εἰσφορὰ αὐτὴ περιορίζεται σὲ 1.500 δραχμὲς ἡμερησίως γιὰ αὐτὴ τὴ χρονικὴ περίοδο καὶ ἡ εἰσφορὰ πρέπει νὰ προέρχεται ἀπὸ δραχμοποίηση μὴ ὑποχρεωτικὰ ἐκχωρητέου συναλλάγματος.

Μὲ τὴν εὐκαιρία διευκρινίσθηκε καὶ πάλι ὅτι οἱ πλοιοκτῆτριες ἐταιρίες δὲν μποροῦν νὰ εἰσπράττουν ἀνάλογη εἰσφορὰ (τὰ δύο πέμπτα ἀδείας) ἀπὸ τοὺς ναυτικούς ὑπὲρ τοῦ Ε.Λ.Ε.Ν. Ἡ εἰσπράξη τῆς εἰσφορᾶς αὐτῆς θὰ ἀρχίσει 10 ἡμέρες μετὰ τὴν ἐκδοσὴ τοῦ σχετικοῦ Π.Δ. τὸ ὁποῖο ὁμως δὲν ἔχει ἐκδοθῇ ἀκόμη καὶ κατὰ τὶς προβλέψεις δὲν πρόκειται νὰ ἐκδοθῇ ποτέ, γιὰτί ὅπως ἔχει δηλώσει ὁ Ὑπουργὸς κ. Γ. Κασιφάρας, ἡ ἐκδοσὴ του προϋποθέτει τὴ συναίνεση τῶν ἰδίων τῶν ναυτικῶν πού δὲν φαίνεται ὅτι πρόκειται νὰ ὑπάρξει.

46 ΧΡΟΝΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Ὅπως ὁποῖτε τὴ μεγαλύτερη πραγματικὴ θαλάσσια ὑπηρεσία ἔχει ὁ θαλαμηπόλος κ. Δημ. Α. Μαρτάκης ὁ ὁποῖος προτάθηκε γιὰ βράβειση ἀπὸ τὴν Ἐνωση Ἑλλήνων Ἐφοβιστῶν. Ὁ κ. Μαρτάκης πού κατάγεται ἀπὸ τὴ ναυτομάνα Χίο εἶχε συνταξιοδοτηθεῖ ἀπὸ τὸ ΝΑΤ τὸν Σεπτέμβριο τοῦ 1966 μὲ συνολικὴ ὑπηρεσία, τότε 34 ἐτῶν, στὴν ὁποία περιλαμβάνονταν καὶ ὑπηρεσία στὴ διάρκεια τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ἔκτοτε ὁμως πραγματοποιοῦσε ἄλλα δώδεκα ἔτη μὲ μπάγκα 22,

Τό Σχόλιο τοῦ 159ημέρου

Ἰανουάριος τοῦ 1934. Ἦταν τότε πού ἡ Μεγ. Βρετανία, πιεζόμενη ἀπ' τὴ ναυτιλιακὴ κρίση τῆς ἐποχῆς εἶχε ἀποφασίσει νὰ ἐγκαταλείψει τὴν πατροπαράδοτη πολιτικὴ τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ καὶ νὰ ὀρθώσει καὶ αὐτὴ τὰ τεῖχη τοῦ προστατευτισμοῦ γιὰ νὰ διευκολύνει τὴ ναυτιλία τῆς. Καὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» μὲ πλήρη γνώση τοῦ ἐκδότου, εἶχαν στὸ κύριο ἄρθρο τοὺς ὑποδείξει τὸν τρόπο μὲ τὸν ὁποῖο ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία ἔπρεπε ν' ἀντιμετωπίζει τὴν κατάσταση.

Στὸ πρωτοχρονιάτικον λοιπὸν τεῦχος, ὁ Ἐλευθέριος Βενιζέλος, ἀφ' οὗ χαιρέτισε τὴν εἰσοδὸ τοῦ περιοδικοῦ στὸ τέταρτον ἔτος τῆς ἐκδόσεώς του καὶ ἀπηύθυνε τὰ θερμά του συγχαρητήρια στὸ διευθυντὴ τοῦ Δημ. Κωττάκη, ἔγραφε μὲ τὴν ἀλάθητη πέννα του:

«Τὸ νέον ἔτος παρουσιάζει διὰ τὴ ναυτιλίαν μας νέον νέφος, ἐγκυμονοῦν σοβαρὰν δι' αὐτὴν καταιγίδα. Τὸ νέφος τοῦτο εἶναι ἡ ἀπόφασις τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως, ὅπως προστατεύσει τοῦ λοιποῦ τὴν ναυτιλίαν τῆς κατὰ τοῦ ἀθέμιτου ἀνταγωνισμοῦ τῶν ξένων ναυτιλιῶν εἰς τὰς ὁποίας αἱ κυβερνήσεις τῶν παρέχουν πλουσίας ἐπιχορηγήσεις... Πῶς ἡμποροῦμε ν' ἀντιμετωπίσωμεν τὸν νέον τοῦτον κίνδυνον, διευτυώσατε ἄριστα εἰς τὸ ἄρθρον σας. Καὶ πρέπει νὰ εὐχόμεθα ὅπως Κράτος καὶ πλοιοκτῆται καὶ ναυτεργάται, ἐμπνευσθοῦν ἀπὸ τὰς γνώμας πού διατυπώνετε εἰς τὸ ἄρθρον σας. Ἐάν γίνῃ τοῦτο, δὲν ἔχομεν λόγον ν' ἀπελπισθῶμεν διὰ τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας μας».

Τέτοια εὐσημα δὲν εἶναι συνηθισμένα. Οὐτε ὡς πρὸς τὸ ἀνάστημα τοῦ ἐπαινουμένου οὐτε ὡς πρὸς τὴν ἀξία τοῦ ἐπαινουμένου.

27, 28 καὶ 59 ἀκόμη μηνῶν καὶ τώρα πρόκειται νὰ ἀποσυρθεῖ ὀριστικά. Ὁ κ. Μαρτάκης πραγματοποιοῦσε τὰ τελευταῖα δώδεκα χρόνια θαλάσσιας ὑπηρεσίας του σὲ πλοῖα πού διαχειρίζεται ἡ ἐταιρεία «Ναυεγκαντόρα Τραπεζαίφικα» ἡ ὁποία καὶ πρότεινε στὴν Ἐνωση Ἑλλήνων Ἐφοβιστῶν τὴ βράβεισή του. μὴ βράβειση ἡ ὁποία πραγματικὰ τοῦ ἀξίζει.

ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Ἐνα μόνιμο αἷτημα τῶν στηλῶν αὐτῶν ἱκανοποιήθηκε, ἔστω καὶ μὲ καθυστέρηση, ὀλίγων ἐτῶν. Πρόκειται γιὰ τὴν ἀναγνώριση τῶν ὑπηρεσιῶν πρὸς τὴ ναυτιλία πού προσέφερε ὁ αἰμνηστὸς Γεώργιος Σακαλῆς.

Τὴν ἀναγνώριση αὐτὴ, πού εἶχε ἐκφρασθεῖ μὲ τὴν ἀνάρτηση τῆς εἰκόνας του στὴν αἶθουσα συμβουλίων τοῦ ΥΕΝ, εἶχε ἀνακοινῇ πρὸ ἐτῶν γιὰ ἀγνωστο λόγο ἡ καθάρσιση τῆς εἰκόνας καὶ ἡ ἐπίμονη σιωπὴ τῶν ἀρμοδίων στὰ σχετικὰ ἐρωτήματα ὄχι μόνον τῶν συγγενῶν του ἀλλὰ καὶ ἐξεχόντων Πειραιῶν πού εἶχαν σαφὴ γνώση τῆς προσφορᾶς του.

Ἦδη ὁμως ἡ ἀποκατάστασις ἔγινε. Καὶ δὲν θὰ μπορέσουν μὲν νὰ τὴν χαροῦν οἱ γιοὶ του πού ἐπίσης στὴ ναυτιλία ἀνάλωσαν τὴ ζωὴ τους, ἀλλὰ τουλάχιστον θὰ τὴν βλέπουν οἱ ἐπιγενόμενοι.

Σκέψεις... εξελίξεις... και προοπτικές...

Μόνιμος πλέον ανασταλτικός παράγων της βελτίωσης των επιπέδων της ναυλαγοράς, ο τεράστιος όγκος της αργούσης διεθνώς χωρητικότητας που ανέρχονται σε 1.689 περίπου σκάφη, 80 εκατ.τον. d.w.

Σύμφωνα με τα μηνιαία στοιχεία αργούντων σκαφών του «Λούδς Λίστ», υπήρχαν σε αργία περί τα μέσα του περασμένου Δεκεμβρίου 1.267 φορτηγά σκάφη, 17.13 εκατομ. τον. d.w. και 422 δεξαμενόπλοια 63.15 εκατομ. τον. d.w.

Στά δεξαμενόπλοια παρατηρήθηκε ουσιαστική μείωση των αργούντων καθώς πολλά σκάφη οδηγήθηκαν τούς τελευταίους μήνες για διάλυση και άλλα στην ένεργό υπηρεσία, ενώ αντίθετα τα αργούντα φορτηγά αύξηθηκαν κατά τον τελευταίο μήνα κατά 25 σκάφη, απόρροια της υπερπροσφοράς τονάζ και του χαμηλού επιπέδου των ναύλων.

...

Παρά την ύφεση της αγοράς και την σαφή πλέον υπερπροσφορά τονάζ σε όλες τις κατηγορίες των εμπορικών σκαφών, τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής, συνεχίζουν να αναφέρουν την ολοκλήρωση νέων ναυπηγικών συμβολαίων που κλείστηκαν κατά το τελευταίο τρίμηνο του 1983 και αναβιβάζουν το σύνολο των παραγγελθέντων σκαφών σε παγκόσμια κλίμακα κατά τον προηγούμενο χρόνο σε 1.500!!!! νέα σκάφη, παραδοτέα κατά τό πλείστον κατά τη διετία 1984-85.

...

Σύμφωνα με μελέτη της «Ούνκταντ» ο αριθμός των φορτηγών πλοίων τα οποία εγγράφηκαν σε ελεύθερα νηολόγια κατά την διάρκεια του 1983 αυξήθηκε κατά 9% ή 5.6 εκατομ. τον. d.w. γεγονός που επιβεβαιώνει την αδιάκοπη προσπάθεια του έφοπλισμού σε παγκόσμια κλίμακα να διατηρήσει υψηλό βαθμό ανταγωνιστικότητας των πλοίων.

Όπως προκύπτει από την ίδια μελέτη, τα πέντε ανοικτά νηολόγια — Λιβερίας, Παναμά, Κύπρου, Βερμούδων και Μπαχάμας — εμφανίζουν δύναμη 200 εκατομ. τον. d.w. ή

οποία κατά ποσοστό πλέον του 70% καλύπτει συμφέροντα Αμερικανών, Ιαπώνων, Ελλήνων και έφοπλιστών του Χόγκ Κόγκ.

...

Με δηλώσεις του ό αρμόδιος αμερικανικός ύπουργός Γεωργίας ανέφερε ότι οι Σοβιετικοί αγόρασαν κατά τό τελευταίο τρίμηνο του έτους 6.4 εκατομ. τόννους σιτηρών και 400.000 τον. σόγιας από την ποσότητα των 9 εκατομ. τόννων που υποχρεούνται να απορροφήσουν μέχρι τον έρχόμενο Σεπτέμβριο.

Υπενθυμίζουμε ότι βάσει της αμερικανοσοβιετικής συμφωνίας οι 500.000 τόννοι σόγιας υπολογίζονται ως 1 εκατομ. τόννοι σιτηρών. Σχετικές συνομιλίες των Σοβιετικών με υπευθύνους των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά για την πορεία των ρωσικών προμηθειών δημητριακών θά επαναληφθούν τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιανουαρίου με στόχο την διατήρηση ανάλογων ποσοτήτων, κατά την προσεχή περίοδο.

Πάντως, τό σύνολο των δημητριακών που θά μεταφερθούν διά θαλάσσης κατά την νέα χρονιά δέν υπολογίζεται να εμφανίσουν αύξηση πλέον του 2-3% έναντι του 1983, ενώ οι εισαγωγές των Σοβιετικών θά είναι σαφώς μειωμένες λόγω της καλύτερης φετινής έσοδειας και θά κυμανθούν μεταξύ 17-20 εκατομ. τόννων.

...

Η θετική προοπτική για αύξηση της ζήτησης γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος στην Ιαπωνία πηγάζει από τις εκτιμήσεις για άνοδο της παραγωγής χάλυβος της χώρας κατά 8% εντός του πρώτου τριμήνου του 1984.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με δηλώσεις των υπευθύνων των Ιαπωνικών χαλυβουργείων, ή συνολική παραγωγή χάλυβος της Ιαπωνίας κατά την περίοδο Ιανουαρίου - Μαρτίου 1984 θά κυμανθεί περί τούς 24.5 εκατομ. τόννους έναντι 22.5 εκατομ. που ήταν κατά τό αντίστοιχο πρώτο τρίμηνο του 1983.

...

Οι προβλέψεις για την ζήτηση πετρελαίου σε παγκόσμια κλίμακα κατά τό 1984 όμιλουν περί ήμερησίας καταναλώσεως 44 εκατομ. βαρελιών, έναντι 42,9 τόν περασμένο χρόνο και 43.4 τό 1982.

Η μικρή αυτή αύξηση της καταναλώσεως υπολογίζεται να προέλθει κυρίως από την αυξημένη ζήτηση των ανεπτυγμένων χωρών του ΟΟΣΑ, οι οποίες υπολογίζεται να απορροφούν έφέτος 33,3 εκατομ. βαρέλια ήμερησίως έναντι των 32,7 κατά τόν χρόνο που πέρασε.

...

Πολύ όρθα, πρόσφατη μελέτη της «Ιντερτάνκο» επισημαίνει, ότι τό μόνο αποτέλεσμα που θά προκύψει εάν ό διαμερισμός των φορτίων επέκταθει και στά δεξαμενόπλοια είναι να αυξηθεί σημαντικά τό κόστος μεταφοράς του πετρελαίου και κατ' επέκτασή τό κόστος παραγωγής μιας πλειάδας καταναλωτικών αγαθών.

Η ίδια μελέτη αναφέρει ότι τό Γκρούπ 77 των αναπτυσσομένων χωρών καλύπτει σήμερα τό 13% της παγκόσμιας χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών, δηλαδή κατά την περίοδο 1979-1983 αυξήθηκε πλέον του 35%, όταν κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα ό στόλος των ανεπτυγμένων μειώθηκε κατά 13%.

Εάν εξακολουθήσει ό ίδιος ρυθμός, τότε ή «Ιντερτάνκο» υποστηρίζει ότι μέχρι τό τέλος της τρέχουσας δεκαετίας οι αναπτυσσόμενες χώρες θά έλέγχουν τό 20% του στόλου των δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών, ώστε να απαιτήσουν τόν διαμερισμό των φορτίων αργού στη γνωστή βάση 40-40-20.

...

Σε 71 σκάφη, πλέον των 1,5 εκατομ. τον. d.w. ανέρχονται οι παραγγελίες που τοποθέτησε κατά τό λήξαν έτος ή China Ocean Shipping (Cosco), από τα οποία 33 θά ναυπηγηθούν σε κινεζικά ναυπηγεία και τά υπόλοιπα στην Ιαπωνία, Δυτ. Γερμανία και Γιουγκοσλαυία.

Υπενθυμίζουμε ότι τό πενταετές ναυπηγικό πρόγραμμα της Κίνας της περιόδου 1981-85 όρίζει την αύξηση του έθνικού στόλου με νέες μονάδες χωρητικότητας 4.26 εκατομ. τον. d.w.

Tel.: 361-6490, 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188

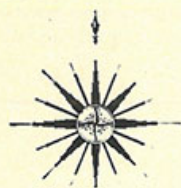
TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIQU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

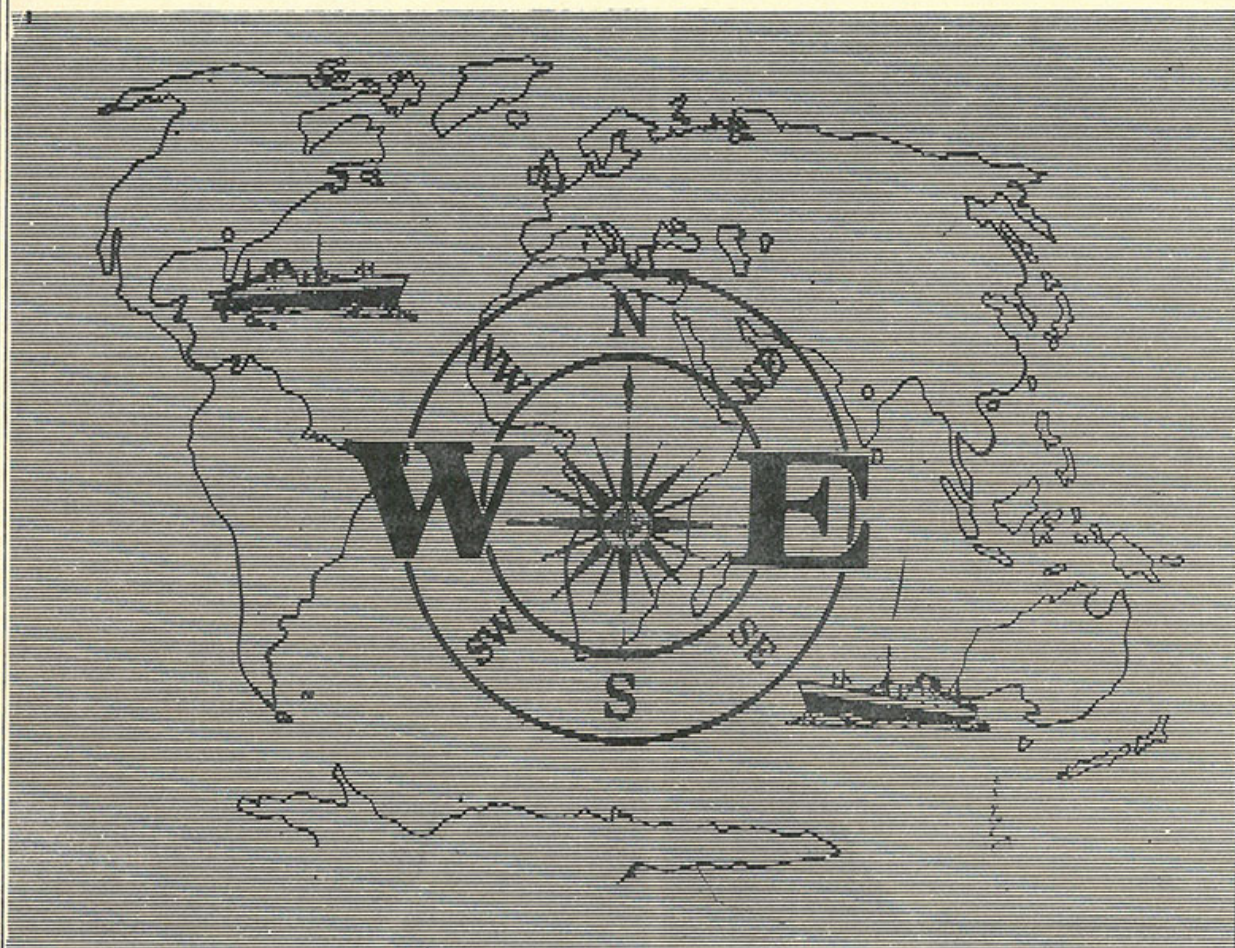
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)
ARGENTINA



Hellarabia BUNKERS

Rounding the globe, you'll have access to top quality, efficiency, promptness for all your bunkering needs.



Why not obtain a quotation
from us?? You've got
nothing to loose but...
much to gain.

APPLY NOW TO:
HELLARABIA SHIPPING AND COMMERCIAL CORP. S.A
MARINE BUILDING

1, SKOYZE, PIRAEUS
TEL.: 4131081 (6 LINES), 4515715
A.O.H.: 2915246
TLXS: 21-3621 ANKO/21-1775 MARE

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Ξεκινώντας με το πρώτο τεύχος του νέου "Ετους μία μηνιαία ανασκόπηση των διεθνών χρηματο-οικονομικών εξελίξεων και των νομισματικών διακυμάνσεων και προοπτικών, πιστεύουμε ότι προσφέρουμε μία ακόμη υπηρεσία στη ναυτική μας οικογένεια για την οποία οι χρηματοοικονομικές εξελίξεις αποτελούν πρωταρχικό παράγοντα των καθημερινών συναλλαγών αλλά και των προοπτικών αναλήψεως δανείων ή δεσμεύσεως κεφαλαίων σε ξένα συναλλάγματα.

Την στήλη επιμελείται κορυφαίος Έλληνας τραπεζίτης, ο οποίος επί σειρά ετών διετέλεσε ανταποκριτής Έλλάδος, εγκύρου αμερικανικής εβδομαδιαίας οικονομικής επιθεωρήσεως και ο οποίος είναι σε θέση μέσω των στηλών αυτών να απαντήσει και σε συγκεκριμένα ερωτήματα που τυχόν επιθυμούν να θέσουν οι αναγνώστες μας.

ΤΟ ΕΤΟΣ ΤΟΥ ΔΟΛΛΑΡΙΟΥ

Σε πολύ υψηλά επίπεδα έκλεισε το δολάριο κατά τον χρόνο που πέρασε, κερδίζοντας πολλές μονάδες έναντι όλων των νομισμάτων πλην του ιαπωνικού Γιέν.

Χαρακτηριστικά οι ισοτιμίες που διαμορφώθηκαν κατά το τέλος του περασμένου δεκαπενθημέρου ήταν έναντι του δολλαρίου οι εξής: (μέ εξαίρεση της ισοτιμίας Λίρας Αγγλίας που εκφράζεται αντίστροφα).

	1982	1983	Μεταβολή %
Λίρα Αγγλίας	1.521	1.418	+ 7.3
Έλβ. Φράγκο	2.0325	2.2095	+ 8.7
Μάρκο Δ.Γ.	2.4795	2.7700	+ 11.7
Ιταλ. Λίρα	1424.5	1678.5	+ 17.8
Γαλλ. Φράγκο	7.0325	8.448	+ 20.1
Γιέν	240.75	236.0	- 2.1

Από τον πίνακα προκύπτει ότι ακόμη και το κρατικό Έλβετικό Φράγκο έχασε μονάδες έναντι του δολλαρίου και μη ξεχνάμε ότι πριν δυό χρόνια το δολάριο βρισκόταν κάτω από δολ. 1 = Έλβετ. Φρ. 1.50 (άνοδος 40%) και δολ. 1 = Μάρκ. Γερ. 1.60 (άνοδος 70%).

Όπως φαίνεται μόνο το γιέν παρουσίασε σταθερότητα κερδίζοντας λίγες μονάδες έναντι του δολλαρίου.

Όσον αφορά τη δραχμή στις 19 Δεκεμβρίου η τιμή Fixing έναντι του δολλαρίου ήταν 99.37 έναντι 71.22 ένα χρόνο νωρίτερα δηλαδή εμφανίζεται άνοδος του δολλαρίου έναντι της δραχμής της τάξεως του 40%.

Εναντι των άλλων νομισμάτων η δραχμή έπεσε: 44% έναντι του γιέν 31% του Έλβετικού Φράγκου, 23% του Μάρκου Δυτικής Γερμανίας και 22% έναντι της Λίρας Αγγλίας.

Η άνοδος του δολλαρίου που διέψευσε όλους τους προφήτες, αμερικανούς και ευρωπαίους, οφείλεται βασικώς στην πολιτική στάθμηση στη Μέση Ανατολή αλλά και στα συνεχιζόμενα υψηλά επιτόκια του δολλαρίου, ένα μέτρο αναγκαίο για να πιέζονται οι πληθωριστικές τάσεις (πληθωρισμός για το 1983 γύρω στα 5%).

Νομίσματα	Τέλος 1982			Τέλος 1983		
	1	3	6	1	3	6
Δολάριο	9 1/8	9 1/4	9 1/2	10 7/16	10 7/6	10 1/2
Μάρκ. Γερμ.	5 7/8	5 15/16	5 15/16	6 5/8	6 1/2	6 1/2
Λίρα Αγγλ.	10 11/16	10 5/8	10 7/16	9 2/16	9 1/2	9 13/16
Έλβετ. Φράγκ	2 7/8	3 3/8	3 1/2	5 3/8	4 13/16	4 11/6
Γαλ. Φράγκ.	23	23	22	12 7/8	14 1/8	14 1/2

Ο πίνακας αυτός δείχνει ότι τα επιτόκια είναι υψηλότερα φέτος, εκτός του Γαλλικού Φράγκου (που κρατείται χαμηλά, για να στηριχτεί η Γαλλική οικονομία και ο συνεχιζόμενος πληθωρισμός).

Η Λίρα Αγγλίας χωρίς την υποστήριξη της Τραπεζής της Αγγλίας (στά πλαίσια της γενικής πολιτικής της κυβερνήσεως Θάτσερ για μία φθηνή λίρα), πλησιάζει η Λίρ. = δολάριο 1 / 1.30 - 1.40. Αυτό θα βοηθήσει στην προώθηση των εξαγωγών και ισοσκελισμό του ισοζυγίου Πληρωμών, αλλά και την καταπολέμηση της ανεργίας. Η πολιτική αυτή μετά την πτώση των τιμών του πετρελαίου είναι επιτακτική. Τα υψηλά όμως επιτόκια δυσχεραίνουν την ανάκαμψη της οικονομίας και δεν βοηθούν στην καταπολέμηση της ανεργίας.

Το Δυτικογερμανικό μάρκο, πληρώνει τα σπασμένα της πολιτικής αστάθειας και των διαφόρων σκανδάλων.

Η σταθερότητα του Γιέν, παρά τα χαμηλά επιτόκια, οφείλεται στον πολύ χαμηλό πληθωρισμό (κάτω από 3%) αλλά και το σχετικό μεγάλο πιστωτικό υπόλοιπο στο ισοζύγιο πληρωμών.

Η Ιταλική λίρα παραμένει ο «δρρωστος άνθρωπος» της Δυτικο-Ευρωπαϊκής Οικονομίας. Με πληθωρισμό που πλησιάζει τον Έλ-

ληνικό, με τη μεγάλη ανεργία και την πολιτική αστάθεια το νόμισμα κρατείται με συνεχείς παρεμβάσεις της Κεντρικής Τραπεζής της Ιταλίας και διεθνή δάνεια. Πολύ σύντομα θ' αποφασισθεί (όπως στη Γαλλία πρό δεκαετίας) η αφαίρεση δύο μηδενικών (ήτοι μία νέα λίρα = 100 παλαιές). Αυτό δεν θα βοηθήσει την Ιταλική Οικονομία αλλά τα λογιστικά βιβλία του κράτους και των εταιριών.

Το Γαλλικό Φράγκο, στηριζόμενο από παρεμβάσεις της Τραπεζής της Γαλλίας και διεθνή δάνεια, διατηρείται σχετικώς σταθερό ανάμεσα στα νομίσματα της Κοινής αγοράς αν και έχασε πάνω από 20% της αξίας του. Ο πληθωρισμός όμως παραμένει σχετικά υψηλός παρά τα σκληρά κυβερνητικά μέτρα λιτότητας.

Αφήσαμε για το τέλος το Έλβετικό Φράγκο. Κι' αυτό βέβαια παρουσίασε σχετική πτώση, έναντι του δολλαρίου. Από απόψεως αποδοτικότητας είναι από τα ολιγώτερο αποδοτικά νομίσματα με επιτόκια πολλές φορές το ένα τρίτον του δολλαρίου (σήμερα, σχεδόν το μισό). Αλλά με ελάχιστο πληθωρισμό και σταθερό άσυλο των ανά τον κόσμο καταθετών, συνεχίζει να αποτελεί τον πόλο έλξεως εκείνων που ψάχνουν για κάτι σίγουρο.

F. VRETTOS

COFFIN TURBO PUMPS SPECIALIST

Reaching out in new directions

Rotterdam

Vrettoship
Heisiusstraat 45
3119 TE Schiedam
Tel: 010-713654
Telex: 24542 VSHIP
Cables: Gyllos Schiedam
Holland

Paris

Materiel Auxiliaire Marine & Industriel
74 ter, Avenue Foch
92250 La Garenne-Colombes
France M. DIR. MR. LECHOLON
Tel.: (01) 782.80.80
Telex: 612321 NIJSF
France

I offer you my personal professional maintenance services and spare parts against honest low rate prices.

Spares: exwork New York U.S.A. for a delivery Rotterdam or Paris I offer you a discount of 15%.

Repairs up to 50% discount in comparison with the prices on the continent. Guarantee three (3) months on spares and repairs.

I believe that breaking up the monopoly will bring increased competition, resulting in a better deal for the customer.

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

♦♦♦♦♦

- Ίδρύθη υπό τῶν Ἑλληνικῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 14.500.000.000. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (Δε-
κατέσσαρα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Ἀνήκει καί διοικεῖται ἀπὸ Ἑλληνας ἐφοπλιστάς.
- Ἐκπροσωπεῖ τό Ἑλληνικόν Δημόσιον διὰ τήν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν
τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τήν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τὰ ἀσφάλιστρα καί τὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν Ἑλλήνων Ἐ-
φοπιστῶν μέ τόν ἄνωτέρω Ὀργανισμόν διὰ τήν ἐξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092
TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

‘Η αλληλογραφία μας

ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Στην αντιμετώπιση του κάθε θέματος υπάρχει η φιλολογία και η πράξη. Γίνεται τελευταία πολύς θόρυβος περί Κρατικής Μέριμνας υπέρ της Έλληνικής Ναυτιλίας. Αυτή είναι η φιλολογία, γιατί πώς αλλιώς μπορεί να χαρακτηριστεί όταν στην πράξη η ΔΕΗ προμηθεύεται 400.000 τόννους κάρβουνο για τις ανάγκες της από την Σοβιετική Ένωση, διά διακρατικής συμφωνίας, και η αγορά γίνεται CIF με αποτέλεσμα η μεταφορά να πραγματοποιείται μέχρι σήμερα με ρωσικά, βουλγαρικά και ρουμανικά πλοία, αποκλεισθέντων των Έλληνικών. Και υπάρχει ακόμη πιο εξοργιστικό φαινόμενο: η βιομηχανία σαχάρεως αγόρασε 20.000 τόννους κάρβουνο από Ιταλία, ΚΑΙ Η ΠΡΩΤΗ ΠΟΣΟΤΗΣ ΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΕ ΣΤΗΝ ΚΑΒΑΛΑ ΜΕ ΠΛΟΙΟ ΥΠΟ ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ.

Τά ανωτέρω είναι δύο από τα πολλά περιστατικά τα οποία δεν μπορούν να επιτρέπουν σε κανένα να μιλά για υποστήριξη της Ναυτιλίας μας.

Στόν ναυτιλιακό χώρο του Πειραιά, υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι έχουν ανδρωθεί στην ναυτιλία από τα καΐκια και τα λεμονάδικα. Δεν έχουν τελειώσει ξένα πανεπιστήμια αλλά έχουν αποκτήσει πείρα ώστε να προτείνουν πρακτικές λύσεις, και καλόν θα ήταν να πλασιώσαν τους θεωρητικούς. Έτσι πιστεύω ότι το αποτέλεσμα θα ήταν έπωφες για όλες τις πλευρές της ναυτιλίας.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία,
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ν. ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ

Πειραιεύς, 16.12.1983

Σημ. Συντ.: Το θέμα το οποίο θίγει ο επιστολογράφος είναι πολύ ζωτικό, ιδιαίτερα υπό τις σημερινές συνθήκες της ναυλαγοράς, και δεν κατανοούμε γιατί οι Έλληνικές δημόσιες επιχειρήσεις και οι συναφείς φορείς δεν προβαίνουν σε διαγωνισμούς για όλες τις κρατικές μεταφορές, ώστε τουλάχιστον επί ίσους όρους να προτιμώνται τα ελληνικά πλοία. Είναι γνωστό ότι η χώρα μας ελάχιστα φορτία μπορεί να παράσχει προς μεταφορά από τον ελληνικό στόλο και διερωτώμεθα ποιοι γραφειοκράτες ενεργούν ώστε να χάνονται και αυτά;

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΛΘΕΙ ΕΔΩ ΕΑΝ...

Κύριε Διευθυντά,

Είς το τεύχος του εγκρίτου περιοδικού σας της 1ης Δεκεμβρίου 1983, εκφράζετε την εύχη «ΕΔΩ ΤΑ ΧΡΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ» αλλά και συγχρόνως απορείτε γιατί οι ναυτικοί μας διατηρούν τις καταθέσεις τους εις το εξωτερικό, αφού από την Πολιτεία τους παρέχεται η εύχρημα να έχουν εδώ τις καταθέσεις τους εις συνάλλαγμα και μπορούν, όποτε το θελήσουν, να βγάλουν πάλι το συνάλλαγμα τους εις το εξωτερικό.

Θά ήθελα, σάν Έλληνας που πονάει τόν τόπο του και γνωρίζει την αξία της εισαγω-

γής συναλλάγματος, κάθε Έλληνας, όχι μόνο ναυτικός, να φέρη και το τελευταίο του δολλάριο να το καταθέση εις τις Έλληνικές Τράπεζες. Σάν άτομον όμως που για κάποιο λόγο, άργα ή γρήγορα, θά ήθελε να χρησιμοποιήση τα χρήματά του εις το εξωτερικό, δεν θά τα έφερνα ούτε και θά το συνιστούσα σε άλλους, διότι έχω πικρά πείρα τί θά πη νά έχη τα χρήματά σου στην Ελλάδα σε συνάλλαγμα και για κάποιο λόγο να θέλεις να βγάλεις έξω — ΝΟΜΙΜΩΣ — κάποιο ποσό επειγόντως, φτύνεις αίμα και βλαστημάς την ώρα που αποφάσιζεις να δεσμεύσεις τόν ιδρώτα σου στην Ελλάδα, χωρίς να λογαριάσεις ότι τα χρήματά σου για να φθάσουν στον προορισμό τους ταξιδεύουν από Τράπεζα σε Τράπεζα και από χώρα σε χώρα για Έβδομαδες.

Οι συναλλαγές σήμερα στο εξωτερικό γίνονται με μία απλή υπογραφή ή με ένα απλό ΤΕΛΕΞ μόνο, χωρίς διαδικασίες και παραπέμψεις από υπάλληλο σε Διευθυντή και από Τράπεζα σε Τράπεζα.

‘Η προσέλευσι καταθέσεων εις συνάλλαγμα θά πετύχη μόνο εάν απλοποιηθούν οι διαδικασίες (διαδικασίες) επανεξαγωγής και όταν πεισθούν οι απανταχού Έλληνες ότι τα χρήματά τους είναι ελεύθερα και συναλλάσιμα εις πρώτην ζήτησιν. Επίσης πιστεύω ότι οι άρμόδιοι κυβερνητικοί παράγοντες γνωρίζουν ότι τεράστια ποσά ετησίως διατίθενται εις το εξωτερικό, από τούς ναυτικούς δι’ αγορά αυτοκινήτου κυρίως, και άλλων ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών συσκευών. Κατά τη γνώμη μου θά συνέφερε καλύτερα στο κράτος η αγορά να γίνεται μέσα στην Ελλάδα με συνάλλαγμα τόσο για την πληρωμή των αντικειμένων όσο και για την πληρωμή των φόρων με μία έκπτωση, στους φόρους και εισφορές π.χ. του ύψους τών 40-50%.

‘Ηδη για μονίμους κατοίκους εξωτερικού επαναπατριζόμενους ή Έλληνες εργαζόμενους εις το εξωτερικό, τουλάχιστον δύο χρόνια ο φόρος που πληρώνεται για αυτοκίνητο είναι το 1/3 του προβλεπόμενου. Γιατί αυτή η άδικία; Ο ναυτικός φέρνει και ξεδεύει συνεχώς συνάλλαγμα ενώ ο μόνιμος κάτοικος εξωτερικού για 10 και 20 χρόνια μάς θυμάται ίσως κάθε καλοκαίρι μόνο. Ο δέ εργαζόμενος στο εξωτερικό υπάλληλος όχι μόνο δεν φέρνει συνάλλαγμα, αλλά και α-

πορροφά συνάλλαγμα για τις άμοιβές του και έξοδα παραμονής του.

Ποιός λοιπόν προσφέρει περισσότερα και ποιός απολαμβάνει;

Αυτό είναι το αιώνιο αναπάντητο ερώτημα και το μεγάλο πρόβλημα της Ελλάδος.

Σας ευχαριστώ για τη φιλοξενία.

ΜΑΤΘΑΙΟΣ ΚΟΡΑΚΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιεύς, 16.12.1983

Σημ. Συντ.: Οι προβληματισμοί του επιστολογράφου είναι πράγματι σοβαρότατοι και πρέπει να απασχολήσουν τούς άρμόδιους. ‘Οφείλει, συνεπώς το υπουργείο Ναυτιλίας να προωθήσει όπου δει την επιστολή του για να λυθούν — επειδή μπορούν να λυθούν — τα θέματα που θέτει και να ωφεληθεί ο τόπος. Τα «Ναυτικά Χρονικά» που κάνουν συστηματικό αγώνα για να ωφελείται όσο είναι δυνατόν περισσότερο η χώρα μας από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα τών Ελλήνων θεωρούν ότι με παρόμοια θέματα πρέπει να ασχολείται ο ίδιος ο ‘Υπουργός, ο οποίος εύκολα μπορεί να περάσει τις δύσβατες πόρτες τών διαφόρων μανδρινών οι οποίοι κλεισμένοι στά γραφεία τους άγνοούν την καθημερινή πραγματικότητα και συνήθως ψάχνοντας για κάποιο δέντρο χάνουν από τα μάτια τους το δάσος.

ΟΙ ΚΛΟΠΕΣ ΣΤΟΝ ΞΕΝΩΝΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΤΗΣ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Τά κρούσματα κλοπών που αναφέρονται στην επιστολή του πλοιάρχου κ. Ν. Δενδρινού αποτελούν πραγματικότητα. Όπως πραγματικό είναι και το γεγονός ότι κλοπές γίνονται σε όλα σχεδόν τα ξενοδοχεία του κόσμου — τό γνωρίζουν καλά οι πολυταξιδεμένοι — ακόμα και στο MOUNT ROYAL του Λονδίνου. (Αυτό βέβαια τό αναφέρω σάν παράλληλο γεγονός μονάχα και όχι για να δικαιολογήσω τις κλοπές στον Ξενώνα).

Νά ασχοληθούμε με τά αίτια; Θόταν ματαιοπονία, αφού αυτά καλύπτουν ένα εύρύ φάσμα που αρχίζει από την ήθική του ατόμου και φτάνει μέχρι την ποιότητα της κλειδαριάς.

Για την ιστορία, έν τούτοις, σάς πληροφορούμε ότι ή ‘Εστία:

— Ζήτησε κατ’ επανάληψη και από τό 1981 τη συνδρομή της άστυνομίας χωρίς ανταπόκριση.

— Ζήτησε τη διάθεση πρόσθετου άστυνομικού και πήρε άρνητική άπάντηση.

— Ένίσχυσε την ασφάλεια του Ξενώνα με

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 95 41 05

A.O.H. 78 29 05

Telex: 6625 - JRWS UY 6625

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY

φύλακες - υπάλληλους.

— Κίνησε — γιά τις κλοπές καί άλλα θέματα — διαδικασίες πού αὐτή τή στιγμή δέν κρίνονται ἀνακοινώσιμες γιά λόγους σκοπιμότητας.

— Ἀπόλυσε πρόσφατα τόν Προϊστάμενο (πού ἄλλοτε λεγόταν διευθυντής) τοῦ Ξενώνα, γιάτί ἔκρινε ἀνεπαρκεῖς τίς ὑπηρεσίες του.

Ὅπως προανέφερα, τά ὅποια μέτρα μπορεῖ — καλόπιστα ἢ κακόπιστα — νά κριθοῦν ἀμφισβητήσιμα. Καί ἡ Πολιτεία λαμβάνει μέτρα, ἀλλά ἀδικήματα γίνονται. Σέ ὅλα τά κοινωνικά συστήματα. Τό πρόβλημα τῆς Ἑστίας Ναυτικῶν, κατά τή δική μου ἀποψη, ἐντοπίζεται ἀλλοῦ: δηλαδή οἱ Μονάδες τῆς Ἑστίας, Ξενώνας καί Πρατήριο Τροφίμων (καθώς καί ἡ Κεντρική Ὑπηρεσία), ὅπως ἀποδεικνύεται πιά ἀπό τά γεγονότα καί τούς ἐλέγχους, σχεδιάστηκαν καί ὁργανώθηκαν ἀνεύθυνα καί περιστσιακά. Ἀπό κεῖ ἡ κακοδαιμονία καί τά προβλήματα.

Στόχος μας τώρα εἶναι, μέ δεδομένη καί τή συμπάρσταση τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γιώργου Κασιφάρα, νά ἐξυγιάνουμε τή λειτουργικότητα ὅλης τῆς Ἑστίας.

Ζήτησαμε — καί πήραμε τήν ἐγκρίση τοῦ ΥΠΕΝ — τήν ἀναμόρφωση τῆς νομοθεσίας καί τῶν Κανονισμῶν πού τήν διέπουν.

Ἐχομε εἰσηγηθεῖ τή μετατροπή τοῦ Ξενώνα σέ «ΛΕΣΧΗ ΝΑΥΤΙΚΟΥ» ὥστε, χωρίς νά νοθευτεῖ ὁ σκοπός πού ὑπηρετεῖ, νά ἐφαρμοστοῦν διατάξεις ἀσφαλέστερες καί οἰκονομικότερες.

Γιά τήν ἐπίτευξη τῶν παραπάνω στόχων χρειάζεται εὐλογος χρόνος, συμπάρσταση οὐσιαστική καί γενναϊότητα. Ἡ τελευταία ὑπάρχει — χωρίς νά ἀγνοῦν τά λογῆς-λογῆς ἐμπόδια πού ἀκόμα παρεμβάλλονται.

Τή συμπάρσταση περιμένουμε καί ἀξιῶμε ἀπό τούς ναυτικούς ἐκείνους πού ποιοῦν τήν Ἑστία. Καί γιά τούς ὁποίους πρέπει νά ἐξακολουθήσει νά ὑπάρχει.

Ἄς μπεῖ γιά ἔμβλημα καί προβληματισμό ἡ φράση: Μή ρωτᾷς τί ἔκανε ἡ Ἑστία γιά σέ; νά τί ἔκανε ἐσύ γιά τήν Ἑστία.

«Τότε θενάρθει κι ἡ ροδόχρωμη αὐγή» —

ὅπως θάλεγε καί ὁ Ἡσίοδος.

Ὁ Διευθυντής τῆς Ἑστίας Ναυτικῶν
ΛΕΟΝ. Ι. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιᾶς, 29.11.83

ΠΟΙΟΙ ΕΥΘΥΝΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΡΙΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Κατ' ἀρχήν σᾶς εὐχαριστῶ πού θεωρήσατε ἀρκετά ἐνδιαφέροντα πολλά σημεῖα τῆς ὁμιλίας μου στό σεμινάριο γιά τήν Ναυτιλιακή Πίστη, πού ἐγινε στά πλαίσια τῆς Ἐκθεσῆς EUROPORT '83 ὥστε νά τά δημοσιεύσετε σέ ἐλεύθερη μετάφραση στό τεῦχος σας τῆς 15ης Δεκεμβρίου.

Θάθελα ὅμως νά παρατηρήσω ὅτι ἐνῶ συμπερασματικά ἐκτιμᾶτε ὅτι θεωρῶ τούς τρεῖς-παράγοντες — Τράπεζες, Ἐφοπιστές, καί Ναυπηγεῖα — συνυπεύθυνους γιά «τὴν σημερινή κρίση τῆς διεθνούς Ναυτιλίας», αὐτό δέν ἀνταποκρίνεται στίς ἀπόψεις μου καί εὐχομαι ὅτι στό πλῆρες κείμενο τῆς ὁμιλίας μου, αὐτό ἐπιβεβαιώνεται.

Ὅπως ἀναφέρω σέ σημεῖο τῆς ὁμιλίας πού δέν δημοσιεύσατε, θεωρῶ κατὰ πρῶτο λόγο τήν πρωτοφανή συνεχή συρρίκνωση τοῦ διὰ θαλάσσης ἐμπορίου κατὰ τά τελευταία 4 σχεδόν χρόνια τήν κατ' ἐξοχή αἰτία τῆς σημερινῆς ἐπίσης πρωτοφανοῦς κρίσεως τῆς ναυτιλίας. Ἡ εὐθύνη τῶν τριῶν παραγόντων πού προαναφέρθησαν ἐγκρίεται στό ὅτι ἐπιδεινώνουν τήν κατάσταση καί παρατείνουν τήν κρίση πραγματοποιώντας παραγγελίες πού αὐξάνουν τήν ἤδη προβληματικά ἐκτεταμένη πλεονάζουσα χωρητικότητα.

Οἱ ἐφοπιστές μαζί μέ τίς Τράπεζες καί τά Ναυπηγεῖα δέν εἶναι ὑπεύθυνοι γιά τήν κρίση τῆς διεθνούς ναυτιλίας. Θά εἶναι ὅμως σέ μεγάλο μέρος γιά τούς λόγους πού δημοσιεύσατε λιγότερο ἢ περισσότερο ὑπεύθυνοι γιά τήν ἐπιδείνωση καί τήν διαβάστακτη παράτασή της.

Θάθελα λοιπόν νά δημοσιεύσετε στό ἐπό-

μενο τεῦχος σας μία σχετική διευκρίνιση. Σᾶς εὐχαριστῶ καί πάλι.

Μέ ἐκτίμηση
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ. ΛΥΡΑΣ

Σημ. Συντ.: Συμφωνοῦμε ἀπόλυτα μέ τόν κ. Λύρα ὅτι ἐάν δέν ὑπῆρχε ἡ πρωτοφανής συρρίκνωση τοῦ διὰ θαλάσσης ἐμπορίου κατὰ τήν τελευταία τριετία, ὅπωςδῆποτε δέν θά ὑπῆρχε κρίση τῆς ναυτιλίας, τουλάχιστον στό μέγεθος πού ὑφίσταται σήμερα. Διευκρινίζουμε δέ ὅτι τονίσαμε ἰδιαίτερα τήν εὐθύνη τῶν τριῶν παραγόντων, ἐπειδή πιστεύουμε ὅτι ἡ πολιτική πού ἀκολούθησαν τά τελευταία χρόνια ἐπιδείνωσε τραγικά τήν σχέση μεταξύ προσφερομένου καί δυναμένου ὑγιῶς νά ἀπασχοληθεῖ τοννάζ.

Η ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ (1)

Ὁ πλοίαρχος κ. Δημ. Μπενῆς ἔστειλε στόν Οἶκο Ναύτου Ἀθηνῶν γιά νά τεθεῖ ὑπ' ὄψει τοῦ ἀρχιάρχου κ. Χατζηνικολάου τήν κατωτέρω ἐπιστολή: Κύριοι,

Τήν 9/12/83 μοῦ θεωρήσατε παραπεμπτικό γιαιτροῦ γιά πνευλογραφία καί μοῦ συστήσατε τόν Ἀκτινολόγο κ. Τζώνη Π. Φάληρον τηλ. 9831.491.

Τήν 12/12/83 τηλεφώνησε στόν κ. Τζώνη καί μοῦ εἶπε ὅτι ἔχει κλεισμένες τίς προσεχείς 10 ἡμέρες καί ἂν δέν βιάζομαι νά περιμένω. Τοῦ ζήτησα νά μοῦ κλείσει μιά ἡμερομηνία μετά τό δεκάημερο καί προφανῶς γιατί δέν περίμενε ὅτι θά δεχόμουν τήν καθυστέρηση μοῦ εἶπε ὅτι ἀπό τώρα ἀδυνατεῖ νά κλείσει καί νά τῷ τηλεφωνήσω τήν ἐρχομένη ἐβδομάδα γιά νά δει ἂν μπορεῖ. Ἐπειδή κατάλαβα ὅτι μάλλον δέν ἤθελε νά ἀναλάβῃ τήν εξέταση γιά τόν Ο.Ν. καί γιά ἐξακρίβωση τοῦ γεγονότος τηλεφώνησε ἡ σύζυγός μου μέ ὄνομα Σαββουλίδου καί ζήτησε νά κάνει πνευλογραφία. Ὁ γιατρός τήν ρώτησε ἂν εἶναι στόν Ο.Ν. καί σέ ἀρνησή της τῆς ἔδωσε ὁδηγίες γιά προετοιμασία καί ἔκλεισε ἡμερομηνία γιά πνευλογραφία τήν 15/12/83 ὥρα 8.00.

Κατόπιν αὐτοῦ τηλεφώνησα καί στούς ἐξῆς Ἀκτινολόγους τοῦ Ο.Ν.

1) κ. Χαμουδόπουλο - Νέα Σμύρνη τηλ: 9333619 πού μέ πληροφόρησε ὅτι εἶναι κλεισμένος.

2) κ. Γερούκη - Π. Φάληρον - τηλ: 9826336 πού μοῦ γνώρισε ὅτι δέν κάνει πνευλογραφίες.

3) κ. Χρονόπουλο - Καλαμάκι τηλ: 9829069. Ὁ κ. Χρονόπουλος μοῦ ἐγνώρισε ὅτι χρειάζεται ἀναισθησιολόγο γιά τήν πνευλογραφία πού δέν καλύπτει ὁ Ο.Ν. καί ὅτι τό συνολικό κόστος εἶναι δραχ. 5.500 ἀπό τίς ὁποῖες δραχ. 2.000 τοῦ ἀναισθησιολόγου πρέπει νά τῷ τίς πληρώσω.

Ἐπρόσθεσε ὅτι ἐάν δέν θέλω νά ἐπιβαρυνθῶ νά πάω σέ Νοσοκομεῖο.

Στίς 13/12/83 ἀποτάθηκα τηλεφωνικά στόν Ο.Ν. Ἀθηνῶν, ἐξέθεσα τά γεγονότα καί ἡ κ. Καρβούνη μοῦ ἔδωσε ἄλλα τρία ὀνόματα πού ὅπως μοῦ εἶπε ἀναλαμβάνουν πνευλογραφίες καί στούς ὁποίους τηλεφώνησα μέ τά ἐξῆς ἀποτελέσματα:

1) κ. Πατσίκης τηλ. 3605443 Μοῦ ἐγνώρισε ὅτι δέν κάνει πνευλογραφίες.

2) κ. Παπαθανασίου τηλ. 3634460 Μοῦ γνωστοποίησε ὅτι ἔχει κλείσει.

3) κ. Κράτσας τηλ.: 8210737 Τοῦ εἶπα ὅτι θέλω νά κάνω πνευλογραφία καί μέ ρώτησε ποιός μέ στέλνει σ' ἐκεῖνον. Ὅταν τοῦ εἶπα ὅτι Ο.Ν. μοῦ ἐγνώρισε ὅτι λυπάται ἀλλά δέν μπορεῖ νά ἀναλάβῃ πνευλογραφία γιατί εἶναι

WINGS SHIPCHANDLERS

DUBAI, UNITED ARAB EMIRATES

GENERAL SHIP SUPPLIERS IN U.A.E.

ROUND THE CLOCK SERVICE WITH BEST PRICES

SUPPLY ON F.O.B. AT SHARJAH, DUBAI AND

JEBEL AT PORTS.

ATTENDING PORTS OF KHORFAKHAN, RAS AL KHAIMA

ALSO OPERATING OFF SHORE LIMIT OF U.A.E.

* OUR MOTIVE TO SERVE *

P.O.BOX: 6181
DUBAI U.A.E.



CABLE: WISHES
V.H.F.: WISH DXB

TEL.: 421299, 420659 & 420322, TLX: 47996 WISH EM
TEL.: SHARJAH: 353703

GREEK REPRESENTATIVE, M.G. STEFANOU,
INTERNATIONAL MARINE SERVICES, PIRAEUS
TEL.: 4136977 & 4514465. TLX: 212692 CONC GR.

ἐπικίνδυνη καί μοῦ συνέστησε νά πάω σέ Νοσοκομεῖο.

Στίς 14/12/83 ἐξέθεσα τηλεφωνικά πάλι τὰ γεγονότα στήν κ. Καρβούνη τοῦ Ο.Ν. καί σέ διαμαρτυρία μου, μοῦ εἶπε ὅτι δέν μπορεῖτε νά κάνετε τούς Χωροφύλακες στούς γιατρούς.

Ξεφεύγοντας ἀπό τό δικό μου περιστατικό σᾶς γνωρίζω ὅτι συνάδελφος Πλοίαρχος ὁ κ. Χαράλαμπος Λέφας, ἔκανε πνευλογραφία στόν Ἀκτινολόγο κ. Μπενεττό τοῦ 7701723 ὁ ὁποῖος τοῦ πήρε δρχ. 500 γιά τήν ἀξία τῆς πλάκας.

Θεωρῶ τήν ὅλη κατάσταση ἀπαράδεκτη καί ἐπειδή πιστεύω ὅτι οἱ εἰσφορές πού πληρώνουμε εἶναι μεγαλύτερες ἀπό κάθε ἄλλο ἐργαζόμενο θά πρέπει νά ληφθῇ κάποια μέριμνα γιά ἀνθρώπινη περίθαλψη.

Ἐν τῷ μεταξύ παρακαλῶ ἡ συμπεριφορά τῶν ἀνωτέρω Ἀκτινολόγων νά καταγγελλῇ ἀρμοδίως καί νά ληφθοῦν τὰ ἀπαραίτητα μέτρα ὥστε νά πάψῃ ὁ ἐκβιασμός τῶν ναυτικών ἀπό τούς γιατρούς ὁ ὁποῖος νομίζω γίνεται σκοπίμως γιά νά πετύχουν τυχόν καλύτερες ἀμοιβές καί πληρωμή χωρίς καθυστερήσεις. Θά ἦταν ἴσως τίμιον ἐάν δέν συμφέρει στούς γιατρούς ὁ Ο.Ν. νά μὴν συμβάλλονται ἐνῶ ἀπό τήν ἄλλη πλευρά ἐφ' ὅσον συμβάλλονται θά πρέπει νά ἀναλαμβάνουν τὴν εὐθύνη τους.

