

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Φεβρουαρίου 1984

Αρ. Φύλλου 1168/927

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1168/927 ΔΡΧ. 100 1 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1984

The name for reliability



A name that thrives on experience, on attention to those details that add up to a diesel engine of supreme overall economy.

On a consistent philosophy that combines experience of successful design with the needs of the future—meaning more economy without cutting reliability. On a service organization that responds with great speed and efficiency. On engines like the RLB, itself a byword for reliability. On our medium-speed Z/ZA 40 and AS/AT 25 engines that are operating reliably on heavy fuel oil like their low-speed brothers.

And the epoch-making RTA Superlongstroke, too, will be as reliable as Sulzer tradition demands. With any Sulzer diesel engine—in the past, present and the future—you can be sure it is a result of a research and development programme finely tuned to market requirements. Indeed, our name depends on it.

Sulzer reliability 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 _____