Εὐχαριστῶ ἐκ τῶν προτέρων,

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Ι. ΜΠΕΝΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.
Ἀγίου Πολυκάρπου 41
Νέα Σμύρνη - Ἀθήνα
Τηλ.: 9347154

Ἀθήναι 14/12/1983

Η ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ (2)

Κύριε Διευθυντά,

Ἐάν τό κρίνετε σκόπιμον, παρακαλῶ ὁπως δημοσιεύσετε τήν παρούσα μου ἡ ὁποία πιστεύω νά ἐνδιαφέρῃ ὅλους τούς Ἑλλήνας ναυτικούς.

Κατοικῶ στήν Γλυφάδα. Τήν 11ην τρέχ. ἡμέραν Κυριακή, ἐπειδή ἐστάθη ἀδύνατον νά ἐπικοινωνήσω μέ συμβεβλημένον παθολόγον ἱατρόν τοῦ Οἴκου Ναύτου, ἐκάλεσα σπῆτι τοῦ μή συμβεβλημένου διὰ νά ἐξετάσῃ τήν γυναῖκα μου καί ὁ ὁποῖος, σὺν τοῖς ἄλλοις, ἐπρότεινε ὅπως τό συντομώτερον δυνατόν βγάλωμε ἀκτινογραφίες θώρακος.

Ἐπειδή εἰς ὁλόκληρον τόν Δῆμον Γλυφάδας δέν ὑπάρχει οὐδεὶς συμβεβλημένος ἀκτινολόγος καί ἐπειδή ἦταν ἀδύνατον διὰ σοβαροῦς λόγους ὑγείας, νά μεταφέρω τήν γυναῖκα μου στήν Ἀθήνα ἢ Πειραιά ἀλλά καί μὴ ἐπιτρεπομένης καθυστερήσεως, ἀναγκάστηκα νά ἐπισκεφθῶ στήν Γλυφάδα μὴ συμβεβλημένον ἀκτινολόγον καί ἀπό τόν ὁποῖον ἐπῆρα δελτίον παροχῆς ὑπηρεσιῶν.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ἀναφέρω ὅτι ὁ ἐν λόγω ἀκτινολόγος μ' ἐπληροφόρησεν ὅτι πρό ἄρκετοῦ καιροῦ ὑπέβαλεν αἴτησιν εἰς τόν Ο.Ν. διὰ τόν διορισμόν του εἰς Γλυφάδα, ἀλλά δέν ἔλαβε οὐδεμίαν ἀπάντησιν.

Χθές ἐπῆρα εἰς τόν Ο.Ν. Ἀθηνῶν προκειμένου νά εἰσπράξω τὰ ψυχία τῶν ἐπισκέψεων παθολόγων καί ἀκτινολόγων. Ἡ ἀρμοδία ὅμως Ὑπάλληλος ἡρνήθη νά μοῦ πληρώσῃ τήν ἐπίσκεψιν τοῦ ἀκτινολόγου καί μέ παρέπεμψεν εἰς τούς Ἀρχιάτρους.

Ἐπικοινωνήσα μέ τόν βοηθόν Ἀρχίατρον ὁ ὁποῖος ἐπίσης ἡρνήθη, ἰσχυριζόμενος ὅτι θά ἔπρεπε νά ἐπισκεφθῶ συμβεβλημένον ἀκτινολόγον. Τοῦ ἐξέθεσα λεπτομερῶς ὅλους τούς ἀνωτέρω λόγους οἱ ὁποῖοι μὲ ἠνάγκασαν νά ἐπισκεφθῶ μὴ συμβεβλημένον, ἀλλά ἐμείνε ἀδιάφορος. Ὡς ἄλλος ὅμως σοφός κριτὴς τῆς ἀρχαιότητος μοῦ ἐπρότεινε νά ἐπισκεφθῶ ἐκ νέου τόν παθολόγον, νά μοῦ χορηγήσῃ βεβαίωσιν ὅτι αἱ ἀκτινογραφίαι εἶναι ἐπείγουσαι καί νά ἐπιστρέψω καί πάλιν εἰς τόν Ο.Ν. Ἀθηνῶν μέ τήν πιθανότητα νά εἰσπράξω ψυχία, δηλ. οὔτε τὰ μισά ἀπό ὅσα ἐπλήρωσα εἰς τόν ἀκτινολόγον. Ἀντὶ τῶν ἀνωτέρω καὶ ἐὰν νά μὴ ζωμιώσω τόν Ο.Ν. ἐπρωτίμῃ νά μὴ προβῶ εἰς οὐδεμίαν ἐνέργειαν διότι τὰ χρήματα τὰ ὁποῖα τυχόν θά εἰσέπραττα, δέν θά ἐκάλυπταν οὔτε τὰ ὀδοιπορικά ἐξόδα.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ θά ἤθελα ν' ἀναφέρω καί

τά ἐξῆς: Πρό μηνός ἐπεσκέφθη καθηγητὴν καρδιολόγον, ἀσφαλῶς μὴ συμβεβλημένον, ὅχι ἐπειδὴ εἶμαι πλούσιος ἀλλὰ διότι πιστεύω ὅτι κανεὶς μας δέν παίζει μέ προβλήματα ὑγείας. Εἰς τό δελτίον παροχῆς ὑπηρεσιῶν ἀνεφέρετο, καρδιολογικὴ ἐξετάσεις, καρδιογράφημα καί ἀκτινογραφίες. Καί πάλιν ὁ Ο.Ν. Ἀθηνῶν ἐνῶ ἀνεγνώρισεν τὰς καρδιολογικὰς ἐξετάσεις καί τό καρδιογράφημα, ἀπέριψε τὰς ἀκτινογραφίες. Ὁταν ἠρώτησα τοὺς λόγους, ἔλαβον ἀοριστίες. Ἐταὶ εἰσέπραξα περίπου τό 1/5 τῶν ὁσων ἐπλήρωσα εἰς τόν καθηγητὴν.

Περαιῶν θέλω νά ἐρωτήσω τὸν Κύριον Ὑπουργόν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὰ ἐξῆς: Ὅταν ἐξηγγεῖται τὰ τελευταῖα μέτρα περί ἱατρικῆς προστασίας, μὰς εἶπε ὅτι θεορίζεται ἡ ἐλευθερία ἐκλογῆς ἱατροῦ. Κατόπιν ὅμως τῶν ὁσων ἀναφέρω θά ἤθελα νά μάς πῇ πού ὑπάρχει ἡ ἐλευθερία ἐκλογῆς ὅταν ὁ Ο.Ν. ἀρνεῖται ν' ἀναγνωρίσῃ τήν ἐλευθερίαν ἐκλογῆς ἀκτινολόγου; Βάσει ἐπίσης ποῖας λογικῆς ἀναγνωρίζεται ἡ ἐλευθερία ἐκλογῆς ἱατρῶν ἄλλων εἰδικότητων καί ὅχι τοῦ ἀκτινολόγου;

Θά ἤθελα νά ξεύρω ἐάν στ' ἀλήθεια ὁ Κύριος Ὑπουργός πιστεύει ὅτι τό ἰσχὺν σύστημα ταλαιπωρίας ἱατρικῆς περιθάλψεως εἶναι τό σωστόν. Ἐάν ναί, τότε ἀσφαλῶς ὑποτιμᾷ τήν νοημοσύνην τῶν Ἑλλήνων Ναυτικών. Ἐάν θά κἀν μία βόλτα εἰς τόν Ο.Ν. Ἀθηνῶν καί Πειραιῶς καί ἀκούσῃ τὰ δικαιολογημένα παράπονα, διαμαρτυρίας καί ἀναγκτήσεως τῶν Ναυτικῶν, τότε θά εἶμαι βέβαιος ὅτι θ' ἀλλάξῃ γνώμην διότι θά πεισθῇ διὰ τοῦ λόγου τό ἀληθές.

Διὰ πόσον διάστημα θά πρέπει νά κάνωμ ἐν ὑπομονῇ μέ τὴν ἐλπίδα ἀλλαγῆς τοῦ παρόντος συστήματος; Κάθε ὅμως ὑπομονὴ ἔχει καί ὅρια.

Σᾶς εὐχαριστῶ καί διατελῶ

Μέ ἐκτίμησιν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΕΡΛΟΥΡΕΝΤΖΟΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.
Ἡρας 7-9 Γλυφάδα

ΝΑΤ ΚΑΙ ΝΟΜΟΙ

Ἀκόμη ἓνας ἐπιστολογράφος ἀσχολεῖται μέ τὰ θέματα τοῦ ΝΑΤ καί εἰδικότερα μέ τὴν νομοθεσία πού τό διέπει. Ἀπὸ τὴν ἐπιστολὴ αὐτὴ ἀνακύπτει καί θέμα ἐπεμβάσεως τοῦ Εἰσαγγελέως καί ὁμολογοῦμε ὅτι εἴμεθα περίεργοι νά δοῦμε τὴν ἀντίδραση καί τῆς σημερινῆς διοικήσεως τοῦ ἀλλὰ καί τοῦ Ὑπουργείου, ἀκόμη καί τοῦ ἀρμοδίου Εἰσαγγελέως ἐάν πράγματι ὅσα ὑποστηρίζει ὁ ἐπιστολογράφος εἶναι ἀληθῆ ἐν σχέσει μέ τὴν καταβολὴ εἰσφορῶν σέ δραχμὲς ἀντὶ σὲ συνάλλαγμα.

Ἰδοὺ ὁμως ἡ ἐπιστολή:

Κύριε Διευθυντά,

Στὰ 28 χρόνια πού εἶμαι ἀναγνώστης σας ἔχω πεισθῇ ὅτι τὰ «Ν.Χ.» ἐκτός ἀπὸ τὴν τεράστια καί ἀνεκτίμηση συμβολὴ τους στὴ Ναυτιλία μας, ἔχουν γίνῃ καί τό τελικὸ καταφύγιο γιά ὅλους ἐκείνους πού ἀδικοῦνται ἢ νομίζουν ὅτι ἀδικοῦνται ἀπὸ τούς νόμους καί τίς διάφορες ἐρμηνείες πού δίνουν οἱ ὑπηρεσίες τοῦ Υ.Ε.Ν. μέ τὴν πληθώρα τῶν ἀρμόδιων πού ὅμως ποτὲ δέν εἶναι ὑπεύθυνοι.

Πρόσφατα ἓνα σχέδιο νόμου περὶ ΝΑΤ προκάλεσε θύελλα. Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι οἱ ὑπάρχοντες νόμοι περὶ ΝΑΤ ἔχουν ἀρκετὲς ἐλλείψεις καί χρειάζονται ἀναθεώρηση, καί γι' αὐτό θά ἀναφερθῶ σ' αὐτούς.

1. Κωδικοποιημένος Νόμος 792/1978

Εἶναι ὁ πρῶτος κάπως ὁλοκληρωμένος μέ κύριο ἐλάττωμα τό ἄρθρο 16 πού καθιέρωνε τό συνταξιοδοτικὸ μισθὸ καί μερικὰ ἄλλα πού θά προσπαθῶ νά ἐπισημάνω. Τελικὰ αὐτός ὁ νόμος ἦταν πολὺ καλύτερος ἀπὸ τό μεταγενέστερο Ν. 1085/1980.

1.1. Ἄρθρο 3, Παραγρ. 1γ.

Ἐπέτρεπε στίς Ναυτιλιακὲς ἐταιρίες νά ἀσφαλίζουν Ἀρχιπλοίαρχους/ Ἀρχιμηχανικούς (ΑΠ/ΑΜ) ἀρκεῖ νά εἶχαν 3 πλοῖα συνολικῆς ὁλικῆς χωρητικότητος 3.000 κόνων χωρὶς καμμία ἄλλη διευκρίνιση ὡς πρὸς τὰ πλοῖα. Αὐτὸ ἔδωσε τό δικαίωμα στίς Ἐταιρεῖες πού διαχειρίζονται πλοῖα οἰαδήποτε Ἐθνικότητος, ὅχι Ἑλληνικά, οὔτε Ἑλληνόκτητα ἀσφαλισμένα στό ΝΑΤ νά ἀσφαλίζουν κανονικά ΑΠ/ΑΜ. Τελικὰ ἐγινε καί αὐτό κε-

κτημένο δικαίωμα καί παρὰ τό ὅτι ὁ Ν. 1085 κατήργησε αὐτὴ τὴν διάταξη ἀπὸ ὅσα γνωρίζω ὑπάρχουν καί σήμερα ἀσφαλισμένοι αὐτῆς τῆς κατηγορίας.

1.2 Ἄρθρο 15, Παραγρ. 3α

Οἱ συνδικαλιστὲς πάσης τάξεως καί βαθμοῦ πού ἀσφαλίζονται στό ΝΑΤ ἐξομοιώνονται μέ τούς ταξιθεύοντες στὰ δεξαμενόπλοια. Μάλιστα αὐτὴ ἡ διάταξη πῆρε καί ἀναδρομικὴ ἰσχὺ καί δέν καταργήθηκε ἀπὸ τό Ν. 1085. Ποιὰ λογικὴ ἐπέβαλε ἄραγε αὐτὴ τὴν ἀναβάθμιση τῆς ὑπηρεσίας τῶν ἐκπροσώπων τῶν συνδικαλιστικῶν ὁργανώσεων;

1.3 Ἄρθρο 17 Παραγρ. 6

Πριμοδοτεῖ τὴ συνταξὴ τῶν συνδικαλιστῶν Πλοίαρχων, Μηχανικῶν καί Μαγείρων κατὰ 20%. Γιάτὶ αὐτὴ ἡ πριμοδότηση πού ἀσφαλῶς γίνεταί μέ χρήματα τῶν ναυτικῶν πού ταξιθεύουν καί γιάτὶ μόνο αὐτῶν καί ὅχι π.χ. καί τοῦ Ναύτη. Ἀσφαλῶς ἐδῶ πρόκειται γιά φωτογραφικὴ διάταξη, πού σίγουρα εἶναι ἀντισυνδικαλιστικὴ καί πιθανῶς καί ἀντισυνταγματικὴ.

2. Νόμος 1085/1980

Πολὺ χειρότερος τοῦ προηγουμένου.

2.1 Άρθρο 3, Παραγρ. 10α

Γιά να ασφαλισθούν πλέον στο NAT ναυτικοί γραφείων πρέπει να μην άσκει άλλο έπάγγελμα (σωστά) ή ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΜΑ. Κατ' άρχήν θά έπρεπε να έρμηνεύσουμε τί είναι λειτουργήματα όποτε θά έπρεπε να καταφύγουμε στα λεξικά και στους έτυμολόγους. Οι «άρμόδιοι» (υπεύθυνοι είπαμε δέν υπάρχουν) έδωσαν τή δική τους αυθαίρετη έρμηνεία. ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΜΑ = Έκπρόσωπος τής Ναυτιλιακής Έταιρίας. Δηλαδή είσαι εκπρόσωπος; δέν ασφαλίζεσαι. Είσαι Πλοιοκτήτης τότε ασφαλίζεσαι κανονικά στο NAT, διότι ή πλοιοκτησία (όχι Έφοπλισμός) ούτε έπάγγελμα είναι, ούτε λειτουργήματα. Άπλως μέτοχος κάποιας άνω ύμνης Έταιρίας και μάλιστα άλλοδαπής.

Έτσι λοιπόν, ό νόμος περί εκπροσώπησης των Πλοιοκτητών Ναυτιλίας τήν «Ελλάδα πού ήλθε να καλύψει πραγματικά κενά των άλλοδαπών εταιριών υποβαθμίστηκε πλήρως μέ τήν αυθαίρετη έρμηνεία πού έδωσαν οι ύπηρεσίες. Έπειδή ό εκπρόσωπος έχει μόνο ευθύνες και ύποχρεώσεις οι Πλοιοκτήτες δέν τοποθετούν τόν έαυτό τους ως εκπρόσωπο και οι υπεύθυνοι Πλοιάρχοι και Μηχανικοί δέν δέχονται να διορισθούν ως εκπρόσωποι, διότι δέν τούς ασφαλίζει τό NAT. Έτσι πετύχαμε δύο πράγματα πρώτον να διορίζονται εκπρόσωποι οι κλητήρες των Πλοιοκτητών, ή εν πάση περιπτώσει άνθρωποι έντελώς άσχετοι άπλως και μόνο για να υπάρχει κάποια ύπογραφή πού ζητούν οι ύπηρεσίες και δεύτερον να δοθεί ή δυνατότητα σε όλους τούς Πλοιοκτήτες πού προέρχονται από τό έπάγγελμα να ασφαλίζονται νόμιμα στο NAT. Πρόσφατα οι ύπηρεσίες του NAT ζητούν άπό τόν ασφαλιζόμενο να συμπληρώσει στήν υπεύθυνη δήλωση ότι δέν είναι εκπρόσωπος. Προσωπικά ρώτησα τόν «άρμόδιο» άν πρέπει να συμπληρώσω ότι δέν είμαι Πλοιοκτήτης ή Έφοπλιστής. Μου άπάντησε «δέν μάς ένδιαφέρει».

Άπό πρόσφατα δημοσιεύματα φαίνεται ότι τό YEN έχει άντιληφθεί τήν πλήρη ύπόβαθμιση τής τοποθέτησης του εκπροσώπου και προσπαθεί να τό διορθώσει αλλά και πάλι έδωσε σημασία κυρίως στήν ηλικία του εκπροσώπου. Άς διαβάσουν οι άρμόδιοι τό καινούργιο νόμο περί άγορανομικού εκπροσώπου, θά έχουν τότε να προτείνουν σωστά πράγματα στο Έπουργείο.

2.2 Άρθρο 3, Παράγρ. 10β (ββ)

Γιά να ασφαλισθεί ΑΠ/ΑΜ χρειάζονται πλέον δύο φ ο ρ τ η γ ά πλοία συνολικής χωρητικότητας άνω των 10.000 κόρων.

α) Γιά ποιούς κόρους μιλάει. Γιά κοχ. ή κ.κ.χ.

β) Γιατί μόνο φορτηγά. Άν είναι δεξαμενόπλοια είτε ύγραερίου ή τώσε άλλες έξειδικεύσεις τότε τί γίνεται. Άσφαλώς είναι άνοιχτό σε όποιαδήποτε έρμηνεία θέλει να δώσει ό εκάστοτε άρμόδιος. Καί τό χειρότερο. Οι άρμόδιοι λένε και τά δύο πλοία μέ Έλληνική σημαία. Άν είναι Έλληνόκτητα μέ ξένη σημαία αλλά ασφαλισμένα στο NAT πού και περισσότερο NAT πληρώνουν και Ειδική Εισφορά (Φόρο) άκριβώς σά να είχαν Έλληνική Σημαία τότε δέν ασφαλίζεται. Δηλαδή τότε ή εργασία στα γραφεία είναι διαφορετική ή έπειδή δέν μπορούμε να πείσουμε τό Πλοιοκτήτη να βάλει τό πλοίο μέ Έλληνική σημαία τιμωρούμε για άλλη μία φορά τόν εργαζόμενο.

Τό ίδιο άρθρο στή παράγρ. 2α τοποθετεί σε εύνοϊκότερη μοίρα τό δεύτερο ΑΠ/ΑΜ.

Άπό αυτή τή διάταξη τό NAT χάνει χρήματα. Διότι ενώ στήν Έλληνική Σημαία ή εισφορά του Έργοδότη είναι 11% στή ξένη σημαία είναι 15%. Μετά λέμε ότι τά οικονομικά του NAT δέν πάνε καλά.

2.3. Άρθρο 3, παραγρ. 11

Έδώ άπευθύνομαι στο σεβαστό κύριο Έπουργό. Δέν υπάρχει τίποτα ποιά άντισυνταγματικό κύριε Έπουργέ. Είναι χαριστική διάταξη προς τούς Πλοιοκτήτες και μάλιστα μόνο τούς κακούς. Μέ άπλά λόγια. Ό Νομοθέτης λείει στον Έργοδότη. Θά άπασχολείς έναν εργαζόμενο 12 μήνες τό χρόνο μέ τις σκληρές συνθήκες πού έσύ ξέρεις και πού τό έπάγγελμα άπαιτεί (κατάργηση όκταώρου, άργιν, άδειας κλπ.) και σε άπαλλάσσω κατά τό 1/3 από τις άσφαλιστικές εισφορές. Άν έπρόκειτο για τό ΙΚΑ θά έκλεινε τόν έργοδότη στή φυλακή. Έδώ όμως πρόκειται περί NAT κατά τό γνωστό έδώ είναι «ΜΠΑΛΚΑΝΙΑ» και άπαλλάσσει νόμιμα τόν έργοδότη από τις εισφορές πού πρέπει να καταβάλει για κάθε εργαζόμενο.

2.4 Νόμισμα καταβολής εισφορών στο NAT

Οι εισφορές στο NAT για τούς εργαζόμενους στα γραφεία καταβάλλονται σε δραχμές χωρίς έκχώρηση από τή Τράπεζα Έλλάδος. Μόλις πρόσφατα οι άρμόδιοι του NAT για να είναι εξασφαλισμένοι ζητούν μία υπεύθυνη δήλωση πού άνεύθυνου και άσχετου εκπροσώπου ότι οι καταβαλλόμενες εισφορές προέρχονται από δραχμοποίηση συναλλάγματος. Δέν έπεκτείνονται σ' αυτό τό θέμα γιατί σίγουρα θά έπέμβει ό Εισαγγελέας. Βέβαια είναι ότι τό NAT εισπράττει δραχμές χωρίς έκχώρηση και μάλιστα από άλλοδαπές Έταιρίες του Ν. 89. Άκόμα και ή ΠΝΟ εισπράττει τις εισφορές σε συνάλλαγμα. Τό NAT όχι.

2.5 Άρθρο 41

Άν αυτό τό άρθρο διαβασθεί σε συνδυασμό μέ τόν Α.Ν. 3139/1943 δέν θά μείνει καμιά άμφιβολία ότι πέρα από τούς πραγματικούς πατριώτες δικαιώθηκαν και όλοι οι μαυραγορίτες και δοσίλογοι τής κατοχής, και μάλιστα όχι σε βάρος τού κρατικού προϋπολογισμού αλλά από τις συνταξιοδοτικές εισφορές των σκληρά δοκιμαζόμενων ναυτικών. Έδώ θά ήθελα μία άληθινή άπάντηση από κάποιον πραγματικό υπεύθυνο. Άκούγεται ότι όσο ό Σταυρός του Ναυτικού Αγώνα ήταν μία τιμητική διάκριση και μόνο, είχαν παρουσιασθεί στο NAT έλάχιστοι πού μετρώνται στα δάχτυλα. Μόλις ό Ν. 1085/1980 μετέτρεψε τή τιμητική διάκριση

σε χρήμα έχουν παρουσιασθεί περίπου 6.000 και έχουν ήδη πάρει χρήματα από τό NAT περίπου 3.000!!! Εύχομαι να κάνω λάθος.

Και έρωτώ και τις συνδικαλιστικές όργανώσεις. Πώς άφησαν να περάσει τέτοια διάταξη. Ή μήπως τό αντίλλαγμα ήταν ή άναγνώριση τής ύπηρεσίας τους σάν Δεξαμενόπλοιο και ή πριμοδότηση τής σύνταξης τους μέ 20%. Καϊμένο NAT.

2.6 Προεδρικό Διάταγμα 340

Κανείς δέν κατάλαβε ακόμα ποιά κενά ήλθε να καλύψει αυτό τό Π.Δ. Πολλά ύποπτα κυκλοφορούν στα γραφεία του Πειραιά για τούς σκοπούς του. Σίγουρο είναι ότι οι συντάξαντες έχουν καταλάβει πολύ λίγα πράγματα, άν έχουν καταλάβει, για τήν Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία και πώς εργάζεται. Θά σταθώ μόνο στα άρθρα 1 και 6.

Στό άρθρο 1 γίνεται λόγος για Έλληνικές Ναυτιλιακές Έπιχειρήσεις και οι άρμόδιοι άπεφάσισαν ότι οι Έταιρίες του Ν. 89 πού διαχειρίζονται Έλληνικά και Έλληνόκτητα άσφαλισμένα στο NAT πλοία δέν είναι Έλληνικές και αυτό μόνο εις ότι άφορά τό δικαίωμα των Έταιριών να ασφαλίζονται στο NAT τούς ναυτικούς πού εργάζονται στα γραφεία, γιατί κατά τά άλλα θεωρούνται Έλληνικές. Δηλαδή οι άρμόδιοι προσπάθησαν να στείλουν όλους τούς ναυτικούς, πού εργάζονται στα ναυτιλιακά γραφεία πίσω στα καράβια μέ τήν ύστερόβουλη σκέψη ότι θά μπορούσαν αυτοί να πάρουν τις θέσεις τους, γιατί δέν μπορώ να πιστέψω ότι θέλουν τή διάλυση τής Ναυτιλίας. Δέν κατάλαβαν οι «έγκεφαλοι» ότι οι Πλοιοκτήτες έχουν ιδιωτικές έπιχειρήσεις και όχι κρατικές. Μπορεί να προσλαμβάνουν στα γραφεία τους τούς συγγενείς και πατριώτες τους αλλά έχουν όπωσδήποτε και τούς ικανούς μετς κατάλληλες γνώσεις, γιατί διαφορετικά άλλοιμόνοτους. Έρχομαι τώρα στο άρθρο 6 πού γίνεται λόγος για Έλληνικές Ναυτιλιακές Έπιχειρήσεις του έξωτερικού. Δηλαδή μπορεί να συστήνει κανείς π.χ. στο Λονδίνο μια Ε.Π.Ε. ή Α.Ε. μέ τόν Έλληνικό Νόμο; Κάι θέλει και επικύρωση τής ύπογραφής του εκπροσώπου από Προξενική άρχή. Δηλαδή και ό εκπρόσωπος μόνιμος κάτοικος έξωτερικού;

4. Άφου έπισημάναμε έλάχιστα μόνο από τούς υπάρχοντες περί NAT νόμους και πού νομίζω άβίαστα βγαίνει τό συμπέρασμα ότι υπάρχει άνάγκη ενός καινούργιου νόμου, πού να διορθώνει όλες τις παλιές άμαρτίες, νόμου δικαίου, πού να προστατεύει τά συμφέροντα του NAT και των Ναυτικών, όχι ενός νόμου παραχωρήσεων προς τούς Έργοδότες, νόμου πού να καταργεί όλα τά προνόμια και τις πάσης φύσεως παροχές και τις κατά καιρούς ρουσφετολογικές διατάξεις, νόμου πού να προστατεύει κυρίως τούς ναυτικούς πού ταξιδεύουν και να σκοπεύει στήν ένίσχυση των οικονομικών του άρχαιοτέρου Άσφαλιστικού Ταμείου, πού δέν έχει κοινωνικούς πόρους και δέν επιβαρύνει τόν κρατικό προϋπολογισμό, πού φέρνει συνάλλαγμα στον τόπο.

Οι νόμοι περί NAT θέλουν άναθεώρηση μέ τήν έννοια ότι πρέπει να προστατευθούν άποτελεσματικά οι πραγματικοί ναυτικοί και όχι οι παντός είδους «άλεξιπτωτιστές». Καί αυτόν τόν στόχο πρέπει να έχει τό σχετικό νομοσχέδιο του YEN.

Μέ πολλή έκτίμηση
ΠΑΥΛΟΣ ΛΕΚΚΑΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν.

είναι
υποθεση
μιας νυχτας...

VO TOLDOUETE ME TIV FRAGLINE
OPO PATRA / HFOYONITEZA
YIO KERYPTA kai STIPHTIZ



ΠΕΙΡΑΪΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Στά πλοία ή εὐθύνη καταβολῆς δικαιωμάτων γιά ἐργασίες κύτους φορτίων F.I.O.

Ὁ Ὁργανισμός Λιμένος Πειραιῶς ἀναθέτει στό πλοῖο τήν εὐθύνη τῆς καταβολῆς τῶν φορτοεκφορτωτικῶν γιά ἐργασίες κύτους καί στίς περιπτώσεις μεταφορᾶς φορτίων ὑπό δρους F.I.O.

Τοῦτο σημαίνει μεταβολή στοὺς δρους τοῦ ναυλοσυμφώνου καί ἐπὶ πλέον ὑπαρξὴ περισσοτέρου ρευστοῦ χρήματος πού θά πρέπει νά διαθέτουν οἱ ἐκπρόσωποι τῶν πλοίων, πού μεταφέρουν γενικά συμβατικά φορτία.

Ἡδὴ ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ Ὁργανισμοῦ εἰσηγήθηκε στό διοικητικό συμβούλιο τήν τροποποίηση τοῦ Κανονισμοῦ καί Τιμολογίων Ἑργασιῶν Φορτοεκφορτώσεων καί Μεταφορῶν ὡς πρὸς τοὺς ὑποχρεῖται καταβολῆς δικαιωμάτων.

Ἐπειδὴ τὸ θέμα ἐνδιαφέρει κυρίως τὶς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις παραθέτουμε τὴν ὑπηρεσιακὴ εἰσηγήση γιά πληρέστερη ἐνημέρωση στό πῶς ὁ ΟΛΠ ἀντιλαμβάνεται τὸ θέμα.

Στὶς θαλάσσιες μεταφορές, οἱ καθιερωμένοι συνήθειες διεθνῆς δροι, πού ἀφοροῦν στίς ὑποχρεώσεις πλοίου, πωλητῆ — ἀγοραστή τοῦ φορτίου, εἶναι οἱ ἑξῆς:

A. Ὅροι πού ἀφοροῦν τὶς ὑποχρεώσεις Πωλητῆ - Ἀγοραστή τοῦ ἐμπορεύματος.

α) F.O.B. (FREE ON BOARD — Ἐλεύθερο ἐπὶ τοῦ πλοίου).

Μέ τὸν δρο αὐτό, ὁ πωλητὴς εἶναι ὑποχρεωμένος νά παραδώσει τὸ φορτίο ἐπὶ τοῦ πλοίου στό λιμάνι τῆς φόρτωσης, καί νά πληρώσει τὰ φορτωτικά ἔξοδα, ὁ δὲ ἀγοραστής νά ναυλώσει τὸ πλοῖο καί νά ἀσφαλίσει τὸ ἐμπόρευμα.

β) C.I.F. (COST — INSURANCE — FREIGHT — Κόστος — Ἀσφάλεια — Ναῦλος).

Μέ τὸν δρο αὐτό, ὁ πωλητὴς εἶναι ὑποχρεωμένος νά ναυλώσει τὸ πλοῖο, ν' ἀσφαλίσει τὸ ἐμπόρευμα καί νά παραδώσει τοῦτο στό συμφωνηθέν λιμάνι προορισμοῦ, ὁ δὲ ἀγοραστής νά παραλάβει τὸ ἐμπόρευμα στό λιμάνι προορισμοῦ.

B. Ὅροι πού ἀφοροῦν στίς ὑποχρεώσεις τοῦ πλοίου καί φορτωτῆ ἢ παραλήπτη.

α) F.I.O. (FREE IN - OUT Ἐλεύθερο ἐντός - ἐκτός).

Μέ αὐτὸ τὸν δρο, τὸ πλοῖο μεταφέρει τὸ φορτίο μέ καθαρό ναῦλο, στὸν ὁποῖο δὲν συμπεριλαμβάνονται τὰ ἔξοδα φορτοεκφόρτωσης καί στοιβασίας τοῦ φορτίου στό πλοῖο, ὁ δὲ φορτωτὴς ἢ παραλήπτης, ἀνάλογα μέ τὴ συμφωνία, ἀναλαμβάνουν νά πληρώσουν ὅλα τὰ ἔξοδα φορτοεκφόρτωσης καί στοιβασίας τοῦ φορτίου.

β) S.P. (SOTTO PALANGO — Ἐλεύθερο

ἔξω ἀπὸ τὸ πλοῖο).

Μέ τὸν δρο αὐτό, τὸ μὲν πλοῖο βαρύνεται μέ τὰ ἐργατικά ἐκφόρτωσης τοῦ πλοίου (ἐργασίες κύτους), ὁ δὲ παραλήπτης βαρύνεται μέ τὰ λοιπὰ ἔξω ἀπὸ τὸ πλοῖο ἐργατικά δικαιώματα προκυμαίας - ἀποθήκης μέχρι παράδοσης τοῦ φορτίου στὰ μεταφορικά μέσα τοῦ παραλήπτη, ἢ ἀντίστροφα προκειμένου γιά φόρτωση σὲ πλοῖο.

Μέχρι τὸ ἔτος 1951, τὰ ἐργατικά δικαιώματα «κύτους» τῶν πλοίων, ἀνεξάρτητα τοῦ δρου μεταφορᾶς τῶν φορτίων (F.I.O ἢ S.P.), χρεώνονταν σὲ βάρος τοῦ πλοίου καί οἱ καθοριζόμενες ἀπὸ τοὺς δρους ναύλωσης ὑποχρεώσεις, πού ἀφοροῦσαν στὰ ἔξοδα φορτοεκφόρτωσης τῶν φορτίων στὰ πλοῖα, ρυθμίζονταν μεταξύ πλοίου καί φορτωτῆ ἢ παραλήπτη τοῦ φορτίου, χωρὶς καμμία παρεμβολή τοῦ ΟΛΠ.

Ἀπὸ τὸν Ἰούνιο τοῦ 1951, μέ τὴν ἐφαρμογή τοῦ νέου Κανονισμοῦ καί Τιμολογίων Φορτοεκφορτωτικῶν Ἑργασιῶν, ὁ ΟΛΠ ἐνεργεῖ πάντοτε μέ βάση τὶς ἀπὸ τὴ ναύλωση τοῦ πλοίου δημιουργούμενες σχέσεις καί ὑποχρεώσεις μεταξύ τοῦ πλοίου καί τοῦ φορτωτῆ ἢ παραλήπτη, ὡς πρὸς τὸν ὑπόχρεο καταβολῆς τῶν ἐξόδων φορτοεκφόρτωσης «κύτους» τῶν πλοίων, ὅπως αὐτὲς ἐκφράζονται ἀπὸ τοὺς προαναφερόμενους δρους FIO καί SOTTO PALANGO, καί ἀναγράφονται (δηλώνονται) στὰ κατατιθέμενα στὸν ΟΛΠ καί τὶς Τελωνειακές Ἀρχές «Δηλωτικά» τῶν πλοίων, εἰσαγωγῆς ἢ ἐξαγωγῆς ἐμπορευμάτων.

Ἐτεῖς ὁ ΟΛΠ, προσεχώρησε καί προσαρμόστηκε, χωρὶς νά ὑπάρχει τέτοια ὑποχρέωσή του, στήν ἀποδοχή καί ἐφαρμογή τῶν δρων «συμφωνίας τρίτων» (πλοίου καί φορτωτῆ ἢ παραλήπτη) καί μάλιστα δρων πού ἀφοροῦν στίς ἀπαιτήσεις τοῦ ΟΛΠ γιά τὶς παρεχόμενες ἀπὸ αὐτὸν ἐργασίες καί ὑπηρεσίες στίς φορτοεκφορτώσεις τῶν πλοίων.

Συνέπεια αὐτῆς τῆς προσαρμογῆς τοῦ ΟΛΠ, ἦταν καί εἶναι, ὁ ΟΛΠ νά μὴ μπορεῖ νά ἀπαιτήσει ἀπὸ τὸ πλοῖο, στίς περιπτώσεις μεταφορᾶς φορτίων ὑπό δρο FIO, τὴν ἄμεση καταβολή τῶν ἐργατικῶν δαπανῶν

τοῦ γιά τὶς πάνω στό πλοῖο (Κῦτος τῶν Πλοίων) παρεχόμενες πρὸς αὐτό, καί μάλιστα μέ αἴτησή του καί κατὰ τὴ βούλησή του, ἐργασίες φορτοεκφόρτωσης του, ἀλλὰ, τὶς ἀμέσως ἀπαιτητές αὐτὲς ἐργατικές δαπάνες τοῦ ἐξυπηρετήσεως τοῦ πλοίου, νά ἀναζητᾶται γιά μακρὺ χρονικὸ διάστημα ἀπὸ τοὺς μετέπειτα προσερχόμενους στὸν Ο.Λ.Π. παραλήπτες, μέ ἐντολή (διατακτική) τοῦ θαλάσιου μεταφορέα, γιά τὴν παραλαβὴ τῶν φορτίων τους.

Ἀκόμη, ἀποτέλεσμα τοῦ τηρούμενου αὐτοῦ συστήματος, εἶναι, σὲ πολλές περιπτώσεις, ὅπως π.χ. ἐγκαταλειπομένων ἐμπορευμάτων, καταστροφῆς ἐμπορευμάτων λόγω ἀλλοιώσεως τῶν ἢ ἄλλων λόγων, νά χάνει ὁ ΟΛΠ τὰ δικαιώματά του γιά τὶς ἐργατικές δαπάνες τοῦ πλοῦ ὑπέστη καί στό στάδιο τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων φορτοεκφορτωτικῆς ἐργασίας.

Τίθεται λοιπὸν τὸ ἐρώτημα βάσει τίνος κανόνα δικαίου μπορεῖ ὁ ΟΛΠ νά παρέχει οὐσιαστικές καί πολυδάπανες ὑπηρεσίες στίς φορτοεκφορτώσεις τῶν πλοίων, χωρὶς νά μπορεῖ, στίς περιπτώσεις τοῦ δρου F.I.O., νά ἀπαιτήσει ἀπὸ τὸ πλοῖο τὶς δαπάνες πού ὑπέστη γιά τὴν ἐξυπηρέτηση αὐτοῦ τοῦ πλοίου καί μάλιστα μέ αἴτησή του;

Σὰν ἀντίλογος προφανῶς θά προβληθεῖ ἀπὸ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν πλοίων ὁ δρος F.I.O. τοῦ ναυλοσυμφώνου. Ἀλλὰ τὸ ναυλοσύμφωνο ἀποτελεῖ διμερὴ σύμβαση μεταξύ πλοίου καί φορτωτῆ ἢ παραλήπτη, ἢ ὁποῖα δὲν μπορεῖ, κατὰ τὶς γενικὲς ἀρχές τοῦ δικαίου, νά δεσμεύσει τὸν μὴ μετέχοντα στὴ σύμβαση τρίτον, στὴ προκειμένη περίπτωση τὸν ΟΛΠ. Ἀνάγεται κατὰ συνέπεια ἀπόλυτα στίς συναλλακτικές σχέσεις καί ρυθμίσεις πού ἀφοροῦν πλοῖο καί φορτωτῆ ἢ παραλήπτη, καί οἱ ὁποῖες μποροῦν καί πρέπει νά τακτοποιοῦνται μεταξύ τῶν συμβαλλομένων, χωρὶς τὴν παρεμβολή τοῦ ΟΛΠ καί μάλιστα βλαπτική γι' αὐτόν, στήν ἀναζήτησι εἰσπραξῆς «Ἐν καιρῶ» τῶν ἐργατικῶν δικαιωμάτων τοῦ ἀπὸ τοὺς ἐπὶ μέρος παραλήπτες τῶν φορτίων, γιά προσφερθεῖσες στό πλοῖο ἀνταποδοτι-

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87, BOMBAY 400038, INDIA · CABLES: NEGRISCLEO
Phones: 261068 · 268656 · A.O.H. 211534 · Telex: 011-5718 XIOS

κές εργασίες. Πέραν τούτου, αν αναλύσουμε το σημερινό εφαρμοζόμενο σύστημα, της κατά τον χρόνο της παραλαβής των φορτίων εισπραξής από τους παραλήπτες, των αντίστοιχων δικαιωμάτων του ΟΛΠ για τις παρασχεθείσες στα πλοία φορτοεκφορτωτικές «εργασίες Κύτους» στις περιπτώσεις των F.I.O φορτίων, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι ο ΟΛΠ έμμεσα αλλά ουσιαστικά πιστοδοτεί τα πλοία, από τα οποία και πρέπει, άμεσα με την παροχή προς αυτά των πολυδάπανων υπηρεσιών του για την φορτοεκφόρτωση των φορτίων των, που παρέχονται μάλιστα με πρωτοβουλία και αίτηση των πλοίων, να επισπράττει τα ανταποδοτικά του δικαιώματα, σε αντίσταθμισμα των δσων καταβάλλει ταυτόχρονα ο ΟΛΠ σε εργατικές δαπάνες και άλλα συναφή προς την εργασία αυτή έξοδα.

Σημειώνεται εξ άλλου, ότι από το 1974 που τέθηκε σ' εφαρμογή ο νέος «Κανονισμός και Τιμολόγια Φορτοεκφορτώσεων και μεταφορών ΟΛΠ», ο δρος F.I.O δέν δεσμεύει τον ΟΛΠ στα διακινούμενα μέσα σε κοντείνερς εμπορεύματα ή πάνω σε ρυμουλκούμενα μεταφορικά σχήματα (τύπου MAFIS TRAILER κλπ.) των πλοίων που διακινούνται κατά το σύστημα RO/RO, που διέπονται από τα 50 και 60 τιμολόγια του άνω Κανονισμού, για τα οποία τα δικαιώματα «εργασιών επί πλοίου» (κύτους), ανεξάρτητα του δρου μεταφοράς αυτών, F.I.O ή S.P. καταβάλλονται στον ΟΛΠ, (κατά τις διατάξεις του άρθρου 21 του Κανονισμού) από τα πλοία και όχι από τους παραλήπτες ή φορτωτές.

Κατά τα στοιχεία της Υπηρεσίας, η από το λιμάνι του Πειραιά ετήσια διακίνηση των «συμβατικών γενικών φορτίων» (έκτός κοντείνερς) ανέρχεται σε 1.500.000 περίπου τόνους, από τους οποίους το 70% περίπου διακινείται υπό τον δρο F.I.O.

Τούτο σημαίνει ότι, άμεσα απαιτητά εργατικά δικαιώματα του ΟΛΠ, της τάξης των 500 εκατομμυρίων δραχμών που αντιστοιχούν στις παρασχεθείσες στα πλοία εργασίες (δικαιώματα κύτους) δέν επισπράττονται άμεσα κατά τον χρόνο της φορτοεκφόρτωσης των πλοίων, για την άμεση κάλυψη των εξόδων του ΟΛΠ, αλλά ή εισπραξή τους και μάλιστα τμηματική, μετατίθεται διαχρονικά στους χρόνους παραλαβής των φορτίων (από τις αποθήκες του ΟΛΠ) από τους παραλήπτες τους, ή όποια σε πολλές περιπτώσεις συντελείται μετά πάροδο άρκετων μηνών.

Αυτόνοητο είναι, ότι ή από τον ΟΛΠ αποδοχή του δρου F.I.O, τον υποχρεώνει να

θέτει κάθε χρόνο Κεφάλαιο της τάξεως των 500 εκατομμυρίων στην πιστωτική έξυπνρήτηση, όχι των εισαγωγών ή παραληπτών των φορτίων, αλλά αυτών τούτων των πλοίων, στα όποια και πράγματι παρέχει ο ΟΛΠ τις υπηρεσίες του για την φορτοεκφόρτωσή τους.

Υστερα από τα πάρα πάνω, προτείνεται ή κατάργηση της από τον ΟΛΠ αποδοχής του δρου F.I.O για τα γενικά συμβατικά φορτία, πράγμα που εφαρμόζεται κατά κανόνα σ' όλα τα λιμάνια του Έξωτερικού, ώστε σε κάθε περίπτωση και ανεξάρτητα της μεταξύ του θαλασσίου μεταφορέα και φορτωτή ή παραλήπτη συμφωνίας της μεταφοράς των φορτίων υπό δρο F.I.O ή S.P., τα εργατικά δικαιώματα εργασιών επί πλοίων (Κύτους) να καταβάλλονται στον ΟΛΠ από τα έξυπνρετούμενα πλοία.

Σε αυτές βέβαια τις περιπτώσεις, της μεταφοράς των φορτίων υπό δρο F.I.O, όποτε είναι ύποχρέωση του παραλήπτη ή φορτωτή να πληρώσει στο θαλάσσιο μεταφορέα τις δαπάνες εκφόρτωσης ή φόρτωσης του πλοίου, ή τακτοποίησης της ύποχρέωσης αυτής θά συντελείται στο στάδιο της μεταξύ θαλασσίου μεταφορέα και παραλήπτη ή φορτωτή του φορτίου τακτοποίησης των συμβατικών συναλλακτικών σχέσεων και ύποχρεώσεων χωρίς καμμία παρεμβολή του ΟΛΠ, όπως τούτο εφαρμόζεται ήδη από πολλά χρόνια στις διακινήσεις φορτίων με κοντείνερς.

Άρθρο 21

Υπόχρεοι Καταβολής Δικαιωμάτων

I. Τα ύπεδάφια (αα) και (αβ) του έδάφιου α της παραγράφου 1, ένοποιούμενα σε ύπεδάφιο (αα) αντικαθίστανται ως εξής:

(αα) Τών τιμολογίων 1,2,4,5, και 6 επί φορτίων προελεύσεως ή προορισμού έξωτερικού για τις εργασίες επί πλοίου, ανεξάρτητα του δρου μεταφοράς (F.I.O ή S.P.).

II. Σάν ύπεδάφιο (αβ) τίθεται ή πίο κάτω διάταξη.

(αβ) Τού τιμολογίου 3 επί φορτίων προελεύσεως ή προορισμού Έξωτερικού για τις εργασίες επί πλοίου, (πλήν των διά λογαριασμό του Δημοσίου διακινουμένων δημητριακών) ανεξάρτητα του δρου μεταφοράς.

III. Η διάταξη του ύπεδαφίου (βα) του έδαφίου β της παραγράφου 1, αντικαθίσταται ως εξής:

(βα) Επί φορτίων αναφερομένων εις τα τιμολόγια 1,2,3 (πλήν των για λογαριασμό του Δημοσίου δημητριακών), 4,5 και 8,

προελεύσεως ή προορισμού Έξωτερικού, για τις εργασίες επί πλοίου, ανεξάρτητα του δρου μεταφοράς (F.I.O. ή S.P.).

IV. Η πρώτη περίοδος του ύπεδαφίου (αα) του έδαφίου α της παραγράφου 2 αντικαθίσταται ως εξής:

(αα) Τών τιμολογίων 1,2,4 και 5 επί φορτίων προελεύσεως ή προορισμού Έξωτερικού για τις εργασίες προκυμιάς.

V. Η διάταξη του ύπεδαφίου (αβ) του έδαφίου α της αυτής παραγράφου 2, συμπληρώνεται ως εξής:

(αβ)και του τιμολογίου 3 φορτίων προελεύσεως ή προορισμού έσωτερικού για τις εργασίες αναρρόφησης και παράδοσης.

VI. Η διάταξη του ύπεδαφίου (αγ) του έδαφίου α της αυτής παραγράφου 2 αντικαθίσταται ως εξής:

(αγ) Τού τιμολογίου 3 επί φορτίων προελεύσεως ή προορισμού Έξωτερικού για τις εργασίες παράδοσης των φορτίων και προκειμένου περί φορτίων διακινουμένων για λογαριασμό του Δημοσίου για τις εργασίες αναρρόφησης και παράδοσης.

Κατόπιν των ανωτέρω εκτεθέντων οι προτεινόμενες τροποποιήσεις στο Άρθρο 21 του Κανονισμού είναι οι εξής:

VII. Η διάταξη του ύπεδαφίου (βα) του έδαφίου Β της παραγράφου 2, καταργείται.

VIII. Η διάταξη του ύπεδαφίου (ββ) του έδαφίου β της παραγράφου 2, αντικαθίσταται ως ύπεδάφιο (βα) ως εξής:

(βα) Επί φορτίων του τιμολογίου 3 προελεύσεως ή προορισμού Έξωτερικού για τις εργασίες παράδοσης των φορτίων και προκειμένου περί φορτίων δημητριακών διακινουμένων για λογαριασμό του Δημοσίου, για τις εργασίες αναρρόφησης και παράδοσης.

IX. Σάν ύπεδάφιο (ββ) του έδαφίου β της αυτής παραγράφου 2, τίθεται ή εξής διάταξη.

(ββ) Επί φορτίων του τιμολογίου 3, προελεύσεως ή προορισμού Έσωτερικού, για τις εργασίες αναρρόφησης και παράδοσης.

X. Η διάταξη του έδαφίου α της παραγράφου 3 συμπληρούμενη αντικαθίσταται ως εξής:

α. Κανονικών δικαιωμάτων

Τών τιμολογίων 10/Β (Ίματισμός πλοίων έξωτερικού - έσωτερικού) και 10/Δ (τροφοδοσία πλοίων), για τις εργασίες επί πλοίου και προκυμιάς, και 12 (προσθέτων εργασιών επί πλοίου και προκυμιάς).

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

Σκέψεις γύρω από τη σωστή τραπεζική χρηματοδότηση στη ναυτιλία

Του κ. ΑΛΕΚΟΥ ΚΟΥΤΡΟΥΜΠΗ

Όπως σε κάθε οικονομική δραστηριότητα, έτσι και στην ναυτιλία, ο ρόλος του τραπεζικού συστήματος δεν είναι τίποτε περισσότερο από τη χρηματική διαμεσολάβηση. Τόν επαναδανεισμό δηλαδή χρημάτων τα οποία η Τράπεζα διαθέτει από τους καταθέτες της (ιδιωτικούς ή διατραπεζικούς). Το κέρδος της Τράπεζας αντίστοιχα είναι η διαφορά του επιτοκίου — τό περιφρο ΜΑΓΙΝ — δηλαδή η διαφορά του κόστους του χρηματικού τόπου πληρώνει στους καταθέτες της και του επιτοκίου το οποίο αντίστοιχα εισπράττει από τους δανειστικούς της πελάτες. Προσθέτοντας σ' αυτό και κάποιες άλλες τυχόν προμήθειες όπως οι προμήθειες διαχειρήσεως και άδρανεας (MANAGEMENT και COMMITMENT FEE), κατά μέσο όρο οι σοβαρές Τράπεζες στο χώρο της ναυτιλίας αποβλέπουν σε ένα κέρδος που διακρίνεται από 1% - 2,5% το χρόνο επί του τόκου. Σάν ανταλλάγμα, καλούνται να πάρουν τον κίνδυνο μέχρι και του 80% της ναυτιλιακής επενδύσεως (καμιά φορά και 100%) αφήνοντας στον πλοιοκτήτη οποιοδήποτε κέρδος προκύπτει είτε από τη λειτουργία είτε την ενδεχόμενη υπεραξία του πλοίου.

Σά συγκριτικό στοιχείο αξίζει να ληφθεί ότι π.χ. τό Έλληνικό Κράτος — σάν δανειστικός πελάτης — αποδίδει στην Τράπεζα γύρω στο 5/8% - 3/4% τό χρόνο επί του επιτοκίου ενώ άλλες αναπτυσσόμενες οικονομίες αποδίδουν φυσικά πολύ περισσότερο. Αντίστοιχα, δανεισμοί σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες όπως π.χ. βιομηχανία, έμποριο κλπ, έχουν εξ ίσου δλεαστικά αποτελέσματα με κινδύνους συχνά λιγότερους απ' αυτούς της ναυτιλίας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ή 'Αμερική όπου μεσαίες και ανθούσες βιομηχανικές επιχειρήσεις (πού στον χώρο μας σαφώς θά έθεωρούντο μεγάλες) πληρώνουν 2-4% πάνω από τό διατραπεζικό τόκο.

Δέν είναι στους σκοπούς του άρθρου αυτού να αναλύσει τό γιατί οι Τράπεζες ασχολούνται με τόν ναυτιλιακό δανεισμό. 'Αξίζει παρ' όλα αυτά να σημειωθεί πώς ένας μικρός μόνο αριθμός τραπεζών, από τίς εκατοντάδες πού υπάρχουν, πραγματικά ενδιαφέρονται γιά τόν κλάδο αυτό ενώ ή πλειοψηφία των υπόλοιπων τόν θεωρούν ιδιαίτερα επικίνδυνο και πολύπλοκο σε σχέση με τό κέρδος πού αποφέρει.

Ο σωστότερος τρόπος γιά να προτείνει κανείς δανειστικά κριτήρια ξεκινά από τήν

πρωταρχική ανάγκη του προσδιορισμού των κινδύνων — του ρίσκου — πού ή τράπεζα αναλαμβάνει δανειζοντας στην ναυτιλία. Κατά τή γνώμη μου οι κίνδυνοι αυτοί είναι:

1. 'Η οικονομική αδυναμία, ή άπειρία ή τέλος ή έλλειψη τιμιότητας του πλοιοκτήτη/διαχειριστή (πού οδηγούν σε ύψηλότερο κόστος, λάθη αποφάσεων ή τέλος σε καταστάσεις αντίθετες με τήν ύγιή ναυτιλιακή δεοντολογία.

2. 'Η έλλειψη άπασχολήσεως γιά τό πλοίο ή όποια μπορεί να προέλθει είτε από τη γενική κατάσταση της αγοράς (τήν όποια και ζούμε σήμερα) είτε από τό ότι τό συγκεκριμένο πλοίο δέν έχει ζήτηση (λόγω ήλικίας, τύπου, μεγέθους, προϊστορίας κλπ.).

3. 'Η εξ αιτίας των παραπάνω λόγων άποτερη έλλειψη ρευστότητας του πλοίου ή της εταιρίας (Cash-Flow).

4. 'Η οικονομική αδυναμία ή έλλειψη τιμιότητας από πλευράς ναυλωτών του πλοίου.

5. 'Η μερική ή όλική άπώλεια του πλοίου τό όποιο δέν καλύπτεται από ικανοποιητικές ασφάλειες.

6. 'Η πτώση της αξίας του πλοίου κατά τρόπο ώστε να μηδενιστεί ή συμμετοχή του πλοιοκτήτη δηλαδή να μηδενιστεί ή διαφορά μεταξύ της έμπορικής του αξίας και του δανείου του.

Τά σημαντικά συνεπώς κριτήρια πού άπορρέουν από τήν παραπάνω άπαρίθμηση των κινδύνων πρέπει να είναι τά ακόλουθα:

1. Πλοιοκτήτης/διαχειριστής: "Όσο και καλά να καλύπτονται οι τυπικές και νομικές προϋποθέσεις (δανειστικές συμβάσεις, ύποθήκες κλπ.) σε τελευταία άνάλυση τά ναυτιλιακά δάνεια είναι προσωπικά δάνεια με άπώτερο κίνδυνο τήν ικανότητα, δυνατότητα και τιμιότητα του πλοιοκτήτη στην εκτέλεση των ύποχρεώσεων πού αναλαμβάνει. Τό βασικότερο συνεπώς πράγμα πού ό τραπεζίτης όφείλει να κάνει είναι να γνωρίσει καλά τόν πελάτη του, να μελετήσει τήν προϊστορία του, τήν έμπειρία του και τίς σχέσεις του με τήν αγορά στην όποια κινείται, να εκτιμήσει τίς προσωπικές του αξίες, τίς προτεραιότητες του, τήν οικογενειακή του κατάσταση και τόν χαρακτήρα του γενικότερα, σάν μέλος του κοινωνικού και οικονομικού συνόλου. Εύτυχώς γιά τόν τραπεζίτη ό ναυτιλιακός κλάδος σκεπάει με λιγότερο "μυστήριο" τά μυστικά του και συνεπώς ή πληροφόρηση είτε από άλλες τράπεζες, είτε ασφαλιστικούς

όργανισμούς, προμηθευτές, εργαζομένους της εταιρίας κλπ. είναι συνήθως εύκολη.

2. Τό πλοίο: Φυσικά λόγω του τεχνικού χαρακτήρα των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων, αυτό τό ίδιο τό πλοίο παίζει πρωταρχικό ρόλο. Θά πρέπει να βεβαιωθεί ό τραπεζίτης ότι ή ικανότητα της μελλοντικής άπασχολήσεως του πλοίου δέν περιορίζεται από παράγοντες όπως ή ήλικία του, ό τύπος του, τό μέγεθός τους, ή κατανάλωσή του, τό βύθισμά του ή γενικά τά τεχνικά του χαρακτηριστικά.

Θά πρέπει να βεβαιωθεί επίσης ότι δέν έχει κάποια κακή προϊστορία είτε τεχνική όπως π.χ. ψυγείο πού έχει καταστρέψει φορτία, είτε νομική όπως π.χ. να ήταν στην 'Αρβική μαύρη λίστα.

Σκοπός επίσης της εκτιμήσεως του πλοίου του ίδιου θά πρέπει τέλος να είναι — ειδικότερα στη σημερινή αγορά — ή δυνατότητά του να έπωφεληθεί κάποιας υπεραξίας όταν οι γενικές συνθήκες βελτιωθούν.

3. 'Η λειτουργία του πλοίου: 'Ο φυσικός τρόπος άποπληρωμής του τραπεζικού δανείου θά προέλθει από τήν άπασχόληση του ίδιου του πλοίου και του στόλου στον όποιο ανήκει.

Τό περίφημο Cash-Flow συνεπώς πρέπει να αποδίδει τά προσμενόμενα αποτελέσματα και πρέπει να είναι αρκετά ρεαλιστικό ώστε ά εκφράζει εξ ίσου σωστά τά άναμενόμενα έσοδα (τό μέλλον της ναυλαγοράς) όσο και τά έξοδα του πλοίου άλλα και του στόλου του συγκεκριμένου πλοιοκτήτη γενικότερα. Καλό είναι να γίνονται τουλάχιστον τρεις προβλέψεις έσόδων- έξόδων (Cash Flow Projection): μία «αισιόδοξη», μία «μέτρια» και μία «άπαισιόδοξη». Σά βάση πρέπει να παίρνεται ή άπαισιόδοξη έστω και αν τά αποτελέσματά της δέν επιτρέπουν τήν άποπληρωμή του δανείου όπως αρχικά προτείνεται. 'Η έπομένη προσπάθεια θά είναι να προσαρμοθούν οι παράγοντες του δανείου (χρόνο άποπληρωμής, περίοδος χάριτος, ποσοστό δανεισμού, αρχικό κεφάλαιο, δεσμευμένο κεφάλαιο κλπ.) έτσι ώστε ή «άπαισιόδοξη» λύση τελικά να λειτουργεί. Είναι προτιμότερο, κατά τή γνώμη μου, (όπως άλλωστε συνηθίζεται και σε άλλους δανειστικούς κλάδους), να άποδειχθεί εξ αρχής ό άναλυτής τήν ύπαρξη ενός «μπαλονιού» στο τέλος του δανείου ίσο π.χ. προς τήν αξία



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4531586 - 4516945 - 4519304

σκραπ του πλοίου, ή να δεσμεύσει ένα ποσό το οποίο θα αποτελέσει το «μαξιλάρι» σε περίπτωση που τα έσοδα δεν καλύπτουν τις ανάγκες. Το «άπαισιόδοξο» Cash - Flow είναι αυτό που θα ορίσει το μέγεθος και τη διάρκεια του «μαξιλαριού» αυτού. Και μία παρατήρηση για τις χρονοναυλώσεις: κανείς δεν άμφισβάλει για την πρόσθετη εξασφάλιση που προσφέρουν. Πρέπει όμως ο τραπεζίτης όσο και ο πλοιοκτήτης να αντιμετωπίζουν με ύγινη καχυποψία χρονοναυλώσεις σε επίπεδα υψηλότερα από τη τρέχουσα αγορά. Και αν μέν ο ναυλωτής συμπίπτει να είναι και ο πωλητής του πλοίου, τότε το κίνητρό του είναι σαφές: η αντίστοιχη αύξηση της τιμής πωλήσεώς του. (Δεν έχω δει ακόμη ένα παράδειγμα όπου η σχέση των δύο μεγεθών δηλαδή της διαφοράς στη ζητούμενη τιμή από αυτή της αγοράς με την διαφορά του προσφερομένου ναύλου πάλι απ' αυτόν της αγοράς, να μην συμπίπτουν με τους κανόνες της προεξοφλήσεως (Discounting)).

«Αν όχι, τότε κανείς θα πρέπει να μελετήσει το κίνητρο για το προσφερόμενο πρίμ. Πιστεύω ότι μία χρονοναύλωση στα επίπεδα της αγοράς έχει — σαν τραπεζική εξασφάλιση — μεγαλύτερη αξία από μία χρονοναύλωση φαινομενικά πιο αποδοτική για τον πλοιοκτήτη. Ο λόγος είναι απ' ενός οι εμπειρίες (όπως π.χ. τα πρόσφατα αποτελέσματα των «Shikumi - Sen» του Χόγκ Κόγκ) και απ' έτερου η πίστη στους μηχανισμούς της ελεύθερης αγοράς στο πλαίσιο της οποίας δεν νοείται ανατιολόγηση «ειδική» μεταχείριση προς όποιονδήποτε. Επίσης δεν πιστεύω πως σε περίοδο χαμηλών αξιών όπως σήμερα αξίζει κανείς να πληρώσει κάποιο σημαντικό πρίμ στην αγορά ενός πλοίου όταν συνοδεύεται από μία «έξωφρενικά» ελκυστική ναύλωση διότι α) τα ναυλοσύμφωνα φτιάχνονται για να καταπατώνται (και εδώ υπάρχει και ιδιαίτερο κίνητρο!!), β) δεν εκμεταλλεύεται ο πλοιοκτήτης την χαμηλή αγορά για την απόκτηση του πλοίου και γ) ο κίνδυνος της μη εκτελέσεως του ναυλοσυμφώνου από πλευ-

ράς ναυλωτού παίρνει διαστάσεις κριτικές για την επένδυση μία και πού ή υπεραξία έχει προπληρωθεί από τον πλοιοκτήτη.

4. Προστασία Παγίου στοιχείου: Ο δεύτερος συνήθης τρόπος αποπληρωμής δανείου πηγάζει από τη ρευστοποίηση του παγίου στοιχείου δηλαδή του πλοίου. Εύτυχως ή άγоруά και οι διαδικασίες αγοραπωλησίας των πλοίων είναι ανεπτυγμένες εν αντιθέσει π.χ. με μία βιομηχανική μονάδα.

Υπάρχουν δύο λόγοι ρευστοποιήσεως: η πώληση λόγω κέρδους του πλοιοκτήτη και κατά συνέπεια αποπληρωμή ή η αναγκαστική πώληση που μπορεί να οδηγηθεί μία τράπεζα μετά από πτώχευση του δανειζομένου. Σκοπός της υποθήκης είναι να δώσει στη τράπεζα το δικαίωμα να επέμβει στο πλοίο τη στιγμή που το δάνειο καθίσταται ληξιπρόθεσμο. Τόσο η απόφαση επέμβσεως όσο και ο τρόπος αυτός καθ' αυτός πρέπει να προσαρμόζεται στις συνθήκες. Η σωστή κρίση του τραπεζίτη θα πρέπει να είναι αυτή που θα αποφανθεί για την ασφαλέστερη διαδικασία καλύψεως του υπολοίπου του δανείου. Οφθαλμοφανές και απλό φυσικά είναι το να καλυφθεί το ποσό του δανείου από την αξία πωλήσεως του πλοίου. Πιστεύω ακράδαντα πως ο σωστός τραπεζίτης σε περίπτωση πτωχεύσεως (Default) του πελάτη θα πρέπει απλά να διαλέξει το υγιέστερο και συντομότερο τρόπο εξασφαλίσεώς του. Φυσικά ή ψυχραιμία πρέπει να διευθύνει τις σκέψεις καθώς και η πρόθεση να βοηθήσει τον δανειζόμενο μέχρι των επιτρεπόμενων ορίων. Αναβολή όμως λήψης αποφάσεων σε τέτοιες περιπτώσεις (οι «πιστώσεις» χρόνου) συνήθως αποβαίνουν καταστρεπτικές. Και αν ο πλοιοκτήτης θεωρεί εαυτόν «αδίκημένο» θα πρέπει τη στιγμή εκείνη να αναλογισθεί το γεγονός ότι απ' ενός το πλοίο αποτελεί τη μόνη εμπράγματη εξασφάλιση της τράπεζας (την οποία και απέδεχθη όταν υπέγραψε το δάνειο) και πως ο φυσικός ρόλος του επιχειρηματία είναι να αυξάνει τα κέρδη ενώ της τράπεζας να προστατεύεται από τις

ζημιές.

5. Προσωπικές Έγγυήσεις: Η προσωπική έγγυηση είναι ο τελευταίος και άδυσπρότερος τρόπος αποπληρωμής οποιουδήποτε δανείου. Χρέος του τραπεζίτη είναι να γνωρίζει την αξία της έγγυησης αυτής δηλαδή τη πραγματική της οικονομική βάση. Πιστεύω ότι το βάρος της προσωπικής έγγυησης πέφτει στην ήθικη σύνδεση του πλοιοκτήτη και του πλοίου.

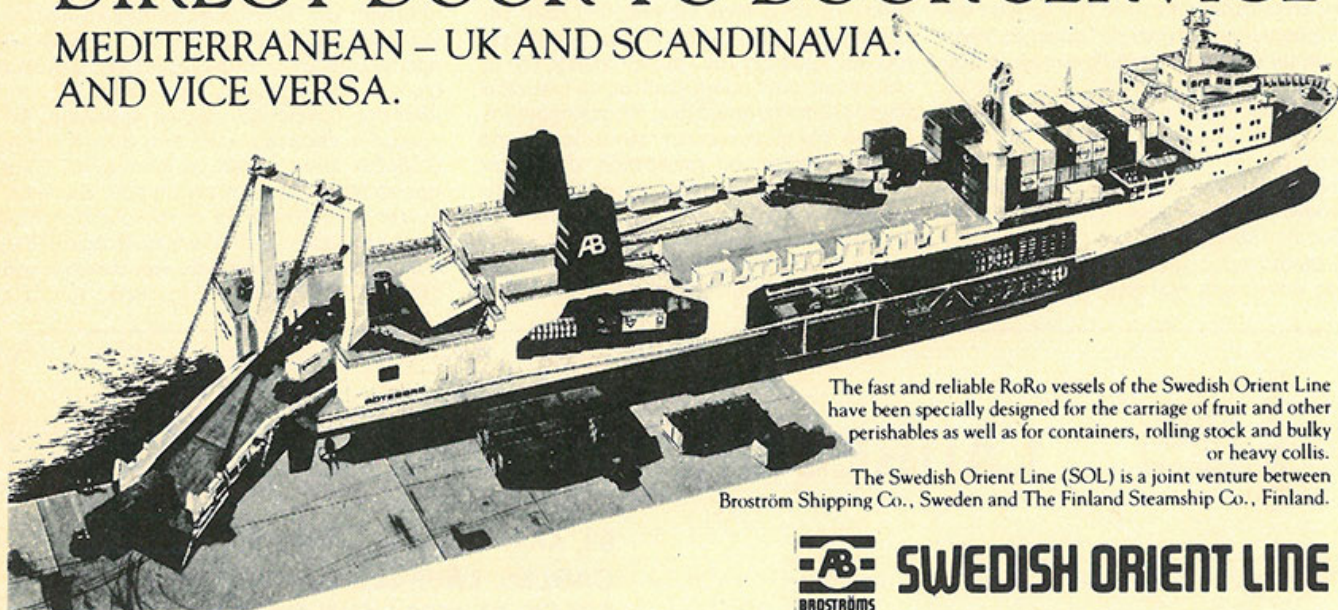
Θεωρώ καθήκον του τραπεζίτη να προσαρμόσει να προφθάσει τα γεγονότα — εσω και με το «δυσάρεστο» τρόπο της «πρόωρης» εκπλειστηρίασεως του πλοίου που ανέφερα παραπάνω — πριν καταλήξει στο να θεωρείται ή προσωπική έγγυηση σαν ή μόνη διέξοδος.

6. Νομική κατοχύρωση: Τα ναυτιλιακά δανειακά συμβόλαια καθώς και ή σωρεία των νομικών χαρτιών που τα ακολουθούν είναι εξίσου πολύπλοκα στην παρασκευή τους όσο και στη τήρηση και παρακολούθησή τους κατά τη διάρκεια του δανείου. Παρ' όλα αυτά, ή παρακολούθηση των όρων των συμβάσεων, των ασφαλειών, των ναυλοσυμφώνων, των διαχειριστικών λογαριασμών κλπ. είναι όσο σημαντική και ή υπογραφή αυτού του ίδιου του αρχικού δανείου.

Σε μία εποχή που ή ναυτιλία αντιμετωπίζει τη μεγαλύτερη κρίση ίσως της ιστορίας της, οι ρόλοι και ή συνεργασία των πλοιοκτητών με τους τραπεζίτες τους αποκτά καταλυτική αξία. Και οι δύο πλευρές αποτελούνται από ανθρώπους με ανάλογες αδυναμίες, εμπειρίες και γνώσεις. Είναι γνωστό πως ο άνθρωπος παράγοντας είναι αυτός που βοηθά στις δυσκολίες περισσότερο απ' ότι διδάσκει άλλο. Τα προβλήματα δεν είναι συνεπώς μυστικά απόρρητα για κάθε μία απ' τις πλευρές. Ούτε και οι ευθύνες. Η αξιοπρέπεια θα πρέπει να αποτέλεσει τη βάση της συναλλαγής καθώς και ή κατανόηση του γεγονότος ότι και οι δύο πλευρές αποτελούν εμπορικές επιχειρήσεις με στόχους, κριτήρια, διαδικασίες και κανόνες.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA. AND VICE VERSA.



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

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Broström Shipping Co., Sweden and The Finland Steamship Co., Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

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

Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

— ΟΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΕΣ ΕΞΟΠΛΙΖΟΥΝ ΤΑ ΠΛΟΙΑ —

Η πρωτοτυπία και εδώ μας έρχεται από την Αμερική. Μία Αμερικανική ναυτιλιακή εταιρία ή American Steamship της Νέας Υόρκης έχει εγκαταστήσει μικρο-υπολογιστές σε δύο από τα 18 πλοία που ταξιδεύουν στις Μεγάλες Λίμνες Καναδά — ΗΠΑ, και πρόσ το παρόν κάνοντας εκτίμηση της αποτελεσματικότητας, σκέπτεται σοβαρά να εξοπλίσει με ηλεκτρονικούς υπολογιστές και τα υπόλοιπα πλοία του στόλου της. Ο Διευθυντής της εταιρίας αυτής, λέγει, «Διατηρούμε ένα μάτι ανοικτό στην ανάπτυξη της ηλεκτρονικής ναυτικής τεχνολογίας για μικρο-υπολογιστές στα πλοία μας». Ο ίδιος υποστηρίζει ότι «οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές για τα πλοία, γίνονται καθημερινά φθηνότεροι, μικρότεροι, πιο ισχυροί, και υπάρχει τώρα περισσότερος χώρος για αποταμίευση πληροφοριών, και οι εφαρμογές για υπολογιστές στα πλοία είναι βασικά απεριόριστες».

Στόν Αμερικανικό ατμόπλοιο «Indiana Harbor» ή μεθόδευση και τακτική της συντήρησης του πλοίου, ή απογραφή ανταλλακτικών, ή μισθοδοσία του πληρώματος και οι τηλεπικοινωνίες, γίνονται από σύστημα υπολογιστών, το οποίο περιλαμβάνει τρεις CRT τερματικούς σταθμούς και ένα εκτυπωτή. Περιγράφοντας τα πλεονεκτήματα του συστήματος υπολογιστών επάνω στο πλοίο αυτό, ο πλοιοκτήτης του σημειώνει ιδιαίτερος και υποδεικνύει ότι ο υπολογιστής τηρεί στοιχεία όλων των τμημάτων μηχανημάτων εξοπλισμού του πλοίου και προγραμματίζει προληπτικά τις εργασίες συντήρησης και επισκευών επί του πλοίου. Ο ηλεκτρονικός υπολογιστής εκτυπώνει κάρτα εργασιών, την οποία ο Α' Μηχανικός ακολουθεί, και αναφέρει στον υπολογιστή την εργασία που έγινε, την οποία ο υπολογιστής καταχωρεί στο αρχείο-φάκελο του ιστορικού συντήρησης που τηρεί για όλα τα μηχανήματα, για άμεσο αναφορά και ενημέρωση κάθε ενδιαφερομένου.

Ο ηλεκτρονικός υπολογιστής ο οποίος διατηρεί σύνδεσμο και επαφή κατ' ευθείαν με τα κεντρικά γραφεία της εταιρίας, στη Νέα Υόρκη, με τη βοήθεια του δορυφορικού κυκλώματος Navdyne, ενημερώνει τα γραφεία, σχετικά με την απογραφή ανταλλακτικών, και υπολογίζει για λογαριασμό του Α' Μηχανικού, πότε ένα νέο ανταλλακτικό θα χρειασθεί ή λείπει από τα κιβώτια ανταλλακτικών.

Ο ιδιοκτήτης της εταιρίας αυτής λέει ότι αυτό είναι πολύ σπουδαίο, γιατί είναι τρόπος περιορισμού περσιών εξόδων που συνήθως έχουμε από αμέλεια του ανθρώπινου δυναμικού. Εάν ένα πλοίο απομεινεί από ένα κρίσιμο ανταλλακτικό, ή οικονομική καταστροφή μπορεί να ανέλθει σε ένα ύψος 200.000 δολαρίων. Ο υπολογιστής μας προφυλάσει στην περίπτωση αυτή, από τέτοια καταστροφή. Επίσης προσθέτει, προσπαθούμε να εξακριβώσουμε πόση οικονομία θα μας κάνει ο υπολογιστής δεδομένης μιας επικείμενης μηχανικής ζημιάς.

Ο πλοιοκτήτης αυτός είναι ευχαριστημένος με την αποτελεσματικότητα του υπολογιστή επί του πλοίου του, και είναι αισιόδοξος γύρω από το μέλλον των ηλεκτρονικών υπολογιστών στα πλοία, ένα αίσθημα το οποίο μοιράζεται με πολλούς άλλους συνα-

δέλφους του στην ναυτιλιακή επιχείρηση.

Οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές τοποθετούνται εύκολα και τέλεια στα πλοία. Όταν κανείς πηγαίνει σε ένα οποιοδήποτε γραφείο, μιλάς σοβαρής επιχείρησης, θα συναντήσει ασφαλώς, και θα δει κάποιο ηλεκτρονικό υπολογιστή. Το ίδιο πράγμα σύντομα θα συμβεί και στα πλοία. Η ναυτική κοινωνία αρχίζει να αναγνωρίζει ότι οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές μπορούν να έχουν εφαρμογή επάνω στα πλοία.

Αλλά η απόφαση για την γενική εξαπλώση εγκατάστασης των υπολογιστών στα πλοία εξαρτάται από τα κέρδη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και την κατάσταση της ναυλαγοράς, ή οποία σήμερα, δεν είναι καλή. Αλλά καθώς ο χρόνος κυλά, και η οικονομική κατάσταση βελτιώνεται, οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές για τα πλοία, θα είναι ένα νέο πεδίο δράσεως για τους κατασκευαστές και πωλητές τέτοιων μηχανημάτων, τα οποία κάνουν τη ζωή πιο εύκολη και απλουστεύουν και τις πιο δύσκολες διαδικασίες και δραστηριότητες.

Στην πρόσφατη σύσκεψη των στελεχών Ναυτιλίας των ΗΠΑ που έγινε για το έτος 1983 στη Νέα Ορλεάνη, ο διευθυντής της εταιρίας ηλεκτρονικών ναυτιλιακών κατασκευών, Maraid είπε στην ομιλία του ότι η τεχνολογική αλλαγή είναι ο πλέον ισχυρός παράγων στον κόσμο των επιχειρήσεων σήμερα, και η δύναμή του φαίνεται να φουντώνει.

«Ενας άλλος ομιλητής, διευθυντής μεγάλης Αμερικανικής ναυτιλιακής επιχείρησης ανέφερε την περίπτωση ενός πολύ σοβαρού δυστυχήματος, όπου ένα από τα πλοία της εταιρίας το οποίο προσάραξε στο στενό του Γιβραλτάρ, φορτωμένο με πλήρες φορτίο υδροποιημένου αερίου πέτυχε να αποκολληθεί από τα βράχια σε τρεις ημέρες, και να μεταφορτώσει το φορτίο του εν πλώ σε ένα άλλο άδελφό πλοίο.

Είμαι απόλυτα πεπεισμένος, είπε, ότι εάν δεν είχαμε την ηλεκτρονική τεχνολογία στις επικοινωνίες και την ικανότητα των ηλεκτρονικών υπολογιστών να διακινήσουν τα φορτία, και να μεταδώσουν άμεσως τις απαραίτητες πληροφορίες στα κεντρικά μας γραφεία, και από εμάς στο πλοίο, δεν θα είχαμε βγάλει ποτέ το πλοίο από τα βράχια.

«Ενας άλλος ομιλητής, αντιπρόσωπος της Lykes Lines, ανέφερε ότι όταν το πλοίο «Tillie Lykes» κατεβαίνει τον Μισσισιππή για να βγει έξω στο Κόλπο του Μεξικού, από την Νέα Ορλεάνη, ανεφέρθη ότι ένα πλοίο που είχε προσαράξει μέσα στο ποτάμι, περιόριζε το βύθισμα του καναλιού ναυσιπλοίας στα 37 πόδια, ενώ το «Tillie Lykes» είχε βύθισμα 38 πόδια. Αντί λοιπόν να άγκυροβολήσει, ενεργοποιήθηκε ο ηλεκτρονικός υπολογιστής άμεσως υπολόγισε τις ποσότητες καυσίμων και νερού που έπρεπε να μεταφερθούν από πλώρα - πρύμα και τανάπαλιν, ώστε να ελατωθεί το βύθισμα στα 37 πόδια,



INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE
PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE:
TONIO COLON
TELEX:
From U.S.A.: 368-8572
From Others: 379-8572

TELEPHONE:
Colon 45-0127
45-0137 45-0128

MAILING ADDRESS:
P O Box 443
Colon, R Panama
PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY - FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:
TONIO PANAMA
TELEX:
From U.S.A.: 368-2633
From Others: 379-2633

TELEPHONE:
Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:
P O Box 6-4000
El Dorado
Panama, R Panama
CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY - FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

καί έτσι το πλοίο συνέχισε απρόσκοπτα τό ταξίδι του προς την έξοδο του ποταμού. Προσέθεσε δε ότι εγκατάσταση ηλεκτρονικών υπολογιστών έχει γίνει στα κεντρικά γραφεία της εταιρίας Lykes στη Νέα Όρλεάνη, και πάνω στο πλοίο Ro/Ro "Cygnus" χρονοαυλωμένο στην εταιρία MSC των ΗΠΑ. Αυτό το σύστημα συνδέει τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές του πλοίου κατ' ευθείαν με τους υπολογιστές στα κεντρικά γραφεία της εταιρίας, με αυτόματο ηλεκτρονικό σύστημα-μέθοδο, έτσι πού η δλη απόδοση και λειτουργικότητα του πλοίου, συλλέγεται και μεταδίδεται στα κεντρικά γραφεία άμέσως, και από τα κεντρικά γραφεία προς τό πλοίο όλες οι επιθυμητές οδηγίες, κατευθύνσεις, συμβουλές, και διαταγές των προϊσταμένων των γραφείων.

Τό συγκρότημα ηλεκτρονικών υπολογιστών, τοποθετείται επίσης πλέον με γοργό ρυθμό στα ναυπηγούμενα σήμερα πλοία.

Ένα πλοίο της Αμερικανικής εταιρίας President Lines με τό όνομα "President Lincoln" απέπλευσε για τό παρθενικό του ταξίδι από τη Δυτική άκτή των ΗΠΑ, προς την Άπω Άνατολή, με εγκατάσταση υπολογιστών στα κεντρικά γραφεία της εταιρίας και στο πλοίο. Τά προγράμματα των υπολογιστών σε αυτό τό σύστημα μεταβιβαζόμενων πληροφοριών περιλαμβάνουν προγράμματα μισθοτροφοδοσίας και ανάλυσης υπερωριών πληρώματος, προειδοποίηση και καταχώρηση στοιχείων για άναγκαίες επιθεωρήσεις και επισκευές μηχανημάτων, σύστημα-πρόγραμμα άπογραφής ανταλλακτικών πού τηρεί στοιχεία για πάνω από 8.000 ανταλλακτικά σε ένα ειδικό πίνακα άπογραφής πού περιλαμβάνει ακόμη και τη θέση της άποθήκευσής τους.

Επίσης πρόγραμμα ανάλυσης πού εκτιμά και διερμηνεύει πληροφορίες άπόδοσης άπό τις κύριες μηχανές και τά άλλα βοηθητικά μηχανήματα ώστε να γίνει διάγνωση της κατάστασης αυτών στα κεντρικά γραφεία. Επίσης αυτόματο μετάδοση των στοιχείων μεσημβρίας άπό τη γέφυρα στα κεντρικά γραφεία για τόν έλεγχο της άπόδοσης του πλοίου καθημερινά. Με τά δεδομένα αυτά τά

πειράματα ηλεκτρονικού έλέγχου του πλοίου άπό τά κεντρικά γραφεία επέτυχαν πλήρως και η εταιρία άνέφερε οικονομία κατά 25% στην οικονομική έκμετάλευση του πλοίου.

Οι μελετητές των ναυτιλιακών πραγμάτων στις ΗΠΑ, υπολογίζουν τά υπό Άμερικανική σημαία πλοία, πού χρησιμοποιούν ηλεκτρονικούς υπολογιστές, μεταξύ 20-30% του Άμερικανικού στόλου, αλλά οι παρατηρητές είναι αισιόδοξοι για τό μέλλον των ηλεκτρονικών υπολογιστών επί των πλοίων. Δέν είναι άκριβώς μία έλπίδα, είναι μία οικονομική άναγκαιότητα. Οι πλοιοκτήτες θά άναγνωρίσουν και θά παραδεχθούν ότι πρέπει να χρησιμοποιούν αυτά τά προηγμένα βοηθήματα για να έλατώσουν τό κόστος λειτουργικότητας των πλοίων και γραφείων.

Η διεύθυνση Ναυτιλίας των ΗΠΑ, με σκοπό να βοηθήσει τους πλοιοκτήτες να δουν τό είδος της οικονομικής άναγκαιότητας, πού είναι δεμένο με τους ναυτιλιακούς ηλεκτρονικούς έγκεφάλους, χρησιμοποιεί τό πρόγραμμα Τεχνολογίας Έρευνας, και Άνάπτυξης της διεύθυνσης του Στόλου, σαν ένα μέσο διασποράς νέων ιδεών και τάσεων, μέσα στην αγορά των υπολογιστών για την ναυτιλία. Δηλαδή φέρνει τους κατασκευαστές ηλεκτρονικών έγκεφάλων για τη Ναυτιλία πιο κοντά στη ναυτική πραγματικότητα και τους έφοπιστές πιο κοντά στην ηλεκτρονική τεχνολογία.

Η όλλανδική εταιρία Nedlloyd Lines έγκάτεστησε στο κοντεϊνερπλοίο της "Colombo" σύστημα ηλεκτρονικού υπολογιστού της άμερικανικής "Texas Instruments" πού καλύπτει δλη την διαχείριση του πλοίου. Συγκεκριμένα, αυτός ο υπολογιστής παρέχει έξι μεγάλα προγράμματα όπως:

Πρόγραμμα μισθοδοσίας, φορτίων, έλέγχου ανταλλακτικών, συντήρησης και επισκευών, έλέγχου φορτίων, έλέγχου ανταλλακτικών, συντήρησης και επισκευών, έλέγχου προυπολογισμού και κόστους διαχείρισης, πρόγραμμα λειτουργίας και άπόδοσης του πλοίου, με τά στοιχεία μεσημβρίας μεταβιβαζόμενα καθημερινά στα κεντρικά γρα-

φεία αυτόμάτως μόλις τά έτοιμάσει ο άξιωματικός ναυτιλίας του πλοίου. Σύμφωνα με τά παρασχεθέντα άπό την εταιρία στοιχεία ο υπολογιστής αυτός, έχει σε πολλά άντικαταστήσει τό πλήρωμα, και σε πάρα πολλά έχει άνακουφίσει τους άξιωματικούς του πλοίου άπό τό πολύ βάρος διαχείρισης του πλοίου. Επίσης ο υπολογιστής αυτός άναλαμβάνει διαδικασίες τις όποιες πρώτα διεχειρίζοντο τά κεντρικά γραφεία της Nedlloyd στην Όλλανδία, όπως είναι ο προυπολογισμός της εταιρίας και κάθε πλοίου χωριστά. Επίσης προυπολογίζει τό κόστος έπισκευής του πλοίου προτού τούτο φθάσει στα Ναυπηγεία. Πάντως μεταξύ των πολλών λειτουργιών του υπολογιστού, τό πλήρωμα βρίσκει ότι ο έλεγχος των ανταλλακτικών είναι ο πλέον χρήσιμος. Η έκτέλεση νέας άπογραφής γίνεται εύκολότερη λόγω της άκριβούς περιγραφής των ειδών πού έχουν καταχωρηθεί στον έγκέφαλο, ενώ ο υπολογιστής έπίσης καταγράφει στις καρτέλες πόσα είδη ενός ουσιώδους ανταλλακτικού πρέπει να υπάρχουν στο πλοίο.

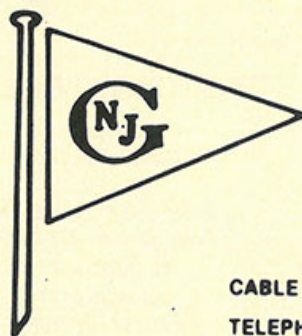
Τέλος, μία ομάδα Άαπωνων πλοιοκτητών, άπεφάσισαν να έφοδιάσουν τά πολύ προχωρημένης τεχνολογίας πλοία τους, με πολύ άνεπτυγμένους ηλεκτρονικούς έγκεφάλους και άλλα νοήματα μηχανήματα. Τό Άαπωνικό Υπουργείο Μεταφορών, έχει οργανώσει μία έπιτροπή με σκοπό να μελετήσει ολοκληρωμένες τεχνικές μεθόδους έλέγχου του πλοίου με έμπιστοσύνη και ύπευθυνότητα.

Σε ένα πειραματικό πλοίο, με πλήρωμα λιγώτερο των δέκα άνδρων, τό επαθλο θά είναι να επιτύχουν, ώστε, τό πλοίο για μία χρονική περίοδο έξη μηνών, να μη χρειασθεί τίποτε για συντήρηση και έπισκευή, με τη βοήθεια των ηλεκτρονικών έγκεφάλων.

Έν όψει αυτής της προαγματικότητας, ως εύχηθούμε η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία, να φθάσει σύντομα στο επίπεδο αυτής της προηγμένης ηλεκτρονικής τεχνολογίας, για να μπορέσει να επιβιώσει.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON
TELEPHONE: (01) 600-1766
TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

ΣΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΟΣ

Τά αγγλικά στη Ναυτιλία μας

Του κ. ΚΩΝ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Σωστά, πολύ σωστά τά αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά» έπεσήμαναν σ' ένα από τά τελευταία τεύχη τους τήν παράλειψη νά θεωρηθούν υποχρεωτικό μάθημα σέ μιά ναυτική σχολή (σχολή ναυτικού ένδιαφέροντος) τά αγγλικά ως διεθνής γλώσσα τής ναυτιλίας, μιά γλώσσα πού θά χρησιμοποιήσσει ό ναυτικός σέ όλα τά λιμάνια του κόσμου καί κάθε ένας πού ασχολείται μέ τά θέματα τής Ναυτιλίας μας.

Παλαιότερα πού ή ναυτιλία μας ήταν μόνο μεσογειακή, έφθαναν λίγα Ιταλικά — καί πιό παλιά τά γαλλικά — γιά νά εξυπηρετήσουν τίς ανάγκες τους. Σήμερα ή Ναυτιλία, όπως ολάτα πράγματα, πήραν μεγάλες διαστάσεις, ποικιλόμορφες, ευρύτατες καί άλίστο ναυτικό που θά έχει κλειστό τό στόμα σάν βγαίνει έξω, στίς μακρινές θάλασσες καί τά μακρινά λιμάνια.

Κι έτσι γίνεται, πραγματικά. Οί Έλληνες τής θάλασσας, όχι μόνο των καραβιών, αλλά καί οί έφοπλιστές, οί πράκτορες, κάθε επαγγέλματος πού σχετίζεται μέ τή θάλασσα, ξέρουν καί μάλιστα σχετικά καλά τή γλώσσα τής άλλοτε θαλασσοκράτειρας. 'Η θαλασσοκρατία χάθηκε, έμεινε όμως ή γλώσσα (όπως έγινε μέ τά Έλληνικά πού ή Έλλάδα υποτάγηκε στους Ρωμαίους καί όμως τά Έλληνικά εξακολουθούσαν γιά αιώνες ακόμα νά είναι διεθνής γλώσσα). Διεθνής γλώσσα λοιπόν τά αγγλικά, θές από τήν άλλοτε θαλασσοκρατία, θές από τήν Αμερική πού όσο καί νά τό κάνουμε, είναι αλήθεια πώς επικρατεί στήν παγκόσμια ζωή καί οικονομία, θές από τήν ανάγκη τής εποχής μας πού ζητάει ένα διεθνές όργανο συνεννόησης. Αγγλικά χρησιμοποιούν καί οί Νορβηγοί στή Ναυτιλία τους, ακόμα καί οί Γερμανοί καί οί Γάλλοι, όλοι

οί παλιοί καί μεγάλοι ναυτικοί λαοί.

Ναι, αλλά εδώ στον τόπο μας τήν χρησιμοποιούν τήν αγγλική, τή ξένη γλώσσα, όχι καί χωρίς υπερβολές, δηλαδή καί πέραν από ό,τι χρειάζεται. 'Υπερβολή — τό λέω γιά νά διακόψω λίγο τή βαρύτητα του θέματος — ήταν μιά πρόταση, όχι πολλά χρόνια πριν, πού έλεγε νά γίνει ό Πειραιάς μέ τήν περιοχή του ανεξάρτητο ναυτικό κράτος μέ γλώσσα τήν αγγλική, γιά νά ανταποκρίνεται νομοθετικά καί οικονομικά γενικώς στήν μεγάλη υπόθεση τής διεθνούς έπιβολής Ναυτιλίας μας. 'Υπερβολή είναι ότι κι εμείς οί Έλληνες, όταν απευθυνόμαστε στους άλλους Έλληνες, γραπτά καί έντυπα ιδίως, μιλάμε τήν αγγλική, λές καί υπάρχουν σ' αυτή οί αναντικατάστατες λέξεις καί όρολογίες.

Πιό χτυπητή είναι ή αντίθεσή καί ή υπερβολή μέ τά όνόματα των πλοίων μας, πλοίων μέ ελληνική σημαία καί υπό ξένες (ευκαιρίας). Καί στή μιά καί τήν άλλη περίπτωση θά βρείτε πώς τά μισά σχεδόν πλοία μας φέρουν έγγλέζικες ή ξένες ονομασίες. Δέν χρειάζονται στατιστικές, άρκεί νά παρακολουθήσετε τους πίνακες των «Ναυτικών Χρονικών» σέ κάθε τεύχος τους. 'Υπάρχουν μάλιστα όνόματα έντελώς ξένα πού δέ θυμίζουν τίποτε από Έλληνική γλώσσα, υπάρχουν άλλα πού είναι μέ δύο λέξεις, από τίς όποιες ή μιά κάποια σχέση έχει μέ τήν Έλλάδα καί υπάρχουν ονομασίες μέ δύο καί τρεις λέξεις πού είναι αγγλικές διασκευές Έλληνικών ονομάτων.

Βέβαια, ή ονοματοθεσία του πλοίου, τό τί όνομα θά πάρει τό πλοίο, είναι υπόθεση του κυρίου του πού κατά ένα τρόπο είναι καί ό δημιουργός του, αυτός τό έφερε στήν Έλληνική Ναυτιλία. Αυτόν τον κανόνα τον σέ-

βεται καί τον διακηρύσσει ή Έλληνική Νομοθεσία από τής εποχής του Καποδίστρια μέχρι σήμερα εξακολουθητικά. Κανείς δέν πρέπει νά άρνηθεί αυτό τό δικαίωμα. Κι αυτό τά Ναυπηγεία, όταν φτιάχνουν ένα σκάφος χωρίς παραγγελία, ποτέ δέν τους βάζουν όνομα' περιμένουν τον αγοραστή, αυτόν πού θά τό κινήσει τό πλοίο στίς θάλασσες.

Τό Κράτος ανέκαθεν δέν επέμβηκε σ' αυτή τήν υπόθεση καί έκαμε καλά, ούτε εδώ, ούτε σέ άλλες χώρες. Καί έκανε καλά, γιατί γιά όποιοδήποτε παράπονο, γιά όποιοδήποτε άδοκιμότητα ή υπερβολή ή κακοποίηση, κανένα άστυνομικό μέτρο, καμιά νομοθετική παρέμβαση δέν άποδίνει. Στή γλώσσα γενικά, ή ξένη, ή κρατική παρέμβαση, ή κρατική νομοθεσία άγνοείται. Πάρτε γιά παράδειγμα τήν έπιβολή πρόσφατα του μονοτονικού συστήματος. Περιοδικά λογοτεχνικά καί επιστημονικά, συγγράμματα, βιβλία παντός είδους ήγνώσαν αυτή τήν παρέμβαση καί εξακολουθούν νά χρησιμοποιούν πνεύματα καί τόνους, όπως πρώτα. 'Εδώ μπορούμε νά πούμε πώς καί ή εισαγωγή τής δημοτικής γλώσσας, κι αυτή άγνοήθηκε από τόσους συναλλασσομένους, συγγραφείς καί δημοσιογράφους. 'Η πιό σοφή γνώμη στο γλωσσικό ήταν ή του είδικού καθηγητού τής Γλωσσολογίας του αείμνηστου Χατζηδάκη, ό όποιος είπε δύο λέξεις μόνο: άφήστε έλεύθερο τό λαό, αφήστε έλεύθερη τή δημοτική καί τήν καθαρεύουσα, καί ό λαός θά συναντηθεί μαζί τους μόνος του, ό χρόνος καί ή εξέλιξη θά δείξει τί θέλει, ποιά λύση θά δώσει σέ κάθε περίπτωση.

'Εφύγαμε από τό θέμα — παρασυρθήκαμε, γιατί αυτό έχει πάντοτε κάθε γλωσσικό

PHONES: 675.4321, 323.0064
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

θέμα — και πρέπει να ξαναγυρίσουμε στο δικό μας. Το όνομα του πλοίου τό δίνει ο νοικοκύρης του. Έλατα όμως που τὰ μπερδεψε και λησμονάει τή γλώσσα του. Βάζει τὰ αγγλικά για να γίνει διεθνώς γνωστότερο τό όνομα του πλοίου του, να ξέρουν όπου πάει τί νόημα θέλει να πει ή όνομασία του, τί θυμίζει, τί ζητά. Είναι μιά υπερβολή βέβαια να ξεμακραίνει κανείς από τις ρίζες του, από τή γενέθλιο γλώσσα, τή μητρική, τήν έθνική. Αυτό μπορούμε να τό επισημάνουμε, δέν μπορούμε ούτε είμαστε σε θέση και ως Κράτος άκόμα τήν παρατήρησή μας να επιβάλουμε. 'Ο πλοιοκτήτης παίρνει τό πλοίο του και φεύγει. Καί ξεμένουμε έμεις με τήν άφέλειά μας, με τήν παρεκτίμηση τής δήθεν δυναμικής επιβολής μας.

Υπάρχει μιά τρίτη λύση, κάπως συμβιβαστική. Τήν ακολουθεί άνέκαθεν και τό Έλληνικό Κράτος. Λέει ή Νομοθεσία μας στον πλοιοκτήτη πώς μπορεί να βάλει όποιο θέλει όνομα και ξενικό, αλλά στη πρύμνη του σκάφους είναι ύποχρεωμένος να

γράψει έλληνικά (με έλληνικούς χαρακτήρες) τό όνομα του πλοίου και τόν λιμένα που νηολογήθηκε.

Έδω νομίζω, πώς τό κράτος μπορεί να προχωρήσει λίγο και να πει στον πλοιοκτήτη πώς μπορεί να βάλει τὰ αγγλικά του, τὰ ισπανικά του όνόματα, αλλά στη πρύμνη (και στα χαρτιά του πλοίου κλπ.) να βάλει και τήν Έλληνική όνομασία, τήν στην Έλληνική γλώσσα (άρχαία, νέα, νεώτερη, νεώτατη, καθαρεύουσα, δημοτική) όνομασία άπόδοση του ξενικού όρου. Άντί με Έλληνικούς χαρακτήρες να γράψει «Γκλόρυ», να γράψει «Δόξα» αντί «Πλάνετ», «Πλανήτης», αντί «Στάρ», «Άστέρι», «Άστρον», «Άστήρ», αντί «Έλλένικ», «Έλληνικός».

Ξαναγυρίζουμε για λίγο στο γλωσσικό. Θέλουμε να προσθέσουμε πώς ή καθαρεύουσα μπορούσε να είχε του κόσμου τις άμαρτίες, είχε όμως κι ένα τουλάχιστο μεγάλο καλό, μιά μεγάλη επέτελεσε προσφορά: Ξεκαθάρισε τις ξένες λέξεις, όσο μπορούσε. Μόλις έφυγε, άρχισαν οι παρωδιές, ή λαο-

γραφία, τό λαογραφικό στοιχείο, π.χ. έγινε φολκλόρ, έχουμε λέξεις σέξ, στρές και άλλες ξενολογίες στη γλώσσα μας χωρίς τήν ανάγκης τους, ενώ είχαμε και έχουμε τις δικές μας τις Έλληνικές. Τό ίδιο να γίνει λοιπόν και στα όνόματα των πλοίων. Γιατί, όπως και τό κάμεις, είναι και ζήτημα παρουσίας, έμφανίσεως, παρουσιαστικού μιάς έθνικής ύποθέσεως, τό Έλληνικό πλοίο στις ξένες θάλασσες και τά ξένα λιμάνια.

Εγώ περιορίζομαι να επισημάνω κάποια άδοκιμότητα, όπως τήν είπα. Ένας αύστη-ρότερος από μένα θα χρησιμοποιούσε πιο δύσκολα, πιο βαρύ χαρακτηρισμό. Πρέπει να τό καταλάβουμε ότι και στην όνομασία του πλοίου μας πρέπει να είμαστε κάπως πιο εύρεις, πιο υπεύθυνοι, άνήκουσε σ' ένα σύνολο, δέν πρέπει να κάνουμε κάτι του κεφαλιού μας. Πρέπει να δείξουμε και τή φαισιογνωμία μας, τόν πολιτισμό μας, τή γλώσσα μας. Πρέπει να γίνουμε αύστηροι σ' αυτό τό θέμα έμεις οι ίδι οι όνομαθέτες.



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E C 3
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 480 5611. ΤΕΛΕΞ 885651 RANDK G

ST CLARE HOUSE 30-33, MINORIES
LONDON EC3N 1DT

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: «DIOSKUROI» LONDON E C 3
TEL: 01 480 5611. TELEX 885651 RANDK G

ST CLARE HOUSE 30-33, MINORIES
LONDON EC3N 1DT

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΕΦΕΤΕΙΟΝ ΠΕΡΑΙΩΣ 1220/82

Πρόεδρος: 'Ηλίας Γιαννόπουλος

Εισηγητής: Νικ. Παραθύρας

Δικηγόροι: Γεράς. Βλάχος. Στ. Παπανδρε-
όπουλος.

'Απαιτήσεις τρίτων από εφοπλισμό — Εύ-
θύνη του κυρίου διά του πλοίου — Διακοπή
ευθύνης διά της μεταβίβασης — 'Ελλει-
ψις ευθύνης κατ' άρθρ. 479 Α.Κ. του άπο-
κτώντος — 'Ακύρωσις δικογράφου εφέσε-
ως λόγω έλλείψεως σαφών και ώρισμένων
λόγων εφέσεως.

Σύμφωνα με τό άρθρο 520 παρ. 1 Κ.Πολ.
Δ. τό δικόγραφο της εφέσεως πρέπει νά
περιέχει τά στοιχεία των άρθρ. 118-120 του
ίδιου κώδικα και τούς λόγους εφέσεως δη-
λαδή τά παράπονα γιά τά σφάλματα της
έκκαλουμένης αποφάσεως. 'Εάν τό δικό-
γραφο δέν περιέχει ούτε ένα σαφή και όρι-
σμένο λόγο εφέσεως κηρύσσεται άκυρο
και ή έφεση άπορρίπτεται και αύτεπάγγελ-
τα άκόμη (Α.Π. 649/1975 ΝοΒ 24,51).

'Απ' τή διάταξη του άρθρ. 106 έδάφ. β
του ΚΙΝΔ, πού όρίζει ότι οι άπαιτήσεις πού
πηγάζουν από τόν εφοπλισμό άσκούνται
καί κατά του πλοίου άπ' τή διάταξη του
άρθρ. 105 παρ. 4 του ίδιου κώδικα προκύ-
πτει ή άρχή ότι ό κύριος του πλοίου δέν ευ-
θύνεται προσωπικά γιά τίς άπαιτήσεις αυ-
τές, αλλά μόνο με τό συγκεκριμένο πε-
ριουσιακό αντικείμενο (τό πλοίο). 'Η ευθύ-
νη αυτή του κύριου του πλοίου ύπάρχει μό-
νον εφόσον τό πλοίο ανήκει σ' αυτόν, παύ-
ει δέ όταν ή κυριότητα του πλοίου μεταβι-
βασθί σε άλλον, όποτε οι δανειστές των
παραπάνω άπαιτήσεων, εάν δέν έχουν ναυ-
τικό προνόμιο, δέν μπορούν νά στραφούν
κατά του πλοίου ούτε στα χέρια του νέου
κυρίου, γιατί δέν έχουν δικαίωμα παρακο-
λουθήσεώς του. Κατά του νέου κυρίου δέν

μπορούν νά στραφούν οι δανειστές αυτοί
ούτε με βάση τό άρθρο 479 Α.Κ., γιατί αυ-
τό προϋποθέτει προσωπική ευθύνη του άρ-
χικού κυρίου, πού νά διατηρείται μάλιστα
και μετά τή μεταβίβαση (βλ. σχετ. Κ. Ρό-
κα Ναυτικό Δίκαιο σελ. 165 έπ. Φ. Ποτα-
μιάνου στοιχεία ναυτικού δικαίου τεύχος β
σελ. 105 επ. ΕΑ 1115/1978 ΕΝΔ 7,11).

Στήν άγωγή ή έναγούσα ίστορεί τά έξης:
Με σύμβαση μισθώσεως έργου, πού κα-
ταρτίστηκε ανάμεσα στην έναγούσα και
τή δεύτερη έναγομένη, εφοπλίστρια του έλ-
ληνικού πλοίου Α.Σ. ή έναγούσα επισκεύα-
σε στην 'Ολλανδία τούς μήνες Νοέμβριο
και Δεκέμβριο 1973 τό παραπάνω πλοίο.
'Η άμοιβή της γιά την έπισκευή αυτή έφτα-
σε τά 600.000 φιορίνια 'Ολλανδίας. Τό τί-
μημα πληρώθηκε σε δόσεις, ή τελευταία
άπ' τίς όποιες καταβλήθηκε τήν 1.4.1976.
Συμφωνήθηκε επίσης ότι γιά τό τίμημα που
πιστώθηκε θά καταβληθί τόκος 11% τό
χρόνο και ότι τό συνολικό ποσό του τόκου
έφτασε τήν 1.4.1976 σε 37.421,84 φιορίνια
'Ολλανδίας, τό όποιο ή δεύτερη έναγομένη
αναγνώρισε. Με τήν άγωγή ζητεί νά ύπο-
χρεωθούν οι τρεις πρώτες έναγόμενες νά
πληρώσουν τό ίσάξιο σε δραχμές των
37.421,84 φιορινίων 'Ολλανδίας κατά τό
χρόνο της πληρωμής ως έξης: ή πρώτη άπ'
αυτές ως κυρία του πλοίου κατά τό χρόνο
πού γεννήθηκε τό χρέος, β) ή δεύτερη ως
αντιβαλλομένη εφοπλίστρια και γιάτί άνα-
γνώρισε τό χρέος και γ) ή τρίτη γιάτί άπό-
κτησε τό πλοίο τήν 17.5.77 ως μοναδικό
περιουσιακό στοιχείο της πρώτης, άλλως
ως έπιχείρηση. 'Εφόσον ή πρώτη και ή τρί-
τη έναγόμενες έναγονται γιά άπαιτήσεις
πού πηγάζουν άπ' τόν εφοπλισμό του
πλοίου χωρίς ναυτικό προνόμιο (ΚΙΝΔ
205) και ή μεταβίβαση του πλοίου άπ' τήν
πρώτη στή δεύτερη έγινε πριν από τήν έ-
γερση της άγωγής δέν νομιμοποιούνται πα-

θητικά, σύμφωνα με τά παραπάνω και έ-
πρεπε ν' άπορριφθί γι' αυτές ή άγωγή. 'Η
έκκαλουμένη άπορρίψε τήν άγωγή γιά τόν
παραπάνω λόγο και συνεπώς όρθά έκρινε.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ:

'Η άνωτέρω άπόφασις είναι ιδιαίτερος
σημαντική διότι κατά τρόπον σαφή και νο-
μικώς τεκμηριωμένον καθορίζει τό άνεύθυ-
νον κατ' άρθρον 479 Α.Κ. του άποκτώντος
πλοίου παρά κυρίου και μη εφοπλιστού.

Κατ' άρθρον 106/2α του ΚΙΝΔ ή ευθύνη
του κυρίου του πλοίου δέν παρακολουθεί
αυτό εις χείρας των μετέπειτα κυρίων του-
του διότι έν άντιθέτω περιπτώσει ή τοιαύτη
ευθύνη θά είχεν τόν χαρακτήρα έμπραγμά-
του βάρους του πλοίου, τό όποιο άκριβώς
ούτε δηλοϋται έν τό νομω, άλλ' ούτε και
συνάγεται έξ αυτού.

'Η προεκτεθεισα ευθύνη του κυρίου του
πλοίου δέν μεταβιβάζεται κατά τό άρθρον
479 Α.Κ. καθ' όσον διά του άρθρου αυτού
είσάγεται σωρευτική έκ του νόμου άναδο-
χή χρέους δημιουργούσα: α) Προσωπικήν
ευθύνην των έκάστοτε ειδικών διαδόχων
και ουχί τοιαύτην «διά του πράγματος»
οίαν εισάγει τό άρθρον 106 παρ. 2α ΚΙΝΔ.
β) Παθητικήν εις όλόκληρον ένοχήν του ά-
ποκτώντος και του μεταβιβάζοντος ενώ ή
ευθύνη του τελευταίου αυτοδικαίως άπό
και δια της μεταβίβασης του πλοίου, και
γ) 'Η έπερχομένη νόμιμος άναδοχή άποτε-
λεί τρόπον μεταβίβασης όφειλής και ουχί
άπλης ευθύνης, ενώ ό κύριος του πλοίου
ευθύνεται άπλώς διά τάς έκ του εφοπλι-
σμού άπαιτήσεις χωρίς νά είναι και όφειλέ-
της αυτών.

Προσέτι ό αποκτών τό πλοίο ως ειδι-
κός διάδοχος της κυρίας του πλοίου ουδε-
μίαν ευθύνην έχη άφού ή έπίδικος άπαιτη-
σις δέν ασφαλίζεται δι' ειδικού προνομίου
και έχει νά άσκηθί ή άγωγή πρό της μετα-
βίβασης περιουσίας πλοίου.

Παύλος Σιούφας
Δικηγόρος

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS AND BUNKERS

CABLES: "TAKISHIP"
TELEX: 24262 24099 TAKIS AR
AV. CORRIENTES 538
BUENOS AIRES

TEL: 394.5612
394.3992
394.3891
394.3548
394.2129

PRIV.: T. contogeorgis 44.3050
E. Andresen 86.7115

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines
Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.
Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

Authorised Service Station for STORK –
WERK SPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

PLANT: PERAMA FREE ZONE
ADDRESS: P.O. BOX 7 - PERAMA, PIRAEUS
TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)
TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.
CABLES: "NAFSI" - PIRAEUS - GREECE.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η χρήση ειδικών προστομιών καυστήρων για μείωση της καταναλώσεως

Ακολουθώντας την γενική προσπάθεια προσαρμογής της λειτουργίας του πλοίου στις σημερινές συνθήκες αύξημένου κόστους έκμεταλλεύσεως, μερικοί κατασκευαστές μηχανών προσφέρουν λύσεις που αποσκοπούν στην μείωση της καταναλώσεως καυσίμου, για πλοία εφοδιασμένα με παλαιότερους τύπους μηχανών που λειτουργούν για μακρές περιόδους σε μειωμένα φορτία.

Μία λύση είναι ο εφοδιασμός των μηχανών που προορίζονται να λειτουργήσουν για μακρύ διάστημα με φορτίο του 70% του μεγίστου φορτίου, με ειδικά προστόμια καυστήρων που έχουν μικρότερες όπες ψεκασμού.

Τα προφύσια αυτά σχεδιάζονται ειδικά για μειωμένα φορτία ώστε να δίνουν όσο το δυνατόν μικρότερη κατανάλωση και να εξασφαλίζουν ικανοποιητικό διασκορπισμό καυσίμου για μακρές περιόδους λειτουργίας.

Σύμφωνα με τους κατασκευαστές, η οικονομία καυσίμου σε ποσοστό 50% του μεγίστου φορτίου, είναι της τάξεως των 2GR/KWH ενώ στο 25% είναι 3-8GR/KWH.

Προφύσια με μικρές όπες ψεκασμού σε μειωμένα φορτία συντελούν σε καλή καύση και επομένως στην βελτίωση αποχρωματισμού των καυσαερίων.

Στην ίδια ισχύ μηχανής, μικρότερες όπες ψεκασμού των προστομιών αυξάνουν το φορτίο του συστήματος εγχύσεως.

Για να αποφευχθεί ένδεχομένη ζημία σε περίπτωση λειτουργίας στο πλήρες φορτίο της μηχανής, συνιστάται ακινητοποίηση των ρυθμιστικών ράβδων των

άντλιων στο 80% περίπου της πλήρους ισχύος με την βοήθεια ενός STOP. Για τις μηχανές που κινούν έλικα μεταβλητού βήματος το ποσοστό αυτό είναι 60% και η ταχύτητα 90% της μεγίστης συνεχούς.

Επίσης στην περίπτωση σταθερού βήματος ή ταχύτητα πρέπει παράλληλα να μειωθεί στο 90% της ονομαστικής.

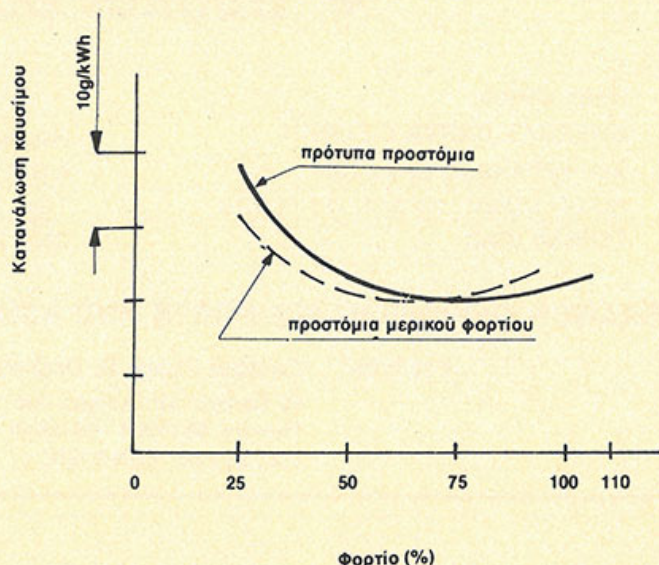
Για συνεχή λειτουργία σε χαμηλά φορτία, πρέπει επίσης να διατηρηθεί η θερμοκρασία των στοιχείων θαλάμου καύσεως σε τέτοια όρια ώστε να αποφευχθεί η ψυχρά διάβρωση.

Ανάλογα επομένως με τις δυνατότητες που υπάρχουν πρέπει να αυξηθούν οι θερμοκρασίες του αέρα σαρώσεως ή του αέρα καύσεως και του ψυκτικού νε-

ρού.

Με την χρήση των ειδικών για μειωμένα φορτία προστομιών αποφεύγεται ή ρύπανσις στο έσωτερικό της μηχανής που συμβαίνει με τα αρχικά προστόμια όταν η μηχανή λειτουργεί σε μειωμένα φορτία. Πλήν όμως μετά από πολλούς μήνες λειτουργίας σε χαμηλά φορτία συνιστάται μικρή αύξηση του φορτίου της μηχανής για ένα ταξίδι ώστε να λειτουργήσουν όλα τα συστήματα και πάλι σε ονομαστικές συνθήκες, σαν μία δοκιμή λειτουργίας, σε αυτή δέ την περίπτωση πρέπει να τοποθετηθούν πάλι τα αρχικά προστόμια πλήρους φορτίου.

A. Κόπιτσας



AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

For your Agency in IRAN

SHERKAT DARYA E-SURKH

REDSEA SHIPPING AGENCY Co. Ltd.

**Shipping Agents • Forwarders •
General Contractors • Shipchandlers
• Bunker Suppliers**

Head Office:

SHERKAT DARYA E-SURKH
AVE SEPAHBOD GHARANI
NIKOO STREET No 32/1, 1ST FLOOR
TEHRAN IRAN

Phones: 892046 - 892048

A.O.H.: 855052 - 658832 - 629490

Telex: 214296 SDST TEHRAN IR.

Cbls: 281/Tehran and RedSea to all Iranian ports

BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF

For info: Captain Panos D. Drakoulakos
60 Karpou Str, Athens 406
Phones: 9021907 - 9014640
Tlx.: 22 2327 PANO GR.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN
CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • SALE AND PURCHASE BRO-
KERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR
OPERATORS.

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29
Phone: 541361/268532 — Telex: 2700046/271460/213836 — Cables: MEDOV
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE — ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Η διώρυγα

Ξεπέρασαν τό 1.1 δισεκ. δολάρια τὰ ἔσοδα ἀπὸ τὴν χρησιμοποίηση τῆς διώρυγας τοῦ Σουέζ κατὰ τὸ χρόνο πέρασε καὶ μέ τὴν ἐφαρμογή ἀπὸ σήμερα τοῦ νέου τιμολογίου ὑπολογίζεται ὅτι κατὰ τὸ 1984 θὰ αὐξηθοῦν ἐπιπλέον κατὰ 45 ἑκατομ. δολάρια.

Σύμφωνα μέ ἀνακοινώσεις τοῦ προέδρου τῆς Ἐπιτροπῆς ποῦ διοικεῖ τὴν διώρυγα, αὐξήθηκαν τόσο τὰ φορτηγὰ σκάφη ποῦ τὴν διέπλευσαν καὶ τὰ ὅποια ἀντιπροσωπεύουν τὸ 64% τῶν διερχομένων πλοίων, ὅσο καὶ τὰ ἔμφορτα δεξαμενόπλοια στὰ ὅποια ἡ σημειωθείσα αὐξηση ἀπὸ πλευρὰς ὄγκου ἔφθασε κατὰ τὸ 1983 τὸ 7,4% καὶ κυμάνθηκε ἡμερησίως περὶ τοὺς 1 ἑκατομ. τόνους ἀργού.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Μπούκοτάρουν τοὺς Ἰάπωνες

Τὰ αὐστραλιανὰ συνδικάτα ἀποφάσισαν ὀριστικά νὰ ἀσκήσουν μπούκοτὰ κατὰ τῶν μπάλκ κάρριερς μέ σημαίες εὐκαιρίας, τὰ ὅποια προσεγγίζουν στοὺς δυτικούς λιμένες τῆς χώρας στὸ πλαίσιο τῶν μεταφορῶν μεταλλευμάτων. Ἡ ἀπόφαση ἐλήφθη σὲ ἐνδειξη διαμαρτυρίας γιὰ τὸν παροπλισμὸ δύο πλοίων τῆς Ἐθνικῆς Αὐστραλιανῆς Γραμμῆς. Τὰ συνδικάτα θὰ μπούκοτάρουν ἐπίσης τὶς ἐργασίες τῶν Ἰαπωνικῶν μπάλκ κάρριερς στὰ λιμάνια Dampier, Herdland καὶ Walcott.

Ὅπως εἶναι γνωστὸ ἡ Ἐθνικὴ Αὐστραλιανὴ Γραμμὴ καὶ οἱ Ἰάπωνες σιδηροβιομηχανοὶ δὲν κατάφεραν μέχρι τώρα νὰ συμφωνήσουν γιὰ μιὰ νέα σύμβαση ναυλώσεως τῶν δύο μπάλκ κάρριερς τῶν 139.000 τόν. d.w. τὰ ὅποια ἡ Ε.Α.Γ., διαθέτει στίς ἐν λόγω μεταφορές. Ὑποτίθεται ἐπομένως ὅτι ἡ στάση

τῶν συνδικάτων θὰ ἀναθεωρηθεῖ ἀνάλογα μέ τὴν ἐξέλιξη τῶν ἐν λόγω συνεννοήσεων.

ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Γενικὴ Ἀπεργία;

Ἡ Συνομοσπονδία Ναυπηγο-ἐπισκευαστικῶν ἐργατικῶν Ἐνώσεων τῆς Βρεταννίας ἀπειλεῖ νὰ καλέσει τὰ μέλη τῆς σὲ γενικὴ ἀπεργία σὲ ὅλα τὰ ναυπηγεῖα τῆς χώρας μετὰ τὶς ἀποτυχίες τῶν συνομιλιῶν τῆς μέ τὴν Ἐνωση τῶν Βρεταννῶν Ναυπηγῶν ἐπὶ τῆς νέας συμφωνίας παραγωγικότητας.

Ἡ Συνομοσπονδία τῶν Ναυτεργατικῶν Ἐνώσεων εἰδοποίησε τὰ 60.000 μέλη τῆς νὰ εἶναι ἐτοιμοὶ γιὰ στάση ἐργασίας ἀπὸ τὶς 7 Ἰανουαρίου, ἂν τελικὰ ἐφαρμοσθεῖ ἀπὸ τὶς διοικήσεις ἡ «συμφωνία εὐελιξίας» ποῦ προβλέπει ὅτι οἱ διοικήσεις τῶν ναυπηγείων θὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ μεταφέρουν ἐργαζόμενους ἀπὸ μιὰ ἐπιχείρηση σὲ ἄλλη, νὰ προσλαμβάνουν προσωπικὸ μέ προσωρινὰ συμβόλαιο ἀπασχολήσεως καὶ δικαίωμα ἀπολύσεως.

Ἡ συμφωνία αὐτὴ θὰ ἀπέφερε στοὺς ἐργαζόμενους μιὰ αὐξηση τῶν ἀποδοχῶν τους κατὰ ἑπτὰ λίρες τὴν ἐβδομάδα καὶ θὰ βάρυνε τὸ ἰσοζύγιο πληρωμῶν κατὰ 20 ἑκατομ. στερλίνες καὶ σύμφωνα μέ τὴν Ἐνωση τῶν Βρεταννῶν Ναυπηγῶν ἂν τελικὰ δὲν ἐπιτευχθεῖ τὸ μέλλον τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας στὴ χώρα θὰ τεθεῖ ὑπὸ οὐσιαστικὴ ἀμφισβήτηση.

ΓΑΛΛΙΑ

Ναυπηγικὴ ἐνίσχυση

Ἡ Γαλλικὴ κυβέρνησις ἀπεφάσισε νὰ χορηγήσει νέα οικονομικὴ ἐνίσχυση στὴ ναυπηγοβιομηχανία τῆς χώρας γιὰ νὰ ἀποφύγει

τὸν κίνδυνο μιᾶς ἐκτεταμένης καταστροφῆς.

Κύριος εὐνοούμενος τῆς βοήθειάς αὐτῆς θὰ εἶναι τὸ Ναυπηγεῖο τοῦ Βορρά καὶ τῆς Μεσογείου (CNM) τὸ ὅποιο θὰ λάβει 725 ἑκατομ. φράγκα. Ὡς γνωστὸν τὸ συγκρότημα CNM περιλαμβάνει τὰ ναυπηγεῖα τῆς Seyne κοντὰ στὴν Τουλὼν, τὰ ναυπηγεῖα τῆς La Ciotat καὶ τὰ ναυπηγεῖα France-Dunkergue, τὰ ὅποια ὅλα μαζί ἀπασχολοῦν περὶ τὶς 12.000 ἐργατοῦπαλλήλους.

Ὑπενθυμίζεται ὅτι τὸν περασμένο Ὀκτώβριο ἡ Κυβέρνησις εἶχε ἀποφασίσει νὰ διοχετεύσει 650 ἑκατομ. φράγκων στὸν τομέα τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν.

ΔΑΝΙΑ

Οἱ μετοχές τοῦ Μόλλερ

Μεγάλῃ ἀνατίμηση τῶν μετοχῶν τοῦ συγκροτήματος Μόλλερ παρετηρήθη στὸ χρηματιστήριό τῆς Κοπεγχάγης, ἡ ὅποια τὶς 500 μονάδες μέσα σὲ πέντε μέρες, ἀνεβάζοντας τὶς μετοχές στίς 4.500 μονάδες. Κατὰ τὸν εἰδικὸ χρηματιστηριακὸ τύπο ἡ αὐξηση αὐτὴ θὰ συνεχισθεῖ σ' ὅλη τὴν ἐπόμενη διετία γιὰ νὰ φθάσει σὲ ἐπίπεδο γύρω στίς 8.000 μονάδες. Ἀνάλογη ἀνατίμηση παρουσίασαν καὶ οἱ μετοχές τῶν δύο ἐταιριῶν Svendborg καὶ DIS 1912 ποὺ μετέχουν στὸ συγκρότημα. Σημειοῦται πάντως ὅτι μολονότι τὰ καλὰ ἀποτελέσματα εἶναι γενικά, ἡ ἀνατίμηση ὀφείλεται κυρίως στὸν τομέα τοῦ πετρελαίου ποῦ εἶναι ὁ ἀποδοτικότερος.

Τὶς ἀνωτέρω αἰσιόδοξες προοπτικὲς δὲν συμμερίζονται οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ συγκροτήματος, οἱ ὅποιοι νομίζουν ὅτι τὸ μέλλον δὲν διαγράφεται τόσο λαμπρὸ ἂν βασισθοῦμε στίς ἀξίες τῶν πλοίων καὶ τῶν πλωτῶν γεωτρυπάνων καὶ στίς δυνατότητές τους ν' ἀποφέρουν κέρδη. Ὁ ἴδιος τέλος ὁ Μόλλερ σὲ σχετικὴ συνέντευξή του ἀρνήθηκε νὰ δώσει λεπτομέρειες, μέ τὸν ἰσχυρισμὸ ὅτι δὲν ἤθελε νὰ προσφέρει πληροφορίες στοὺς ἀνταγωνιστάς.

Η.Π.Α.

Τὰ ὑπερωκεάνια τῆς Cunard

Δὲν παραιτεῖται ἀπὸ τὶς προσπάθειές τῆς ἡ Cruise America Line νὰ πετύχει τὴν τροποποίηση τοῦ νόμου ὥστε νὰ ἐπιτραπῇ ἡ δρομολόγηση στὰ ἀμερικανικὰ ὕδατα μέ ὅλα τὰ προνόμια τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, τῶν δύο ὑπερωκεανίων τῆς Cunard γιὰ τὰ ὅποια

in Buenos Aires FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS

Shipagents Brokers & Bunkers

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
836169 KALLINIKOS
221504 TSOLAKIS

Telexes: 23867 OR 21017 FAROS - AR
23625 ARGO - AR.

Tucuman 359 - 5th Floor
1049 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE
INTERAGENCIA MARITIMA
(CAPTAIN G. TSAMIS)
9, SOTIROS STR — PIRAEUS
Phone: 4171497 - TLX: 21-1088 ASI

πηρε όψιόν άγοράς (Cunard Princess και Cunard Countess).

Ούτε ή καθυστέρηση άναθεωρήσεως του σχετικού νόμου ούτε ή άπόφαση της άμερικανικής εταιρίας του Χιούστον Contessa Cruise Line νά παραγγείλει δύο υπερωκεάνια στά ναυπηγεία του Σηάτλ, άπογοήτευσε και άπεθάρρυνε τους άρμοδίους της Cruise America Line, οι όποιοι πιστεύουν ότι τά ναυπηγεία του Σηάτλ δέν είναι σέ θέση νά ναυπηγήσουν πλοία δυνάμενα νά παραβληθούν μέ τά πλοία της Cunard δεδομένου ότι ή πείρα τους έξαντλείται στή ναυπήγηση φορτηγίδων και μικρών σκαφών. Έξ άλλου μία διερεύνηση της άμερικανικής ναυπηγικής άγοράς άπέδειξε ότι οι τιμές πού προσφέρονται γιά τή ναυπήγηση ενός παρόμοιου υπερωκεανίου κυμαίνονται άπό 250-500 έκατομ. δολλαρίων ενώ ή τιμή των πλοίων της Cunard ύπολογίζεται γύρω στά 115 έκατομ. δολλαρίων.

Σημειώτέον ότι ύπέρ της άναθεωρήσεως του νόμου έχουν ταχθεί διάφοροι παράγοντες, οι όποιοι διαβλέπουν άφενός δημιουργία έργατικής άπασχολήσεως και άφ' έτέρου τήν τελείως άδάπανη γιά τό κράτος άπόκτηση δύο άξιόλογων μονάδων θαλασσίας περιγηήσεως.

Τά δύο μεγάλα ναυτεργατικά συνδικάτα διαφωνούν μεταξύ τους και έχουν ταχθεί τό ένα ύπέρ της άναθεωρήσεως και τό άλλο έναντίον αυτής.

Οικονομικές προβλέψεις

Άξιοσημείωτη ύπήρξε ή ανάκαμψη της άμερικανικής οικονομίας κατά τόν χρόνο πού πέρασε μέ αντίστοιχη μείωση της άνεργίας. Μετά αυτή τήν εύμενή εξέλιξη οι προοπτικές γιά τό 1984 εμφανίζονται πολύ θετικές και τό άκαθάριστο έθνικό προϊόν της χώρας,

μετά τήν άφαίρεση του ποσοστού του πληθωρισμού, άναμένεται νά αύξηθεί περί τό 4.8% έναντι 3.3% τό 1983.

Σημαντική αύξηση της τάξεως του 9% ύπολογίζεται νά επέλθει επίσης στό εισόδημα των Άμερικανών μετά τήν άφαίρεση των φόρων, τό όποιο κατά τόν προηγούμενο χρόνο αύξήθηκε κατά 6.4%. Αυτή ή άνοδος της άγοραστικής δυνάτοτητας των Άμερικανών μέ παράλληλη διατήρηση του ρυθμού του πληθωρισμού περί τό 5% ελπίζεται ότι θά έχει εύμενή επίπτωση στήν αύξηση των εισαγωγών και κατ' επέκταση στίς θαλάσσιες μεταφορές πρός τήν άμερικανική ήπειρο.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Παραδόθηκε τό πρώτο της «Σάνκο»

Τό πρώτο άπό τά 111 «handy» μπάλκ κάρριερς πού παρήγγειλε στίς άρχές του 1983 ή «Σάνκο Στήμισι» παραδόθηκε άπό τά ναυπηγεία «Τογιοχάσι» της «Κανασάσι Σιμπιλντιγκ» και νηολογημένο στόν Παναμά άρχισε νά έκτελεί ταξίδια μεταφοράς χαλύβδινων προϊόντων άπό τήν Ιαπωνία στόν Περσικό χρονοναυλωμένο στήν «Καβασάκι Στήλ».

Τό σκάφος όνομάστηκε «Sanko Eagle» έχει χωρητικότητα 36.600 τον. d.w., έπανδρώθηκε μέ πλήρωμα 22 άνδρών και άναμένεται νά παρακολουθηθεί μέ πολύ ενδιαφέρον άπό τήν εύρεία ναυτική οικόγένεια, καθώς είναι τό πρώτο οικονομικού τύπου μπάλκερ της νέας γενιάς.

ΙΡΑΚ

Νέος πετρελαιοαγωγός

Άμεση άνάγκη χρημάτων έχει τό Ιράκ γιά νά συνεχίσει τόν πόλεμο μέ τήν Περσία και τά κυριότερα έσοδα της χώρας προέρχονται άπό τις έξαγωγές πετρελαίου. Αυτή τή στιγμή οι έξαγωγές του Ιράκ γίνονται μέσω ενός άγωγού ικανότητας μεταφοράς 800.000 βαρελιών ήμερησίως ό όποιος διέρχεται άπό τήν Τουρκία. Ό άλλος άγωγός πού περνά άπό τήν Συρία έχει διακόψει τήν λειτουργία του, ενώ οι Ιρακινές εγκαταστάσεις φορτώσεως στόν Κόλπο έχουν καταστραφεί άπό τους Πέρσες τις πρώτες ήμέρες του πολέμου.

Σάν προσωρινή λύση ή Βαγδάτη σχεδιάζει νά χρησιμοποιήσει τέσσερις πλωτές μονάδες φορτώσεως πού θά ρυμουλκηθούν άπό τό Μπαχρέν άνοικτά των άκτών του Ιράκ ενώ μακροπρόθεσμα τό Ιράκ σχεδιάζει τήν κατασκευή δύο άγωγών πού θά του επιτρέπουν νά έξάγει πετρέλαια διά μέσου της Τουρκίας και της Σαουδικής Άραβίας. Ήδη ή Σαουδική Άραβία έδωσε τήν συγκατάθεσή της γιά νά χρησιμοποιηθεί ό άγωγός της άπό τόν Κόλπο πρός τό Γιάνμπου, ώστε τό Ιράκ νά έξάγει άκόμα μέσω αυτού 1 έκατομ. βαρέλια τήν ήμέρα μέχρι τήν ολοκλήρωση του δικού του παράλληλου άγωγού άπό τήν Μπάσρα μέχρι τό Γιάνμπου.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Παραγγελίες στήν «Άστιλλέρος»

Κουβανική παραγγελία γιά τήν ναυπήγηση

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
έπί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού έμπορικού στόλου.

Συνολική άξία άσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1982 ήταν
16.701.000.000 δολλάρια.

Διά πληροφορίας άποτεινεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνω άντιπροσώπους των:

Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.

Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

ση όκτώ φορτηγών πλοίων των 15.000 τον. γκρός ανακοινώθηκε στις αρχές του δεκαπενθήμερου, λίγες μέρες μετά τις έντονες διαδηλώσεις που σημειώθηκαν στην χώρα από τους εργαζομένους σε ναυπηγικές επιχειρήσεις οι οποίοι διαμαρτυρήθηκαν για τις σχεδιαζόμενες μειώσεις του εργατικού δυναμικού των μονάδων αυτών.

Σύμφωνα με πληροφορίες τα νέα σκάφη των οποίων η συνολική αξία κατασκευής ανέρχεται σε 50 εκατομ. στερλίνες θα χρηματοδοτηθούν σε ποσοστό 100% από την ισπανική Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστωσης και θα μισθωθούν για μακροετή περίοδο στη Κούβα μέχρις πλήρους αποπληρωμής.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Έφοπλιστικά αιτήματα

Στην ετήσια έκθεση της Ένωσης Όλλανδών Έφοπλιστών, ο Πρόεδρος αυτής επιμένει ιδιαίτερα επί της βαρύτητας της κρίσεως που πλήττει την εμπορική ναυτιλία. Η κρίση αυτή υποχρεώνει τους έφοπλιστές να καταβάλουν κάθε προσπάθεια μειώσεως του κόστους εκμεταλλεύσεως, στο οποίο οι δαπάνες του πληρώματος δεν παίζουν ασφαλώς τον μικρότερο ρόλο. Αίτημα λοιπόν της πλοιοκτησίας αποτελεί ο περιορισμός της συνθέσεως των πλοίων στα επίπεδα των άλλων ναυτιλιών, μεταξύ των οποίων μνημονεύεται η Ιαπωνία ή οποία καθιέρωσε το πλήρωμα των 18 ατόμων στα πλοία στα 60

ποία η Όλλανδική νομοθεσία επιβάλλει 21-22 άτομα.

Συνέπεια της καταστάσεως αυτής είναι η παρατηρούμενη επένδυση όλλανδικών κεφαλαίων σε πλοία με ξένες σημαίες, τα οποία έφθασαν ήδη το 1 εκατομ. τον. γκρός και προβλέπεται να αυξηθούν πολύ περισσότερο στο μέλλον εις βάρος του εθνικού νηολογίου. Σχετικό αίτημα αποτελεί η υπό της Κυβερνήσεως αντιμετώπιση του ένδεχόμενου καθιέρωσης του συστήματος της προσωρινής μεταφοράς του πλοίου υπό ξένη σημαία χωρίς μεταβολή της πλοιοκτησίας του, όπως συμβαίνει ήδη στη Δυτικογερμανική ναυτιλία.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Ναυτιλιακά χρέη

Η κυβέρνηση του Παναμά, σε μία προσπάθεια της να μειώσει το μερίδιο που είναι υποχρεωμένη να καταβάλει στα ταμεία του IMO, ανέστειλε τις πληρωμές των οφειλών της προς τον διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό.

Σύμφωνα με τον κανονισμό του IMO το μερίδιο κάθε χώρας είναι ανάλογο του έγγραφου στο νηολόγιο της τοννάζ και το μερίδιο του Παναμά φτάνει το 1 εκατομ. δολάρια το χρόνο. Θεωρητικά η χώρα πρέπει να εισπράττει περίπου 40 εκατομμύρια το χρόνο από τις εισφορές των πλοιοκτητών, αλλά οι τελευταίοι οφείλουν από καθυστέρησης παλαιότερων εισφορών περίπου

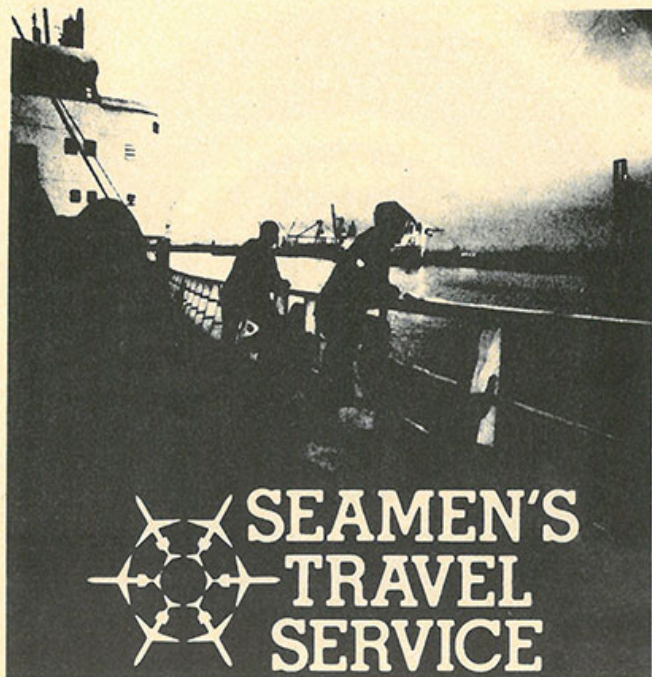
60 εκατομ. δολάρια. Ήδη η χώρα έχει αρχίσει δικαστικό αγώνα σε μία προσπάθεια να εισπράξει μερικά από τα πιο μεγάλα χρέη όρισμένων πλοιοκτητών και συνεχίζει τις πιέσεις προς τον IMO για να μειωθεί το μερίδιό της στα έσοδα του Οργανισμού που φθάνει το 7% του προϋπολογισμού του.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Τά προβλήματα του Άρκτικού

Σύμφωνα με ανακοίνωση του Υπουργού Ναυτιλίας στην εφημερίδα «Ισβέστια» οι περισσότεροι λιμένες του Άρκτικού στερούνται αποθεμάτων καυσίμων για τον ανεφοδιασμό των πλοίων, πράγμα που τα αναγκάζει να εφοδιάζονται με εφεδρικά καύσιμα εις βάρος του φορτίου τους. Τέτοια προβλήματα θα μπορούσαν να αποφευχθούν, ακόμα δε και να λειψουν γεγονότα όπως του πρόσφατου αποκλεισμού 55 μονάδων στη θάλασσα του Chukchi, αν τα πλοία αναχωρούν εγκαίρως και είναι κανονικώς φορτωμένα. Παράλληλα θα επιδιωχθεί να περιορισθεί ο αριθμός αλλά να αυξηθεί η μεταφορική ικανότητα των πλοίων που ασχολούνται στον εφοδιασμό των πόλεων της βόρειας Σιβηρικής ακτής, συγχρόνως δε να αυξηθούν οι διά κοντινέρες μεταφορές. Θα επιδιωχθεί τέλος η ανάπτυξη των ποταμίων και σιδηροδρομικών μεταφορών με βάση την ευρωπαϊκή Ρωσία, αντί της θαλασσίας μεταφοράς μέσω της Βορ. Σιβηρίας.

**Don't have your Seamen hanging around—
use our complete Seamen's Travel Service.**



**SEAMEN'S
TRAVEL
SERVICE**

Cut your expenses by using our convenient morning flights to COPENHAGEN with direct SAS connections to:

- NORTH AMERICA (both East and West Coast) every SATURDAY and SUNDAY morning
- SOUTH AMERICA every SATURDAY morning
- TOKYO, BANGKOK and SINGAPORE every SATURDAY morning

Your Travel Agent or SAS, Sina 6/Vis-sarionos 9, 106 72 Athens, Tel. 363 4444, can tell you more about SAS Seamen's Travel Service.

SAS
SCANDINAVIAN AIRLINES

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,

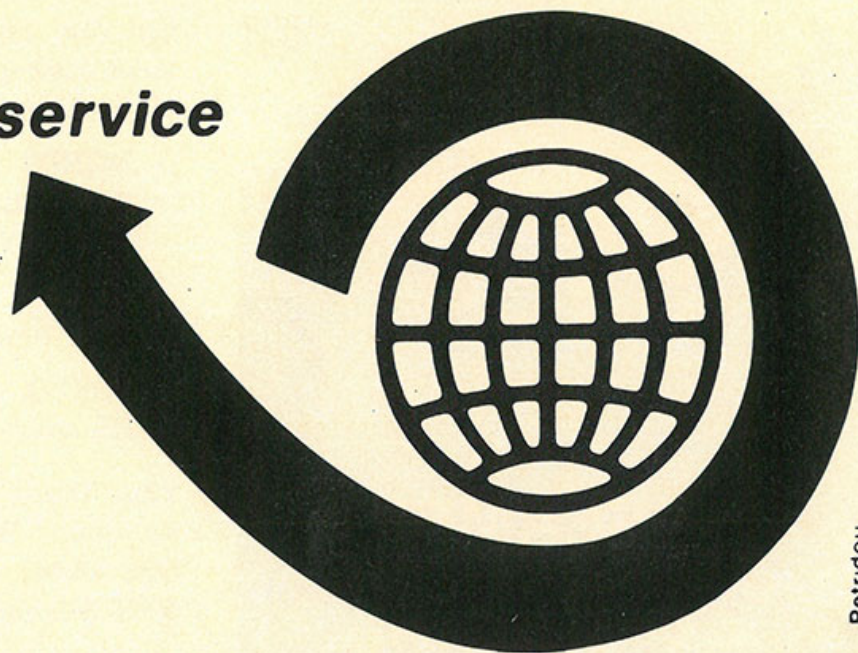
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service

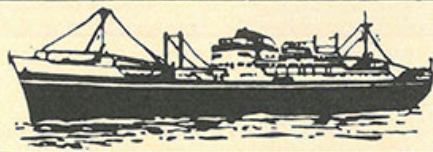


Petridou

Piraeus office

Address: Filonos 107-109 Phones: 4531 583 4531.478. 4531.479 Telexes '3602. 3115 UNIV. GREECE

NAYTILIAKES



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Η «Ελληνική»

Συνεχίζονται οι προσπάθειες της Έταιρίας για την κάλυψη των διαφόρων υποχρεώσεων της προς τους ναυτικούς της και το NAT, ενώ δεν έχει αποκλεισθεί ακόμη η περίπτωση παροχής κάποιας μορφής κρατικής βοήθειας προς την «Ελληνική».

Στή θέση του παραιτηθέντος από την θέση του γεν. διευθυντού κ. Άρη Ίωαννίδη ανέλαβε ήδη ο κ. Φρέντερικ Αύγερινός, ο οποίος διηύθυνε μέχρι πρότινος τις εργασίες της εταιρίας στις Ήνωμένες Πολιτείες.

Υπό την κυανόλευκο

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την εγγραφή στο Έλληνικό Νηολόγιο βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι σκαφών:

1. «Αραμίζ», φορτηγό, πρώην «Breezand», υπό σημαία Όλλανδίας, 1.586 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, που ανήκει στην εταιρία «Matapan Shipping Inc.» (κ. Χρ. Δημητριάδης).

3. «Πόρθος», φορτηγό, πρώην «Breehorn», υπό σημαία Όλλανδίας, 1.585 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, που ανήκει στην εταιρία «Porthos Shipping Inc.» (κ. Χρ. Δημητριάδης).

3. «Αθω», φορτηγό, πρώην «Breehes», υπό σημαία Όλλανδίας, 1.586 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, που ανήκει στην εταιρία «Athos Shipping Inc.» (κ. Χρ. Δημητριάδης).

4. «Κρήτη Γεράνι», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Al Hofuf», υπό σημαία Σαουδικής Αραβίας, 14.923 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, που ανήκει στην εταιρία «Cyclades Maritime Company S.A.» (κ. Β. Βαρδινογιάννης).

5. «Κρήτη Επισκοπή», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Al Khafji», υπό σημαία Σαουδικής Αραβίας, 14.923 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1967, που ανήκει στην εταιρία «Melea Maritime Company S.A.» (κ. Β. Βαρδινογιάννης).

6. «Κρήτη Σαμαριά», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Al Damman I», υπό σημαία Σαουδικής Αραβίας, 14.923 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, που ανήκει στην εταιρία «Ceryx Compania Naviera S.A.» (κ. Β. Βαρδινογιάννης).

7. «Χόμερικ Ντόν», μπάγκ κάρριερ, πρώην «Norse Pilot», υπό σημαία Αγγλίας, 17.187 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, που ανήκει στην εταιρία «Overseas Investment and Finance Corp.» (κ. Γεώργ. Καμπάνης).

8. «Θαλασσινή Άξια», φορτηγό, ναυπηγούμενο No. 126, 16.794 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «Xasteria Shipping Corporation» (κ. Ίωάν. Βοργιάς).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν το γαλλικό μπάγκ κάρριερ «Bertrand Delmas» 15.917 τόν. d.w., 12.204 τόν. γκρός του 1972 αντί τιμής περί των 2 εκατομ. δολλαρίων.

— Άγνωστοι είναι οι αγοραστές του υπό λιβεριανή σημαία δεξαμενόπλοιου «Γοργόνα» 150.977 τόν. d.w., 79.000 τόν. γκρός του 1970, το οποίο φέρεται ότι άλλαξε πλοιοκτήτες αντί τιμής κατά τι υψηλότερης των 5 εκατομ. δολλαρίων.

— Στούς Ρώσους επωλήθη το υπό λιβεριανή σημαία μπάγκ κάρριερ «Έλεράντα» 28.824 τόν. d.w. 17.042 τόν. γκρός του 1973, αντί τιμής περί των 4.1 εκατομ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Κινέζοι διαλύτες αγόρασαν το υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό «Διάμ» 8.583 τόν. γκρός του 1960, αντί δολ. 99 ανά τόν. έλ. εκτοπίσματος.

Μετονομασίες

Το υπό ελληνική σημαία φορτηγό σκάφος «Ν.Γ. Λιβανός» 11.056 τόν. γκρός του 1967 μετονομάστηκε «Κωνσταντίνος Μαλιέζος» και ύψωσε σημαία Κύπρου.

— «Σέντσιουρ Ντόουν» ονομάστηκε το αγορασθέν δεξαμενόπλοιο «Sun Aster III» 51.898 τόν. γκρός του 1975 και ύψωσε σημαία Παναμά.

— «Κάπταιν Τζώρτζ Λ.» ονομάστηκε το βραζιλιανό φορτηγό σκάφος «Lloyd Rotter-

dam» 9.111 τόν. γκρός του 1974 και ύψωσε την κυανόλευκο.

— «Άμόλυντος» ονομάστηκε το αγορασθέν δεξαμενόπλοιο «Marguina» 48.344 τόν. γκρός του 1967 και ύψωσε σημαία Κύπρου.

— Το αγορασθέν πολωνικό μπάγκ κάρριερ «Ziemia Lubuska» ονομάστηκε «Άνκα Δ.». Το σκάφος 16.451 τόν. γκρός του 1966 εγγράφηκε στο νηολόγιο της Κύπρου.

— Σέ «Μπράσσελς» μετονομάστηκε το δεξαμενόπλοιο «Texaco Brussels» 14.948 τόν. γκρός του 1968 και ύψωσε την κυανόλευκο.

— Το αγορασθέν μπάγκ κάρριερ «Gladious» 10.625 τόν. γκρός του 1969 μετονομάστηκε «Έβερχουπ» και ύψωσε σημαία Κύπρου.

— «Βλαχέρνα» ονομάστηκε το υπό παναμαϊκή σημαία μπάγκ κάρριερ «Tochigi Maru» 17.430 τόν. γκρός του 1971 και ύψωσε σημαία Κύπρου.

— Το αγορασθέν βρετανικό μπάγκ κάρριερ «Graingwen» 17.395 τόν. γκρός του 1977 ονομάστηκε «Ακτή» και ύψωσε σημαία Λιβερίας.

— Σέ «Νομικός» μετονομάστηκε το λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Prinkiros» 24.424 τόν. γκρός του 1964 και ύψωσε σημαία Κύπρου.

— Σέ «Άνναμίνα» μετονομάστηκε το ελληνικό μπάγκ κάρριερ «Κωστής Πρώης» και παρέμεινε υπό την κυανόλευκο.

— «Μπέλ» ονομάστηκε το φορτηγό σκάφος «Belle Rose» 8.717 τόν. γκρός του 1956 και ύψωσε σημαία Παναμά.

— Το αγορασθέν μπάγκ κάρριερ «Ocean Melody» 8.884 τόν. γκρός του 1975 μετονομάστηκε «Σηγουόρντ» και εγγράφηκε στο νηολόγιο των Φιλιππίνων.

— «Τρέιντ Έντεβερ» ονομάστηκε το υπό λιβεριανή σημαία δεξαμενόπλοιο «Venture Britain» 63.519 τόν. γκρός του 1970.

— Το λιβεριανό δεξαμενόπλοιο «Santa Marina» 31.779 τόν. γκρός του 1965 μετονομάστηκε «Μπεγκόνια Ι» και ύψωσε σημαία Παναμά.

— Τα δύο αγορασθέντα αδελφά μπάγκ κάρριερ «Titus» και «Turandot» 22.523 τόν. γκρός του 1971 μετονομάστηκαν αντίστοιχα «Φιντέλιτυ» και «Λόγιαλτυ» και ύψωσαν την κυπριακή σημαία.

— «Προτέκτορ» ονομάστηκε το αγορασθέν μπάγκ κάρριερ «El General» 15.716 τόν. γκρός του 1980 και ύψωσε την κυανόλευκο.

— Το λιβεριανό μπάγκ κάρριερ «Attica»

at Argentina

HELLAS - MAR. (S.A.)

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS - SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)
BUNKERS - STEVEDORING - CATERING - REPRESENTATIONS

WE ATTEND AT ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,
3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. MR VALAOURIS 226316, 226371, 222083

Telexes: 18724 ELLAS AR., 23575 ELLIN AR., 23573 GRECE AR.

CABLE: HELLASMAR BAIRE



Η «Raytheon» κυκλοφόρησε νέο ψηφιακό προγραμματιζόμενο ραδιοηλέφωνο τύπου «Ray-1285 SSB» που είναι κατάλληλο για χρήση από γιωτ και έμπορικά σκάφη. Η συσκευή που εκπέμπει από 1,6 έως 25.999 MHz και κάνει λήψη από 100 KHz έως 30 MHz είναι ήδη προγραμματισμένη με τις 192 συχνότητες της ITU και προσφέρει στον χειριστή δυνατότητα προγραμματισμού ακόμη 44 συχνοτήτων. Προσφέρεται ταχεία επιλογή της Διεθνούς Συχνότητας Κινδύνου και ο πομπός μπορεί να εκπέμψει σε περίπτωση ανάγκης ακόμη και εάν η αντέννα έχει κοπεί. Το «Ray-1285 SSB» είναι κατασκευασμένο σύμφωνα με τις προδιαγραφές της FCC, προσφέρεται με εγγύηση δύο ετών και η τιμή του δέν ξεπερνά τα 6.000 δολάρια.

13.166 τον. γκρός του 1971, μετονομάστηκε «Λαϊδηλαϊκ» και ύψωσε την παναμαϊκή.

— Τό παναμαϊκό φορτηγό «Yangtze Carrier» 8.669 τον. γκρός του 1974 μετονομάστηκε «Φιλιπιάδα» και παρέμεινε υπό την παναμαϊκή.

— Σέ «Κάπταιν Άλεκ» μετονομάστηκε τό μπάλκ κάρριερ «Αρεκ» 8.927 τον. γκρός του 1967 και εγγράφηκε στο Κυπριακό νηολόγιο.

— Τό παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Sea Zephyr» 9.440 τον. γκρός του 1972 μετονομάστηκε «Ντεμπούργκο» και ύψωσε κυπριακή σημαία.

— Τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Sincere No. 3

10.055 τον. γκρός του 1971 μετονομάστηκε «Άλεξανδράκι» και ύψωσε την κυπριακή.

— «Ναβιγκέιτορ» ονομάστηκε τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Septa» 10.250 τον. γκρός του 1974 και ύψωσε σημαία Παναμά.

— Τέλος τό μπάλκ κάρριερ «Ocean Glory» 14.884 τών 1979 μετονομάστηκε «Σεραφείμ» και ύψωσε επίσης σημαία Παναμά.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τό μήνα Νοέμβριο υπεγράφησαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση τών πληρωμάτων τών κατωτέρων πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Τζώρτζ Τζούνιορ», κυπριακό, 499 τον. γκρός, από 5.8.1983, εκπρόσωπος κ. Πολ. Ζέρβας.

— «Μελίνα», κυπριακό, 761 τον. γκρός, από 15.7.1983, εκπρόσωπος κ. Έμμ. Εύσταθίου.

— «Καπετάν Γιώργης», παναμαϊκό, 13.446 τον. γκρός, από 10.11.1983, εκπρόσωπος κ. Διον. Σοφός.

— «Φρέντσιπ», κυπριακό, 9.628 τον. γκρός, από 19.6.1983, εκπρόσωπος κ. Δημ. Παπαδόπουλος.

— «Έρυθριανή», παναμαϊκό, 19.044 τον. γκρός, από 19.11.1983, εκπρόσωπος κ. Μιχ. Ουράνης.

Οι διαγραφές

Κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα διεγράφησαν από τόν πίνακα συμβεβλημένα πλοίων του NAT τά εξής πλοία:

— «Ρίο Μάρ», λιβεριανό, 16.334 τον. γκρός, από 30.10.1983.

— «Αιτέα», παναμαϊκό, 172 τον. γκρός, από 30.9.1983, λόγω πωλήσεως.

— «Έργίνα Ι», παναμαϊκό, 10.032 τον. γκρός, από 12.9.1983, λόγω ολικής απώλειας.

— «Ευάγγελος Μιχαηλίδης», κυπριακό, 989 τον. γκρός, από 11.6.1982, λόγω καταγγελίας συμβάσεως.

— «Πέλικαν», κυπριακό, 9.549 τον. γκρός, από 10.11.1983, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Γεώργιος ΙΙ», παναμαϊκό, 949 τον. γκρός, από 1.5.1983, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Άγιοι Άνδργυρ», παναμαϊκό, 473 τον. γκρός, από 31.8.1983, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Ευρυδίκη», παναμαϊκό, 10.600 τον. γκρός, από 1.5.1983, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Μήλος ΙΙ», κυπριακό, 3.809 τον. γκρός, από 22.11.1983, λόγω πωλήσεως.

— «Πίης Παϊονήρ», κυπριακό, 2.574 τον. γκρός, από 31.10.1983, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Ελλένικ Άϊλαντ», υπό σημαία Σιγκαπούρης, 5.226 τον. γκρός, από 5.12.1983, ε-πειτα από αίτηση του εκπροσώπου.

— «Ολύμπια ΙΙ Νίνος», κυπριακό, 993 τον. γκρός από 3.11.1983, λόγω πωλήσεως.

— «Νέλα», υπό σημαία Μάλτας, 12.259 τον. γκρός, από 20.10.1983, λόγω νηολογήσεως.

— «Άγγελική», λιβεριανό, 6.217 τον. γκρός, από 16.11.1983, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Νικήτας Ρούσσος», λιβεριανό, 35.567 τι γκρός, από 19.11.1983, λόγω καταγγελίας συμβάσεως.

— «Χάρβεστ Τρέιντερ», παναμαϊκό, 16.468 τον. γκρός, από 6.4.1983, λόγω εγγραφής στα ελληνικά νηολόγια.

— «Ελλένικ Ντόουν», υπό σημαία Σιγκαπούρης, 5.226 τον. γκρός, από 2.12.1983, λόγω διακοπής της συμβάσεως.

— «Άγία Μαρίνα», υπό σημαία Μάλτας, 12.374 τον. γκρός, από 20.10.1983, λόγω εγγραφής στα ελληνικά νηολόγια.

— «Νικόλας Κ.», παναμαϊκό, 3.810 τον. γκρός, από 27.11.1983, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Άνεμος», λιβεριανό, 377 τον. γκρός, από 9.11.1983, λόγω διακοπής της συμβάσεως.

— «Ντάμα», κυπριακό, 1.054 τον. γκρός, από 15.5.1983, λόγω καταγγελίας συμβάσεως.

Νέες εκδηλώσεις του Port Captain's Club

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων, στά πλαίσια τών ενημερωτικών καί πολιτιστικών της δραστηριοτήτων, έχει προγραμματίσει τις κάτωθι εκδηλώσεις:

Στίς 20 Ιανουαρίου, ημέρα Παρασκευή καί ώρα 6 μ.μ. στή Λέσχη της, δόδς Κολοκοτρώνη 121, θά δοθεί διάλεξη μέ θέμα «Πυρασφάλεια Έμπορικών πλοίων», από τόν κ. Άριστέϊδη Βονδά, Ήλεκτρολόγο - Μηχανολόγο Ε.Μ.Π. μετεκπευθεντά στο Λονδίνο, Προϊστάμενο Πυρασφαλείας της Ε.Ε.Π.

Θά ακολουθήσει διάλογος καί ανταλλαγή απόψεων. Παρακαλούνται νά παραστούν όλα τά μέλη της Λέσχης.

Στίς 4 Φεβρουαρίου 1984, ημέρα Σάββατο, θά δοθεί χοροεσπερίδα, στο ξενοδοχείο «Χανδρή», Λεωφόρος Συγγρού, κατά τη διάρκεια της οποίας θά κοπεί καί ή πίττα της Λέσχης, μέσα στή γνωστή καί ζεστή ατμόσφαιρα που πάντα προσφέρει ή Λέσχη τών Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων στα μέλη καί τούς φίλους της.

Στήν Εύρωπαϊκή Ένωση Ρυμουλκών

Συνέρχεται στο Λονδίνο στίς 11 Ιανουαρίου ή εκτελεστική επιτροπή της Εύρωπαϊκής Ένώσεως Ρυμουλκών υπό τήν προεδρία του προέδρου της κ. Άλεξάνδρου Ν. Βερνίκου, τ. υπουργού καί προέδρου της αντίστοιχης ελληνικής εννώσεως.

Στήν Εύρωπαϊκή Ένωση Ρυμουλκών μετέχουν 156 έταιρίες οί οποίες εκπροσωπούν 958 σκάφη ναυαγιορresίας καί ρυμουλκήσεως καί από ελληνικής πλευράς οί γνωστές επιχειρήσεις Μάτσα, Βερνίκου καί Τσαβλίρη.

80 χρόνια στήν ύπηρεσία του πλοίου

Όγδόντα χρόνια στήν ύπηρεσία του πλοίου, συμπλήρωσε έφέτος ή γνωστή έταιρία έξυπηρετήσεως πλοίων Ι.Σ. Λαζοπούλου, ή όποία ιδρύθηκε τό 1903 από τόν Ιωάννη Λαζόπουλο καί ακολούθησε πιστά τήν γραμμή του ίδρυτή της που πίστευε ότι ή έξυπηρετήση ενός πλοίου δέν είναι μία άπλή έμπορική πράξη αλλά μία μικρή συμβολή στήν μεγάλη υπόθεση που σήμερα λέγεται Έλληνική Ναυτιλία.

Έκδηλωση της «Τεχνοσίπ»

Πραγματοποιήθηκε στις 12 Δεκεμβρίου στο ξενοδοχείο Ίντερκοντινένταλ των Αθηνών παρουσίαση των προγραμμάτων που προσφέρει το ναυπηγικό γραφείο «Schiffko» του Άμβουργου, το οποίο αντιπροσωπεύει στη χώρα η «Τεχνοσίπ» που διευθύνεται από τον κ. Απόστολο Δόμβρο.

Συγκεκριμένα η δυτικογερμανική «Schiffko» διαθέτει έτοιμα προγράμματα για ήλεκτρικούς υπολογιστές τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν από ναυπηγικά γραφεία, ναυπηγεία και εταιρίες διαχείρισης πλοίων σε θέματα μελέτης, σχεδιάσεως, κατασκευής και έκμεταλλεύσεως πλοίων.

Στην παρουσίαση παρέστη η τεχνική ηγεσία του Πολεμικού Ναυτικού και της Έπιθεωρήσεως Έμπορικών Πλοίων και πλήθος ναυπηγών, μηχανικών και στελεχών ναυτικών επιχειρήσεων.

Στή μνήμη Νικολάου Γουλανδρή

Σύμφωνα με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της HELMEPA θα διατεθεί ποσό 1.000.000 δραχμών στη μνήμη του Νικολάου Π. Γουλανδρή, ο οποίος υπήρξε ένθερμος υποστηρικτής των σκοπών της Έλληνικής Ενώσεως Προστασίας του Θαλασσιού Περιβάλλοντος. Το ποσό αυτό θα διατεθεί για να καλύψει τις δαπάνες μεταφοράς 14.000 περίπου μαθητών από ελληνικά διδακτήρια στη μόνιμη έκθεση της HELMEPA, η οποία λειτουργεί στην Ακτή Μιαούλη 69 του Πειραιά.

● Στη μνήμη Νικολάου Γουλανδρή και με την ευκαιρία των εορτών ο κύριος Φοίβος Τουντζής μας απέστειλε δρχ. 50.000 για να διατεθούν σε φιλανθρωπικούς σκοπούς.

450 εκατ. δραχμές για ύποτροφιές από το Ίδρυμα Ήνωση

Τετρακόσιοι πενήντα ύποτροφοι έχουν αποφοιτήσει ή φοιτούν σε όλες σχεδόν τις ευρωπαϊκές χώρες και τις ΗΠΑ από το 1979 που το Κοινωφελές Ίδρυμα «Αλέξανδρος Σ. Ήνωση» άρχισε τη χορήγηση ύποτροφων. Ο αριθμός των ύποτροφων που χορηγούνται κάθε χρόνο είναι 70-80 και δίνονται σε νέους Έλληνες επιστήμονες και καλλιτέχνες για μεταπτυχιακές σπουδές τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Η μέχρι σήμερα κατανομή των ύποτροφων παρουσιάζει την ακόλουθη εικόνα:

Θετικές επιστήμες 37,5%, Ανθρωπιστικές επιστήμες 37,5%, Ιατρική - Βιολογία 15% και Καλλιτεχνικές σπουδές 10%.

Για την κάλυψη των 6 διαδοχικών προγραμμάτων καθώς και του νέου προγράμματος που προκηρύχθηκε στις 12.12.1983, διατέθηκαν 4.500.000 δολάρια ΗΠΑ.

Αξίζει ακόμα να σημειωθεί ότι το Ίδρυμα δίνει κάθε χρόνο 10 ύποτροφιές σε παιδιά ναυτικών και υπαλλήλων των Έταιριών του Όμιλου Ήνωση σε αναγνώριση της μακροχρόνιας υπηρεσίας τους.

Βραβείο της Ακαδημίας Αθηνών

Για την πλούσια προσφορά του σε ανामνήσεις, τα άπτα ντοκουμέντα που περιλαμβάνει και που δίνουν μία άλλη πλευρά στην έποποιία του νεώτερου ελληνικού έθνους, η Ακαδημία Αθηνών βράβευσε παμψηφεί το βιβλίο «Μαρτυρίες 40-41», έργο των μελών της ναυτικής μας οικογενείας, κ.κ. Κώστα Ν. Χατζηπατέρα και Μαρίας Στ. Φαφαλιού.

Μηνύματα προς τούς ναυτικούς

Με την ευκαιρία των εορτών των Χριστουγέννων και του Νέου Έτους άπηύθυνω μηνύματα προς τούς ναυτικούς μας ό Υπουργός κ. Γ. Κασιφάρας, ό πρόεδρος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Άριστ. Καραγεώργης και ό Γεν. Γραμματέας της ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης.

Ο Υπουργός στο μήνυμά του αναφέρει τα έξης:

Έλληνίδες και Έλληνες ναυτικοί,

Στό τέλος της νέας χρονιάς αισθάνομαι την ανάγκη να έπικοινωνήσω και πάλι μαζί σας και να σάς άπευθύνω τις καλύτερες εύχές μου για να περάσετε τις γιορτές των Χριστουγέννων και της Πρωτοχρονιάς με κάθε χαρά και εύτυχία. Καί — προπαντός — για να είναι ό καινούργιος χρόνος καλύτερος από αυτόν που φεύγει.

Γνωρίζω από προσωπικές μου έμπειριές τι σημαίνει να βρίσκεται κανείς αυτές τις μέρες μακριά από την Πατρίδα και τα άγαπημένα του πρόσωπα. Έμεις όμως οι Έλληνες έχουμε μάθει από χιλιάδες χρόνια την πικρή οδύσσεια της ξενιτειάς. Καί αυτή η Όδύσεια δεν μας καταβάλλει. Αντίθετα, μας άνάβει στά βάθη της ψυχής μας πιο ισχυρή τη φόγα της άγάπης για την Πατρίδα και μας φέρνει — με τη δύναμη της νοσταλγίας — πιο κοντά της. Καί μας ύποχρεώνει να δείχνουμε καθημερινά με έργα άγάπης την πίστη μας και τό δεσμό μας με την Πατρίδα και τα άγαπημένα μας πρόσωπα.

Καί σεις Έλληνίδες και Έλληνες ναυτικοί, δείχνετε κάθε μέρα την άγάπη σας αποθέτοντας τούς καρπούς του μόχθου σας σ' αυτή έδώ τη γη που έχει την ανάγκη σας. Δεν είναι εύκολοι οι καιροί που ζούμε. Καί ιδιαίτερα — για τη ναυτιλία μας — η παγκόσμια οικονομική κρίση δημιουργήσε δύσκολα προβλήματα. Σάν Κυβέρνηση πήραμε, μέσα στη χρονιά που πέρασε, τα δυνατά πρακτικά μέτρα για να άντιμετωπιστούν τα προβλήματά σας. Για να καταπολεμηθεί ή ανεργία, να αύξηθεί ή άνταγωνιστικότητα του Έλληνικού πλοίου και να βελτιωθεί τό επίπεδο της κοινωνικής σας προστασίας. Καί οι έπικριτές μας άκόμα, όταν αποβάλλουν τό πνεύμα της άγονης κριτικής, παραδέχονται ότι τα μέτρα που πήραμε ήταν τά πιο ριζοσπαστικά που θα μπορούσαν να γίνουν.

Ίσως πάνω στα καράβια που ύπηρετείτε, μακριά από την Πατρίδα, να μην έχετε πάντα τη σωστή πληροφόρηση. Ίσως να στέλνονται πολλές φορές λαθεμένες πληροφορίες για την πολιτική μας. Πρέπει όμως να προσπαθείτε να εκτιμάτε την κατάσταση σωστά και να μην ξεχνάτε μέσα σε ποιές άντικειμενικές δύσκολες συνθήκες είμαστε ύποχρεωμένοι να κινηθούμε. Καί να μην ξεχνάτε ότι είμαστε μία Κυβέρνηση βγαλμένη από τα δικά σας σπλάχνα, από τα σπλάχνα του λαού μας. Έτσι, τα μέτρα που παίρνουμε και οι έπιλογές που κάνουμε στοχεύουν πρώτα στο συμφέρον του ίδιου του λαού μας και δεν ύπηρετούν κατεστημένα συμφέροντα. Αυτό δεν πρέπει ποτέ να τό ξεχνάτε.

Αυτή την ώρα ναυτικοί ή σκέψη μου στρέφεται στις ιδιαίτερες πατρίδες σας, στα νησάκια του Αιγαίου και του Ίονιου, εκεί που οι δικόι σας άγναντεύουν τό πέλαγο και περιμένουν τόν γυρισμό σας. Καί εύχομαι πάντα την καλή σας επάνοδο στην Πατρίδα, την Πατρίδα που σάς στέλνει την άγάπη της,

στους δικούς σας, που άνανεώνουν κάθε μέρα τις εύχές τους και τη λαχτάρα τους για τόν έρχομό σας. Ψηλά τό κεφάλι Έλληνίδες και Έλληνες ναυτικοί. Έσεις εκεί, και έμεις έδώ είμαστε ένα, πορευόμαστε μαζί τό μεγάλο άνήφορο για να βρούμε από τις δυσκολίες του καιρού μας, για να γνωρίσει ή Πατρίδα μας την εύημερία και την εύτυχία που της άξίζει. Σφίγγω νοερά τό χέρι σας, έρχομαι κοντά σας, και σάς στέλνω τις πιο θερμές εύχές του Πρωθυπουργού μας, της Κυβέρνησης και του λαού μας, για κάθε χαρά και εύτυχία.

Καλά Χριστούγεννα και Καλή Πρωτοχρονιά
Καλή άντάμωση στη Πατρίδα

Ο κ. Άριστ. Καραγεώργης τονίζει:

Έλληνες ναυτικοί,

Με την ιδιότητα μου ως προέδρου της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών άπευθύνω σήμερα θερμό Χριστουγεννιάτικο μήνυμα προς όλους εσάς τούς συνεχιστές της μεγάλης θαλασσινης παραδόσεως.

Είσαθε άναμφισβήτητα οι ούσιαστικοί συμ-πρωταγωνιστές στη δημιουργία της θαυμαστής ελληνικής έμπορικης ναυτιλίας, που κατέκτησε τα σκήπτρα στο διεθνή στίβο των θαλάσσιων μεταφορών. Η ύψηλή στάση της εργασίας σας και των ίκανοτήτων σας και ό παραδοσιακός ψυχικός δεσμός της ναυτοσύνης και της ελληνικής έφοπλιστικής οικογένειας καταξίωσαν διεθνώς την ελληνική σημαία.

Σήμερα, που τό ελληνικό πλοίο κλυδωνίζεται από την παγκόσμια οικονομική κρίση, χρειάζεται περισσότερο από άλλοτε συνεργασία και σύμπνοια για να διασφαλίσουμε την έπιβίωση και συνέχιση της δημιουργικής του πορείας. Αυτό είναι κάτι που έκτός από έπαγγελματικό καθήκον όλων μας είναι και μεγάλο έθνικό χρέος. Η Ελλάδα έχει άναγκη πάντοτε τη μεγάλη ναυτιλία της.

Άγαπητοί Έλληνες ναυτικοί, τά μέλη της Ένώσεως και όλόκληρη ή έφοπλιστική οικογένεια εύχεται οι Άγιες ήμέρες των Χριστουγέννων και ό Καινούργιος Χρόνος να χαρίσουν σε σάς και τις οικογένειές σας ύγεια εύτυχία και προκοπή.

Ο κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης ύπογράφει:

Συνάδελφοι,

Με την ευκαιρία των εορτών Χριστουγέννων και νέου έτους 1984, ή Διοίκηση της Π.Ν.Ο. και έγώ προσωπικά σάς άπευθύνουμε θερμό συναδελφικό χαιρετισμό και σάς εύχόμθα καλά ταξίδια και ύγεια στις οικογένειές σας.

Σε τέτοιες μέρες σάν κι αυτές οι σκέψεις των οικογενειών σας αλλά και οι δικές μας στρέφονται σε σάς που βρισκόσαστε μακριά από τα σπιτία σας, μακριά από την Πατρίδα και δυνάμωνουν τις προσπάθειές μας για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής του Έλληνα ναυτικού.

Ο χρόνος που πέρασε ήταν δύσκολος για όλους τούς Έργαζόμενους και ιδιαίτερα για τούς Έλληνες ναυτικούς που πρώτοι αυτοί δοκιμάστηκαν από τη ναυτιλιακή κρίση.

Οι προσπάθειες της Π.Ν.Ο. και των Ναυτεργατικών Οργανώσεων που ανήκουν στη δύναμή της και οι δραστηριότητές τους για τη προστασία της ναυτικής εργασίας στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό δεν περιορίστηκαν μόνον στον Έλλαδικό χώρο, αλλά επεκτάθηκαν και σε διεθνή κλίμακα. Έτσι η ΠΝΟ πήρε ενεργό μέρος στις διεθνείς δραστηριότητες υπό την αιγίδα της ΔΟΜ που είχαν σαν σκοπό την αντιμετώπιση της ναυτιλιακής κρίσης στην Ευρώπη και τη δημιουργία προϋποθέσεων ανάκαμψης της διεθνούς ναυλαγοράς και αναζωογόνησης των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι προοπτικές για υποχώρηση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, με την οποία είναι σύνδεσμενη και η βελτίωση της διεθνούς ναυλαγοράς, είναι ένθαρρυντικές. Μερικές βελτιώσεις που σημειώθηκαν ενίσχυσαν τις ελπίδες πως μπαίνουμε σε μία περίοδο καλύτερη για την εμπορική μας ναυτιλία.

“Ας εύχθουμε κι’ ως ελπίσουμε ο καινούργιος χρόνος να έλθει με καλύτερες μέρες και η Έλληνική Ναυτιλία να ξαναβρεί την άκμή και τη δραστηριότητά της, για να δουλέψουν όλοι οι Έλληνες ναυτικοί κάτω από βελτιωμένες συνθήκες εργασίας και αμοιβής.

Νέος Γενικός Διευθυντής της Merrill Lynch Hellas

Ανέλαβε τα καθήκοντά του ο νέος Γενικός Διευθυντής της Merrill Lynch Hellas LLC κ. John E. Due. Ο κ. Due 45 ετών, με έκτεταμένη τραπεζική και χρηματιστηριακή εμπειρία εργάζεται από το 1966 στον Όμιλο “Εταιριών της Merrill Lynch και έχει διευθύνει γραφεία της Εταιρίας στο Τόκιο και τη Ζυρίχη.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

A. TZAMTZH

ΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΚΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

Συμβολή στη νεώτερη ναυτική μας ιστορία χαρακτηρίζει το νέο έργο του ο πλοίαρχος Ε.Ν. κ. Α. Τζαμτζής. Και είναι πράγματι ένα πολύτιμο «ιστορικό» κομμάτι της μεγάλης πορείας που χάραξε στους ωκεανούς η ναυτιλία των Ελλήνων.

Τα πλοία «Λίμπερτυ», αυτά τα «άσχημα» πλοία της μαζικής παραγωγής που κυριάρχησαν μία ολόκληρη εικοσαετία έγραψαν χωρίς αμφιβολία τη δική τους λαμπρή ιστορία στη θαλασσινή έποποιία του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου. Για μας όμως τους Έλληνες αυτά «τά εύλογημένα» καράβια δημιουργήσαν συγγρόνως τη βάση και το θεμέλιο της μεταπολεμικής αναγέννησης και της σύγχρονης ελληνικής ναυτιλίας.

Ο κ. Τζαμτζής, έχοντας ζήσει την υπόθεσή τους προσωπικά απ’ την αρχή ως το τέλος, με το προσόν της επαγγελματικής του ειδικότητας, την πληρότητα της πολύμοχθης έρευνας και την αντικειμενικότητα της αμερόληπτης όπτικής γωνίας, κατάφερε όχι απλώς να σκιαγραφήσει τα γεγονότα της εποχής, αλλά να δώσει μία πανοραμική εικόνα αυτού του ελληνικού ναυτικού όρόσημου που ο ίδιος τό παραβάλλει με τη συνθήκη του Κιουτσού — Καϊναρτζή του 1774. Από την αρχική σύλληψη της κατασκευής τους μέχρι το σύστημα και τα τεχνικά στοιχεία της ναυπήγησης τους. Από τις επίπονες διαπραγματεύσεις για την απόκτησή τους από τους Έλληνες έφοπλιστές μέχρι τη βολή ατόμοφωρα των αντίγωνων, της αλληλομε-

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

(Δολ. ΗΠΑ ανά μετρικό τόνο εκτός αν άλλως σημειώνεται, όπως διαμορφώθηκαν περί τα μέσα του δεκαεπενήμερου).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180 CST	MDO
Αμβέρσας	173/174	176/178	234/237
Ρότερνταμ	172/173.50	174.50/177	234/237
Αμβούργου	172/173	175.50/176.50	240/243
Γαλλίας	169/171	180/181	272/277MTW
Ισπανίας	170.50/171	179/181	255/258MTW
Γένοβας	176/178	184/185	272/275
Αύγουστας	175/177	183/185	272/275
Πειραιώς	171/173	187/189	268/269
Σουέζ	178.50/190	178.50/193	277/289
Τζέντα	—	166/177	271/282.65
Νταμμάμ	—	170.50/182	263/275
Ρας Τανούρα	—	182	275
Κουβέιτ	175	182	312
Ντόρμπαν	—	172/174	322/340MTW
Σιγκαπούρης	168.50/173	174.50/177.50	250/257
Ιαπωνίας	185/191	191/194	280/285
Μόντρεαλ	168/169	178/179	258/260
Βοστώνης	173.90/176	182/184.50	258/260
N. Υόρκης	166/168	172/172	248/250
Φιλαδέλφειας	166/168	172/175	248/250
Βαλτιμόρης	173/174	176/177	249/252
Νόρφολκ	166/169	172/174	248/250
Σαβάννας	168/170.15	175/180.55	244/259
Τζάκσονβίλλ	172/174	184.50/186.50	259/261
Π Έβεργκλίετς	180	194.50	260
Τάμπα	162/165	169.50/171	244/246
N. Όρελάνης	155/156	158.50/163	243/245
Πόρτ Άρθουρ	161.50/162	168.75/169	248/249
Χιούστον	154/157	159/163	243/245
Κόρπους Κρίστι	157/160	165/166	244/245
Λός Άντζελες	155/155	159/160	229/230
Σάν Φραντζίσκο	153/154	160/161	230/235
Κολούμπια Ρίβερ	171/172	174/175	230/231
Φρήπορτ Μπαχάμες	171/172	181/182	259/263
Άρούμπα/Κιουρασάο	184.25/176	197.85/190	272.30/260.25
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	174/178	181/184	256/260
Βενεζουέλας	27.21	28.04	36.28BBL
Βραζιλίας	181/183	185/187	305/315

Πηγή: KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα Υόρκη Τηλ.: (21) 6839650 - Τελεξ: RCA 224502

ταφοράς των εύθυνων και των σκανδάλων. Από τους αρχικούς διαταγμούς μέχρι τη λιμπερτομανία. Από την πολύπλευρη προσφορά τους στον αγώνα της θάλασσας μέχρι την οριστική εξαφάνισή τους από τη ναυτιλιακή σκηνή, που φθάνει ως τον εκπληκτικό εκείνο πίνακα όπου τό καθένα απ’ τα 100 Λίμπερτυς παρακολουθείται μέχρι τό φυσικό ή βίαιο θάνατό του. Και όλα αυτά με φωτογραφίες και με στοιχεία και ντοκουμέντα στα όποια προβάλλουν οι πρωταγωνιστές των γεγονότων και τό όποια καναλιζάρει μεθοδικά ή συνδετική ή επεξηγηματική αφήγηση του συγγραφέα. Τηλεγραφήματα, εκθέσεις, επιστολές, σχόλια και κρίσεις του τύπου, αποσπάσματα συγγραφών, πρακτικά της Βουλής, Υπουργικές αποφάσεις, συμφωνητικά, συμβάσεις. Πρόσωπα και πράγματα μιάς εποχής που σημάδεψε τη ναυτική μοίρα του έθνους.

Δέν είναι βέβαια ή πρώτη φορά που ο πλοίαρχος Τζαμτζής πασχίζει νά διατηρήσει τη μνήμη του ελληνικού ναυτιλιακού επιτεύγματος. Οι ιστορικοναυτικές μελέτες του είναι ευφήμως γνωστές και ανεγνωρισμένες. Με τό νέο του όμως συνθετικό έργο άς είναι βέβαιος ότι πρόσφερε μιά μεγάλη υπηρεσία στην έρευνα της πολύπτυχης και πολुकύμαντης ναυτικής μας ιστορίας.

Ξ.Α.Α.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ
ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

M.A.N. — B & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4176 573 - 4171 889

Σταθερή μείωση τών παροπλισμένων

Συνεχίστηκε και τό Δεκέμβριο ή μείωση τού αριθμού τών παροπλισμένων πλοίων. Όσον αφορά τήν άνεργία τών ναυτικών δέν παραθέτουμε στοιχεία διότι είναι πλέον άνύπαρκτη.

Μεταξύ 28 Νοεμβρίου και 28 Δεκεμβρίου απέπλευσαν από τά άγκυροβόλια τού έσωτερικού 28 φορτηγά, έννέα δεξαμενόπλοια και ένα έπιβατηγό και κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν 14 φορτηγά, ένα δεξαμενόπλοιο και ένα έπιβατηγό, δηλαδή μειώθηκε κατά 14 ό αριθμός τών φορτηγών και κατά 8 ό αριθμός τών δεξαμενοπλοίων. ένώ παρέμεινε σταθερός ό αριθμός τών έπιβατηγών. Έτσι τά παροπλισμένα στίς 28 Δεκεμβρίου άνέρχονταν σέ 101 δεξαμενόπλοια, 513 φορτηγά και 27 έπιβατηγά.

Η συνολική χωρητικότητα τών παροπλισμένων πλοίων μειώθηκε και άνέρχονταν στίς 28 Δεκεμβρίου σέ 11.252.044 τον. γκρός έναντι 11.711.541 τον. γκρός στίς 28 Νοεμβρίου, μείωση πού προήλθε από τόν περιορισμό τής άργούσης χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων κατά 395.652 τον. γκρός και φορτηγών κατά 65.598 τον. γκρός, ενώ παρατηρήθηκε μία μικρή αύξηση τής άργούσης χωρητικότητας τών έπιβατηγών κατά 1.756 τον. γκρός, ή όποία είναι φυσιολογική λόγω τής έποχής.

Οί απόπλοι

Μεταξύ 28 Νοεμβρίου και 28 Δεκεμβρίου απέπλευσαν τά έξής πλοία (έντός παρενθέσεως αναγράφεται ή ήμερομηνία απόπλου):

● Έλευσίνα, θέση Α': Δεξαμενόπλοιο «Με-

θόδικ» (6.12.83) και τό φορτηγό «Μίνι Λίλακ» (16.12.83).

● Έλευσίνα, θέση Β': Δεξαμενόπλοιο «Ένριέττα 2» (29.11.83, «Πετρολαγκάζ 2» (13.12.83) και τά φορτηγά «Λεμπλόν» (16.12.83), «Ντάνιουμπ» (27.12.83), «Κ. Ζ. Μίχαλου» (9.12.83), «Φαλάνι» (13.12.83), «Σουβάλα» (13.12.83), «Κυρακατίγκ» (1.12.83), «Άριστειδης» (5.12.83), «Ρίτσα Μ.» (19.12.83), «Μαραθών Ρήφερ» (1.12.83) και «Όσσαν Σήγκαλ» (23.12.83).

● Έλευσίνα, θέση Γ': Έπιβατηγό «Βεργίνα» (9.12.83), δεξαμενόπλοιο «Διαμάντω» (30.11.83) και τά φορτηγά «Άγιος Νικόλαος» (17.10.83), «Σάν Νικόλαος» (9.12.83), «Κέϊπ Μάστανγκ» (10.12.83), «Άράν Μπαϊ» (9.12.83), «Μαρία Ξ.» (27.12.83), «Μητέρα Ειρήνη» (15.12.83), «Έπος» (17.12.83), «Μιχάλης» (16.12.83), «Σκιάθος» (3.12.83), «Άδωνις Τ.» (23.12.83), «Τατάι Σή» (17.12.83), «Σή Λόρντ» (7.12.83) και «Πιέρρος» (24.12.83).

● Χαλκίδα: Φορτηγά «Έλεϊστρια IV» (1.12.83), «Έλεϊστρια V» (29.11.83) και «Ιντεραμισιτ» (26.12.83).

● Γαλαξειδί: Φορτηγό «Καπετανίκος» (28.10.83).

● Στυλίδα: Δεξαμενόπλοιο «Θεόνυμφος» (27.10.83).

● Άλιβέρι: Δεξαμενόπλοια «Ίόνικ» (28.12.83), «Κουράϊς Γεράνι» (15.12.83), «Άριστοτέλης Σ. Ώνάσης» (2.8.83) και «Άλέξανδρος Σ. Ώνάσης» (6.8.83) (ή καταχώρηση τών δύο τελευταίων πλοίων στους καταλόγους τού ύπουργείου έγινε πρόσφατα).

Οί νέοι παροπλισμοί

Κατά τό αυτό χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν στά κατωτέρω άγκυροβόλια τά έξής πλοία (έντός παρενθέσεως αναγράφεται ή ήμερομηνία παροπλισμού):

● Έλευσίνα, θέση Β': Δεξαμενόπλοιο «Πετρόλα 9» (20.12.83) και τά φορτηγά «Άθηνιαν Ρήφερ» (15.12.83), «Άττικά Ρήφερ» (15.12.83), «Άπικο» (19.12.83), «Κόνκαρ Ποσειδών» (21.12.83), «Γκολέμι» (22.12.83) και «Όλύμπιαν Ρήφερ» (23.12.83).

● Έλευσίνα, θέση Γ': Έπιβατηγά «Άττικά» (1.12.83), «Γκόλντεν Βεργίνα» (5.12.83) και τά φορτηγά «Γιαννάκης» (1.12.83), «Έλλένικ Φέϊθ» (11.12.83), «Σάμος» (11.12.83), «Έλλένικ Λήντερ» (15.12.83), «Έλλένικ Πέρλ» (22.12.83), «Χίος Κλίππερ» (13.12.83), «Κεφαλλονίαν Προσπέριτ» (26.12.83) και «Σάν Τζώρτζ» (27.12.83).

Κατανομή τών παροπλισμένων

Στίς 28.12.83 τά παροπλισμένα στά 13 άγκυροβόλια τού έσωτερικού άνέρχονταν σέ 641 έναντι 658 στίς 28.11.83. Από τά 641 παροπλισμένα πλοία συνολικής χωρητικότητας 11.252.044 τον. γκρός, 101 ήταν δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 5.746.916 τον. γκρός (73 χωρητικότητας 3.975.560 τον. γκρός μέ έλληνική σημαία και 28 χωρητικότητας 1.771.356 τον. γκρός μέ ξένες σημαίες), 513 φορτηγά συνολικής χωρητικότητας 5.292.822 τον. γκρός (455 χωρητικότητας 4.617.418 τον. γκρός μέ Έλληνική σημαία και 58 χωρητικότητας 675.404 τον. γκρός μέ ξένες σημαίες) και 27 έπιβατηγά συνολικής χωρητικότητας 212.306 τον. γκρός (22 χωρητικότητας 185.230 τον. γκρός μέ Έλληνική σημαία και 5 χωρητικότητας 27.076 τον. γκρός μέ ξένες σημαίες).

Οί ιδιωτικοί θαλαμηγοί και τά προβλήματα τους

Η νεοϊδρυθείσα Ένωση Έκπροσώπων Ίδιωτικών θαλαμηγών, σέ γεύμα εργασίας πού έδωσε πρόσφατα στή Ναυτιλιακή Λέσχη έξέθεσε τίς αντίληψεις τής γύρω από τά πολλαπλά προβλήματα πού έχουν δημιουργηθεί σέ βάρος τών σκαφών τής κατηγορίας αυτής από έναν συνεχή διωγμό πού εκδηλώθηκε από τόν Όκτώβριο τού 1982 και συνεχίζεται μέ διάφορες ένέργειες κυβερνητικών και υπηρεσιακών παραγόντων. Μερικές από τίς ένέργειες αυτές είναι ή άπαιτηση εισπράξεως μιάς δñθεν άνταποδοτικής εισφοράς 15 δολλαρίων ανά πόδα μήκους σκάφους για τίς παρεχόμενες λιμενικές διευκολύνσεις από τά Λιμενικά Ταμεία τό κομφούζιο από τίς νέες όδηγίες για τή χορήγηση δελτίων κινήσεως, ή κατάργηση τού καθεστώτος προμηθείας τροφοφοδίων και άνταλλακτικών χωρίς δασμούς κλπ. κλπ. πού έδημιούργησαν πραγματικό κομφούζιο και συγχύσεις.

Γιά τήν αντιμετώπιση τής καταστάσεως πού δημιουργήθηκε ή Ένωση Έκπροσώπων Ίδιωτικών θαλαμηγών υπέβαλε στά τέλη Όκτωβρίου ένα υπόμνημα στόν ύπουργό και τόν ύφυπουργό Οικονομικών μέ τό όποιο:

Πρώτον, έπισημαίνονται τά οικονομικά και γενικότερα όφέλη τού τόπου από τήν έπίσκεψη ή μόνιμη παρουσία τών θαλαμηγών ίδιωτικών σκαφών όπως:

● Τά τέλη έλλιμενισμού πού καταβάλλονται σέ Μαρίνες, τά όποία είναι άρκετά ύψηλά και φθάνουν για μέσου μήκους σκάφη δρχ. 1.000.000 τόν χρόνο.

● Η άπασχόληση Έλλήνων ναυτικών τών όποιων ή μισθοδοσία ύπερβαίνει τό ποσό τών δρχ. 3.000.000 έτησίως μέ βάση τό έλάχιστο πλήρωμα τριών ναυτικών.

● Οί έπισκευαστικές έν γένει εργασίες μέσου ύψους έτησίως δρχ. 3.000.000 για σκάφη μέσης κατηγορίας.

● Η άγορά τροφοφοδίων, καυσίμων κλπ. μέσου ύψους δρχ. 1.000.000 τό χρόνο.

● Οί εισφορές στό NAT κλπ. ύψους δρχ. 200.000 έτησίως.

Η ένωση ύποστηρίζει ότι ύπάρχει κίνδυνος νά αναζητήσουν τά σκάφη αυτά μόνιμο έλλιμενισμό σέ χώρες άνταγωνιζόμενες τουριστικά τήν Ελλάδα μέ έλάχιστες έπιβαρύνσεις (Μάλτα, Ίταλία, Κύπρος και Τουρκία). Η τελευταία όργανώνεται έπικίνδυνα και θά εκμεταλλευθεί άπερισκεψίες και άδυναμίες μας μέ τίς Μαρίνες πού προβάλλει στίς άκτές τού Αιγαίου.

Κάθε σκάφος πού θά αναζητήσει μόνιμο άγκυροβόλιο σέ άλλη χώρα δέν θά επανέλθει πλέον εύκολα στήν Ελλάδα.

Δεύτερον, τονίζεται ότι δέν ζητείται καμία προνομιακή μεταχείριση και άδιαμαρτήρητα έγιναν δεκτές παράλογες αύξήσεις τών έλλιμενισμού μέ ποσοστό αύξησης από 344% μέχρι 416% επί τών τελών τών Μαρίνων. Έπίσης δέν ζητείται θέσπιση άπαλλαγών, ζητείται επαναφορά τού καθεστώτος τράνζιτ πού έπικρατούσε πολλά χρόνια και έπικρατεί σ' όλα τά κράτη και πού καταργή-

θηκε μέ τό άρθρο 29 τού Ν. 1326/83.

● Ζητείται επαναφορά τού καθεστώτος κυκλοφορίας τών σκαφών πού ίσχυε πρό τού Όκτωβρίου τού έτους 1982, άνευ προβλημάτων διά τής καταργήσεως όλων τών μεταγενεστέρων έγκυκλίων αποφάσεων τού Έφυπουργού κ. Π. Ρουμελιώτη.

● Ζητείται ή ισχύ τής άνταποδοτικής εισφοράς αλλά για τά θαλαμηγά σκάφη πού δέν έλλιμενίζονται σέ Μαρίνες, διότι στίς Μαρίνες καταβάλλονται τέλη έλλιμενισμού πού ύπερβαίνουν τό ποσό τών δρχ. 1.000.000 έτησίως για μέσου μήκους σκάφη και άκριβώς για τίς παρεχόμενες λιμενικές διευκολύνσεις τών. Άλλωστε αυτό όρίζει σαφώς ό Νόμος 436/76 και όχι έκείνο πού μέ έρμηνευτική έγκύκλιο 42538/82 παρερμηνεύεται σκόπιμα ή διάταξη τού Νόμου.

● Υποβάλλεται έκκληση νά έκλείψει ή νοοτροπία έχθρικής προδιάθεσης πρός τά ιδιωτικά θαλαμηγά σκάφη και νά σταματήσει ή θεώρηση ότι αυτά είναι μέσα πρόκλησης άπέναντι στήν έργατοϋπαλληλική τάξη.

● Πρέπει νά μάθει ό λαός από τά μέσα ένημέρωσης όλες τίς ωφέλειες πού έχει ή χώρα μας από τήν παρουσία τους και περισσότερο πρέπει νά συνειδητοποιήσουν μερικοί ύπεύθυνοι ύπηρεσιακοί παράγοντες ότι ό διωγμός και ή έπίθεση μόνο ζημιές για τή χώρα μας θά είναι τό τελικό αποτέλεσμα.



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ. Γκρός	Έτος Ναυπηγής.	Κατηγορίες/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΕΤΟΣ	Έλληνική	3.065	1972	Έπιθεωρήθηκε στην Βενετία στις αρχές Δεκεμβρίου συνεπεία ζημιών στην προπέλα. Άνεληφθησαν πρόχειρες επισκευές.
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ	Έλληνική	3.847	1960	Υπέστη κλίση συνεπεία εισροής υδάτων στον Πειραιά στις 13/12. Ζητήθηκε η συνδρομή ρυμουλκών και τό σκάφος επανήλθε στην κανονική του θέση.
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΪ'ΟΝ	Παναμαϊκή	10.141	1964	Βρέμη για Ίράν, κενό φορτίου, προσάραξε στην Ταλόν τις 20/12. Σημειώθηκε διαρροή πετρελαίου ενώ τό πλήρωμα εγκατέλειψε σώο τό σκάφος.
ΜΠΡΗΖ	Κυπριακή	9.085	1971	Άμβέρσα για Μπαντάρ Άμπας έμφορτο ζαχάρεως έβλήθη στον Περσικό στις 22 Δεκεμβρίου με αποτέλεσμα νά σκοτωθούν ό πλοίαρχος του σκάφους και ένας ναύτης.
ΠΑΤΡΑΙ	Έλληνική	10.339	1961	Συνεπεία κακοκαιρίας στο Μπαβναγκάρ στις 3/12 απώλεσε και τις δύο άγκυρές του.
ΣΑΜΠΙΡΑ	Λιβερίας	5.746	1970	Προσάραξε στον Δνειπερο στις 10/12 και αποκολλήθηκε με τή συνδρομή ρυμουλκών στις 14/12.
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	Έλληνική	10.000	1979	Προσάραξε στο Μπαρμπάντος στις 21/12 και άπεκολλήθη δι' ίδιων μέσων αύθημερόν χωρίς νά ύποστεί ζημιές.
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	Έλληνική	10.192	1971	Άνέφερε ζημιές στη δεξαμενή και τούς γερανούς στο Κιουρασάο στις 14/12 χωρίς νά γνωσθούν λεπτομέρειες.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	Έλληνική	13.686	1973	Συγκρούσθηκε με ύδροπτερυγο σκάφος στο Άμβούργο στις 10/12 και υπέστη έλαφρές έλασματουργικές ζημιές. Άνελήφθησαν επιτόπιες πρόχειρες επισκευές.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	Έλληνική	16.478	1978	Λόγω κακοκαιρίας συγκρούσθηκε στην Άλεξάνδρεια στις 15/12 με τό μπάλκ κάρριερ «Γιάννης Νικολός» και υπέστη έλασματουργικές ζημιές.
ΠΙΣΤΙΣ	Έλληνική	13.631	1973	Υπέστη έλασματουργικές ζημιές λόγω προσκρούεως στη προκυμαία στο Σαιντ Λώρενς στις 8/12. Άνελήφθησαν πρόχειρες επισκευές.
ΠΟΡΟΣ	Έλληνική	13.598	1981	Άνέφερε ζημία σέ κάλυμμα κύτους στις 19/12 στο Καθασάκι χωρίς νά γνωσθούν λεπτομέρειες.
ΧΕΪ'ΔΕΝ	Κυπριακή	9.949	1963	Υπέστη έλαφρές ζημιές από βολές στον Περσικό στα τέλη Δεκεμβρίου και κατέπλευσε στο Μπαντάρ Χομείνι για εκφόρτωση.
TANKER:				
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II	Έλληνική	1.476	1961	Κατά τήν είσοδό του στον Πειραιά έμβόλισε και βύθισε στις 15/12 τό φορτηγό «Claudia». Τό πλήρωμα του «Claudia» παρελήφθη από διερχόμενα σκάφη ενώ τό «Βασιλική II» υπέστη έλαφρές ζημιές.
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ	Έλληνική	16.417	1964	Προσάραξε σέ θέση 61 01B, 18 24A στις 22/12 και υπέστη ζημιές στη μηχανή και τή προπέλλα ενώ σημειώθηκε και διαρροή καυσίμων. Ζητήθηκε η συνδρομή ρυμουλκών.
ΜΙΚΤΟ:				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	Παναμά	68.731	1971	Κατά τή διάρκεια έλιγμών στο Μόμπιλ Ρίβερ στις 10/12 προσέκρουσε στην προκυμαία και υπέστη έκτενείς έλασματουργικές ζημιές. Άνελήφθησαν μόνιμες επισκευές στις 12/12.

Η ναυλαγορά

Όπως ήταν φυσικό, τό έορταστικό κλίμα των τελευταίων ημερών και ή τάση... φυγής πού συνεπιφέρει σέ πολλούς από τούς ναυτιλιακούς παράγοντες (ναυλωτές και έφοπιστές) δημιούργησε συνθήκες καθόλου ευνοϊκές γιά τήν διατήρηση τής ναυλωτικής δραστηριότητας. Καί όμως, τό έφετεινά Χριστούγεννα και Ιδώς οι λίγες μέρες πού προηγήθηκαν διακρίθηκαν από ένα ιδιαίτερο δυναμισμό πού, γιά πολλούς παρατηρητές, δηλώνει μία τάση αύξησης τής ζητήσεως και προσιωνίζε ένα καλύτερο 1984.

Γιά μία άκόμα φορά, τό δελτίο τής ναυλαγοράς, τό άποιοδήποτε δελτίο, άδυνατεί νά παρουσιάσει μία πλήρη εικόνα τής καταστάσεως λόγω του πλήθους των ναυλώσεων υπό έμπιστευτικούς όρους. Από ό,τι όμως έπίσημα άνακοινώθηκε ή έγινε δυνατό νά γνωσθεί από άκριτομύθειες τής άγοράς, ή κατάσταση παρουσιάζε-ται ως εξής:

Στόν τομέα των σιτηρών, ό άριθμός των ναυλώσεων άχι και τόσο έντυπωσιακός, μία σταθερότητα όμως στους πληρωθέντες ναύλους καθώς και όρισμένα μικρά κέρδη σέ πολλές περιοχές φανεώνουν τήν άποκατάσταση μιάς κάποιας ίσορροπίας. Παρά τό άντιθέτως φημολογούμενα, σταθερά διατηρήθηκαν τό έπίπεδο στις μεταφορές μεγέθους Panamax μεταξύ Κόλπου και Κόντινεντ ένώ μικρά κέρδη τής τάξεως των 25 cents σημειώθηκαν στις πρós 'Ιαπωνία φορτώσεις.

Μία σειρά ναυλώσεων πρós Ν. 'Αφρική από ΗΠΑ καθώς και ή 'Ινδική δραστηριότητα από τήν 'Αργεντινή έδωσαν ιδιαίτερο τόνο στήν άγορά πού έχει νά επιδείξει μία μέτρια αλλά ποικίλη δραστηριότητα στις λοιπές περιοχές.

Χωρίς πολλές έπίσημες άνακοινώσεις ναυλώσεων, ή άγορά του κάρβουνου και των μεταλλευμάτων κινήθηκε στά παρασκήνια μέ άρκετά ίκανοποιητικό ρυθμό σέ μεγάλα κυρίως μεγέθη. Φορτία άνω των 100.000 τόννων γιά τήν συνήθη φόρτωση από Κόλπο μέ συμπλήρωση Ν. 'Αφρική και προορισμό 'Ιαπωνία πλήρωςαν δολ. 10,10 ένώ οι 90.000 τόννοι από Χ. Ρόντς γιά 'Ιαπωνία δολ. 10,50 άνά τόνο.

Παράλληλα, ναυλώσεις μεταλλευμάτων σέ μεγέθη μέχρι και 220.000 τόννων, κυρίως από Βραζιλία, έλαβαν χώρα, ό ναύλος όμως δέν κατέστη δυνατό νά γνωσθεί.

Ένας σεβαστός άριθμός έντολών γιά φορτώσεις ζάχαρης κυκλοφόρησε στήν άγορά χωρίς άντιστοιχία πρός τόν μικρό σχετικά άριθμό των ναυλώσεων πού κατορτίσθηκαν.

Πάντοτε μέ πρωταγωνιστή τήν 'Ινδία άριθμός φορτώσεων λιπασμάτων έδωσε ένα τόνο στήν άγορά και ένδασφέρων σέ ποικίλες περιοχές (Δ. 'Αφρική, 'Ερυθρά, Κόντινεντ).

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η ποικιλία των μεγεθών, περιοχών στις όποιες άναφέρονται άλλα και ή φύσης μισθώματος κάνει τήν αξιόλογη τής άγοράς των χρονοναυλώσεων μία πολύ δύσκολη υπόθεση. Όπωςόηποτε, σέ συνάρτηση μέ τό χρόνο πού συνολογώθηκαν οι περισσότερες (μόλις τίς παραμονές των Χριστουγέννων) δικαιολογούν μία συγκρατημένη αισιοδοξία.

Ειδικότερα οι από 'Ανω 'Ανατολή ναυλώσεις περιέχουν έν πολλοίς εύχάριστες έκπληξεις. Οι 16.000 dwt από 'Ιαπωνία στά δολ. 4.750 ήμερησίως, έστω και άν ή έπαναπαράδοση προβλέπεται στό Μουσκάτ, είναι ένα παρήγορο μισθώμα. Σέ αντίστοιχα έπίπεδα σημειώσαμε ναυλώσεις από τήν Μεσόγειο και τό Κόντινεντ. Στους 40.000 dwt, μέ παράδοση Ν. 'Αφρική και έπαναπαράδοση Ν. Κορέα, τό δολ. 5.400 δέν είναι άσχημα γιά μία περιοχή πού τελευταία διακρίνεται γιά τήν άπραξία τής.

Αντίθετα, σημειώνουμε και μερικά άπογοητευτικά μισθώματα όπως γιά τούς 68.000 dwt από ΗΠΑ 'Ατλαντικού γιά Κόντινεντ στά δολ. 3.500.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μέ εξαίρεση τήν Καραϊβική και μερικές δευτερεύουσας σημασίας περιοχές, οι έορτές των Χριστουγέννων είχαν μία έντονα άνασταλτική επίδραση σέ όλους τούς τομείς τής ναυλαγοράς πετρελαίων.

Στόν Περσικό Κόλπο, ό μικρός άριθμός των ναυλώσεων V/U/LCC και ή αύξουσα συγκέντρωση χωρητικότητας σήμανε μία άποφασιστική πτώση των ναύλων πού κυμάνθηκαν στά WS 28 γιά δυτικές και στά WS 34 (ή χαμηλότερα) γιά άνατολικές όψιόν. Η συγκέντρωση όμως μεγάλων πλοίων στόν Κόλπο κατά τίς λίγες προσεχείς ήμέρες άναμένεται τόσο μεγάλη ώστε πολλοί

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑ

ΓΟΥΣΤΕΓΟΥ'ΙΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 9.000 τόν. όγίας και 3.500 τόν. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 14.50 φίο. 4 ήμέρες/750 τόν. Δεκεμβρίου 12-16.

ΔΑΣΑΚΙ: Βορείως Χαττέρας 23.500 τόν. γεννήματα Νοτ. 'Αφρική, δολ. 17.50 φίο. 5 ήμέρες/1.500 τόν. Δεκεμβρίου 20-27.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ: Ρίβερ Πλέιτ 10.000 τόν. κριθής σέ σάκους 'Αγκόλα, δολ. 43. 1.000/350 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 15-27.

Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ: Νότιο Βραζιλία 21.000 τόν. περίπου γεννήματα 'Ινδονησία, δολ. 740.000 κατ' άποκαπή. 5 ήμέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 19-28.

ΣΗΛΙΝΚ: Ρίτσαρντ Μπαίη 28.000 τόν. περίπου γαιάνθρακες Σαβόνα, δολ. 10.25 φίο. 11.000/5.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 2-6.

ΑΝΑΣΑΓΟΡΑΣ: Σαβόνα 14.000 τόν. γεννήματα Δανία δολ. 14.75 φίο. 4 ήμέρες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 3-15.

ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ: Τουμπαρό 175.000 τόν. σιδηρομετάλλευματα 'Ιαπωνία, δολ. 7.20 φίο. 20.000/18.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 2-6.

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ: Βιτόρια 23.000 τόν. περίπου σιδήρου Κίνα, δολ. 28.75 φίο. 3.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιανουαρίου 15-31.

ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ: 'Αμερ. Κόλπο 45.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 15.25 φίο. 10 ήμέρες, 'Ιανουαρίου 4-15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ: Ρίβερ Πλέιτ 20.000 τόν. σιτηρά 'Ινδία, δολ. 35.25 φίο. 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 18-28.

ΑΡΤΕΜΙΣ: Ρίβερ Πλέιτ 18.500 τόν. σιτηρά 'Ινδία, δολ. 35.25 φίο. 2.000/1.000 τόν., 'Ιανουαρίου 6-16.

ΚΥΘΝΟΣ: Ρίβερ Πλέιτ 21.500 τόν. σιτηρά 'Ινδία, δολ. 33.25 φίο. 2.000/1.000 τόν., 'Ιανουαρίου 15-31.

ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ: Ρίβερ Πλέιτ 14.500 τόν. γεννήματα 'Ινδία, δολ. 35.25 φίο. 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση 'Ιανουαρίου 9-19.

ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ: Ρίβερ Πλέιτ 14.500 τόν. γεννήματα 'Ινδία, δολ. 33.25 φίο. 2.000/1.000 τόν. 'Ιανουαρίου 7-12.

παρατηρητές πιστεύουν ότι, μετά τήν Πρωτοχρονιά, οι ναύλοι VLCC θα κυμανθούν περί τό WS 23-24. Ήδη ή ναύλωση γιά 240.000 τόννους από Περσικό γιά 'Ιαπωνία στά WS 28,5 είναι άρκετά εύγλωττη.

Κάπως καλύτερη ή κατάσταση στά μικρότερα μεγέθη, όπου οι 100.000 τόννοι γιά Ν. Ζηλανδία πλήρωςαν τόν WS 42,5 και οι 80.000 τόννοι από Κάργκ γιά Τουρκία WS 67,5.

Παρά τήν κάτω μειωμένη ζήτηση, σταθεροί οι ναύλοι στή Μεσόγειο μέ τούς 50.000 τόννους στά WS 70 γιά ένδομεσογειακό ταξίδι και 70.000 τόννους γιά Κόντινεντ στά WS 55.

Σταθερή και ή Καραϊβική πλήρως WS 90 γιά 40.000 τόννους μέ εκφόρτωση 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ και WS 42,5 γιά Κόντινεντ και 90.000 τόννους. Η ίδια σταθερότητα και γιά τό καθαρά φορτία μέ τούς 30.000 τόννους γιά άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ στά WS 130-135 και τούς 45.000 τόννους γιά 'Ιταλία στά WS 65.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΚΕ'ΙΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ: Βικτώρια/Νοτ. Αυστραλία 14.000 τόν. σιτηρά Τσιταγκόγκ/Κάνα. φόρτωση κλίμακος/1.500 τόν. έλευθ. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 19-30.

ΟΛΥΝΘΙΑ: Καζαμπλάνκα 15.000 τόν. λιπάσματα χύδην Κίνα, δολ. 29 φίο. φόρτωση κλίμακος/2.000 τόν. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 20-31.

ΝΤΑΝΙΟΥΜ: 'Ακαμπα 20.000 τόν. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 12, φόρτωση κλίμακος/1.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωση.

ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ: 'Ακαμπα 17.000 τόν. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 11.70 φίο. 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 19-31.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΣΤΗΡ: 22.669 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Τερνούζεν τέλη Δεκεμβρίου, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Νοτ. 'Ιαπωνία, δολ. 4.500 τήν ήμέρα, όψιόν παράδοση Σαβάννα/Μπράουνσβιλ, δολ. 3.000 ήμερησίως.

ΠΡΟΣΩ: 68.514 τόν. d.w. του 1968, παράδοση Τάμπα Δεκεμβρίου 25-27, ταξίδι μέσω ΗΠΑ βορείως Χαττέρας μέ έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 3.500 τήν ήμέρα πλέον δολ. 120.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΖΑΝΝΗΣ: 40.106 τόν. d.w. του 1981, παράδοση στόν πιλότο Ρίτσαρντ Μπαίη 'Ιανουαρίου 6-20, έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 5.400 τήν ήμέρα συμπεριλαμβανομένων των ύπερωρών.

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: 27.813 τόν. d.w. του 1968, παράδοση στόν πιλότο Βανκούβερ, 'Ιανουαρίου 11-18, έπαναπαράδοση 'Αμβούργο/Μαρόκο, δολ. 3.500 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 40.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΑΣΤΕΡΙΩΝ: 22.235 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Γκέντ άμεση, ταξίδι μέσω 'Ερυθράς μέ έπαναπαράδοση Πόρτ Σάιντ, δολ. 4.500 τήν ήμέρα.

ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ: 17.194 τόν. d.w. του 1979, παράδοση μέ τήν άφιξη πιλότο Μασσαλίας Δεκεμβρίου 26-27, έπαναπαράδοση Κέλη Τάουν/Μαπούτο δολ. 4.550 τήν ήμέρα.

ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ: 16.120 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου Μέσης 'Ανατολής μέ έπαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 4.750 τήν ήμέρα.

A. LYDRIKSON

Established in 1892

Directors: J. GHIKAS — B. ΓΙΚΙΑΣ

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

45 AVE. ROBERT SCHUMAN, 13002 MARSEILLE FRANCE

Telex: 440 641 F. Teleg: LYDRIKSON-MARSEILLE, Phone: (91) 90.98.84 Night (42) 289137

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΔΙΑΜΑΝΤΩ: Σκίντα 20.000 τον. καθαρά 'Ιταλία, WS 150, Δεκεμβρίου 27.
 ΝΕΣΤΩΡ: Μαύρη θάλασσα 50.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 65, Δεκεμβρίου 16.
 ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΗΓΚΑΣΥ: Ταρτούς 90.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 57,5, Δεκεμβρίου 22.
 ΔΑΦΝΗ: Σαλλόμ 63.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδιναβία, WS 65, Δεκεμβρίου 28.
 ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Περσικό Κόλπο 237.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 28,5 τέλη Δεκεμβρίου.
 ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ: Περσικό Κόλπο 117.000 τον. μέρος φορτίου, Αυστραλία, WS 35, 'Ιανουαρίου 2.
 ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Καραϊβική 80.000 τον. μέρος φορτίου, άκτη 'Ατλαντικού, WS 65, Δεκεμβρίου 27.
 ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ: Ρας Σουκχέιρ 68.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοβα, WS 50, 'Ιανουαρίου 1.
 ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΠ: Καραϊβική 58.000 τον. μέρος φορτίου, άκτη 'Ατλαντικού, WS 89, Δεκεμβρίου 26.
 ΤΡΑΥΟΥΜΦ: Δυτ. 'Αφρική 95.000 τον. Ντονζές, WS 45, Δεκεμβρίου 26.
 ΤΡΕΙΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ: Λά Παμπίλα 38.000 τον. άκτη 'Ατλαντικού/Κόλπο WS 98,75, Δεκεμβρίου 28.
 ΝΕΣΤΩΡ: Μαύρη θάλασσα 50.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/ΗΠΑ WS 65, Δεκεμβρίου 16.
 ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ: Καραϊβική 87.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 41,25, Δεκεμβρίου 18.
 ΜΕΝΤ ΣΑΝ: Ντουμπί 130.000 τον. Τρινταντ WS 30 για ταχύτητα 10 κόμβων και WS 32,5 για ταχύτητα 12,5 κόμβων, Δεκεμβρίου 20.
 ΙΟΝΙΟ: 'Ιακεντερούν 17.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 137,5, Δεκεμβρίου 20.
 ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: Κίνα 18.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, δυτική άκτη ΗΠΑ, WS 150, όψιόν Αυστραλία WS 170, Δεκεμβρίου 26.
 ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Πουέρτο 'Ορντάζ 37.000 τον. άκτη 'Ατλαντικού, WS 120, Δεκεμβρίου 28.
 ΠΑΤΜΟΣ: Σαλλόμ 105.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδιναβία, WS 47,5, Δεκεμβρίου 18.
 ΚΙΜΩΛΟΣ: Μπανιά 50.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 55, όψιόν Μεσόγειο WS 70, Δεκεμβρίου 24.
 ΣΕΝΤΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ: Ές Σιντέρ 83.000 τον. μέρος φορτίου, Τουρκία WS 60, Δεκεμβρίου 17.
 ΜΑΡΙΚΑ Π.: 'Ινδονησία 68.000 τον. ανατολ. άκτη Καναδά WS 56,5, όψιόν άκτη 'Ατλαντικού/Κόλπο WS 54, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 60, όψιόν Εύρωπη/Μεσόγειο WS 65, Δεκεμβρίου 26.
 ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Νοβοροσίσκ 120.000 τον. Λαβέρα WS 35, Δεκεμβρίου 25.
 ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II: Λιβύη 52.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 75, όψιόν Εύρωπη/Μεσόγειο WS 80, Δεκεμβρίου 25.
 ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Άρζού 113.000 τον. Κόντινεντ WS 40, Δεκεμβρίου 26.
 ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 48.000 τον. μέρος φορτίου, Τζαμάικα, WS 90, Δεκεμβρίου 22.
 ΚΡΗΤΗ: Καραϊβική 46.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 65, Δεκεμβρίου 28.
 ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ: Περσικό Κόλπο 120.000 τον. μέρος φορτίου, Αυστραλία, ναύλος δέν ανακοινώθηκε, 'Ιανουαρίου 1

Οι 'Αγοραπωλησίες

— "SHERBRO" 11.500/1974, τιμή δέν άνεκοινώθη.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τήν μερίδα του λέοντος πήρε ή Ταϊβάν από τό πρόσ διάλυση προσφερόμενο τοννάζ. Τουλάχιστον 15 πράξεις, μεταξύ των οποίων διακρίνουμε VLCC, μικρά πλοία και φορτηγά κάθε μεγέθους, περιλαμβάνονται στις πρόσφατες άγορές τής έν λόγω χώρας. Οι τιμές σχεδόν σταθερές γιά τά μεγάλα δεξαμενόπλοια, παρουσίασαν πτωτικές τάσεις γιά τά μικρότερα φορτηγά πλοία.

Αντίθετα, μικρή ως μέτρια ή κίνηση στίς λοιπές άγορές. Πιο χαρακτηριστική ή πώληση του T/T "OPPORTUNITY" (42.187 LDT) στήν Κορέα στά δολ. 126. Μικρή ή κίνηση στήν Κίνα όπου οι τιμές μειώθηκαν αισθητά και τά δεξαμενόπλοια εξακολουθούν νά είναι έκτός τής σφαίρας ένδιαφέροντος.

Σταθερότητα στόν 'Ινδικό 'Ωκεανό, όπου ό προφανής άνταγωνισμός μεταξύ Μπαγκλαντές, 'Ινδίας και του έπανεισρχόμενου στήν άγορά Πακιστάν κρατούν τίς τιμές σέ σχετικά ύψηλά επίπεδα.

Στόν ευρωπαϊκό χώρο, ή συνεχιζόμενη άπραξία δέν επιτρέπει τόν σχολιασμό.

Γενικά, οι τιμές στίς διάφορες άγορές διαμορφώνονται περίπου ως εξής (δολ. ανά LDT).

Ταϊβάν:

VLCC 130-132

Μεγάλα δεξαμενόπλοια 127 - 133

Φορτηγά αναλόγως μεγέθους 90 - 116

Ν. Κορέα:

Δεξαμενόπλοια 118 - 126

Φορτηγά 95 - 104

Κίνα

Φορτηγά μόνον 95 - 104

'Ινδία:

Δεξαμενόπλοια 90 - 95

Φορτηγά 80 - 92

Πακιστάν:

Αναλόγως τύπου και μεγέθους 80 - 91

Παρά τή φυσιολογική άνάπτυξη τής πρόσ των έορτών περιόδου μέ τήν άπροθυμία άναλήψεως ύποχρεώσεων που θά έθεταν σέ κίνδυνο τό όνειρο ήσυχων διακοπών, αλλά και σέ πείσμα μιάς πιο «συντηρητικής» στάσης των τραπεζών νά χορηγήσουν νέες χρηματοδοτήσεις (ιδίως σέ μεσαίου μεγέθους πλοιοκτήτες), ζωηρό παρέμεινε τό άγοραστικό ένδιαφέρον κατά τήν πρώτη έβδομάδα τής υπό εξέταση περιόδου. Θά έλεγε κανείς ότι ό πρώτος καθοριστικός παράγων στήν εξέλιξη των άγοραπωλησιών υπήρξε ό περιορισμένος αριθμός καταλλήλων προς άγορά πλοίων.

Τό παραπάνω έχει κυρίως έφαρμογή στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων όπου ή «συγκομιδή» είναι πράγματι πενιχρή. Τρεις χαρακτηριστικές περιπτώσεις που δίνουν τό μέτρο τής άγοράς καλύπτουν τό σύνολο σχεδόν τής δραστηριότητας:

— T/T "ST. BENEDICT" 240.600/1974 δολ. 5.150.000.

— M/T "PEGNY" 96.100/1970 δολ. 4.250.000.

— M/T "ANCO ENTERPRISE" 25.200/1974 δολ. 7.000.000.

Πλουσιότερη ή ποικιλία στά μάλα κάρριερς, μάς παρέχουν ένα μεγάλο αριθμό περιπτώσεων μεταξύ των οποίων θά διακρίνουμε:

M/V "THOR" 146.000/1971 δολ. 8.750.000 μέ δύο χρόνια χρονοναύλωση στά δολ. 1.65/1.75 ανά τόνο.

— M/V "ITALMARE" 81.800/1974 δολ. 5.800.000.

— M/V "ZENKOREN MARU No.5" 57.000/1970 δολ. 3.500.000.

— M/V "SUN WAVE" 31.300/1964

δολ. 1.250.000.

— M/V "ORIENT UNION" 27.050/1972

δολ. 3.650.000.

— M/V "VAPORIA" 26.300/1967

δολ. 1.600.000.

— M/V "CONSUELO STAR" 15.100/1974

δολ. 2.450.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου τό ένδιαφέρον, σχετικά περιορισμένο, δέν παρουσιάζει χαρακτηριστικές πράξεις:

— M/V "JALAMANI" 13.800/1970

δολ. 1.050.000.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

BREMEN · BREMERHAVEN · BRAKE · HAMBURG · NORDENHAM ·
EMDEN · WILHEMSHAVEN

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ · ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT · ΥΛΙΚΑ
ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

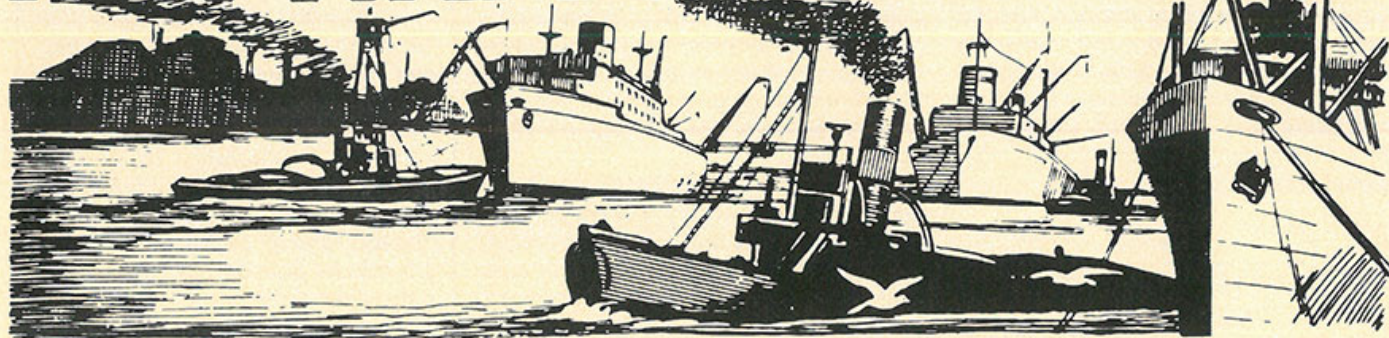
P.O. BOX 210266

είναι
υποθεση
μιας νυχτας...

να το ελέγχετε με την FRAGLINE
στο ΠΑΤΡΑ / ΡΕΦΟΥΣΙΣΤΑ
να ΚΕΡΕΤΡΑ και ΜΕΡΕΤΙΣ



NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1166/925, January 1st, 1984

A HOPEFUL CLIMATE

The executive board of the Greek Shipowners' Union met once more with the Minister for Mercantile Marine, Mr. G. Katsifaras, and submitted to him various matters that have remained in suspense. These will be set down in a definite form at the next meeting which is to take place in a few day's time in order that they too may be resolved, as the Minister said at his regular meeting with shipping correspondents.

He said also that the presidential decree defining the status of an unemployed seaman was about to be signed. It provides for a three-member committee composed of representatives from the Ministry, the Shipowners' Union and PNO which will sit at the labour office of the Ministry and decide on any problem that crops up in this respect.

These developments have created a hopeful climate for the solution of pending problems and show, mainly, that there is a willingness to help shipping overcome the difficult times it is going through.

A GOOD DEAL

The transport of Mr. Arafat's warriors and their families from Tripoli turned out to be a very good deal for the five Greek ships, for the country and for

Greek shipping. First, because the charter money was quite substantial and secondly because the publicity given to the whole affair, from the preliminary discussions to the final disembarkation, was world wide and stressed the fact that only Greek ships could have done the job.

Congratulations are due to all those who contributed to the success of the venture, including the crews of the five ships who did so much for the war-weary Palestinians and gave them the best Greek hospitality has to offer.

INORDINATE CLAIMS

When the executives of the British Masters & Mates' Union were claiming a 6.5% increase in wages, union members overrode the executive in a vote to accept the 5.1% increase offered by the shipowners.

If Greek members of maritime unions could express their own opinion, we are sure they would prove more reasonable than their union executives who persist in advancing inordinate claims as they are doing now, for the renewal of the collective agreement.

PNO's executive committee is now carrying out successive meetings at which it is examining the demands put forward by the various member-unions of

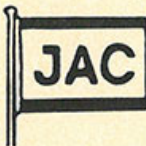
the federation. According to one source, certain members of the committee who are realists and who understand that employment for our seamen can only be guaranteed if there are Greek-flag ships in which they can be employed, are favouring the view that a demand for a dramatic increase should be put forward for all, officers and lower deck crews, which will benefit the latter in particular who will obtain a greater percentage increase.

This is a reasonable demand and should be pursued by all, against those who are advancing unrealistic demands, aimed only at raising the running costs of Greek-flag ships. The question is: are our seamen who have suffered so much from unemployment going to allow these people to prevail?

AIMS AND OBJECTIVES

On the sinking of the Greek bulk carrier 'Antigone' more details have come to light. As confirmed by the Iraqi authorities, the ship was hit by an Exocet missile as it was leaving the port of Bandair where it had discharged of cargo of steel plates. The 'Antigone' was insured in London for 2.5 million pounds.

Observers express their surprise that the ship should have been hit from



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4531586 - 4516945 - 4519304

Iraqi soil at a distance of more than 350 km. This shows that the Iraqi air force could easily threaten the port installations on Kharg island and cause the Persians to close the Straits of Hormuz. The same observers consider that if the 'Antigone' was indeed the target, then this action can be interpreted as additional pressure on Iran by Iraq.

THE VERDICT ON THE 'PALLAS ATHENA'

An Athens court has pronounced a 'not guilty' verdict on all those charged in the case of the fire that broke out on the 'Pallas Athena'. Dozens of witnesses were examined during the case among whom several experts who said arson was out of the question and proved that the innuendos made in this respect were part of a conspiracy to defame Greek shipowners. Thus the owners Messrs. A. Lelakis and N. Pierrakos and the other persons charged were cleared of guilt, thus ending a case which has lasted five whole years.

Mr. Lelakis has bought 22 vessels in 1983 and with a total of 33 ships currently in operation can truly be called 'shipowner of the year'.

THE "SEMELI" CASE

The Greek papers went to town again on the "floating coffin full of holes" which was supposed to be the cargo ship "Semeli". However, in spite of the fact that its crew abandoned it in a storm in the Bay of Biscay, the ship was found intact by the salvage vessels that went out to it and without the list its crew said it had. Moreover, its cargo was perfectly dry.

We cannot comment on these events until the judicial inquiry has been completed. We can criticise, however, the attitude of some of the ship's engine room crew who claimed the ship was unseaworthy, and their union which also level-

led similar charges through the press. Unfortunately, the engineers' union has been going a great deal of harm to the more general interests of its members and has led them in actions that have done nothing but given aid and support to the enemies of Greek shipping and to nobody else.

We do not maintain that Greek ships should be unseaworthy. But we do consider that nobody has the right to create problems where they do not exist and that is exactly what the engine room crew of the 'Semeli' has done, laying itself open to all the consequences of their slanderous charges.

As for the Greek papers, which report anything that might increase their circulations, regardless of whether it is true or not, we can only say that this very tactic has affected their circulations in another way, since it has deprived them of their credibility.

HELLENIC LINES

The position of Hellenic Lines has become more difficult as more of the company's ships have been arrested all over the world and the activities of most of its offices, with the exception of those in Piraeus, have been suspended.

The company's efforts to secure a state guarantee of thirty million dollars are still in progress while the outcome of the talks with the consortium of American banks in seeking a method of keeping the ships in operation and satisfying the company's creditors remains dubious.

Irrespective of the causes which have brought Hellenic Lines to the brink of bankruptcy, we must stress again that its collapse would be a serious blow to everyone closely concerned with the company and to Greek shipping in general.

It took Hellenic Lines fifty years to establish itself and prevail in the difficult sector of regular cargo lines. Heaven knows what efforts and how long it

FIFTY YEARS AGO

— Naftika Chronika hopes that 1934 will mark the beginning of happier days for Greek shipping. The following figures speak for themselves: No. of ships: 577; gross tonnage: 1,676,444; manpower: 16,000 seamen; Gross income: 5,842,250 pounds sterling and 200,000,000 drachmas; foreign exchange earnings: 1.5 million pounds stg. Greek shipping ranks tenth in the world.

— January 1934 was the time when Britain, under pressure of the shipping crisis of the time, had decided to abandon the traditional policy of free competition and erect protectionist walls in order to facilitate its shipping operations. Naftika Chronika, in full awareness of the subject and with the creative spirit of its publisher, had suggested in a leading article how Greek shipping should meet the situation.

— 1933 had been no better than the other years of crisis. In spite of the encouraging forecasts at the beginning of the year, the crisis became worse.

— The market for second-hand ships became more lively, particularly in London where many ships were sold up to the holiday season. The main buyers during the second half of December were Italians and Far Eastern shipowners. Also Greeks, who bought three ships, the British Balsovan, the Norwegian Modis and the Rumanian Autalan.

— The cargo ship 'Agamemnon' which ran aground near Kaliakra and was abandoned by its crew, broke in two following a snowstorm in the Black Sea and was declared a total loss. The crew has arrived in Piraeus.

(Naftika Chronika No. 73 - 1/1/1934)

would take to set up another Greek regular cargo line if Hellenic goes under.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ "DIOSKUROI" LONDON E.C.3
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 480.5611. ΤΕΛΕΞ 885651 RANDK G

ST CLARE HOUSE 30 / 33, MINORIES
ΛΟΝΔΙΝΟΝ EC3N 1DT

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON. E.C.3
TEL.: 01 480.5611. TELEX 885651 RANDK G

ST CLARE HOUSE 30 / 33, MINORIES
LONDON EC3N 1DT



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.
6518

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

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW
BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN – HEAD OFFICE

21st Floor John Ross House (West)
22/36 Victoria Embankment
DURBAN 4001, SOUTH AFRICA
P.O. Box 2110, CABLES: "PANDORA"
Tel.: 376545, Telex: 6-22550 SA

JOHANNESBURG

PANDORA CHARTERING
P.O. Box 65302
BENMORE, JOHANNESBURG
2010 SOUTH AFRICA
Tel.: 7837055, Telex: 4-24064 SA

GREECE – PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
98B, Filonos Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519794 – 4519719
Telex: 21-1185 SEA GR.

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, καθιερώνουν μιά εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει γιὰ τὸ 1984, περιλαμβάνει:

- Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 1.500 (ἐναντι δρχ. 3.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).
- Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 1.800 (ἐναντι δρχ. 3.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρὰ 77, 185 10 Πειραιᾶς.



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή



Ἡ κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΞ	62	10405	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	69	104616	ἀργεῖ Ἀλιβέρι
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	α. Φός 27/11
ΑΓΑΘΗ	74	6017	δ. Γιβραλτάρ 6/12
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Τζέντα 9/11
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Π. ορ. Σπαίρη 27/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	α. Λός Παλάμας 16/11
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Ἀσόντον 1/12
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	ε. Κακικάντα 11/12
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Νεάπολη 29/11
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	Διάλυση Κίνα
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ἀργεῖ Λευκάδα
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	δ. Σκάω 20/11
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	δ. Παναμά 22/11
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προσάραξε Σαντάνα 15/11
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412	ὕπὸ παραλαβή
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ε. Γκάρστον 30/11
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ἐπιβλήθη Σιταγκόγκ
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Τζένα 29/9
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	59	8852	ἀργεῖ Ἀστακό
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	α. Αὐγούστα 4/12
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Τζέρλ 3/12 γιά Σάουδα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	προσάραξε Μπουσίρ 28/11
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	πρόκ. μετον. «ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ».
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακὲς μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2276	μεσογειακὲς μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Ντόβερ 6/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	πρόκ. μετον. «ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΠΡΑΙΝΤ»
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ἐπισκ. Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Ν. Ὁρλεάνη
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Ἀμβέρσα 6/12 γιά Ἴπσουιτς
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	ε. Μελβούρνη 11/11
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	δ. Π. Σαῖδ 30/11
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΩΝΙΣ Τ.	71	9999	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	65	18315	ε. Σιγκαπούρη 16/11
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Ἀλεξάνδρεια 3/12
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	α. Πειραιά 22/10
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΘΑΝΙΑ	56	13555	α. Πειραιά 3/11
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Νταμά 20/11
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	α. Μπ. Ἀίρες 20/10
ΑΘΕΝ ΣΚΑ'Υ	69	7369	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΝ ΣΗ	61	5023	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΝ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεῖ Ἀκτίκυρα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεῖ Ἰθάκη
ΑΘΗΝΑ	63	10170	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΑ	58	10662	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	α. Μάλτα 10/11
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	α. Ριγιέκα 23/11
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	στον Πειραιά
ΑΘΛΩΝ	79	10428	δ. Παναμά 26/11
ΑΘΩΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Κουϊγκντάο 14/11
ΑΘΩΣ	69	10008	α. Ἀλεξάνδρεια 2/12
ΑΘΩΣ I	64	7997	ε. Ρότερνταμ 19/11
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'ΙΛΑΝΤ	72	4109	ὕπὸ παραλαβή
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6387	α. Θέοντα
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	ὕπὸ παραλαβή
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	α. Χαλκίδα 27/11
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	ὕπὸ παραλαβή
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	ἀργεῖ Ρίβερ Φώλ
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	Ρεσίρ 28/9 γιά Ἀλγερία
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	δ. Π. Σαῖδ 9/11
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	α. Βερμούδα 30/11
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	ε. Εἰγκόγκ 20/11
ΑΙΓΙΣ ΚΟΖΜΙΚ	75	12498	α. Πόρτο Μαντρίκ 30/11
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	δ. Σουέζ 28/11
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'ΙΖ	72	11185	α. Μουμπάσα 11/10
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	ε. Ντουμπάι 5/12
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ	75	12498	α. Σιγκαπούρη 1/8
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	δ. Π. Σαῖδ 3/12
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	9178	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	α. Θέοντα 20/11
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025	ε. Ἰκόκιο 2/11
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ	69	8928	α. Δουνκέρκη 31/10 γιά Ἑλτ Ζαζαίρ
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	δ. Κωνίπολη 14/11
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	ε. Ρίο Γκράντε 18/11
ΑΙΔΩΝ	66	14383	ἀργεῖ Ἀργεντινὴ
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεῖ Χαλκίδα
Α'ΙΛΑΝΤ ΚΩΣ	56	3129	ἀργεῖ Πειραιά
Α'ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Λός Ἀντζελες 16/11
Α'ΙΛΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6975	α. Ντουμπάι 27/9 γιά Ἰνδία

Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	ε. Λός Ἀντζελες 5/12
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	ε. Μπρέικ 6/12
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	ε. Σπλίτ 4/11
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	α. Πιομπόκο 10/11 γιά Γιβραλτάρ
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	α. Τόκυο 2/11
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	α. Ρουέκ 23/11 γιά Ἰσπανία
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑΝΤ	77	9083	ε. Ρίο Ἰανέιρο 8/12
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΖΕΛΑ	68	13633	α. Ν. Ὁρλεάνη 22/11
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΖΕΣΤ	69	13942	α. Ν. Ὁρλεάνη 31/10 γιά Λαγκουέρα
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	ἀργεῖ Πειραιά
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	ἀργεῖ Πειραιά
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	81	10714	α. Π. Σαῖδ 30/11
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΕΣ	65	20119	ἀργεῖ Πειραιά
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	10153	α. Σάν Τζων 26/11
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	δ. Κωνίπολη 27/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	δ. Παναμά 29/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ	61	13184	δ. Παναμάς 28/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	ε. Σάντος 30/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ	63	6303	ὕπὸ παραλαβή
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ	57	5289	δ. Π. Σαῖδ 14/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	α. Μπαχρέιν 30/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517	α. Τζέντα 3/12
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	δ. Σουέζ 3/12
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	δ. Γιβραλτάρ 29/11
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΚΗΣ Σ	57	6205	δ. Ντόβερ 3/12
ΑΚΜΗ	77	16080	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΜΩΝ	71	15119	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡ	68	24696	ε. Σαράγκα 21/11
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	ἀργεῖ Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Τόκυο 27/11 γιά Αὐστραλία
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Μόντρεαλ 28/11 γιά Φρήπορτ
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ	68	25433	δ. Παναμά 5/11
ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	68	25168	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	24341	α. Κολούμπια 21/11 γιά Περισκό
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	ἀργεῖ Ἀστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ε. Μουτσούρε 26/10
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Σίμπα 28/11
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Ροζάριο 1/10 γιά Κούβ
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Ρότερνταμ 5/12 γιά Τουρκία
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	α. Παράναγους 24/11 γιά Ρωσία
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΛΑΣΚΑ 2	59	1012	α. Κόπερ 4/12 γιά Τζέντα
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122	ε. Ἀλεξάνδρεια 27/11
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	ἐπισκ. Νάπολη 8/12
ΑΛΕΑ	73	8824	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	α. Αὐγούστα 2/12 γιά Γιβραλτάρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Πειραιά 2/11 γιά Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13212	α. Μάλτα 3/12 γιά Γιβραλτάρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. III	67	2560	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	ε. Ἀβίλς 25/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Σαράγκα 23/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688	ε. Π. Σαῖδ 5/12
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ	73	152372	α. Τζουέμα 19/11
ΓΚΡΕ'ΙΤ (δ.)	67	7560	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	61	7704	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΘ	61	7704	μεταφορές Κούβας
ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	ἀργεῖ Σάρζα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	α. Ἐλευσίνα 26/10
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	μετον. «ΔΕΛΦΙΝΙ» (Λιβερίας)
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΡΙΒΕΡ	71	9564	δ. Κωνίπολη 3/12
ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΛΙΚΗ	59	12996	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011	α. Σικάγο 30/11
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	α. Ἀσκόντον 25/11
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	α. Νικόσια 15/11
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ε. Ρότερνταμ 25/11
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Νητρώι 3/12
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	ε. Τεργέστη 4/12
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	στην Ἀμβέρσα 16/11
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	δ. Σουέζ 2/12
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	ε. Σπλίτ 19/11
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Ντουάλα 30/8
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Μαδέιρα 25/11
ΑΛΜΑΡ	69	10373	α. Ντάρμπαν 22/11
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	α. Σύντνεϋ 20/10 γιά Ἰαπωνία
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	58	4037	ε. Σιγκαπούρη 3/12
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	78	1800	ὕπὸ παραλαβή
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	δ. Σουέζ 1/12
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	α. Ρίο Ἰανέιρο 10/11
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Σάντος 20/11 γιά Λάγος
ΑΛΤΙΣ	70	2605	ε. Ἀλεξάνδρεια 1/12
ΑΛΦΑ	62	4722	ε. Λάγος 17/11
ΑΛΦΑ	71	1571	ε. Ρότερνταμ 15/10
ΑΛΦΑ	72	9350	ε. Ταργκόνα 12/11
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	α. Λισσαβώνα 25/11

AMAZONIA	77	9328	α. Βενετία 2/12
AMAZON	79	10966	α. Κουβέιτ 29/11
AMALIA II	67	51644	α. Αλιβέρι
AMALINTA	58	5164	δ. Σουέζ 10/6
AMARANTOS	80	10996	α. Π. Χάρκωρτ 25/11
AMARYLLIS	83	13600	α. Σακάι 30/11
AMEGUS	78	13889	ε. Μανίλα 26/11
AMERICA PHRZER	72	6680	α. Αργεΐ Πειραιά
AMILLA	72	13631	ε. Ίκονα 22/10
AMOLYNTOS	67	48344	α. Παράλαβη
AMORGOS	83	34000	α. Παράλαβη
AMPOYELLO TZIORTZIO	61	16687	δ. Γιβραλτάρ 27/11
AMYNAS	70	9981	ε. Επτάνησος 25/10
AMΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	α. Λά Πλάτα 15/11 για Ρότερνταμ
AMΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Γκάνδη 26/10 για Έλ Τζαΐρ
AMΦΙΩΝ	78	11173	δ. Π. Σαΐδ 5/12
ANAGGELA ARKONOT	81	36061	α. Τακόμα 18/10 για Ταϊβάν
ANAGGELA ARHS	80	10996	ε. Βανκούβερ 1/12
ANAGGELA GKOPY	74	13633	α. Μπάνιμπουρ 4/12
ANAGGELA GOY'ENTOM	74	13348	α. Τάουνσβιλ 23/11 για Λονδίνο
ANAGGELA ENTHOR	78	13889	α. Τζέντα 28/11
ANAGGELA LAK	68	9118	δ. Σουέζ 31/10
ANAGGELA LIMPERTY	76	13633	δ. Π. Σαΐντ 5/12
ANAGGELA MA'IT	78	13889	ε. Άμστερνταμ 5/12
ANAGGELA NTILITZEN	71	9049	α. Σικάγο 30/11
ANAGGELA PI'IS	74	13631	δ. Σουέζ 23/11
ANAGGELA PROSPERITY	76	13633	α. Κολούμπια Ρίβερ 27/11
ANAGGELA PROYNTEN	65	35304	α. Αλιβέρι
ANAGGELA SAN	81	35522	α. Σηατλ 9/11 για Κορέα
ANAGGELA SKA'Y	79	10993	α. Μπαρμπάκτος 24/11
ANAGGELA SPIRIT	78	13889	α. Κομώ Μπαϊ 5/12

ANAGGELA TRA'OMΦ	76	13633	δ. Σουέζ 16/11
ANAGGELA TSAMPION	71	9229	ε. Δουκέρκη 21/11
ANAGGELA FINTEALITY	79	13883	α. Κληβελαντ 30/11
ANAGGELA FORTSIOUN	74	13633	α. Χαμίνια 5/12 για Τζέντα
ANAGGELA FRENTEZIN (δ.)	64	35333	α. Αργεΐ Πειραιά
ANAGGELA XAPINIS	73	13631	ε. Άβουρμαουθ 4/12
ANAGGELA XARMONY	68	12348	α. Ντάμπιερ 16/11
ANAGGELA XONOR	76	13633	α. Τζέντα 30/10
ANAGGELA XOOPY	74	13633	α. Σίμπα 26/11 για Μπαρμπάκτος
ANAGGELA XORA'IZON	77	15378	ε. Βρέμη 5/12
ANAGGELA XOPAS	68	9416	δ. Π. Σαΐδ 21/11
ANAGGELA XOMENH	68	10183	α. Σκόδενμποργκ 30/11
ANAGGELA XOMENH	59	4493	α. Αργεΐ Γκέκτ
ANAGGELA XOMENH	66	23392	α. Μόμπιλ 29/11
ANAGGELA XOMENH	80	15688	α. Τάμπα 28/11 για Ρουέν
ANAGGELA XOMENH	67	53448	α. Αργεΐ Πειραιά
ANAGGELA XOMENH	77	4713	ε. Σαβάννα 20/11
ANAGGELA XOMENH	75	16822	α. Χάμπτον 19/11 για Σάντος
ANAGGELA XOMENH	62	11503	α. Αργεΐ Πειραιά
ANAGGELA XOMENH	75	70668	ε. Γένοβα 5/12
ANATOLAN	70	8998	α. Μεσογειακές μεταφορές
ANATOLAN	65	13638	α. Αργεΐ Άμφορνο
ANATOLAN	71	18634	δ. Π. Σαΐδ 26/11
ANATOLAN	69	40316	δ. Κων/πολη 12/11
ANATOLAN	63	3387	α. Αργεΐ Πειραιά
ANATOLAN	83	10470	προς Ν. Όρλεάντ 9/12
ANATOLAN	72	119505	ε. Σπετίμπα 9/12
ANATOLAN	72	119505	α. Αργεΐ Πειραιά
ANATOLAN	76	115461	α. Αργεΐ Πειραιά
ANATOLAN	73	32781	ε. Σάατλ 15/12
ANATOLAN	72	79746	ε. Ιαπωνία 5/12
ANATOLAN	70	104797	ε. Νιγηρία 11/12
ANATOLAN	77	20676	ε. Ιαπωνία 10/12

ANEMOS	76	8376	ε. Βενετία 3/12
ANEMO K.	71	4981	ε. Μπιλμπάο 5/12
ANEMONH	79	10996	δ. Π. Σαΐδ 2/12
ANEMIOS	70	9981	ε. Σιγκαπούρη 2/12
ANΘΙΑ	64	11034	α. Αργεΐ Πειραιά
ANΘΙΠΠΗ Λ.	76	16646	α. Κοντομαύτου 15/11
ANΘΟΣ	79	11000	α. Ναγκόγια 28/11
ANIMAR	65	1926	α. Μεσογειακές μεταφορές
ANIMAR	72	10527	α. Παράλαβη
ANNA	76	16438	α. Ναούρου 3/12
ANNA	64	2020	α. Ρότερνταμ 17/11 για Ντακάρ
ANNA AGGELIKOYSH (δ.)	71	115925	α. Αργεΐ Πειραιά
ANNA ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Κων/πολη 25/11
ANNA K. (δ.)	60	12256	α. Βρέμη 2/12
ANNA K.	62	11503	α. Αργεΐ Πειραιά
ANNA Π.	57	9367	α. Αργεΐ Γαλαξείδι
ANNA ΜΠΕΛΛΑ	67	20501	α. Σημαία Μάλτας
ANNIKA N.	69	11726	α. Μαυρίκιος 1/12
ANNITA	64	10741	α. Αργεΐ Πειραιά
ANNITSA Λ.	65	19758	ε. Πειραιά 19/11
ANNOYLA	71	9826	ε. Σάουθεντ 7/12
ANTAIOS	71	16379	α. Ρίο Γκράντε 29/7
ANTBENTZIOY I	54	5383	ε. Πειραιά 12/11
ANTAR	70	16973	α. Μάουκι Μανγκάκου 19/11
ANTAREX	67	43231	α. Γένοβα 23/11
ANTEARKTIC	69	11430	ε. Σρεμπόν 13/11
ANTEKARPIPIAN	74	7557	α. Σάντος 18/11 για Άλεξάνδρεια
ANTZELA	62	4207	α. Αργεΐ Χαλκίδα
ANTZELIK GKOPY	67	24829	α. Αργεΐ Πόρτμουθ
ANTZELIK GKREH	71	30193	ε. Π. Σαΐδ 23/11
ANTZELIK PROTEKTOR	77	34130	α. Σαντάνο 24/11
ANTZEMPAITIK	70	15898	α. Τζέντα 11/11
ANTZOULETTA	78	24941	α. Ρίτσαρντ Μπαού 7/11
ANTIFKOYA	66	15404	α. Αργεΐ Πειραιά
ANTIFONH	76	23149	ε. Μπριζμπαίν 29/11
ANTIFONH	68	12550	Όλιχη Άπώλεια Περισκό
ANTIOPIH	78	10996	α. Μπανγκόκ 2/11 για Βραζιλία
ANTIOXIA	72	11931	δ. Σουέζ 29/11
ANTIPOLIS (δ.)	81	30622	α. Κοτσακάκος 10/11
ANTIPOLIS	63	7961	α. Αργεΐ Σάρα
ANTONH	67	8865	α. Άλεξάνδρεια 1/12
ANTONH GIANNH H.	74	5932	δ. Γιβραλτάρ 3/11
ANTONH Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	ε. Σάρι 21/11
ANTONIOS	67	9843	α. Σάρα 17/11
ANTONIOS (δ.)	65	38607	α. Αργεΐ Πειραιά

ANTONY III.	77	38515	α. Ρότερνταμ 5/12
ΑΙΩΣ	65	3860	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	α. Σάν Πέντρο 18/11
ΑΠΕΕ	73	16397	α. Φρημάντλ 25/11
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΠΙΚΟ	64	9868	δ. Κωνσταντινούπολη 30/11
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	ε. Ν. Όρλεάντ 2/12
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	δ. Έσκουμίν 29/11
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	ε. Μπριζμπαίν 18/11
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	δ. Παναμά 22/11
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV	56	9172	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΠΟΥΣ	70	3275	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ	60	3500	α. Μομπάσα 23/11 για Άσάμ
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Σαβάννα 24/11
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Άμφορνο 6/12
ΑΡΑΝ ΜΠΑΙ'Υ	59	3593	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	δ. Π. Σαΐδ 17/11
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	ε. Λάγος 7/12
ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΓΩ	72	16207	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΓΚΑΛΟΥ	77	1587	ε. Λίβερπουλ 10/12
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ε. Φόινες 8/12
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ	76	1579	ε. Όρλεάντ 8/12
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	ε. Βενετία 10/12

ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Άμφορνο 2/12
ΑΡΕΤΗ Λ.	69	9343	ε. Κέϊν Τάουν 26/11
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9124	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	α. Σιγκαπούρη 3/11
ΑΡΕΘΟΥΣΑ.	63	9778	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	ε. Λάγος 15/11
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	δ. Π. Σαΐδ 1/12
ΑΡΙΕΣ	60	7839	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	ε. Λειψός 29/11
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	δ. Π. Σαΐδ 4/12
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	α. Αύγουστα 1/11 για Τρίπολη
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	α. Μομπάσα 28/11
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	δ. Σουέζ 2/12
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Αργεΐ Έλευσίνα 5/11
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Πενάγκ 23/11
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Ντάρμπαν 3/12
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	α. Μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΙΩΝ	57	9999	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΙΩΝ	60	9959	ε. Βισακπνάντ 28/11
ΑΡΚ ΑΙΩΛΟΣ	76	10801	ε. Κοιτάζακάκος 1/12
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	ε. Πειραιά 12/11
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	α. Αργεΐ Στυλίδας
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	α. Αργεΐ Στυλίδας
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Τζέντα 28/11
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ	65	11334	α. Αργεΐ Στυλίδας
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Βάσσα 30/11
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Άδελφίδα 23/11
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 17/11
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	α. Ίτέα 27/10
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Γκίλουγκ 28/10 για Ίράν
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	α. Κουβέιτ
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Ντάρμπαν 8/11
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Χιούστον 18/11
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Σιγκαπούρη 7/11

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22103	α. Αργεΐ Γκέκτ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142	ε. Κόττα 4/12
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	ε. Μαυρίκιος 5/12
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	α. Μέκα Άμπντούλα 29/11
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΣΙΑ	67	9525	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	ε. Καρθάγος 6/12
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Τζέντα 28/11
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Μόρο Ρεκτόντο 1/2
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	α. Ν. Όρλεάντ 29/11
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	α. Ντάρμπαν 21/11
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	53160	α. Λός Άντζελες 26/11
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	α. Αργεΐ Γαλαξείδι
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Σέτε 25/11 για Άννομπα
ΑΣΤΕΡΟ'ΝΤ	60	6134	α. Σμύρνη 11/11
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Άλεξάνδρεια 15/11
ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	68	13580	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΣΤΥΝΑΛΕ	75	38611	α. Σίμπα 28/11 για Βρ. Κολομβία
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Άμστερνταμ 6/12
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. Όρλεάντ 28/11
ΑΣΦΑΛΤΟΣ	71	9466	ε. Μπανγκόκ 17/11
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	ε. Όσκαρσόν 3/12
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΤΖΙΑΤΥ	59	10364	α. Αργεΐ Πειραιά
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	προς Νιγηρία 9/12

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	άρχει Μαλάλαγκ Μπαίη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΚ	69	16229	στην Άλεξάνδρεια 4/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	α. Λ. Άντζελες 13/11
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	άρχει Χαλκίδα
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	α. Ν. Ύρκη 24/11 για Καναδά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	ε. Βρέση 25/12
ΑΤΛΑΣ	77	11804	Διάλυση Ν. Κορέα
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	άρχει Ντάρεσ-Σαλάμα
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	α. Σιγκαπούρη 29/11
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	άρχει Πειραιά
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ε. Βίλα Κονοστιτούσιον 29/11
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	δ. Βραχλάτ 23/11
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Άκτροσαντ 30/11
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Άμβέρσα 11/11
ΑΥΛΙΣ	79	10993	άρχει Χαλκίδα
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	άρχει Πειραιά
ΑΥΡΑ	68	9624	άρχει Πειραιά
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	άρχει Ρίβερ Μπλάκγουότερ
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	

ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	άρχει Πειραιά
ΑΦΘΒΟΣ	68	35477	α. Σάντος 25/11 για Παράνομα
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άρχει Γάζα
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΞΕΡ	64	6474	δ. π. Σαΐδ 2/12
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Σάντος 24/11
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	άρχει Πειραιά
ΑΦΙΛΟΣ	68	3340	ε. Λεμεσό 5/12
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	α. Άλεξανδρία 1/12 για Ίταλία
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	άρχει Τρινομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	*. Πειραιά 3/12

ΒΑΓΙΑ	69	9985	ε. Βομβάρη 30/10
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	άρχει Σετουμπάλ
ΒΑΝΤΑ	66	13762	άρχει Τρινκομάλη
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14720	ε. Νιουλούθ 20/11
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	άρχει 'Αργυστόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	δ. Σουέζ 22/11
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Κολομπία Ρίβερ 20κ/10
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	α. Στυλίδα 15511
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	άρχει 'Αλιβέρι
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	α. Τολέδο 31/10
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	δ. Παναμά 16/11
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	δ. Ντόβερ 6/12
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. 'Αλεξάνδρεια 23511 για 'Ιταλία
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	άρχει Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Ουλσάν 10/11 για ν. Σίρρι
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. Κομύ Μπαϊν 5/12
ΒΕΝΗ	58	13871	άρχει 'Αντικύρα
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μέθυλ 12/11 για 'Αρτζύλ
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	δ. 'Επτάνησσα 23/10
ΒΕΡΑ	65	20806	ε. Πειραιά 11/8
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Μπρέικ 10/11 για Ν. 'Ορλεάνη
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	α. Νάπολη 9/11
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.	63	9269	ε. Βόλο 26/10
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	άρχει Πειραιά
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	α. Λονδίνο 21/11
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005	άρχει Πειραιά
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	άρχει Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Λόμει 24/11
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	άρχει 'Αλιβέρι
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	α. Κομύ Μπαϊν 26/11 για 'Ιράν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	άρχει Πειραιά
ΒΙΣΜΑΡ	79	16169	α. Κόμπε 29/11
ΒΟΜΑΡ	71	16313	άρχει Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	άρχει Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	2408	άρχει Βέρακρουξ
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434	άρχει Χαλκίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Βαρκελώνη 3/12
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	ε. Ρότερνταμ 23/11

ΓΛΑΝΗΗ	77	39236	δ. Παναμά 9/12
ΓΛΑΝΗΗ (μ)	73	71318	α. Σιγκαπούρη 2/12
ΓΛΑΝΗΗ	60	10186	α. Μπανάρ Χομείνι 16/10
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	δ. Σουέζ 6/12
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ	70	6778	α. Κριστοπόλ 20/11
ΓΕΡΑΝΙ	66	149609	δ. Δίλωση Φορμόζα
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ)	66	38818	α. Τέντα 6/11
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037	επισκευές Σασέμπο
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Μπαγκόγι 18/11
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	ε. Ν. Όρλεάνη 5/12
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8592	δργεί 'Υγουμενίτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ)	60	23451	επωλήθη Κινέζους διαλυτές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	ε. Αλεξάνδρεια 18/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ)	61	18796	δ. Κων/πολη 30/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ)	66	30647	δργεί 'Αλιβέρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στο Ντάρ-εσ-Σαλαμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ)	58	16805	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. 'Ηστ Λόντον 5/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Λίβερπουλ 1/12 για 'Ισπανία
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Αγουστοι 30/11
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΟΣ	64	17509	α. Γουάλα 20/10 για Περισκό
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Μέκα αλ 'Αχμάντι 28/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	α. Ρανγκούν 7/11 για Ντακάρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	δργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	επωλήθη 'Ελληνες
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	στον Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	δργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	ε. Ντάρμπαν 2/12
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	ε. 'Αλγερία 27/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. 'Ικόκιο 30/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	ε. 'Αμβέρσα 6/12
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.	81	5491	α. Μπόσνιουνι 10/11

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	α. Φός 25/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	ε. Κανάλι 9/11
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	δ. Ντόβερ 29/11
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	άρχει Πόρτυμouγκ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Πειραιά 9/11
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	άρχει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Ντόρ-ε-Σαλάμ 26/11
ΓΙΑΝΣΥΛΑΣ (δ.)	65	28601	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	δ. Π. Σαΐδ 28/11
ΓΙΟΥΝΙΑΚ	61	7585	στό Μπεκτί 11/11
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. Νταμά 20/11
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	άρχει Λευκάδι
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Κοψή Μακρί 4/12
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	ε. Μπάχιβ Μπλάνκα 18/11
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Φουγιέρα 25/11
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Ντόρμπαν 24/11
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΨ	74	19702	ε. Μπαντόρ Άμπας 1/11
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290	άρχει Στιλίδον

ΓΙΩΤΑ.....	62	10163	άρχει Πειραιά
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.).....	64	34568	άρχει Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ).....	65	2986	ε. Άλεξάνδρεια 4/12
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.).....	65	3998	α. Κορούκα 21/11 για Νάπολη
ΓΚΑΪΨ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	71	8739	ε. Καράτσι 6/12

ΓΚΑΛΛ	70	15302	υπό παραλαβή
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	α. Τεμα 23/11
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	άρχει Άστακό
ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ	48	1192	άρχει Λαυρίο
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειαικός μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Ν. Ύορκη 21/11
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	ε. Τζέντοα 4/12
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	δ. Κωπινόλα 15/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	Σημια Λιβερίας
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΤΥ	69	11148	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275	ε. Πειραιά 31/5

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-	73	16439	ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/12
ΣΤΡΙΑ	76	13036	ε. Σγκαπούρη 30/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	73	16439	δ. Σουζέ 6/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	71	12969	α. Λίβερπουλ 6/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	68	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	77	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	74	16439	έπισκευές Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	77	16432	α. Λός 'Αντζέλες 1/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	76	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	78	14531	ε. 'Ααρτλστανάγκεν 4/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	65	16903	α. Πόρτ Μωχάμαντ 26/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ	65	7952	αργεί Τριγκομάλη
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ	76	13027	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	72	12919	ε. Π. Καμπέλο 7/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	75	13036	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	77	14531	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ	78	14531	α. Ν. 'Υόρκη 17/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	68	10397	α. Μόντρεαλ 3/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	78	14800	ε. Καρατίσι 2/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	72	12959	α. Τοκοπίλα 25/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	74	13036	ε. 'Αλγερία 1/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	83	25200	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΚΟΝ	82	34379	δ. Γιβραλτάρ 22/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	77	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/11
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	14531	ε. Μπουέκα Βεκτούρα 23/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	75	13036	α. Χαμπτόν 17/11 για Τυνησία
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	67	20178	ε. Σγκαπούρη 24/11

ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΡΙΟΡΙΟ	60	8940	δ. Σουτζ 16/6
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	α. Σιγκαπούρη 2/11
ΓΚΟΥΝΤ ΑΝΗΤΕΡ	73	59193	α. Π. Μοχάμαντ 26/11
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΑΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	αργεί Σετσουμλά
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ	63	15381	α. Μπλιμφο 2/12
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝΤ	69	22915	α. Μπείλοουκ 24/11
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	α. Μπουκνόνονγκ 29/11
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	αργεί Σετσουμλά
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389	δ. Σκόου 16/11
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	α. Πειραιά 2/11
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ'Υ	68	4995	αργεί Πειραιά
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	αργεί Άργοστόλι
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	α. Μπ. Άιρες 3/12
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	α. Κολόμφο 14/11
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	69	26356	α. Άμβερσα 20/11
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	αργεί Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	δ. Βιβαρλάτ 6/12
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	δ. Π. Σαϊδ 19/11
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723	α. Θέοντα 9/9/82
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	αργεί Άστακό
ΓΟΡΓΟ	58	7061	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ)	58	12732	α. Πειραιά 8/3
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΡΟΤ	62	1427	α. Σινγκάκι 14/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Αίλβερπουλ 9/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	πρός Όριοτάνο 9/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΗΤΖΑΕ	75	19451	πρός Σινγκαπούρη 9/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ	79	19267	πρός Φόρτ Σαϊδ 9/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΑ	72	19426	α. Φόρτ Σαϊδ 10/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Κερμπέκ 155/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	73	19451	α. Τέντα 11/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΟΥΣ	74	19264	α. Μαπούτο 14/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Νιουκωτλ 13/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	α. Μάρκουρ Χούκ 8/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ)	80	40357	α. Βικτώρια 11/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Μπρέκ 8/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙ'ΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	α. Νάθα 15/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΑΤ	67	22817	υπό ναυπήγηση
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ)	84	17199	α. Πειραιά 10/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	74	18204	υπό παραλαβή
ΓΟΥΩΡΙΟΡ	82	19555	α. Αίλβερπουλ 30/11 για Άνδία
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	αργεί Γαλαξείδι
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	α. Ήοτ Λόντον 24/11
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	α. Μπαντ' Άμπας 18/11
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	αργεί Άργοστόλι
ΔΑΦΝΗ	74	19451	αργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ (δ)	61	7864	

ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές	ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ε. Χιούστον 19/11
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	άρχει Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ε. Τσάλα 15/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	α. Μπ. Άιρες 12/11	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	72	10329	δ. Σουέζ 20/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Ρεσίρ 28/11 για Ιορδανία	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	δ. Σουέζ 18/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	ε. Ίμμοιντεν 27/11	ΕΛΛΗ	58	6391	άρχει Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	άρχει Άστακό	ΕΛΛΗ	76	11282	υπό παραλαβή
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.ΙΙ.	63	10085	α. Πειραιά 19/11 για Ντακόρ	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΙ'ΝΕΡ	77	36237	α. Φιλαδέλφεια 27/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ.Κ.	66	9410	α. Στυλίδα 1/11	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Βαλντόρε 23/11 για Δανία
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	11659	α. Άμπερσα 4/11	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Φιλαδέλφεια 29/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	ε. Μπ. Άιρες 16/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Άμυβούργο 20/11
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Γιβραλτάρ 23/10	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	δ. Παναμά 30/10
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Φιλαδέλφεια 30/11	ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	δ. Γιβραλτάρ 4/12
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. Άμπερσα 4/11	ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	δ. Σκόω 26/11
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές	ΕΛΟΝΑ	69	6162	α. Άλγκεκίρας 30/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	α. Ντάρμπαν 15/11	ΕΛΟΣΕΛΝ	65	17847	α. Μόρεχεν Σίτου 24/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Πειραιά 4/12	ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	ε. Βενετία 4/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Μαυρίκιο 5/12	ΕΛΠΑΝ	67	5487	άρχει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	ε. Σάν Πέντρο 18/11	ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	άρχει Γαλαξειδί	ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Κάντα 31/10
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	άρχει Λισσαβώνα	ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Χίμπι 10/11
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	άρχει Πειραιά	ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Μομπάσα 24/11
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	άρχει Πειραιά	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	27830	άρχει Σειτουμπάλ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7780	προς διάλυση Σιταγκόνγκ	ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	α. Πειραιά 3/12 για Θεοσίνκη
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές	ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμπερσα 29/11 για Λεμεσό
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ-				ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	άρχει Πειραιά
ΤΗΣ	63	8380	δ. Σουέζ 26/6	ΕΝΤΗΒΟΡ	68	43339	άρχει Πειραιά
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	Σινγκαπούρη 26/11	ΕΞΠΛΟΡΕΡ	67	2997	άρχει Πειραιά
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	άρχει Πειραιά	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	δ. Κων/πολη 27/11
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8872	άρχει Στυλίδα	ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	α. Φιλαδέλφεια 22/11 για Άκαμπα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	άρχει Μίκα Σάκρ	ΕΠΙΜΟΘΕΥΣ	59	11761	πίμα 27/11
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	άρχει Πειραιά	ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	68	149609	υπό παραλαβή
ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Μπ. Άιρες 21/10	ΕΠΟΣ	77	9786	άρχει Πειραιά
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	ε. Σηάτλ 30/10	ΕΠΟΣ	78	6053	άρχει Πειραιά
ΔΙΔΩ	70	10378	α. Σουδάν 25/11	ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	62	31051	επαλήθευ Κινέζους διαλυτές
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	άρχει Ίθακη	ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	άρχει Πειραιά
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	άρχει Λευκάδα	ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	άρχει Πειραιά	ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Άμυβούργο 3/12 για Ν. Άφρική
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	δ. Κων/πολη 21/11	ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Πειραιά 3/12 για Στρατόνι
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Ρας Λακούρ 27/11	ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	α. Ν. Όρλεάν 23/11
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	άρχει Πειραιά	ΕΡΟΤ'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074	άρχει Χαλκίδα
ΔΡΥΣ	65	20201	άρχει Πειραιά	ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Π. Σαϊδ 27/11
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	α. Χιούστον 17/11	ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Μπαρέν 25/11
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΑ	59	11894	άρχει Άστακό
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	άρχει Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Φόξ 28/11	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	57	12757	α. Τολέδο 26/11
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. Κονινγκντόν 9/11	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	άρχει Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398	α. Νιούκαστλ 4/11	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	άρχει Πειραιά
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ε. Φιλαδέλφεια 18/11	ΕΥΒΟ'Τ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	άρχει Πειραιά
ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	α. Π. ντέ Μπούκ 1/12 για Σέτε	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Ν. Όρλεάν 29/11
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Μπαόρα	ΕΥΗ Λ.	67	14569	ε. Ντουλούθ 23/11
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 20/11	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Λά Γκουλέτ 20/11
ΕΒΡΟΣ	62	20372	άρχει Γαλαξειδί	ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Μπάχικ Μπλάνκα 24/11
ΕΔΕΣΣΑ	64	8083	άρχει Τρινκομάλη	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Ντάρμπαν 8/11
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	άρχει Πειραιά	ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	άρχει Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Σινγκαπούρη 3/12	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Φρεντερίκα 2/12
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	δ. Σουέζ 19/11	ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	δ. Σουέζ 19/11	ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	α. Σινγκαπούρη 23/11
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	δ. Παναμά 29/10	ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	α. Σέτε 25/11	ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άρχει Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	άρχει Πειραιά	ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	άρχει Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	άρχει Στυλίδα	ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7185	άρχει Χαλκίδα
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	ε. Άλεξάνδρεια 24/11	ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	άρχει Πειραιά
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Ν. Ύορκη 29/11	ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	άρχει Χαλκίδα
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	άρχει Πειραιά	ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Σουέζ 19/11
ΕΚΤΟΝ	62	11428	άρχει Γαλαξειδί	ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	δ. Κων/πολη 4/11
ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Θεόντα 1/12	ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Φρήπορ 10/11 για Άγκόλα
ΕΚΤΩΡ	75	14523	α. Κεμπέκ 22/11 για Άλγερια	ΕΦΗ	61	3791	α. Έβεργκλίντς 14/11
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	ε. Πειραιά 4/10	ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Λισσαβώνα 2/12
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	α. Βρέστη 10/11 για Ίράκ	ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	δ. Σουέζ 29/9
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Ντάρμπαν 18/11	ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	δ. Παναμά 5/11
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Ίκτσόν 10/11 για ΗΠΑ	ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	54282	α. Της 3/12
ΕΛΑΓΙΑΝΝΙ	70	12142	α. Ντάρμπαν 26/10 για Σαβάννα	ΖΕΤΤΑ	71	20516	ε. Χάβρη 4/12
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ I.	64	10652	άρχει Στυλίδα	ΖΕΥΣ	60	11687	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΙ'ΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	άρχει Πειραιά	ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	α. Χιούστον 8/11
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	ε. Μανίλα 12/11	ΖΗΝΩ	81	23100	α. Μπάχικ Μπλάνκα 3/10
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	άρχει Πειραιά	ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Χαμίνια 1/12
ΕΛΕΝΗ	80	1995	άρχει Πειραιά	ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Κέιπ Τάουν 12/10
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716	ε. Πέικ Τσάρλς 12/11	ΖΥΓΟΣ	69	3490	άρχει Άστακό
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές	ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ Δ.	69	3784	α. Άλεξάνδρεια 3/12	ΗΒΗ	70	2865	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ ΛΟΡΕΛ	61	7293	υπό παραλαβή	ΗΓΚΛ	58	1590	στο Σάν Χουάν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	άρχει Γάνδη	ΗΖΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	4617	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	επισκ. Πειραιά	ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Άλγκεκίρας 22/11
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	α. Λας Πάμας 21/11	ΗΛΙΟΣ	62	10750	με τον «ΑΓΓΕΛΙΚΗ Σ.» (ΕΛΛ.)
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	ε. Τολέδο 27/11	ΗΡΩ	65	23390	ε. Νάπολη 1/12
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές	ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Μόντρεαλ 29/11
ΕΛΙΖΑ	58	12025	άρχει Πειραιά	ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	άρχει Άργουόλι
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ	63	11315	δ. Σουέζ 13/10	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	άρχει Λονδίνο
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	ε. Γούκια 30/11	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	ε. Γκάλβεστον 23/11
ΕΛΚΑ	64	18044	ε. Μέιλ Άιλ 23/8	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	ε. Πατέρμο 10/11
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	72	9111	ε. Σάντος 8/11	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	α. Χάβρη 28/11 για Ν. Ύορκη
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	άρχει Πειραιά	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Καρατίσι 19/11
ΕΛΛΕΝΙΚ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ	72	8987	ε. Ν. Ύορκη 19/11	ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	δ. Παναμά 26/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	α. Βενετία 9/11	ΘΑΝΙΚΙ	61	9516	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	ε. Π. Σαούδ 29/11	ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	62	6846	ε. Τζέντα 26/11	ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	ε. Φιλαδέλφεια 30/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	71	10328	ε. Μπαχρέιν 29/11	ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	δ. Σουέζ 30/11	ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444	α. Μανγκάβου 10/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'Ι'ΤΟΡ	78	17172	α. Τζάκκουβιλ 28/11	ΘΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Λάγος 17/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	α. Βεκτρία 12/11	ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	58	9585	άρχει Άκτικουρα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	άρχει Πειραιά	ΘΕΚΟΣ	78	16685	α. Χαμπτον 22/11 για Ντουλούθ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ	61	7293	άρχει Πειραιά	ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ	68	35477	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	72	8987	ε. Ίσπεκτερεούκ 22/10	ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	ε. Τζάκκουβιλ 9/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	άρχει Πειραιά	ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	α. Σινγκαπούρη 23/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	62	8927	α. Πειραιά 23/11	ΘΕΟΔΩΡΟΣ	61	6456	α. Κντάνοκ 30/11 για Κων/πολη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΥ	62	9667	άρχει Σαρζά	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10722	α. Πειραιά 24/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	ε. Βομβή 13/11	ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ	73	69904	υπό παραλαβή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	71	10327	ε. Τσιταγκόνγκ 23/4	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	α. Ν. Ύορκη 26/11	ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	α. Χάβρη 16/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	α. Πειραιά 11/51	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	άρχει Στυλίδα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Μόμπιλ 22/10	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	στη Φορταλέζα (άποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	άρχει Πειραιά	ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	ε. Κορέα 14/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	72	15952	α. Γένοβα 27/11 για Ν. Ύορκη	ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Βανκούβερ 5/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΝΤΕΡ	59	9550	άρχει Πειραιά	ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ.)	75	18951	υπό παραλαβή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	στη Νέα Ύορκη	ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άρχει Πειραιά
				ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Ντάμπερ 9/11 για Γερμανία
				ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	α. Λός Άντζελες 22/11 για Όζακά

ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	στόν Περαικό
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ἀργεί Λονδίνο
ΙΚΑΝ	58	2882	ἀργεί Πειραιά
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	ἀργεί Πειραιά
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ἀργεί Στυλίδα
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	ἀργεί Πειραιά
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΙΥ	51	3640	ἀργεί Χαλκίδα
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ὕπὸ παραλαβή
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέζ 3/12
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	ἐπὶ πλοή
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΗΤΣ	61	5201	μετ. «ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ» (Μολ.)
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	ε. Σετομπάλ 18/11
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45251	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	α. Πόρτ Μωχάμεντ 1/12
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Ρίο 'Ιανέιρο 26/11
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	α. Βενετία 27/11
ΙΡΙΣ	72	4999	ἀργεί Χαλκίδα
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Μπαχία Μπλόκα 26/11
ΙΩ	69	8909	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 1/9
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	α. 'Ιμνιγκχαμ 8/11
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/12
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	ε. Χαμίλτον 17/11
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	ἀργεί Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	ἀργεί Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	ἀργεί 'Αστακό
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	ε. Γκάλβεστον 10/12
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Τζέντα 3/12 γιά Ρας Τακούρα
ΙΩΝ	71	11506	ἀργεί Λονδίνο
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	ἐπὶ πλοή 'Αλλοδαπούς
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΒΟ ΓΙΟΖΟΝΑΣ	67	10322	α. Λίβερπουλ 7/12
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	ε. Μπακτάρ 'Αμπάς 1/5
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	δ. Π. Σάιντ 25/11
ΚΑΒΟ ΣΙΦΙΑΣ	61	21305	ε. 'Αμβέρσα 27/11
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Μπάντ Χάρμπορ 25/11
ΚΑΘΡΙΝ	63	8293	ε. Γλασκώβη 1/12
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	α. Κοκούρο 27/11
ΚΑΙΤΗ	65	23391	ε. Λισσαβών 22/8
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Φιλαδέλφεια 23/11 γιά 'Αρούμπα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Βομβή 26/11 γιά Σιγκαπούρη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Ντουμπάι 19/11
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382	ἀργεί 'Αστακό
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	ἀργεί Λουάκτα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	ε. 'Αλεξάνδρεια 20/11
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	α. Φορταλέα 27/11
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Γιοκοχάμα 29/11
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Κουιντέρο 19/11
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	ε. Κουβέιτ 29/11
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225	α. Τζέντα 25/10
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Πόρτ ορ Σπαιν 24/11
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Κων/πολή 5/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 31/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	ε. Βιτόρια 28/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στό Ούμ Κάστ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	α. Ν. 'Ορλέαν 19/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ἀργεί Στυλίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	ε. Μπιζέρτα 15/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	ἀργεί Γαλαξίδι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Βίγκο 25/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ἐπισκευές Ραβέννα 1/12
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. Βομβή 13/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	ἀργεί Στυλίδα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Πειραιά 3/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	ἀργεί Στυλίδα
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΡ (δ.)	72	58185	ε. Σάροχ 27/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Γάνδη 30/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ἀργεί Βομβή
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Καστ'Ακούακας 10/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Λός 'Αντέλες 1/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Π. 'Ελιζαμπεθ 6/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ἀργεί Μουεβίτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	α. Τζέντα 29/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ε. Ρίτσαρντς Μπαί 1/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	δ. Κων/πολή 27/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΡΖ ΕΛ.	74	9112	α. Ρίο Γκράντε 4/11 γιά 'Αιτή
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	στήν 'Ακαμπα 14/11
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Κων/πολή 29/11
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	α. Μπαχία Μπλόκα 29/11
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	ἀργεί Σετομπάλ
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Κομώ Μπαί 26/11
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Π. 'Ελιζαμπεθ 15/11
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	δ. Σουέζ 25/11
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Ν. 'Ορλέαν 16/11
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. 'Οζάκα 25/11 γιά Κολούμπια
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	δ. Σουέζ 6/12
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Βομβή 1/12
ΚΑΣΧΑΝΤΑ	63	12407	ἀργεί 'Αργοςτόλι
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Κουβέιτ 28/11 γιά Ντάρμπα
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	ε. Σάντος 1/12
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	δ. Ντόβερ 2/12
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥ	59	4632	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	26537	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Κων/πολή 1/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Ρουέν 30/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	ε. Κων/πολή 18/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	δ. Γιβραλτάρ 6/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ε. Σιγκαπούρη 2/12
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	α. Καραϊάμ 25/11
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	ἀργεί Σιγκαπούρη
ΚΑΤΙΕ	60	10187	• ἀργεί Γαλαξίδι

ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	ε. Μελλίλι 26/11
ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/11
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	δ. Γιβραλτάρ 29/11
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	δ. μπρασκομπάτελ 11/12
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ἀργεί Ρίβερ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ε. 'Ιχόν 14/11
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ	70	11256	ἀργεί Πειραιά
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	ε. Καραϊάμ 2/12
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Μασσαλία 22/11
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ	69	9853	ἀργεί Πειραιά
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Ν. Καληδονία 12/11
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. 'Αμβέρσα 19/11
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	77	9.862	δ. Γιβραλτάρ 22/11
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	α. Φρήτσον 21/11
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	ἀργεί Ρίβερ Φώλ
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	ε. Ντουλούβ 26/11
ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	δ. Π. Σαίθ 1/12
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	ἀργεί Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	13907	ε. Μωχ. Κουσίμ 14/11
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	ε. 'Ιμνιγκχαμ 2/12
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	ἀργεί Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	ἀργεί Πειραιά
ΚΕΧΡΕΑ	61	14982	ἐπὶ πλοή 'Ινδούς Διαλυτές
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	ε. Ριγέκα 2/12
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	δ. Θέρσεντ 'Αιλ. 11/11
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	α. 'Αλεξάνδρεια 1/12
ΚΙΩΑΙΡΩΝΑΣ	81	15400	α. Λός 'Αντζελες 30/11
ΚΙΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	ε. 'Ακαμπα 12/11
ΚΙΩΛΟΣ	64	7891	ἀργεί Πειραιά
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300	δ. Σκόω 21/11
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	ἀργεί Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/11
ΚΛΕΙΩ	58	8791	ἀργεί Πειραιά
ΚΛΗ	58	9882	Διάλυση Φορμόζα
ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Παναμά 7/11
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Ντάρμπα 29/11
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Λουέλα 26/11
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	δ. Π. Σαίθ 1/12
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	ἀργεί Μαλάλαγκ Μπαί
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Μόντρεαλ 30/11
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ἀργεί 'Αμστερνταμ
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. μπρέμερχοβεν 19/11
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. Σιγκαπούρη 28/11
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ἀργεί Μπουκέι Μπαί
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	ἀργεί 'Αμστερνταμ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	ε. Πειραιά 26/10
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	ἀργεί 'Αμστερνταμ
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	α. Π. ορ. Σπαιν 29/11
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	ε. Σιγκαπούρη 24/11
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	66	42164	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΓΚΑΛΑΞΥ	67	7680	α. Μάλτα 4/12
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Σ	77	5539	ε. Κων/πολή 2/12
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	α. 'Αλεξάνδρεια 4/12
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	ε. Π. 'Αρθουρ 27/11
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	14070	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/12
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	7689	ε. Μομπάσα 22/11
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	α. Χάμσταντ 25/11
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	ὕπὸ παραλαβή
ΚΟΡΥΤΩΝ	75	19134	ε. Χακάτα 27/11
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Σιγκαπούρη 27/11
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	ἀργεί 'Αστακό
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	4772	στό 'Ακτεν
ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ Κ.	58	9878	δ. Σουέζ 3/12
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	α. Καραϊάμ 24/11 γιά Ντουμπάι
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	μεταφορές Κούβας
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6475	α. Αύγουστα 13/10
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ.	75	6084	α. Χάλλ 23/11 γιά 'Αλγερία
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	στήν Σεβίλλη
ΚΡΕΩΝ	68	12660	α. Μόντρεαλ 7/11
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	στήν 'Ακαγιούτλα
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Φιλαδέλφεια 2/12
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Χοντέικτα 10/11
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Κόμπε 17/11 γιά Μπουσάν
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Π. ντε Μπουκ 13/11 γιά Γκέλα
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832	ε. Νταμάμ 30/11
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. 'Οτάρο 29/11
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Τερνέστη 27/11
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Ντόχα 21/11 γιά 'Ιαπωνία
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΟΝΤ	82	11500	στήν Γκατόνσκι
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Λουμουτ 18/11 γιά 'Οκαχάμα
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Νταμάμ 28/11
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Κων/πολή 30/11
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	ε. Γένοβα 4/12
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Κων/πολή 1/12
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Τομασάικα 26/11
ΚΡΙΟΣ	59	16875	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	ε. Τζέντα 15/11
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ἐπισκ. Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	ἀργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Καρθαγέκα 24/11
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. 'Ασκόιντ 27/11
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	α. Σάντος 15/11
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Π. Κήλονγκ 25/11
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	α. Σιγκαπούρη 27/10
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Ρίο 'Ιανέιρο 30/11
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Κόρπους Κρίστι 9/11
ΚΥΜΑ	60	7758	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	64	31040	ἀργεί Πειραιά
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	ἀργεί 'Αστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	ε. Νιούκαστλ 23/10
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	ε. Χάιφα 28/11
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ἀργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	δ. Σουέζ 21/11
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	ἀργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ	62	2935	α. Σμύρνη 1/10 γιά Λατόκια

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	•ε. Άμβούργο 4/12	ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ.....	70	9565	α. Καζαμπλάνκα 2/12 για Πειραιά
ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823	στο Τσάχ Μπαχάρ 3/10	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ).....	70	51602	ε. Πειραιά 12/11
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ.....	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΑ Κ.....	70	9069	ε. Σάντος 8/11
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ.....	65	14088	με τον «ANNAMINA» (Ελλά.)	ΜΑΡΙΑ Λ.....	77	20822	α. Ρίο Γκράντε 6/9
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪ'Υ'.....	68	4350	α. Βαρκελώνη 14/11	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	67	11001	άρχει Πειραιά
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ.....	54	2698	άρχει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.....	76	6034	α. Μαδέιρα 4/11
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	59	6140	άρχει Λευκάδα	ΜΑΡΙΑ Ν.....	73	13631	ε. Σιγκαπούρη 7/12
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ).....	77	18658	α. Πειραιά 3/12	ΜΑΡΙΑ Ξ.....	68	11361	άρχει Πειραιά
ΛΑΙΔΗ ΚΑΤΙΝΑ.....	59	2850	α. Τζέντα 2/12 για Ντουμπάι	ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ.....	67	9365	δ. Γιβραλτάρ 2/11
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ.....	65	7952	άρχει Ρίβερφωλ	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ.....	77	18604	δ. Γιβραλτάρ 5/11
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ.....	80	2925	άρχει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ).....	66	42799	α. Γκάλβεστον 21/11
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ.....	54	3315	άρχει Πειραιά	ΜΑΡΙΑΝΘΗ.....	70	9767	α. Τακοράντι 20/11
ΛΑΚΜΟΣ.....	61	5643	άρχει Πειραιά	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ).....	73	17432	α. Σάντος 26/11
ΛΑΚΥ.....	73	6683	άρχει Πειραιά	ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	79	5700	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	78	9485	ε. Ντάρμπαν 2/12	ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ).....	75	68411	δ. Σουέζ 3/12
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ.....	81	7000	δ. Σουέζ 19/11	ΜΑΡΙΒΙΚ.....	62	23805	ε. Λισαβόνα 18/11
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	ταξίδια Λούμπεκ Μάλμο	ΜΑΡΙΓΩ.....	72	9824	α. Χιούστον 24/10
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ).....	65	34185	ε. Άμβέρσα 5/12	ΜΑΡΙΕΒΑ.....	67	3953	α. Χουέλα 16/11
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ.....	64	1587	ε. Ουλάσκ 5/11	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ).....	75	115207	άρχει Άλιβέρι
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	8344	ε. Πειραιά 28/11
ΛΑΟΔΙΚΗ.....	64	10305	α. Ίμουίντεν 15/10	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ).....	67	40075	α. Πειραιά 27/11 για Γιβραλτάρ
ΛΑΟΥΡΑ.....	65	1599	ε. Τζέντα 3/12	ΜΑΡΙΚΑ.....	62	9055	άρχει Πειραιά
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	δ. Γιβραλτάρ 2/12	ΜΑΡΙΚΑ Τ.....	60	6235	άρχει Πειραιά
ΛΑΡΡΥ Α.....	70	16306	δ. Παναμά 26/11	ΜΑΡΙΛΥ.....	71	16269	α. Θέουτα 30/11
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644	α. Κολόμπο 20/11	ΜΑΡΙΛΥΝ Α.....	68	14569	δ. Μπρουνομπούτελ 22/11
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.....	61	11621	ε. Σουέζ 25/11	ΜΑΡΙΝΑ (δ).....	80	40000	ε. Κορεσάρ 14/12
ΛΕΔΕΑ.....	63	17879	άρχει Πειραιά	ΜΑΡΙΝΑ.....	60	4116	α. Π. Νογκάρο 3/12 για Τζέντα
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953	άρχει Γαλαξείδι	ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	65	19566	δ. Κων/πολη 11/11
ΛΕΝΑ II.....	68	15761	ε. Πειραιά 28/7	ΜΑΡΙΟΝ.....	67	33586	άρχει Σετουμπάλ
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ.....	70	10618	ε. Κάρατσι 5/12	ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077	άρχει Πειραιά
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ.....	68	10618	άρχει Σετουμπάλ	ΜΑΡΙΤΣΑ.....	68	29324	α. Ροζάριο 19/8 για Ν. Άφρική
ΛΕΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	61	13480	α. Αύγουστα 13/11 για Έπτανησα	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.....	72	17510	ε. Νταμάμ 24/11
ΛΕΣΒΟΣ.....	74	3259	στη Λισαβόνα	ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785	α. Γκίλνολκ 5/11 για Ελλάδα
ΛΕΤΟ.....	67	38145	άρχει Πειραιά	ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082	α. Άμβέρσα 3/12 για ΗΠΑ
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'.....	60	4489	άρχει Λευκάδα	ΜΑΡΚΟΣ Ν.....	82	21000	ε. Γουκαμάτσου
ΛΕΥΚΑΣ (δ).....	63	16407	άρχει Πειραιά	ΜΑΡΚΟΣ Ν.....	69	11434	ε. Ταράκον 6/2
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II.....	58	9079	ε. Λέγκχορν 6/12	ΜΑΡΛΕΝ.....	57	5087	άρχει Χαλκίδα
ΛΕΩΝ.....	75	15684	άρχει Χαλκίδα	ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974	α. ΜΠ. Άιρες 27/9
ΛΕΩΝ.....	72	2311	α. Κομά Μπαί 29/11 για Ίβραν	ΜΑΡΟΥΚΩ.....	57	8899	άρχει Άργιστόλι
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	άρχει Ήγουμενίτσα	ΜΑΡΟΥΛΑ.....	82	32300	δ. Παναμά 29/11
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ).....	66	29287	δ. Σουέζ 17/9	ΜΑΡΣ.....	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	57	5318	ε. Ν. Όρλεάνη 10/7	ΜΑΡΥΛΙΖΑ.....	70	15806	άρχει Στυλίδα
ΛΗΓΚ.....	61	8658	άρχει Στυλίδα	ΜΑΡΩ.....	73	32510	α. Λίβερπουλ 19/11 για ΗΠΑ
ΛΗΔΑ.....	63	8566	ε. Μομπάσα 13/8	ΜΑΣΣΑΛΙΑ.....	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΛΗΜΝΟΣ (δ).....	69	17485	άρχει Πειραιά	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391	α. Ρίο Γκράντε 31/10
ΛΗΤΩ (δ).....	67	44646	ε. Λονδίνο 6/12	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ).....	62	12197	άρχει Πειραιά
ΛΙΑ ΠΕΡΟ.....	61	7963	άρχει Πειραιά	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ.....	65	10554	στο Μαντράς 7/12
ΛΙΛΗ Χ. (δ).....	67	48719	άρχει Σετουμπάλ	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ).....	65	34185	επώληθη διάλυση
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ.....	83	19334	α. Πειραιά 8/11	ΜΑΤΘΙΛΔΑ.....	65	7696	άρχει Πειραιά
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ.....	82	19337	ε. Ρότερνταμ 29/11	ΜΑΤΙΝΑ.....	63	2911	άρχει Πειραιά
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ.....	83	20200	α. Άλεξάνδρεια 29/11	ΜΕΘΟΔΙΚ (μ).....	66	39617	άρχει Πειραιά
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ.....	76	75134	α. Ρίτσαρντς Μπαί 23/11 για Σαβόνα	ΜΕΘΩΝ (δ).....	81	33500	α. Ν. Ύορκ 30/11 για Άρούμπα
ΛΙΜΠΡΑ (δ).....	76	18343	α. Σιγκαπούρη 27/11 για Π. Κήλογκ	ΜΕ'Ι'ΤΩΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15688	ε. Γουαγιάνμα 28/11
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.....	62	8937	α. Μίλφορντ Χάβεν 4/12 για Ίβραν	ΜΕΛΙΝΑ.....	66	1599	δ. Γιβραλτάρ 26/11
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ.....	78	12958	άρχει Ήγουμενίτσα	ΜΕΛΙΤΩΝ.....	68	10017	ε. Ντακάρ 4/10
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ.....	74	9118	α. Μπαγκόνγκ 30/11 για Σιγκαπούρη	ΜΕΛΟΤ'.....	68	8887	προσάρσε Ρότερνταμ
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	61	8951	α. Τζέντα 28/11	ΜΕΛΩΠ ΛΕΜΟΥ (δ).....	71	113780	άρχει Άλιβέρι
ΛΙΤΣΑ.....	77	6228	άρχει Πειραιά	ΜΕΛΩΠ Χ.....	68	10355	δ. Ντόβερ 19/11
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ).....	61	21894	Σημαία Λιβερίας	ΜΕΛΤΕΜΙ (δ).....	76	24743	α. Σάν Νικολας Μπαί 22/10
ΛΙΩ.....	68	9650	α. Σύρο 31/10	ΜΕΛΤΕΜΙ III.....	68	15761	δ. Π. Σαίδ 21/11
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045	ε. Ραγκούν 17/11	ΜΕΝΕΛΑΟΣ.....	69	12748	ε. Έλ Τζαζαίρ 4/11
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ).....	75	24408	άρχει Πειραιά	ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.....	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	ε. Φόξ 6/12	ΜΕΝΙΤΕΣ.....	59	12255	άρχει Πειραιά
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ.....	64	6549	α. Μπρισμπαίην 26/11	ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ).....	74	75573	ε. Τζένταν 7/11
ΛΟΥΚΑΣ Ν.....	72	13637	άρχει Πειραιά	ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ.....	72	9218	επώληθη αλλοδαπούς
ΛΟΥΣΣΙΟΣ.....	73	63287	α. Ρίο Γκράντε 20/11 για Κίνα	ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ.....	81	9969	δ. Ντόβερ 5/12
ΛΟΥΣΥ.....	74	16006	α. Ρότερνταμ 6/12 για Βρέμη	ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ.....	81	9969	επώληθη αλλοδαπούς
ΛΥΔΙ.....	70	14878	άρχει Πειραιά	ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483	ε. Άλεξάνδρεια 22/11
ΛΥΔΙΑ.....	64	6547	α. Κάρκτρι 2/12 για Λεμεσό	ΜΕΝΤΚΕ'Ι'Π.....	62	9092	άρχει Πειραιά
ΛΥΡΑ.....	67	41914	ε. Κρίστριανσαντ 1/12	ΜΕΝΤΡΟΚ.....	65	8999	άρχει Πειραιά
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	69	25168	άρχει Σετουμπάλ	ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	11940	δ. Π. Σαίδ 3/12
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.....	58	4585	ε. Τζέντα 12/10	ΜΕΝΤΤΩ'Υ.....	57	3709	άρχει Πειραιά
ΜΑΓΔΑΛΟΣ (δ).....	81	23000	στην Άκάμπα	ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082	α. Λισαβόνα 2/12 για ΗΠΑ
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	ε. Κορεσάρ 10/12	ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ.....	78	12598	α. Παλεμπάνγκ 24/11 για Μουντόκ
ΜΑΙΡΗ Κ.....	72	4990	α. Μπάχια Μπλάνκα 5/10	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ).....	74	61172	ε. Σιγκαπούρη 5/11
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713	δ. Κων/πολη 27/10	ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ).....	70	17485	ε. Μπαορβίν 7/12
ΜΑΙ'Υ'ΣΑΝ II.....	58	5376	δ. Παναμά 2/12	ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ).....	70	17486	ε. Βαλπαράϊζο 8/12
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504	α. Θέοντα 3/11	ΜΕΣ. ΓΗ (δ).....	71	17355	ε. Π. Σαίδ 14/12
ΜΑΚΡΑ.....	73	8957	άρχει Πειραιά	ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ).....	70	17485	α. Χιούστον 9/12
ΜΑΛΙΑΚΟΣ.....	62	9721	άρχει Πειραιά	ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ).....	73	17355	α. Ντουμπάι 1/1
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874	άρχει Πειραιά	ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ).....	72	17718	ε. Γερμανία 7/12
ΜΑΝΝΑ (δ).....	70	65223	α. Φιλαδέλφεια 19/11	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ).....	79	43957	α. Σιγκαπούρη 4/11 για Σ. Φραγκίσκο
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ).....	83	32300	α. Σαβόνα 1/12 για Σίντι Κερύ	ΜΕΤΕΩΡΟΝ (δ).....	80	45000	α. Σάλλομ Βόε 22/11 για Φιλαδέλφεια
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432	α. Σάν Νικολας Μπαί 20/11	ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	79	10991	δ. Παναμά 12/11
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S).....	83	31951	ε. Σιγκαπούρη 25/11	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ.....	60	22634	άρχει Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ.....	77	12526	α. Ρότερνταμ 5/12 για Γιβραλτάρ	ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ.....	67	11993	άρχει Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ.....	58	9163	α. Ντουλούθ 17/11	ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ.....	76	19150	δ. Π. Σαίδ 1/12
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ.....	68	18525	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΑ.....	67	12843	ε. Βόλο 1/11
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ.....	78	17149	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ.....	77	19678	α. Λ. Άντζελος 28/11	ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ.....	69	1570	α. Σάντο Καστίλια 12/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.....	73	36264	α. Άλεξάνδρεια 14/11	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ.....	72	1563	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ.....	81	33500	α. Σάντος 19/11	ΜΙΝΙ ΛΑΚ.....	69	1595	άρχει Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500	α. Βαρκελώνη 26/11 για Νταμάμ	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ.....	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147	ε. Γιούροπορτ 35/12	ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592	α. Βαρκελώνη 5/11 για Άναμπα
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ.....	82	32300	ε. Μορμουγκάο 28/11	ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ.....	69	1582	ε. Ν. Όρλεάνη 10/11
ΜΑΡΑΘΩΝ.....	61	12847	ε. Χουέλα 28/11	ΜΙΝΙ ΛΑΣ.....	70	1592	ε. Σαίντ Βίνσεντ 3/12
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ.....	62	8967	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ.....	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505	ε. Τουτικορίν 20/11	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν.....	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΚΙ.....	76	11282	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ.....	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΑΡΑΜΠΟΥ.....	78	8845	α. Χιούστον 18/11	ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ.....	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ I.....	66	15404	α. Ρεγιουνιόν 23/11 για Κέιπ Τάουιν	ΜΙΝΙ ΛΗΦ.....	71	1584	ε. Ν. Όρλεάνη 2/11
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II.....	66	18155	ε. Χάμπτον 3/12	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ.....	72	1562	ε. Σαβόνα 2/12
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.....	49	6607	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ).....	70	1598	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΓΚΚΩ (δ).....	76	81106	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592	α. Λά Νουβέλ 15/11 για Άλγερία
ΜΑΡΓΚΩ.....	58	2966	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΑΡΕΣΟΛ.....	69	9623	α. Π. Σαίδ 5/12	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ.....	71	1564	ολική απώλεια Ντζιντζελί
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ).....	70	17485	δ. Κων/πολη 29/11	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ.....	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙ.....	74	8925	α. Χαλκίδα 17/11	ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ.....	71	1563	α. Ν. Όρλεάνη 18/11
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ.....	66	18569	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ.....	70	1591	α. Τζένταν 29/11 για Γκιζάν
ΜΑΡΙΑ (δ).....	65	47544	α. Μασκόλτς 25/11 για Άμουέι	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΑΡΙΑ.....	71	19061	υπό παραλαβή	ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ.....	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ.....	59	5379	άρχει Χαλκίδα	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ.....	70	1592	α. Σ. Βίνσεντ 3/12
ΜΑΡΙΑ Α.....	62	3199	α. Πειραιά 4/11	ΜΙΝΩΣ.....	75	28082	α. Γιβραλτάρ 31/10
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.....	74	15938	α. Τζέντα 26/11 για Π. Κήλονγκ				

ΜΙΝΟΥΤΑΥΡΟΣ	57	4535	άρχει Άστακό
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	δ. Παναμά 26/11
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Ν. Όρλεάνη 29/11
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Μόντρεαλ 3/12
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές Έρουθράς θάλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ρίο Γκράντε 29/9 για Περισκ
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Βαρκελώνη 24/10
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	δ. Σουέζ 29/11
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	άρχει Γαλαξειδί
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	άρχει Γαλαξειδί
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Γιοκοχάμα 9/11 για Βανκούβερ
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άρχει Σαρζά
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Άδελαΐδα 19/11 για Ίαπωνία
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	α. Άλεξάνδρεια 4/12
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Λ. Άντζελες 7/11 για Γιοκοχάμα
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	α. Ταμπρούκ 28/11 για Ρότερνταμ
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	έπισκευές Σιγκαπούρη
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	άρχει Πειραιά
ΜΟΥΝΣΤΕΡΛΕΐ'ΝΤΣ	60	9385	άρχει Τρινκομάλη
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Μπότγουντ 4/12
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	δ. Π. Σαΐδ 17/11
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ	83	32129	α. Δουνκέρκη 25/11 για ΗΠΑ
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ε. Τής 1/12
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	α. Ντάρμπαν 30/11 για Σάντος
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	1-3-686	α. Λονδίνο 6/12
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	8950	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	ε. Λειξόες 26/11
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	άρχει Άργοςτόλι
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Ζημπραγκ 2/12 για Ελ Τζαζάρτ.
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Κάρντιφ 5/12
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	60	8573	άρχει Άστακό
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΐ'Υ	63	9657	άρχει Πειραιά
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	δ. Σκάω 22/11
ΜΠΟΞ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ	72	3621	ε. Ντουμπάϊ 26/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Χόβκ 24/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	ε. Φουγιέρα 16/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Πειραιά 28/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	δ. Π. Σαΐδ 3/12
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΐ'Σ	54	6103	άρχει Στυλίδα
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	ε. Βομβάη 2/12
ΜΠΡΑΐ'Τ ΣΚΑΐ'Υ	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άρχει Έλευσίνα
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	άρχει Άλιβέρι
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	α. Νικόσια 26/11 για Ίνδια
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Πειραιά 30/11 για Μπ. Άϊρες
ΜΥΛΟΙ	61	13092	άρχει Ρότερνταμ
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	α. Άμβούργο 20/11 για ΗΠΑ
ΜΥΡΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Μπόργουντ 27/11
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	α. Βομβάη 19/11 για Περισκ
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχει Γαλαξειδί
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άρχει Άργοςτόλι
ΝΑΒΙΓΚΕΐ'ΤΟΡ	66	20199	άρχει Γάνδη
ΝΑΐ'ΑΝΤ	75	35561	ε. Γουακαμάτσου 29/11
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Μπαρ 3/12 για Ίκονιο
ΝΑΞΟΣ Αΐ'ΑΝΤ	80	10982	δ. Γιβραλτάρ 26/11
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Λός Άντζελες 25/11
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχει Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	άρχει Τζεμπέλ Άλι
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	άρχει Πειραιά
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	α. Μπ. Άϊρες 26/11
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Καέν 23/11 για Ντόβερ
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	δ. Μπρακσμπούτελ 19/11
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Χάμπτον 19/11 για Άρούμπα
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΐ'Υ	78	33191	α. Μπρέμχαρντ 25/11 για ΗΠΑ
ΝΕΐ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	ε. Λάγος 4/8
ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει Έλευσίνα
ΝΕΛΑ	58	10974	δ. Π. Σαΐδ 4/12
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	ε. Σιγκαπούρη 20/10
ΝΕΜΕΑ	79	10993	δ. Ντουμπάϊ 23/11
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	άρχει Πειραιά
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Ν. Όρλεάνη 3/12
ΝΕΝΙ	69	2985	άρχει Πειραιά
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Τζέντα 13/11
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	άρχει Πειραιά
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	ε. Γιούροπορτ 7/12
ΝΕΣΤΟΡ	68	25755	α. Λ. Άντζελες 6/11
ΝΕΣΤΟΡ ΣΚΑΐ'Υ	72	9806	υπό παραλαβή
ΝΕΣΤΟΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	άρχει Γαλαξειδί
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	άρχει Πειραιά
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Γόυνια 18/11 για Τζέντα
ΝΗΛ ΑΡΜΙΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	άρχει Πειραιά
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	δ. Ντουμπάϊ 2/12
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	αποθήκη στο Έλ Χάλκ 4/8
ΝΗΡΕΥΣ	77	18080	α. Φουτζέιρα 10/11
ΝΗΡΗΣ	61	5693	άρχει Χαλκίδα
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	57	3190	άρχει Χαλκίδα
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	73	19831	α. Λ. Άντζελες 28/11
ΝΙΚΑΙΑ	64	10275	α. Π. Σαΐδ 16/11
ΝΙΚΑΤΩΡ	64	6163	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	72	5990	ε. Χιούστον 3/11
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	58	3566	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	72	19162	α. Νικόσια 25/11 για Ρότερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	60	9486	στο Σουέζ
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	ε. Παρακάγουα 27/11
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Σιγκαπούρη 26/10
ΝΙΚΟΣ	61	1543	έπωληση Άλλοδαπούς
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	άρχει Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	άρχει Άλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	α. Σιγκαπούρη 24/11
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	δ. Κωνίπολη 26/11
ΝΙΚΥ	58	9087	άρχει Πειραιά
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	άρχει Πειραιά
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	άρχει Πειραιά
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	ε. Τокνάμα 29/11
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	άρχει Άλεξάνδρεια

ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	άρχει Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	άρχει Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΧΑΐ'ΝΕΣ	62	15110	άρχει Στυλίδα
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΡΜΑΝΔ (δ.)	72	118662	ε. Σιγκαπούρη 2/12
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Μπελέμ 20/10
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	δ. Κωνίπολη 24/10
ΝΟΤΗΣ	55	3956	έπωληση Άλλοδαπούς
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	άρχει Γαλαξειδί
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	66	22260	δ. Σκάω 24/11
ΝΤΑΝΙΕΛ (δ.)	59	12299	α. Σεπετίμπα 21/11
ΝΤΑΝΙΕΛ ΙΙ	69	1999	Σημαία Παναμά
ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	έπωληση Ίνδους Διαλυτές
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ	61	13054	άρχει Γαλαξειδί
ΝΤΑΐ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	δ. Κωνίπολη 30/11
ΝΤΑΐ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Λός Πάμας 17/11
ΝΤΑΐ'ΥΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	58	11486	άρχει Πειραιά
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΐ'ΝΤ	74	14523	α. Χιούστον 12/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Βαλτιμόρη 16/11 για Μεξικό
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Ν. Όρλεάνη 20/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Ρουέν 30/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Χιούστον 19/11
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. Ντάρμπαν 24/11
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΐ'ΤΟΡ	65	7700	άρχει Γαλαξειδί
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	ε. Χάλλ 4/12
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	άρχει Μπλάρκγουότερ
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	άρχει Άργοςτόλι
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	άρχει Πειραιά
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	α. Μόντρεαλ 23/11 για Άρούμπα
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Τζέντα 25/11
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	άρχει Πειραιά
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	α. Αύγουστα 27/8
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Ν. Όρλεάνη 3/12
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	δ. Κωνίπολη 24/11
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	ε. Γάνδη 28/11
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	ε. Τζέντα 30/11
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Μπλιμπό 3/12
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΚΟΥΖ	60	3030	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	μετον. «ΙΜΑΛΑΙΑ» (Έλληνική)
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Πειραιά 28/11 για Ίταλία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΑΛ	65	38627	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΐ'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	δ. Ντουμπάϊ 3/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Τζέμπελ Νάνα 5/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	δ. Επτάνησα 23/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Θάντερ Μπαϊ 19/11
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	δ. Π. Σαΐδ 20/11
ΟΛΥΘΙΑ	72	11946	α. Μαπούτο 16/11
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεσογειακές μεταφορές
ΟΡΑΐ'ΟΝ	63	14595	άρχει Πειραιά
ΟΡΑΐ'ΟΝ	65	3034	α. Ρουέν 30/11 για Νουαντίμπου
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Σιγκαπούρη 24/11
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	άρχει Πειραιά
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	ε. Φός 1/12
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΐ'ΝΤ	83	19544	ε. Κβίνσνταλ 14/11
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	καθελκώστηκε Φερρόλ
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	καθελκώστηκε Μπλιμπό
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΡΕΐ'ΝΤΕΡ	72	14675	α. Σιγκαπούρη 30/11 για Βανκούβερ
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΛΑ	80	15359	ε. Άλεξάνδρεια 23/11
ΟΣΕΑΝ ΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	άρχει Πειραιά
ΟΤΖΚΟΥΥ	60	2981	άρχει Πειραιά
ΟΥΑΐ'Τ ΡΟΥΖ	60	7504	άρχει Πειραιά
ΟΥΑΐ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΐ'ΝΣΤΟΝ	70	15579	άρχει Στυλίδα
ΟΥΛΙΜΑ	71	9372	ε. Άμβούργο 2/12
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (άποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	δ. Επτάνησα 10/11
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	άρχει Χαλκίδα
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	άρχει Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Γλασκώβη 28/11
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	ε. Λάγος 11/11
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	άρχει Γκρέϊτ Μπίττερ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363	ε. Σετομπάλ 10/11
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΙΑΝ	60	9317	άρχει Στυλίδα
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	άρχει Πειραιά
ΠΑΛΜ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ	63	5149	ε. Μπαντάρ Άμπας 19/10
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	άρχει Στυλίδα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ροζάριο 23/9
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΟΝ	58	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	ε. Πειραιά 16/12
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ	70	7773	α. Πειραιά 1/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	α. Κοπέρ 11/11
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	ε. Λ. Άντζελες 2/12
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ	66	13015	α. Άνκα Μπαϊ 16/11
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Άβίλες 20/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	α. Ν. Όρλεάνη 23/11
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	80	30639	ε. Σάντος 1/12
ΠΑΟΛΙΝΟ	54	1020	έπωληση
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Σόρεχαμ 4/12 για Ρουέν
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Λισαβόνα 17/11 για Έλ Τζαζάρ
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	ε. Πειραιά 16/11
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	α. Πειραιά 4/12 για Σουέζ
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	δ. Παναμά 10/11
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Σιγκαπούρη 17/9

ΠΑΡΓΑ	59	10065	άρχει Πειραιά	ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	α. Πειραιά 27/10
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982	μεσογειακές μεταφορές	ΠΥΛΟΣ	81	13800	α. Τακόμα 27/10
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	άρχει Πειραιά	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	δ. Κων/πολη 30/11
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	άρχει Γερμανία	ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	δ. Κων/πολη 23/11
ΠΑΡΟΣ	65	8883	ε. Μοντεβιδέο 22/11	ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	α. Μορμονγκόα 22/11
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Μπλιμπό 15/11 για Λάγος	ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	59	12413	δ. Γιβραλτάρ 30/11
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	07	46427	άρχει Άλιβέρι	ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249	α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 25/11
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	α. Γένοβα 23/11 για Γιβραλτάρ	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 1 (δ.)	77	18325	ε. Λά Γκουλέτ 3/12
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	α. Γιούροπορτ 5/12	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 1/12 για Λιβύη
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Γουαλούρο 24/10	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 3 (δ.)	78	69016	δ. Π. Σαϊδ 2/12
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	άρχει Όρκιζ	ΡΕΑ	71	9025	δ. Γιβραλτάρ 7/11
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	άρχει Πειραιά	ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	άρχει Πειραιά	ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	δ. Π. Σαϊδ 3/11
ΠΑΤΡΕΛ	74	13036	ε. Π. Έλιζαμπεθ 5/12	ΡΕΝΑ	72	14651	α. Σ. Άνκα Μπαϊν 7/11
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	άρχει Πειραιά	ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	68	30294	α. Καράτσι 29/11 για Μπανγκόκ
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	άρχει Πειραιά	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	α. Ροζάριο 29/11
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Ντάρμπαν 3/12	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961	άρχει Τρινκομάλη
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	71	16306	άρχει Πειραιά	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	δ. Σουέζ 3/11
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	δ. Παναμά 4/11	ΡΗΛΛ'ΑΝΤ	77	9774	α. Κέιπ Τάουν 23/11
ΠΑΦΘΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	α. Πειραιά 26/11 για Λαύριο	ΡΗΝΗ	63	15929	άρχει Πειραιά
			προς Ν. Όρλεάν 9/12	ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	άρχει Πειραιά
				ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	ε. Παρακάγουα 23/11
				ΡΙΒΑ	63	10299	άρχει Γαλαξειδί
				ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599	α. Λόμε 13/11
				ΡΙΟ	75	9112	α. Τζέντα 26/11
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	δ. Π. Σαϊδ 10/11	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	άρχει Γαλαξειδί
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Π. Σαϊδ 4/12	ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	ε. Λισαβόνα 18/11
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές	ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198	α. Σ. Μάικλς 18/11
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Ν. Όρλεάν 2/12	ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931	άρχει Λευκάδα
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Αλεξάνδρεια 25/11	ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	άρχει Άλιβέρι
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές	ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	1552	α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 23/11
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870	α. Άμβούργο 6/12	ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	δ. Κων/πολη 29/11
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	άρχει Πειραιά	ΡΟΔΟΣ	55	3370	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	δ. Επτάνησα 24/11	ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	ε. Άμβέρσα 6/12 για Άμβούργο
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άρχει Πειραιά	ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Κων/πολη 2/12
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	α. Σιγκαπούρη 17/11	ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Ρίο 'Ιακείρο 29/11	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	άρχει Άργοςστόλι
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	α. Μοκρόβια 2/12	ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Στυλίδα 22/11
ΠΕΡΛ ΜΠΑ'Ι'Υ	71	9623	δ. Σουέζ 13/7	ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	άρχει Άλιβέρι
ΠΕΡΛΑ	69	4718	ε. Λάγος 10/11	ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	δ. Σουέζ 25/11
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. Σ. Φρανσίσκο 24/11 για Ντουμπάι	ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	69	2995	ε. Σιγκαπούρη 2/10
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	άρχει Πειραιά	ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	ε. Ντάρμπαν 3/12
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Ρίτοαρντς Μπαϊν 21/11	ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	ε. Ντάρμπαν 5/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	μεσογειακές μεταφορές	ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	ε. Βηρυτό 5/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	μεταφορές Τζέντας	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	άρχει Τζέντα	ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	άρχει Έλευσίνα	ΡΟΥΑΛ	62	811	α. Λόμε 4/12 για Βάρη
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	άρχει Έλευσίνα				
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 21/11				
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Κεϊχάν 13/11	ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606	α. Ντάρμπαν 2/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	άρχει Πειραιά	ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	α. Σιγκαπούρη 19/11 για Τσάνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	μεταφορές Τζέντας	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	ε. Ανάπολη 25/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	άρχει Πειραιά	ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	άρχει Άλιβέρι
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Πειραιά 4/12 για Μέγαρο	ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	α. Χάλλ 15/11 για Έλ Ντζαζάρ
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Ίμινγκαχαμ 25/11 για Τζέντα	ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995	ε. Αλεξάνδρεια 16/11
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Π. Σαϊδ 3/12	ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	δ. Ντόβερ 29/11
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	άρχει Πειραιά	ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Άμβέρσα 17/11
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Ι'Τ	57	8776	άρχει Βουβά	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	ε. Π. Σαϊδ 30/11
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	ε. Κουβέιτ 29/11	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	δ. Σουέζ 6/12
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	άρχει Πειραιά	ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	α. Ακίνοια Μπαϊν 23/10 για Σαγκαοόκ
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Γουάδα 23/11 για Ίβαν	ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. Δουνκέρκη 15/11 για Π. Χάρκωρτ
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	ε. Τολσαρού 25/11	ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	5963	α. Σάν Πέντρο 14/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Άλ Ρουές 29/11 για ΗΠΑ	ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	α. Μπορντά 7/11 για Μονάντι
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Π. Σαϊδ 4/12	ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	α. Ρότερνταμ 24/11 για Σετουμάλ
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	ε. Ρεσίφ 25/11	ΣΑΜΟΣ	66	17208	δ. Σουέζ 27/11
ΠΗΛΕΥΣ	69	10016	ε. Ρανγκκού 2/12	ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	στο Π. ορ. Σπαιν
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	άρχει Ίτέα	ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άρχει Πειραιά
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	άρχει Άστακό	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	68	3035	ε. Μάλτα 20/9	ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	ε. Ρότερνταμ 25/10
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	56	6642	άρχει Χαλκίδα	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198	άρχει Ήγουμενίτσα	ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	α. Τζέντα 6/9 για Μπέρμπερα
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	άρχει Στυλίδα	ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	α. Έλευσίνα 16/11
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	άρχει Πόρτλαντ (Όρεγκ.)	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άρχει Γαλαξειδί	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	άρχει Πειραιά
ΠΙΝΤΟ	63	14203	ε. Αλεξάνδρεια 15/11	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά
ΠΙΝΤΟ	82	32300	υπό παραλαβή	ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	δ. Παναμά 17/8
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Σαιν Τζών 11/11	ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	α. Γκρέιντζμους 4/12 για Γερμανία
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπιτό	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	άρχει Πειραιά
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	ε. Ροζάριο 20/11	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	ε. Σανγκάι 15/10
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	άρχει Έλευσίνα	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77		υπό παραλαβή
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	άρχει Γαλαξειδί	ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990	ε. Πόρτ Άλφρεντ 2/12
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	α. Ν. Ύορκη 16/11	ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Μπουσάν 24/9 για Κήλονγκ
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	α. Άμβέρσα 30/11 για Άλεξάνδρεια	ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	άρχει Τρινκομάλη
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	δ. Μπρανομπούτελ 24/11	ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	δ. Παναμά 30/11
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Μπαρκαντέρα 20/11	ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑ'Ι'Υ	74	11452	Σημεία Παναμά
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	δ. Π. Σαϊδ 29/11	ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	ε. Καραβάνη 27/11
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	δ. Γιβραλτάρ 27/11	ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Σ. Τζών 15/11 για Βενεζουέλα
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άρχει Πειραιά	ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	ε. Βερμούδα 1/12
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Χάμπτον 26/11 για Σ. Κρούα	ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	α. Λίβερπουλ 28/11
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Άνκόνα 24/11 για Τσιότζια	ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	α. Σάντοσεβαλ 1/12
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Θάντερ Μπαϊν 28/11	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	άρχει Πειραιά
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	άρχει Πειραιά	ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ε. Ρουέ 27/11
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	Διάλυση Έλευσίνα	ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΟΡ	72	9983	α. Καλαί 9/11
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Λας Πάμας 6/12	ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Νιούπορτ 2/12 για Περισκό
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Παναμά 16/11	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Σιγκαπούρη 1/12 για Σύνδευ
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	επισκευές Πειραιά	ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	άρχει Άντικυρα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	α. Σιλακάπ για Σουραμπάνγια	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	16263	α. Επτάνησα 29/11
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	ε. Παλεμπάνγκ 10/11	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	δ. Κων/πολη 2/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Σιγκαπούρη 12/10	ΣΑΠΦΩ	63	17876	άρχει Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (άποθήκη)	ΣΑΡΟΝΙΚ	79	5801	άρχει Ρίο 'Ιανέιρο
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	δ. Σουέζ 28/10	ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	άρχει Μπράγκς
				ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	78	10299	ε. Μπαντάρ Άμπας 25/10
				ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπιτό
				ΣΑΡΟΝΙΣ	62	13714	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΓΚΡΕΣ	66	36764	Διάλυση Φορμόζα	ΣΕΛΑΣ	63	10947	άρχει Γαλαξειδί
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	ε. Φρήπορτ 30/11	ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ	62	6172	ε. Πειραιά 20/11
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	δ. Π. Σαϊδ 21/11	ΣΕΜΕΛΗ	63	11071	ε. Φόλμουθ 6/12
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	άρχει Άστακό	ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	ε. Άμστερνταμ 30/11
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Ν. Όρλεάν 24/11	ΣΕΜΠΡΑ	65	11928	α. Σιγκαπούρη 30/10
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	άρχει Πειραιά	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Βαρκελώνη 3/12
ΠΡΟΣΩ	68	34640	α. Π. Σαϊδ 26/11	ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Σύνδευ 16/11
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	α. Ντηνρόιτ 30/11	ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	δ. Παναμά 12/11
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	δ. Ντόβερ 19/11	ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438	άρχει Πειραιά
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	ε. Ρίτοαρντς Μπαϊν 21/11	ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Μοντεβιδέο 18/11
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691	δ. Γιβραλτάρ 23/11	ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	ε. Γκλήονγκ 28/11
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	μετον. «ΑΛΙΣΙΑ» (Ελληνική)	ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	άρχει Πειραιά
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	α. Κίγντον 27/11	ΣΗ ΓΚΑΟΥΡΥ	60	7746	άρχει Πειραιά

ΣΗ ΚΕΗ.....	75	15223	υπό παραλαβή
ΣΗ ΔΟΡΝΤ.....	70	9793	άρχει Πειραιά
ΣΗ ΡΕΙ'ΝΤΖΕΡ.....	59	10075	άρχει Πειραιά
ΣΗ ΣΤΑΡ.....	76	9784	α. Ντάρμπαν 11/11 για Ν. 'Αμερική
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ.....	64	1906	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ.....	71	13631	α. Χόνγκ Κόνγκ 29/11
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ.....	71	9810	α. Νιούπορτ 17/11 για Τουρκία
ΣΗΓΚΑΛ.....	71	9767	α. Μομπιλ 25/11 για Χιούστον
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	57	2926	στή Βομβόνη
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ.....	77	14484	α. Τζέντα 4/11
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.....	73	16704	α. Φρεμάντλ 1/12
ΣΙΔΩΝ.....	66	2202	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ.....	68	10016	ε. Σάντος 2/12

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ.....	73	9948	ε. 4/12 Σάντος
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ.....	76	11866	ε. Χόνγκ-Κόνγκ 11/12
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ.....	78	11272	α. Ιαπωνία 8/12
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥ.....	56	6660	άρχει 'Αντίκυρα
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	77	11272	ε. Πόρτο Κομπέλο 9/12
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ.....	78	11272	δ. Παναμάς 5/12
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ.....	75	8981	ε. Σαγκάη 4/12
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ.....	69	9305	ε. Χιούστον 9/12
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ.....	60	10631	άρχει Πειραιά
ΣΙΜΠΥΛΛΑ.....	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ.....	59	2870	ε. Κων/πολη 20/11
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥ.....	70	43599	άρχει Μόκπο
ΣΙΦΝΟΣ.....	72	18018	ε. Σάντος 26/11
ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663	α. Λάς Πάλμας 27/11
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	81	10990	υπό παραλαβή
ΣΚΑΠΟΥ'Ι'ΝΤ.....	70	9077	α. Μόζι 20/10 για Σιγκαπούρη
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ.....	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ.....	54	1855	άρχει Πειραιά
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ).....	67	48058	άρχει Πειραιά
ΣΚΛΗΡΙΩΝ.....	69	9057	α. Σάντος 9/11 για 'Αλεξάνδρεια
ΣΚΟΡΠΙΟΣ.....	77	19186	δ. Σουέζ 5/12
ΣΚΥΠΤΡΟΝ.....	70	21777	ε. Παλέρμιο 20/10
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ.....	58	8640	στή Βομβόνη
ΣΚΥΡΩΝ.....	64	17487	άρχει Πειραιά
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ.....	62	8771	άρχει Χαλκίδα
ΣΝΟΥ ΦΡΟΣΤ.....	63	2211	ε. Σουέζ 25/11
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ.....	66	8534	άρχει Γαλαξειδί
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ).....	67	2439	άρχει Τζέντα
ΣΟΝΙΝΤ.....	68	11659	α. Σιγκαπούρη 27/10
ΣΟΥΑΝ.....	63	5404	άρχει 'Εμδεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ).....	61	20433	ε. Γένοβα 4/12
ΣΟΥΒΑΛΑ.....	67	5367	άρχει 'Ελευσίνα
ΣΟΥΕΡΤΕ.....	63	4803	άρχει 'Ελευσίνα
ΣΟΥΝΙΟΝ.....	68	13894	δ. Γιβραλτάρ 6/12
ΣΟΦΙΑ Κ.....	71	15696	α. Καζαμπλάνκα 2/12
ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364	ε. Ρουέν 30/11
ΣΟΦΙΑ Μ.....	77	16432	α. καλούμπα 7/11 για 'Ινδονησία
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	65	7751	άρχει Γάνδη
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ).....	65	42810	άρχει Πειραιά
ΣΠΙΡΙΤ.....	64	10595	α. Ρουέκ 1/12 για Αίγυπτο
ΣΠΥΡΟΣ (δ).....	65	31296	ε. Μελβούρνη 19/11
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ).....	72	103291	άρχει Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ Γ.....	63	10736	μετον. «ΦΟΡΤΣΟΥΝΕΙΤ» (Παν.)
ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	α. Λάς Πάλμας 5/12
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ).....	64	41260	α. Ν. 'Υόρκη 30/12 για 'Αρούμπα
ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118	δ. Καϊμάν Μπράκ 1/11
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ.....	56	8878	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΜΥ.....	72	30315	δ. Ντόβερ 6/12

ΣΤΑΡ (δ).....	56	10287	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡ.....	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡ.....	58	7100	άρχει Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ.....	72	18876	ε. Σιγκαπούρη 2/12
ΣΤΑΡ ΓΚΕ'Ι'ΖΕΡ.....	68	16611	προς Μπαντάς 'Αμπάς
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ.....	68	16612	επισκευές Καβασόκι
ΣΤΑΡ ΚΑΠΟΛΟΥΣ.....	77	19886	α. Νιούκαστλ 26/11 για 'Ιαπωνία
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ.....	73	14667	α. Πενιάγκ 3/12
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886	α. Τσίμπα 13/11
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ.....	73	18892	α. Βανκούβερ 25/11
ΣΤΑΡ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	62	15649	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ.....	75	16191	ε. Μουτσούρε 20/11
ΣΤΑΡ ΣΙΠ.....	62	4357	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡΛΕΤ.....	77	9861	α. Σιγκαπούρη 23/11
ΣΤΑΣΙΑ.....	70	16644	α. Ρίο 'Ιανέιρο 25/11
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.....	71	1584	α. Ρότερνταμ 2/12
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ).....	76	163810	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 21/10
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.....	69	16789	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.....	52	2445	άρχει 'Αμπιτζάν
ΣΤΕΛΛΑ.....	69	23472	α. 'Ασνόντ 28/11
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ.....	55	8021	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ.....	59	6678	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432	ε. Κασσιούνηγκ 16/11
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	60	2517	α. Πόρτ Σουδάν 12/8
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	ε. Ρουέν 29/11
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ.....	73	3700	άρχει Πειραιά
ΣΤΟΡΚ.....	70	15302	ε. Βανκούβερ 5/12
ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ.....	56	8818	ε. Πειραιά 17/9
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ).....	67	39135	άρχει Γκουαγιακούιλ
ΣΤΡΥΜΩΝ.....	69	16229	προς Σαμπίν 9/12
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.....	62	11034	ε. Σιγκαπούρη 30/10
ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ).....	72	70507	άρχει Πειραιά
ΣΥΝΕΤΟΣ (δ).....	67	72576	υπό παραλαβή
ΣΥΡΑ.....	77	16380	α. Ρουέν 2/12 για 'Αλεξάνδρεια
ΣΥΡΟΣ.....	64	5237	άρχει Πειραιά
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	66	7952	δ. Π. Σαΐδ 27/11
ΣΧΙΝΙΑΣ.....	65	10115	άρχει Γαλαξειδί
ΣΩΚΡΑΤΗΣ.....	58	8584	άρχει 'Ιθάκη
ΣΩΤΗΡ.....	62	21099	άρχει Πειραιά
ΣΦΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	78	5778	άρχει Πειραιά
ΣΦΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	78	5777	άρχει Πειραιά
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ).....	66	38260	α. Ράς Τακούρα 19/11
ΤΑΚΗΣ Η.....	57	6508	άρχει Πειραιά
ΤΑΚΤΙΚ (δ).....	74	105422	άρχει Πειραιά
ΤΑΛΑΒΕΡΑ.....	61	7399	άρχει Γάνδη
ΤΑΝΙΤ (δ).....	75	4525	α. Σεβίλλη 5/10
ΤΑΝΝΕΒΕΛΣ.....	79	12958	α. Π. ορ. Σπαϊν 28/11
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ.....	61	10532	άρχει Πειραιά
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.....	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ.....	76	11768	α. 'Αμβέρσα 2/12
ΤΑΡΕΚ.....	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ.....	82	15400	α. 'Ιμμουίντεν 1/12 για Σιγκαπούρη

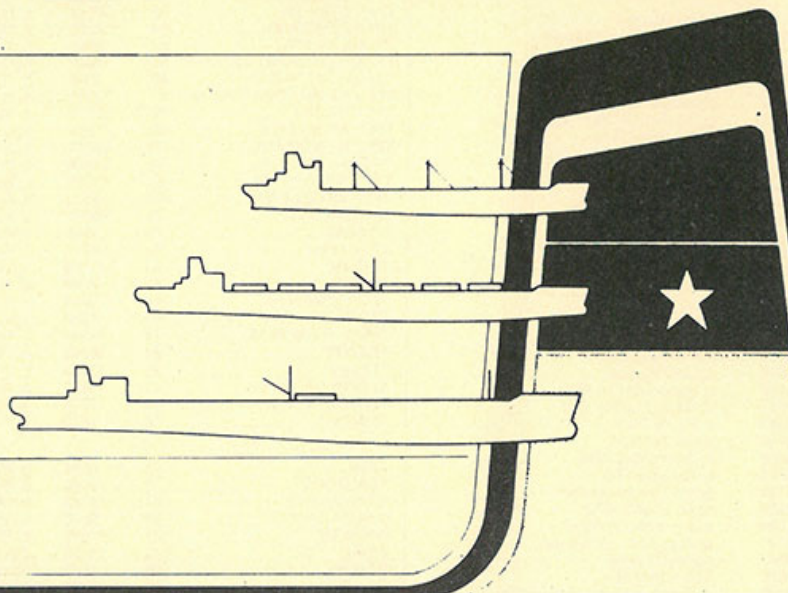
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ.....	78	11562	ε. Κισαράζου 21/11
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν.....	73	19420	α. Ταουνόου 18/11
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ.....	80	15369	α. Σιγκαπούρη 26/11
ΤΑΣΙΑ (δ).....	69	63989	ε. Πειραιά 14/11
ΤΑΣΙΑ.....	62	14150	δ. Π. Σαΐδ 21/11
ΤΑΤΑ'Ι' ΚΟΥΗΝ.....	66	1677	στών Πειραιά
ΤΑΤΑ'Ι' ΣΗ.....	67	1926	άρχει Πειραιά
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ).....	70	73526	α. Γιοκκόαμα 27/11
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.....	75	14785	α. Νταμάμ 30/11
ΤΑΤΙΝΑ (δ).....	76	47344	α. 'Ινβεργκρόντον 29/11
ΤΑΥΡΟΣ (δ).....	77	18707	α. Μασσαλία 26/11
ΤΕΤΑ Μ. (δ).....	60	20058	επωλήθη Διαλυτές Φορμάζας
ΤΕΤΙΕΝ.....	63	9892	άρχει Πειραιά
ΤΖΑΝΙΣ Λ.....	68	14569	δ. κων/πολη 30/10
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ.....	72	9081	άρχει 'Αστακό
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.....	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 21/11
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II.....	80	9100	α. Λάς Πάλμας 2/12
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III.....	80	9100	δ. Παναμά 1/11
ΤΖΕΛΑ.....	62	9571	άρχει 'Αστακό
ΤΖΕΛΕΠ.....	67	9173	στό Μπακτόρ 'Αμπάς
ΤΖΕΜΙΝΙ.....	66	5450	α. Τζέντα 30/11
ΤΖΕΝΗ Σ.....	67	9171	δ. Παναμά 26/11
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥ.....	62	16563	άρχει Στυλίδα
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ).....	63	27952	α. Καβάλα 10/11 για Μέγαρο
ΤΖΙΝΙ.....	61	11125	α. κόρβεχαρ α1/12 για Λουλέα
ΤΖΟΑΝΝΑ.....	77	19253	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/12
ΤΖΟΑΝΝΑ.....	69	15869	α. Τζιμπουτί 5/11
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.....	68	14569	δ. 'Επτάνησα 16/11
ΤΖΩΝ.....	71	13857	α. Κομά Μπαϊ 21/11
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ.....	77	16278	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/11
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ.....	77	16380	α. Χάμπτον 6/10 για 'Ινδονησία
ΤΖΩΝ Κ.....	78	15364	ε. Σετομπάλ 23/11
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ.....	71	20045	άρχει Πειραιά
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	70	9074	ε. Μόζι 17/11
ΤΖΩΝ Π.....	68	12011	α. Πειραιά 16/11
ΤΖΩΝ Π.....	53	2731	άρχει Μανφρεκτόνια
ΤΖΩΝΗ.....	65	19750	ε. 'Αλεξάνδρεια 27/11
ΤΖΩΝΝΥ.....	76	9867	α. Λάνος 7/11
ΤΖΩΡΤΣ.....	79	14100	α. Βαρκελώνη 2/12
ΤΖΩΡΤΣ.....	65	4323	δ. Κων/πολη 19/11
ΤΖΩΡΤΣ Λ.....	75	14786	δ. Κων/πολη 28/11
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000	ε. Σάντερλαντ 14/11

ΤΖΩΡΤΙΝΑ.....	77	11348	α. Ντουάλα 12/11
ΤΗΘΥΣ.....	73	3717	άρχει Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ.....	68	8825	ε. Πειραιά 22/11
ΤΙΑΡΑ.....	69	9731	άρχει Ρίβερ Ντάρτ
ΤΙΜΠΕΣΤΙ.....	70	1599	δ. Κων/πολη 26/11
ΤΙΝΑ (δ).....	76	163810	άρχει Χαλκίδα
ΤΙΤΑΝ (δ).....	71	51288	άρχει 'Ελευσίνα
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ.....	77	9437	ε. Μπανγκόκ 29/11
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	64	15404	άρχει Πειραιά
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ).....	63	31526	άρχει Πειραιά
ΤΟΝΥ.....	62	6246	α. Πειραιά 19/11
ΤΟΕΤΗΣ.....	74	19166	ε. Βίλα Κουνστίουστον 4/12
ΤΟΕΤΗΣ.....	71	9082	α. 'Αμβέρσα 30/11 για 'Αλεξάνδρεια
ΤΟ ΠΡΩΤΟ.....	72	9824	α. Σιγκαπούρη 29/11
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ).....	69	41678	δ. Παναμά 23/11
ΤΟΥΑΡΕΓΚ.....	74	13639	άρχει Στυλίδα
ΤΟΥΑΠ.....	70	32758	υπό παραλαβή
ΤΟΥΡΚΙΑ.....	56	4301	άρχει Πειραιά
ΤΡΑ'Ι'ΛΛ'Ι'Τ.....	75	60670	ε. Γένοβα 6/12
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ).....	65	41195	ε. Πειραιά 29/11
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ).....	68	46827	ε. Γένοβα 1/12
ΤΡΑ'Ι'ΣΤΑΡ (δ).....	66	36548	α. Ντακάρ 18/10
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	64	7070	ε. 'Ανκόντ 24/11
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ.....	67	6756	δ. Σουέζ 26/11
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΣ.....	57	9045	Διάλυση Κίνα
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕ'Υ'ΑΟΡ.....	59	3865	δ. Π. Σαΐδ 27/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ).....	67	58527	α. Ντουμπάι 27/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ.....	66	25327	α. Μπωμόντ 29/11
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ.....	65	21381	άρχει Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ).....	68	39214	δ. Σουέζ 4/12
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ).....	67	64646	ε. Γένοβα 27/511
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	64	17295	ε. Σύρο 29/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	81	16500	α. Π. Νουάρ 27/10
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.....	70	48501	α. Λά Σκίρα 25/11
ΤΡΙΒΕΛΣ.....	74	11644	ε. Ρουέν 3/12
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ).....	62	25717	α. Αιγυψία 4/12
ΤΡΙΤΩΝ.....	63	11056	άρχει Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ.....	66	3048	α. 'Αμβέρσα 10/11
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ.....	60	9255	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/9
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ.....	69	1580	άρχει Πειραιά
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ.....	74	11644	α. Ντουμπάι 3/12
ΤΣΑΡΙΤΥ.....	67	46248	α. Γένοβα 8/11 επωλήθη
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663	ε. 'Αμβούργο 1/12
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663	α. Ντουλούβ 21/11
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ.....	65	17713	άρχει Στυλίδα
ΤΣΙΝΤΑ.....	59	2870	ε. Κων/πολη 20/11

ΤΥΧΗ.....	70	10886	α. Μαπούτο 25/11
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19166	α. Μπ. 'Αίρες 11/11
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ).....	67	52189	α. 'Αλγκεκίρας 28/11
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ.....	68	9266	άρχει Πειραιά
ΦΑΕΘΩΝ.....	71	11502	ε. Βομβόνη 19/10
ΦΑΙΔΕ.....	70	11489	άρχει Πειραιά
ΦΑΙΔΡΑ.....	66	1506	άρχει Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ.....	60	6723	άρχει Μπαρόσα
ΦΑΙΔΩΝ.....	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ.....	73	9112	δ. Σουέζ 28/11
ΦΑΛΑΝΙ.....	67	5485	επωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΦΑΛΚΟΝ.....	78	13889	ε. 'Αμβέρσα 3/12
ΦΑΛΚΟΝ.....	60	4100	άρχει 'Εμδεν
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΡΥ.....	77	9477	δ. Σουέζ 5/8
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΖΕΛ.....	63	9854	άρχει Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ.....	81	11500	α. Αμαχόβεν 5/12
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ.....	66	10046	άρχει Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ.....	62	9890	άρχει Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΕΙΡΗΝΗ.....	83	12811	α. Ντάρμπαν 5/12
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ.....	81	11980	α. Τζέντα 1/12
ΦΑΝΑΙΟΣ.....	79	11730	α. Κέιπ Τάουν 5/12
ΦΑΝΗΣ.....	55	3382	υπό παραλαβή
ΦΑΝΤΑΖΥ Λ. (δ).....	74	23123	α. Σαβάννα 20/11 για 'Αρούμπα
ΦΑΟΥΝΑ.....	66	1443	άρχει Χαλκίδα
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747	ε. Μπιλμπάο 1/12

ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	ἀργεί Πειραιά	66	41108	ἀργεί Πειραιά
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217	ε. Τάραντα 6/11	69	4025	δ. Σουέζ 3/12
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.	76	22297	α. 'Αμβέρσα 24/11 για Τζέντα	70	16149	α. 'Αλεξάνδρεια 28/11
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600	α. Φρημάντλ 21/11	68	2918	α. 'Ιπποσίτες 24/11
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	ε. Κεύχον 22/11	58	12377	α. Πειραιά 3/12
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Σάλλομ Βόε 9/11	65	17962	ἀργεί Πειραιά
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ε. Γιβραλτάρ 21/11	77	39366	ε. Παράναγκουα 28/11
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ἀργεί 'Ελευσίνα	69	10016	δ. Σουέζ 3/12
ΦΙΛΙΩ ΑΥΓΕΡΗ.	59	7801	ἀργεί 'Ελευσίνα	68	10016	δ. Παναμά 8/11
ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	'Ολική 'Απώλεια Καράτσι	68	10121	α. Λονδίνο 29/11
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Σάντος 27/11 για Ν. 'Υόρκη	69	10016	δ. Γιβραλτάρ 3/9
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Ν. 'Υόρκη 19/11 για 'Αρούμπα	67	10086	δ. Π. Σαΐδ 3/12
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Καζαμπλάνκα 27/11	69	10016	ε. Σινγκάγκ 14/10
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ.	62	19974	ε. Π. Σαΐδ 2/12	68	10121	δ. Π. Σαΐδ 26/11
ΦΛΑΓΚ ΕΣΠΡΕΣ	69	9992	υπό παραλαβή	69	10016	ε. Μουτσούρε 5/11
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Κολούμπια 26/11	69	10016	δ. Σουέζ 23/11
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408	δ. Π. Σαΐδ 1/12	81	23000	ε. Πόρτο Ρίκο 13/12
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	α. Π. Σαΐδ 18/11	73	6680	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	65	11940	ε. Π. Σαΐδ 18/11	72	6671	ἀργεί Πειραιά
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Κακογκάουα 26/11	68	5527	ἀργεί Πειραιά
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Λονδίνο 11/11	60	12832	α. Λεμεσό 4/12
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	ἀργεί Πειραιά	79	1594	δ. Ντόβερ 15/11
ΦΛΩΡΑ ΙΙ	80	5044	ἀργεί Πειραιά	75	16421	ἀργεί 'Αργιστόλι
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	ἀργεί Πειραιά	61	4877	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/9
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	δ. Π. Σαΐδ 10/11	67	9433	ἀργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	α. Ντουλούθ 22/11	67	3831	ἀργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	ε. Βρέμη 3/12	70	4145	α. Π. 'Αρθούρ 27/11
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.	72	10219	ε. Φλώινγκ 25/11	58	8369	ἀργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	ε. Χαλκίδα 30/10	78	16935	ε. Χιούστον 31/10
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.	73	10192	δ. Γιβραλτάρ 20/11			
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.	62	12038	α. Αύγουστα 30/11			
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ'	66	2999	ἀργεί Πειραιά			
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	ε. Λεμεσό 16/9			
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.	71	10192	α. Χάβρη 17/11			
ΦΟΡΟΥΝΑ Ι	66	1444	ἀργεί Χαλκίδα			
ΦΡΑΝΚΥ.	63	5417	ε. Μομπάσα 25/11			
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χόρ αλ Χουμπάρ			
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Σάντος 27/11			
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	19550	α. Σάντος 16/11			
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	ε. Ντάρ-ε-Σαλάμ 31/10			
ΦΡΗΝΤΟΝ.	70	9839	δ. Παναμά 27/10			
ΦΡΗΠΟΡΤ.	73	29709	α. Κολούμπια Ρίβερ 32/10			
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ.	69	1581	α. Λέγκχορν 1/12			
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Λισαβόνα 3/12			
ΦΡΟΣΩ	70	18328	ε. Σήατλ 1/12			
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. 'Αμβούργο 4/12			
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Νταμάμ 27/10			
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	ε. Σάν Χουάν 26/11			
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/12			
ΦΩΦΩ Α.	82	25200	υπό ναυπήγηση			
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. 'Αστακό 10/11			
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66					
ΧΑΡΡΥ Δ.	69					
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70					
ΧΑΡΗΣ	68					
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58					
ΧΑΤΖΑΝΑ	65					
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77					
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69					
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68					
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68					
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69					
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67					
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69					
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68					
ΧΙΑΝ ΣΗ.	69					
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69					
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69					
ΧΙΟΣ (δ.)	81					
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73					
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72					
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67					
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68					
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60					
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79					
ΧΛΟΗ	75					
ΧΟΛΛΑΝΤ	61					
ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΣ	67					
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ	67					
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70					
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82					
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58					
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78					
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69					
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57					
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Α.	71					
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71					
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61					
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57					
ΨΑΡΑ	56					
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ.	65					
ΨΗΛΗ	65					
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75					
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.	73					
ΩΚΕΑΝΙΣ	76					
ΩΚΕΑΝΙΣ	71					
ΩΚΕΑΝΙΣ	73					
ΩΚΕΑΝΟΣ	67					
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72					

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



Τά υπό ξένες σημαίες



Πλοία που σημειώνονται με άσπερισκό (*) δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT και πλοία τα οποία δεν φέρουν ένδειξη σημαίας είναι λιβεριανά

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	ε. Ντάρμαν 1/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	δ. Σουέζ 21/11
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	δ. Π. Σαΐδ 4/12
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	ε. Γκάλεστον 18/11
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ			
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)	77	120204	α. Χούκτ Πόιντ 1/10 για ΗΠΑ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	ε. Κίγκτον 30/11
ΑΓΚΟΡΑΣ (Μ.Δ.)	62	8975	δ. Σουέζ 9/9
ΑΓΛΑΪΑ VII (π.)	74	8944	α. Βανκούβερ 23/11 για Ιαπωνία
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	δ. Π. Σαΐδ 14/11
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	α. Δουνκέρκη 29/11
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	δ. Παναμά 26/11
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	δ. Παναμά 26/11
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	επισκευές Ν. Ύορκη
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ε. Άμβερσα 4/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)	82	11988	δ. Κων/πολη 4/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Άμστερνταμ 4/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Τέμα 21/10 για Τακοράντι
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	δ. Κων/πολη 2/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Λ. Άντζελες 21/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΟΣ (δ.κ.)	80	18495	δ. Ντόβερ 6/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	59	8724	δ. Σουέζ 21/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	α. Ίμινγκχαμ 28/11
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	δ. Σουέζ 21/11
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ (π.)	61	4364	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΑ ΑΡΜΟΝΙΚΗ (π.)	76	12498	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ (π.)	72	11185	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ'ΙΚ (π.)	74	12498	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚΗ (π.)	76	12498	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΙΚ (π.)	74	12498	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ (π.)	71	15205	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	69	9199	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	69	9199	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙ'Ι'ΚΟΝ	71	27958	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙ'Ι'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙ'Ι'ΝΤΗΛ (Μαλτ.)	65	9223	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙ'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΛΕΥ (π.)	69	15850	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙ'Ι'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙ'Ι'ΡΗΝΣ ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	67	29256	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	δ. Σουέζ 21/11
ΑΙΤΖΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	δ. Σουέζ 21/11
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	δ. Σουέζ 21/11
ΑΚΡΟΝ	72	62701	δ. Σουέζ 21/11
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΑΜΑ (Σ. Αρ.)	70	91954	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Α (δ.)	70	51615	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ)	71	68731	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	69	10722	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ	58	4877	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Κ. (λ.β.δ.)	60	12762	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15697	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΚΜΗΝΗ Α. (Μ.)	57	8898	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	δ. Σουέζ 21/11
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	δ. Σουέζ 21/11
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	73	18798	δ. Σουέζ 21/11
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	δ. Σουέζ 21/11
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	δ. Σουέζ 21/11
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	δ. Σουέζ 21/11
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	δ. Σουέζ 21/11
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	δ. Σουέζ 21/11
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	δ. Σουέζ 21/11
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.β.)	67	43231	δ. Σουέζ 21/11
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	67	21457	δ. Σουέζ 21/11
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	δ. Σουέζ 21/11
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	δ. Σουέζ 21/11
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	δ. Σουέζ 21/11
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	δ. Σουέζ 21/11
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	δ. Σουέζ 21/11
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	δ. Σουέζ 21/11
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	δ. Σουέζ 21/11
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	δ. Σουέζ 21/11
ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204	δ. Σουέζ 21/11
ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617	δ. Σουέζ 21/11

ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	ε. Πειραιά 9/9
ΑΝΝΑ Α. (Μαλτ.)	57	10376	α. Πειραιά 23/11
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	δ. Σουέζ 21/11
ΑΝΤΖΕΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	α. Βίλα Κονστιτούσιον 28/11
ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	α. Τσάρλεστον 1/12 για Μπρούκλιν
ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	9122	ε. Κων/πολη 1/2
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Άντιφερ 5/12
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ζ. (π.)	62	11229	με τον «ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ» (Μάλτας)
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	δ. Σουέζ 21/11
ΑΟΥΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	α. Σιγκαπούρη 12/11
ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	α. Άμβερσα 30/11
ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	ε. Βενετία 2/12
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΑΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	α. ΜΠ. Άϊρες 29/11 για Βραζιλία
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	α. Σιγκαπούρη 16/5
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	δ. Σουέζ 21/11
ΑΡΗΣ (κ.)	59	4532	α. Βουρβόνη 20/11 για Π. Σαΐδ
ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	α. Λεμεσό 3/123 για Ίκονιο
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	δ. Σουέζ 8/10
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	64	36115	ε. Πύλο 2/5
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	δ. Σουέζ 21/11
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	δ. Σουέζ 21/11
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	δ. Σουέζ 21/11
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. Χάβρη 4/12 για Τζέντα
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	δ. Σουέζ 21/11
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)	72	3908	δ. Σουέζ 21/11
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	25572	ε. Μπαρόν 2/11
ΑΣΠΥΡ (κ.)	62	9636	α. Πειραιά 12/10 για Κούβα
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	α. Κοπερ 23/11 για Τομπρούκ
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	δ. Σουέζ 21/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'ΛΙΝ	71	1453	α. Κέπ Τάουν 29/11 για Μπανόνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡ (π.)	69	7574	α. Π. Ελίζαμπεθ 17/11 για Βαλένθια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	δ. Σουέζ 21/11
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	δ. Σουέζ 21/11
ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	α. Σάν Άντονιο 26/11 για Σαλίκας
ΑΤΡΑΠΟΣ (π.)	71	9078	α. Ντάρμαν 4/12
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	α. Σιγκαπούρη 29/11
ΒΑΓΓΕΛΗΣ (π.)	69	12360	α. Μοσούρη 24/11 για Μανίλα
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	α. Λ. Πάλμα 19/11
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	ε. Ρουέν 29/11
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	δ. Κων/πολη 2/12
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Γκάτα 12/11 για Μόντρεαλ
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Σιογκάμα 3/10 για Σίρρι
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	δ. Σουέζ 21/11
ΒΕΝΟΥΣ (Μαλτ.)	62	4991	ε. Γένοβα 3/12
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΡΑ	65	24314	α. Ρίο Γκράντε 30/9
ΒΙΚΤΩΡΥ V (π.)	62	10403	υπό παραλαβή
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	δ. Π. Σαΐδ 24/11
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	α. Μίνα Φακόλ 26/11 για Κορέα
ΒΟΛΤΕΡΑ (π.)	70	3025	δ. Κων/πολη 6/11
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λ.β.)	64	15716	α. Ντουμπάι 24/11
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	δ. Σουέζ 21/11
ΓΑΛΛΙΑΝ	55	9418	δ. Σουέζ 21/11
ΓΑΡΜΠΗΣ (π.)	67	37699	δ. Σουέζ 21/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (μ.)	70	5754	δ. Σουέζ 21/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006	δ. Σουέζ 21/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	επισκευές Μομπάσα
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	δ. Σουέζ 21/11
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (π.)	67	13091	α. Σιγκαπούρη 7/11
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Μαλτ.)	68	28879	στο Μισισσιππί 17/11
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	α. Άλεξάνδρεια 14/11
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	70	9069	δ. Σουέζ 21/11
ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	στο Λας Πάλμας
ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	73	163976	υπό παραλαβή
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΖ (κ.)	69	12087	ε. Μπ. Άμπας 1/10
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΣ (Μαλ.)	59	8647	επισκευές Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)	60	10073	επισκευές Γκνάνσος
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤ (μ.)	66	3849	α. Ν. Όρλεάν 4/12
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Άλεξάνδρεια 27/11 για Ελλάδα
ΓΚΑΖ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Σάντο Τόμας Καστίλια 16/11
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	ε. Πειραιά 14/11
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	ε. Πειραιά 16/11
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	δ. Σουέζ 21/11
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'Ι'ΝΤ	65	1222	α. Πάμους 2/11 για Θεο/νίκη
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	ε. Καζαμπλάνκα 24/2
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ	62	8530	ε. Κοντοπό 16/11
ΓΚΑΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	ε. Γένοβα 6/12
ΓΚΑΛΑΝΤ ΜΕΝΤ	78	5351	ε. Τέμα 2/12
ΓΚΑΛΑΝΤ ΝΤΕ'Ι' (π.)	65	21261	α. Μόντρεαλ 29/11 για Πολωνία
ΓΚΟΥΝΤ Α'Ι'ΑΝΤΕΡ I	68	1804	ε. Κρίστομαλ 1/8
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ π'	70	11525	α. Πειραιά 27/11 για Σουέζ
ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	67	60433	α. Ν. Όρλεάν 4/12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	63	8828	δ. Σουέζ 21/9
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'Ι'ΟΝ	64	10141	δ. Σουέζ 28/8
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067	δ. Σουέζ 14/7
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	36276	ε. Ν. Όρλεάν 16/6
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (π.)	62	8891	δ. Σουέζ 27/10
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ π'	63	10141	δ. Σουέζ 30/9
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	δ. Σουέζ 21/11
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ (π.)	68	9070	δ. Σουέζ 21/11
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	85	21388	δ. Σουέζ 4/12
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	60	4470	δ. Παναμά 25/11
ΓΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (π.)	68	9079	α. Ούμ Σαΐντ 2/11 για Ίρν
ΓΟΥΝΤ ΣΑΝ (π.)	68	9067	δ. Σουέζ 4/9
ΓΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (κ.)	74	3279	α. Π. Άρβουρ 27/11

ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ (n)*	60	11838	δ. Παναμά 31/10	ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)*	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ (n)	75	3523	α. Π. "Αρθρουρ 12/11	ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ)*	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (n)*	57	9079	δ. Σουέζ 11/7	ΙΟΣ Ι (n)	70	3971	στον Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ*	63	8432	α. Δουκέρκη 20/11 για Νιγηρία	ΙΣΜΗΝΗ (n)*	68	4202	επισκευές Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ (n)*	58	8891	α. Πειραιά 10/10	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Χακτά 14/11
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ (n)	67	38636	ε. Ν. "Ορλεάνη 22/9	ΙΩΑΝΝΗΣ (κ)*	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (n)	67	42273	ε. Ν. "Ορλεάνη 30/9	ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΙΙ (κ)	60	4067	α. Μπαρλέτα 24/11 για Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (n)	62	8631	δ. Σουέζ 12/10				
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ n*	73	6415	α. Ρίτσαρντς Μπαί 30/11				
ΓΚΟΥΝΤ ΦΕΝΤ (κ)	70	9954	δ. Σουέζ 22/9				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (n)	75	3520	α. Χιούστον 14/11				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (n.π.)*	67	38764	ε. Γάνδη 29/11				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΤ (n)	60	7187	ε. Ν. "Ορλεάνη 24/11				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ ("Ονδ.")*	63	2603	ε. Ν. "Ορλεάνη 12/8				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΤΙΖΟΝ (n)	67	38636	μεσογειακές μεταφορές				
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (n)*	57	2876	ε. Λισαβόνα 1/12				
ΓΛΑΣΚΩΘΗ (κ)	68	8915	α. Πειραιά 10/10				
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	α. Ταμπίκο 25/11				
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΝΤ	70	11329	α. Λός "Αντζελες 23/11				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Κίρ 19/11 για Σιγκαπούρη				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	ε. Βενετία 4/12				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. Μανίλα 18/11				
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782	ε. Καρτέγιεβο 4/12				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347	ε. Βαλνθία 5/12				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Γιβραλτάρ 19/11				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Τάραντα 18/11 για Τουμπάρδο				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΑΙΤΥ(μ)	70	56799	ε. Λός "Αντζελες 30/11				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ)	71	56800	α. Ζουέμα 10/11				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	α. Πειραιά 10/10				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ)	73	114933	α. Πειραιά 10/10				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (n)*	57	9158	α. Πειραιά 10/10				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Λούπ Τέρμιναλ 27/11				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Γιοκαίχι 23/11				
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	α. Πειραιά 10/10				
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	61	18202	α. Πειραιά 10/10				
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (n)	45	2740	α. Πειραιά 10/10				
ΔΑΣΑΚΙ*	72	14334	α. Πειραιά 10/10				
ΔΑΦΝΗ (μ)	63	30886	α. Πειραιά 10/10				
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)*	71	17805	α. Πειραιά 10/10				
ΔΕΛΦΙΝΙΑ Β. (n)	61	2981	α. Πειραιά 10/10				
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μόλτ.)	61	7838	α. Πειραιά 10/10				
ΔΙΑΜ (n)*	60	8750	α. Πειραιά 10/10				
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ)*	68	50999	α. Πειραιά 10/10				
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Πειραιά 10/10				
ΔΩΤΩ	68	35191	α. Πειραιά 10/10				
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ)	65	1442	α. Πειραιά 10/10				
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ. (n)	62	8399	α. Πειραιά 10/10				
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (n)	67	23552	α. Πειραιά 10/10				
ΕΚΤΩΡ (κ)*	72	4922	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ IV (κ)	52	2484	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ V (κ)	55	4037	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΕΝ*	67	27989	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΕΝΗ Μ. (M.)	70	19344	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)*	72	94989	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)*	65	38279	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ)*	65	9694	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Ι (n.δ.)*	59	12662	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΛΙΝΑ (κ)*	67	24766	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΛΕΝΙΚ Α'ΙΛΑΝΤ (Σιγκ.)	82	5225	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΕ'ΙΠ (Σιγκ.)	82	4280	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ (Σιγκ.)	81	4280	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΑΗ (Μαλ)*	66	9135	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ)	65	1113	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (Μόλτ.)	69	12102	α. Πειραιά 10/10				
ΕΛΝΤΑΝΙΑ (κ)*	65	7498	α. Πειραιά 10/10				
ΕΝΑΜΕΛ (κ)*	60	5513	α. Πειραιά 10/10				
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ ΙΙ (n)	64	32756	α. Πειραιά 10/10				
ΕΣΤΙ (n)	72	10351	α. Πειραιά 10/10				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ)	67	1498	α. Πειραιά 10/10				
ΕΥΑΛΗ (n)*	59	7059	α. Πειραιά 10/10				
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)*	64	35410	α. Πειραιά 10/10				
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Πειραιά 10/10				
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Πειραιά 10/10				
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (n)*	69	8676	α. Πειραιά 10/10				
ΕΥΡΔΙΚΗ (n)	69	10900	α. Πειραιά 10/10				
ΕΥΦΡΑ (δ.)*	65	35406	α. Πειραιά 10/10				
ΖΑΚ (n)	62	10028	α. Πειραιά 10/10				
ΖΕΥΣ Ι (n)	60	17447	α. Πειραιά 10/10				
ΖΕΥΣ ΙΙ	77	18838	α. Πειραιά 10/10				
ΖΗΝΑ (λ.)*	68	31093	α. Πειραιά 10/10				
ΖΙΝΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (n)*	66	10051	α. Πειραιά 10/10				
ΗΒΗ	79	16379	α. Πειραιά 10/10				
ΗΡΑ	79	16390	α. Πειραιά 10/10				
ΗΡΑΚΛΗΣ (n)	57	2875	α. Πειραιά 10/10				
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.)*	58	5266	α. Πειραιά 10/10				
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.)*	53	5691	α. Πειραιά 10/10				
ΗΣΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	63	29739	α. Πειραιά 10/10				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Πειραιά 10/10				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	α. Πειραιά 10/10				
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)*	765	37431	α. Πειραιά 10/10				
ΘΑΡΡΟΣ (n)	63	3293	α. Πειραιά 10/10				
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Πειραιά 10/10				
ΘΕΑΝΩ (κ)	69	10650	α. Πειραιά 10/10				
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ)*	61	8943	α. Πειραιά 10/10				
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (n)*	61	9266	α. Πειραιά 10/10				
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ)*	58	11765	α. Πειραιά 10/10				
ΘΕΟΧΑΡΗΣ (n)*	68	9803	α. Πειραιά 10/10				
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΙΙ (κ)	60	3847	α. Πειραιά 10/10				
ΘΥΕΛΛΑ (μ)	66	40933	α. Πειραιά 10/10				
ΙΜΑ*	68	27989	α. Πειραιά 10/10				
ΙΝΔΙΑΝΑ (λ.)*	77	11280	α. Πειραιά 10/10				
ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153	α. Πειραιά 10/10				
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ)*	54	7528	α. Πειραιά 10/10				
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ (Μαλ)*	55	5690	α. Πειραιά 10/10				
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ)*	58	3825	α. Πειραιά 10/10				
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ (Μαλ)*	45	3684	α. Πειραιά 10/10				
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ)*	58	3834	α. Πειραιά 10/10				
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ)*	45	4621	α. Πειραιά 10/10				
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)*	59	3704	α. Πειραιά 10/10				
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (n)*	61	8999	α. Πειραιά 10/10				
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (Μαλ)*	52	7304	α. Πειραιά 10/10				
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μαλ)*	52	3840	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (n)*	61	10934	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (n)*	60	10934	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ*	82	15551	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΔΜΟΣ (λ.)*	59	5051	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (n.δ.)*	60	13103	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ (n)	60	4240	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (n)	60	5323	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ)	69	4229	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ*	69	4267	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΛΥΝ (κ)	69	11430	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΛΥΨΟ (n)*	69	5997	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΝΙΚΑ (n)	60	3840	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΠΛΑ (κ)	55	1599	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (n)*	57	3826	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ*	63	16984	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ)*	54	10905	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΟΣ (Παν.)	62	9991	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (n)*	62	9222	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)*	81	18000	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ)	66	3168	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ)*	60	4068	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΡΕΝ (n)	66	16301	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ)*	71	9206	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΡΡΑΣ (n)*	62	10834	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΣΟΣ (κ)	53	2806	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ*	59	9493	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (n)	81	3900	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΣΤΑ. (κ)	72	17674	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'ΙΝΤ (M.)	58	2448	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΣΤΩΡ (κ)*	63	8671	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΤΙΑ Κ. (n)*	57	1324	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (n)*	62	5870	α. Πειραιά 10/10				
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (n)*	65	9799	α. Πειραιά 10/10				
ΚΕ'ΙΠ ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694	α. Πειραιά 10/10				
ΚΕ'ΙΠ ΓΚΡΕΚΟ (κ)*	60	6978	α. Πειραιά 10/10				
ΚΕΡΒΑΝ (n)	61	10444	α. Πειραιά 10/10				
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑ'ΙΤ (κ)*	67	21706	α. Πειραιά 10/10				
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒΣ (M)*	52	5674	α. Πειραιά 10/10				
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (M)*	57	5250	α. Πειραιά 10/10				
ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (n)	61	13308	α. Πειραιά 10/10				
ΚΙΛΕΛΙΑ (κ)	75	176009	α. Πειραιά 10/10				
ΚΙΛΕΟ Ι (n.δ.)*	59	20880	α. Πειραιά 10/10				
ΚΙΛΕΟΠΑΤΡΑ ΙΙ (μ)*	57	4336	α. Πειραιά 10/10				
ΚΟΡΑΛ (κ)*	48	1562	α. Πειραιά 10/10				
ΚΟΡΦΟΣ Ι. (κ)	60	5991	α. Πειραιά 10/10				
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ)	51	7126	α. Πειραιά 10/10				
ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)*	75	16221	α. Πειραιά 10/10				
ΚΟΥΚΑ (N.Z.δ.)*	75	16221	α. Πειραιά 10/10				
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ)	59	20514	α. Πειραιά 10/10				

MARILIA (δ.)	67	43649	α. Λισαβόνα 30/11
MARILYON (κ.)	74	30341	ε. Ν. Όρλεάν 1/11
MARIMPLANKA III (κ.δ.)	65	46941	άρχει Πειραιά
MARINA TOY (M)	69	8773	α. Λός Πάλας 28/11
MARINER (Όνδ.)	60	5760	δ. Κων/πολη 10/11
MARINER (κ.)	69	9072	στο Ντουμπάι 30/9
MARINER II (n)	68	10099	ε. Άλεξάνδρεια 25/11
MARINIKH (κ.)	73	86098	α. Σπιτίμπα 24/11 για Άμουντεν
MARIPERA (δ.κ)	66	57027	α. Άικ Σούνκα
MARIPRIMA (δ.)	61	30236	επισκευές Σουζέ
MARIFILIP (Όνδ.)	58	2140	στη Βερμούδα 5/12
MARIXISTINA (n.δ.)	73	72336	α. Μαλάνα 30/11
MARIQ	65	17238	άρχει Σιλιόδα
MARMARAS (κ.)	61	8831	άρχει Λευκάδα
MEΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	στο Καυμάν Μπράκ 18/11
ME'ION II (n)	61	7351	προσάραξε Λάγος
MEΛONTY	69	6200	α. Βοστώνη 18/11
MENT TRE'INTER (κ.)	56	3903	άρχει Κουβέιτ
MERITIA (κ.)	60	3745	δ. Κων/πολη 28/11
MERRYLAUT (n.δ.)	66	71337	στο Μπόνου (αποθήκη)
MERZINIDI (n.)	61	9194	στο Μπαντάρ Άμπας
MEZIS	69	9650	ε. Ουλούν 13/11
MEΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	α. Χόνγκ Κόνγκ 4/12 για Σιγκαπούρη
MEΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	άρχει Πειραιά
MEΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	76	75125	επισκ. Πειραιά
MEΣΣΗΝ.ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	ε. Π. Πιέρρ 13/11
MEΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	ε. Π. Πιέρρ 17/9
MHALOS (n)	66	10715	ε. Πειραιά 4/12
MHALOS II (κ.)	59	3809	μεσογειακές μεταφορές
MHALOS VI(κ.)	59	4668	α. Ιόκιο 18/11
MHTERA EIPHHH (κ.)	68	2983	δ. Σουζέ 3/12
MIA	80	15552	α. Σάν Νικόλας 1/12
MIANTOS	82	35000	ε. Λός Άντζελες 28/11
MIANTA A. (M)	56	8985	δ. Κων/πολη 19/11
MIKH M.(MALT.)	69	13525	δ. Π. Σαϊό 11/11
MINI ΛΑ'INER (n)	71	1590	ε. Ν. Όρλεάν 2/12
MINI ΛΑ'ION (n)	70	1582	α. Ν. Όρλεάν 30/11
MINI ΛΑ'IT (n)	70	1587	α. Γκαγκακούλ 22/11
MINI LAMA (n)	70	1591	α. Χιούστον 9/11
MINI LANT	70	1592	α. Σάντα Μάρτα 9/11
MINI LANTERN	71	1564	δ. Παναμά 25/11
MINI LATRIA (n)	70	1591	άρχει Πειραιά
MINI LENΣ (n)	71	1562	α. Τσάρλεστον 30/11
MINI LH (n.)	71	1562	δ. Παναμά 12/11
MINI LHΓK (n)	70	1592	άρχει Πειραιά
MINI LHΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ν. Όρλεάν 28/10
MINI LIAY (n.δ.)	70	1781	άρχει Ν. Όρλεάν
MINI LINT (n)	71	1562	άρχει Πειραιά
MINI LOPY (n)	71	1584	α. Ν. Όρλεάν 20/9
MINI LOT (n)	71	1584	α. ντεμεράρα 19/11 για Μεξικό
MINI LOTZIK (n)	70	1592	α. Ν. Όρλεάν 19/11
MINI LOYNAP	71	1592	α. Ν. Όρλεάν 29/11
MINI LYOM	75	1578	ε. Ν. Όρλεάν 16/11
MINI ΛΩ	71	1594	ε. Ν. Όρλεάν 25/11

MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (n.)	70	1584	α. Σάντο Καστίλα 18/11
MINOTAYPOΣ (δ.)	75	68630	άρχει Βοστώνη
MIZA Σ. AMITY (n)	61	3943	ε. Πειραιά 4/7
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλτ.)	59	5384	ε. Πειραιά 26/11
MOTZART ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Άκαμπα 9/11
MAOUNA (n)	77	3227	ε. Ντακάρ 18/11
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (n)	57	2281	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	δ. Ντόβερ 3/12
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (n)	61	1460	υπό παραλαβή
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ Ι. (n)	65	31779	ανάμενε Φουτζέιρα
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (n.)	64	16073	στο Μπόνου (αποθήκη)
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ*	73	56273	δ. Γιβραλτάρ 25/11
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (n)	67	4659	άρχει Ν. Υόρκη
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (n)	67	3861	άρχει Ν. Υόρκη
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λιβ.)	73	31861	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 24/11
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (n)	72	3172	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	δ. Σουζέ 8/10
ΜΠΡΗΤΕΝ (n.δ.)	65	40284	υπό παραλαβή
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	ε. Κίνουρα 27/11
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Ντουμπάι 27/11*

N. I. ΠΑΤΕΡΑΣ (n)	78	11850	ε. Πειραιά 3/12 *
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ' (n)	74	10250	ε. Ντάρμπαν 2/12
ΝΑ'Γ'Σ (κ.)	66	7264	μετον. «ΦΙΛΛΙΠ» (Παναμά)
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	α. Τζέντα 28/11
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (n.)	63	12273	δ. Σουζέ 18/9
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	στην Καβάλα 1/6
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Έρυθράς θαλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (n)	67	32137	δ. Ντόβερ 2/12
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άρχει Ίτσα
ΝΕΦΕΛΗ (n)	69	5801	δ. Γιβραλτάρ 2/12
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άρχει Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ*	69	4231	α. Ήμεχόβεν 1/12
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	άρχει Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (M)*	63	5955	άρχει Σπέτσες
ΝΙΚΗ Ρ. (n)	62	6171	α. Σύρο 14/11
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	δ. Γιβραλτάρ 27/11
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	ε. Πόρτο Έμπεδόκλε 3/12
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (n)	67	4016	α. Ν. Όρλεάν 23/11
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (n)	61	6123	δ. Μπανσιμπάτελ 7/11
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Βουδαπέστη 4/12
ΝΙΚΟΣ Α. (n)	56	2163	άρχει Χαλκίδα
ΝΙΜΑΣ Ι. (n)	56	3274	ε. Π. Σουδάν 2/5
ΝΙΝΕΤΑ (n.)	68	9395	δ. Μάτα 1/12
ΝΙΟΒΗ (Μάλτ.)	69	21427	δ. Σουζέ 12/11
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	ε. Μπέντι 13/11
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Τ'ΑΝΤ	67	22817	δ. Παναμά 19/11
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	άρχει Σιλιόδα
ΝΟΡΘΟΥ'Γ'ΝΤ	70	12063	α. Άμβούργο 18/11 για ΗΠΑ
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	άρχει Πειραιά
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	ε. Άλεξάνδρεια 24/11
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (n.)	61	5816	
ΝΤΕΝΕΜΠ (n)	68	2534	α. Βαρκελώνη 29/11
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	α. Σουζέ 23/11
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	ε. Βουδαπέστη 11/11
ΝΤΟΛΛΥ II (n)	67	9854	ε. Τζέντα 2/12
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	δ. Ντουμπάι 27/11
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Σιγκαπούρη 28/11 για Σεμαράνγκ
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355	α. Ρότερνταμ 21/11 για Νιγηρία
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. Ντάρμπαν 19/11 για Σίμπα
ΝΥΜΦΗ Κ. (n)	66	22260	ε. Άρατού 22/11
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	α. Ρίο Τανέιρο 24/11 για Νιγηρία
ΟΑΣΙΣ (n.δ.)	62	22424	α. Σάο Σεμπαστιάν 17/11
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (M)	63	11120	άρχει Άστακό
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	υπό παραλαβή
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	α. Π. Σαϊό 8/11
ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	45678	α. Π. ορ. Σπαιν 31/10
ΟΚΤΟΝΙΑ ΜΥΡΩ (κ.)	64	26174	α. Χάμπτον 20/11 για Άρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	άρχει Ίτσα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (n)	75	138037	άρχει Έλευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ(δ.)	72	106123	άρχει Έλευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (n)	77	15935	α. Θάντερ Μπαϊν 1/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (n)	77	15844	ε. Ντηνρόϊτ 5/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	δ. Ντουμπάι 27/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	άρχει Ίτσα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Ζουέμα 2/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Λίμπε 28/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	15625	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Γ'Σ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Σαβόνα 5/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	άρχει Άλιβέρι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (n)	77	15844	ε. Καρθαγένη 11/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	α. Πειραιά 1/12 για Αύγουστο
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (n.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	ε. Καλαμάτα 4/12
ΟΛΠΟΡΤΙΟΥΝΙΤΥ	73	152327	ε. Σάουθστ Πας 15/12
ΟΡΕΓΚΟΝ (δ.)	65	36370	α. κόρπους Κρίστι 10/11
ΟΣΕΑΝ (κ)	66	10825	ε. Κολάμπα 15/11
ΟΣΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ (δ.)	72	49808	α. Ομιάλι 2/12 για Ταρτούς
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΣΚΑ'Υ' (n)	67	24128	α. Σαγκάη 30/10
ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	στο Πόιντι Πιέρρ 26/10
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	άρχει χώγκεσαντ
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σινκ.)	73	20354	μετον. «ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ» (Έλλ.)

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΟΤΑΡΑ 77, 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4176 658 - 4122 537
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ 80076

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 3.000

Annual Subscription Rates:

Europe and U.K. (Air Mail)	Pounds Stg. 40.00
Europe and U.K. (Surface Mail)	Pounds Stg. 32.00
U.S.A. and Canada (Air Mail)	U.S. Dollars 100.00
Central and South America (Air Mail)	U.S. Dollars 115.00
Middle East and Africa (Air Mail)	U.S. Dollars 80.00
Far East and Australia (Air Mail)	U.S. Dollars 120.00

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 1931

EDITING & PRINTING OFFICES: 77 ΝΟΤΑΡΑ STR.
P.O. BOX 80076 — 185 10 ΠΙΡΑΕΥΣ
PHONE: 01 - 4176658 or 4122537
CABLE: "CHRONIKA" ΠΙΡΑΕΥΣ

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	δ. Παναμά 26/11 *	ΣΗΣΤΑΡ (Μολτ.)	69	12411	ε. Ρότερνταμ 1/12
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ II (π.)	61	8816	α. Σούσα 28/11 για Πειραιά	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	63	10318	αργεί Πειραιά	ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	ε. Μπαρναγκούλα 11/11
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	60	1577	α. Βαρκελώνη 3/11	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Λά Πλάτα 4/12 για Χιουστών
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ (κ.)	70	11525	ε. Πόρτ Χάρκωρτ 3/11	ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Λισαβόνα 18/11
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (π.)	59	3906	δ. Κων/πολη 16/9	ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ.	63	24810	αργεί Γαλαξειδί
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	δ. Κων/πολη 26/11	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7463	α. Ρουέν 25/10 για Άλγερια	ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ.)	62	7704	δ. Μπαρναγκούλα 29/9
ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559	υπό παραλαβή	ΣΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (π.δ.)	60	21230	α. Πόρτ Σουδάν 2/11 για Σουέμα
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Κ. (δ.π.)	73	30067	ε. Ν. Υόρκη 2/12	ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	α. Τζιμπούτι 10/11
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μολ.)	62	9455	δ. Σουέζ 2/12	ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	ε. Άμπιτζάν 8/8
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	αργεί Μπρούκει Μπαίη	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	66	21883	α. Κέιπ Τάουν 20/7	ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	60	8721	α. Τσάγκα 1/11	ΣΟΛΑΝΣ Π. (π.)	60	8294	ε. Γκαγιακούλ 8/11
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	αργεί Χαλκίδα	ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	α. Μασσαλία 3/12
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (π.)	62	11756	αργεί Πειραιά	ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Βανκούβερ 20/11
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	στη Καμπάκας	ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15765	α. Σιγκαπούρη 12/11
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999	αργεί Πειραιά	ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	ε. Σαρράγα 1/12
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	ε. Καστελαμόρια 21/11	ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	α. Πειραιά 13/11 για Άλεξάνδρεια	ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	α. Σουθάρμπτον 5/12
ΠΕΝΤΕΛΗ (κ.)	72	57802	ε. Τζέντα 2/12	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Χάβρη 1/12 για Νταμπάρ
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Ρότερνταμ 24/11	ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. Πειραιά 24/11 για Βόλο
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	65	15577	α. Ντουλούθ 21/11	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	δ. Παναμά 4/12
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	63	9707	ε. Κουβέιτ 29/11	ΣΤΕΛΛΑΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	δ. Ντουμπάι 9/11
ΠΙΕΡΟΣ (π.)	63	1702	αργεί Πειραιά	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	α. Π. Χάρκωρτ 28/11	ΣΤΕ'Υ'Ρ	69	9946	υπό παραλαβή
ΠΙΛΑΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	δ. Π. Σαίδη 5/12	ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5278	υπό παραλαβή
ΠΛΕΙΑΣ (π.)	64	5654	ε. Κων/πολη 15/11	ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	α. Γιβραλτάρ 28/11
ΠΛΟΥΒΙΟΥΣ	72	13294	ε. Άμβουργο 21/11	ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μολτ.)	60	6466	υπό παραλαβή
ΠΛΩΤΩΝ	68	35191	α. Βαλτιμόρη 1/12 για Έπτανησα	ΤΑΜΑΡΑ II (π.)	60	8420	προσάρξε Μογκαντίσον
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΡ (μ.)	72	57102	α. Γιβραλτάρ 27/11	ΤΑΡΑ ΚΑΡΙΜΠΕ (π.)	71	6717	επώληθη διάλυση Ταιβάν
ΠΟΥΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	αργεί Κίμολο	ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Γιούροπορτ 30/10
ΠΟΥΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	δ. Ντόβερ 29/11	ΤΕΝΑΣΤΥ (κ.)	59	5510	αργεί Άστακό
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	ε. Μίλφορντ Χάβεν 6/12	ΤΕΣ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500	α. Σταβάνγκερ 2/12
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825	αργεί Μπρούκει Μπαίη	ΤΕΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842	επισκευές Ν. Υόρκη
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	α. Μορμουγκάο 12/11 για Κεϋλάνη	ΤΖΩΝ Α. (π.)	68	10016	αργεί Σετουμπάλ
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Λ. (π.)	66	15565	στο Κατάκωλο	ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	αργεί Πειραιά
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	ε. Νταμάρ 22/11	ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	αργεί Άστακό
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	ε. Ντουμπάι 20/10	ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	αργεί Πειραιά	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μολτ.)	58	6492	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)	64	27376	α. Τακόμα 19/11 για Γιοκοχάμα	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λ.β.)	64	15910	αργεί Πειραιά
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	αργεί Σήροες	ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	α. Βενετία 1/12
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (μ.π.)	68	48781	ε. Φλώρινγκ 1/12	ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	α. Υκλάντ 3/12
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	69	977	α. Γένοβα 26/12	ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	προσάρξε Άβαννα
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966	α. Φιλαδέλφεια 23/11	ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (π.)	60	8070	δ. Κων/πολη 20/11
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (π.)	69	10524	α. Τάμπα 17/10	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	μεσογειακές μεταφορές
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	ε. Καράτσι 29/11	ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	υπό παραλαβή
Π. ΣΤΑΡ II (λ.β.)	66	15393	ε. Λ. Νικόλαο Κρήτης 3/12	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Πραία Μόλε 30/9
ΠΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	α. Ντεμεράρα 27/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	ανάμενε Άμερική
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	δ. Κων/πολη 25/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	α. Γάνδη 2/12 για Τζέντα
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	μεσογειακές μεταφορές	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	δ. Παναμά 30/11
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ I (π.)	63	15982	α. Ν. Υόρκη 9/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	δ. Παναμά 21/10
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	επισκευές Πειραιά 3/12	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	δ. Ντουμπάι 27/10
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	α. Οράκιγισταν 30/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	δ. Ντουμπάι 28/11
ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ (δ.)	67	35540	αργεί Στυλίδα	ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	αργεί Χαλκίδα
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	18334	στον Πειραιά 6/12	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ. (κ.)	70	1597	ε. Σεβίλλη 8/12
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	62	12040	ε. Π. Σαίδη 2/11	ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)	71	4635	α. Γκόλβεστον 11/11
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (π.)	58	8920	δ. Σκάω 19/10	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)	78	45330	α. Λός Άντζελες 11/11
ΡΟΝΣΟΝ (π.)	63	6100	Σημεία Έλληνική	ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	α. Λός Άντζελες 18/11
ΡΟΝΧΙΛ (π.)	63	6063	Σημεία Έλληνική	ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768	α. Σιγκαπούρη 22/11 για Ίαπωνία
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	α. Βαρκελώνη 25/11 για Τρίπολη	ΦΑ'Ι'ΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	4	16299	α. Μπαρμάντος 28/11
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)	69	99134	α. Τζέντα 24/11 για Τσιτακόνγκ	ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	α. Φός 23/11 για Συρία
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474	ε. Κολούμπια 18/10	ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	δ. Παναμά 3/12
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	α. Μοτρίλ 15/11 για Βαχράν	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	δ. Σουέζ 9/10
ΣΑΜΠΙΡΑ (κ.)	70	5746	δ. Π. Σαίδη 3/12	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	ε. Μπούλεν Μπαίη 26/11
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630	α. Παναμά 22/11	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	υπό παραλαβή
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	α. Λεμεσό 3/7 για Πειραιά	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	ε. Σανγκάι 23/11
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	α. Χονέλα 24/11	ΦΙΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	αργεί Πειραιά
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	α. Σακάντε 9/11	ΦΛΟΡΙΑΝΑ (Μολτ.)	64	8226	ε. Κολόμπο 21/11
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	ε. Τζονέμα 2/11	ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	α. Μπρέικ 6/12
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές	ΦΟΙΒΟΣ (λ.β.)	58	5063	α. Ντουμπάι 4/10
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	επισκευές Κολόμπο	ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	δ. Παναμά 9/11
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	αργεί Σιγκαπούρη	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Χόβικ 15/11
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102	α. Σιγκαπούρη 19/10	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	ε. Άμβουργο 4/12
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	ε. Άμστερνταμ 14/11	ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	8914	ε. Καραβέννη 4/11
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (π.)	57	1674	μεσογειακές μεταφορές	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	υπό παραλαβή
ΣΑΝΤΟΣ II (π.)	57	9433	α. Τζιμπούτι 24/11	ΦΡΗΝΤΟΜ I.	59	1229	α. Φόρλινγκ Κουήν
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Καρθαγένη 8/11	ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	α. Λός Πάλαμας 22/11
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ.)	76	43143	α. Άμβουργο 3/12	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (π.)	60	3563	ε. Πειραιά 2/11
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	αργεί Γκρήμσταν	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	ε. Πειραιά 18/10
ΣΕΙΡΗΝΑ (λ.β.)	72	69874	α. Ντουλούθ 23/8	ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	59	9604	επώληθη Κινέζου Διαλυτές
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	68	16267	ε. Άλεξάνδρεια 1/12	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Μπαρμπερς Πόιντ 11/11
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	α. Σιγκαπούρη 17/11	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Κασσιούινγκ 28/10
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Τουμπάρδο 20/5/11	ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	υπό παραλαβή
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λ.β.)	69	43456	ε. Νιού Τονκίκοριν 25/11	ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	α. Νόρτενχαμ 5/12
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λ.β.)	71	8894	μεσογειακές μεταφορές	ΧΕΛΜΑΡ (π.)	60	4657	α. Σιγκαπούρη 24/8
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289	ε. Σιγκαπούρη 5/10	ΧΕΡΟ (π.)	57	1368	δ. Γιβραλτάρ 4/12
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	ε. Κολούμπια 30/11	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Άμβέρσα 6/12
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	στην Κωνσταντινίτσα	ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	αργεί Πειραιά
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979	ε. Ρεσίφ 25/11	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4999	δ. Π. Σαίδη 5/12
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379	α. Ρίο Γκράντε 24/11	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σικ.)	57	6229	αργεί Τρίκινταντ
ΣΗΓΚΑΛ (Μολτ.)	65	9043	ε. Παρακάγουα 27/11	ΧΩΚ (κ.)	64	10292	α. Πόρσγκρουτ 28/11
ΣΗΛΑΚ (Μολτ.)	67	28528	ε. Βαλένσια 5/12	ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	α. Πόρσγκρουτ 28/11
ΣΗΛΙΝΚ (Μολτ.)	74	18963	α. Μοντεβιδέο 1/10 για Ίρν	ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μολτ.)	69	12412	υπό παραλαβή	ΩΚΕΑΝΙΑ (π.)	62	10530	α. Κολόμπο 10/11 για Μπέντι
ΣΗΜΠΑΚ (κ.)	74	33073		ΩΜΕΓΑ (κ.)	63	11575	α. Π. Έλζιμπεθ 11/11 για Ταιβάν
				ΩΣΤΡΑΛ (π.)	67	2938	α. Σάν Πέντρο 12/11



CHANDRIS CHANDRIS CHANDRIS CHANDRIS

S.S. ELLINIS

M.V. ROMANZA

S.S. BRITANIS

S.S. REGINA PRIMA

S.S. AMERIKANIS

S.S. ARIANE II

M.V. THE VICTORIA

95, AKTI MIAOULI STR. PIRAEUS (37) - TEL. 4126757/8/9

TELEGRAMS: "CHANDRIS LINES" PIRAEUS - TELEX: 21-2327 CLP GR





HELLENIC LINES

REGULAR LINER SERVICES

A FLEET OF 30 — PLUS MODERN SPECIALIZED VESSELS



CONTAINER SERVICES

U.K./CONTINENT TO:
— MEDITERRANEAN/MIDDLE EAST
— MEDITERRANEAN/RED SEA/
ARABIAN GULF AND BOMBAY
KARACHI

MEDITERRANEAN TO:
— RED SEA/ARABIAN GULF
AND BOMBAY/KARACHI
— SOUTH AND EAST AFRICA

CONTAINER — RO/RO SERVICES

UNITED STATES (EAST COAST
AND TEXAS GULF) TO:
— MEDITERRANEAN/RED SEA/ARABIAN
GULF AND BOMBAY/KARACHI

BREAK/BULK SERVICES

UNITED STATES (EAST COAST
AND TEXAS GULF) TO:
— MEDITERRANEAN
— RED SEA/ARABIAN GULF
— INDIA/PAKISTAN/BANGLADESH/SRI LANKA
— RED SEA/SOUTH & EAST AFRICA

HEAD OFFICE:

61-65, Filonou Str., PIRAEUS, P.O. Box 90, Phone Nos: 4171541-5, 4125965-8, 4122997, 4127938, 4127497, 4178268
Telex Nos: 21-2514, 21-2515, 21-2516, 21-1682, Cables: "HELLENIC"

UNITED STATES OFFICES

NEW YORK, N.Y. 10006

39, BROADWAY, Phone No: 212-482.2440
Telex No: 710-581.3718, Cables: "ELLINIKI"

NEW ORLEANS, LA. 70130

2812, INTERNATIONAL TRADE MART, Phone No: 504-581.2825
Telex No: 801-951.6302, Cables: "ELLINIKI"

HOUSTON, TEX. 77092

5005, MITCHELDALE STR., Phone No: 713-683.8571
Telex No: 910-881.2539, Cables: "ELLINIKI"

GENERAL U.K./CONTINENT AGENTS: THE FENTON STEAMSHIP COMPANY LIMITED

Europe House, World Trade Center, London EC1 9AA, Phone No: 01-481.3838, Telex Nos: 88-3112, 88-8042, 89-56742, Cables: "FENBURY"

U.K. LOADING AGENTS: HELLENIC AGENCIES (U.K.) LIMITED

Bevis Marks House, Bevis Marks, London EC3A 7JT, Phone No: 01-283.8010, Telex Nos: 89-56594, 89-56595

Agents at all Ports in the World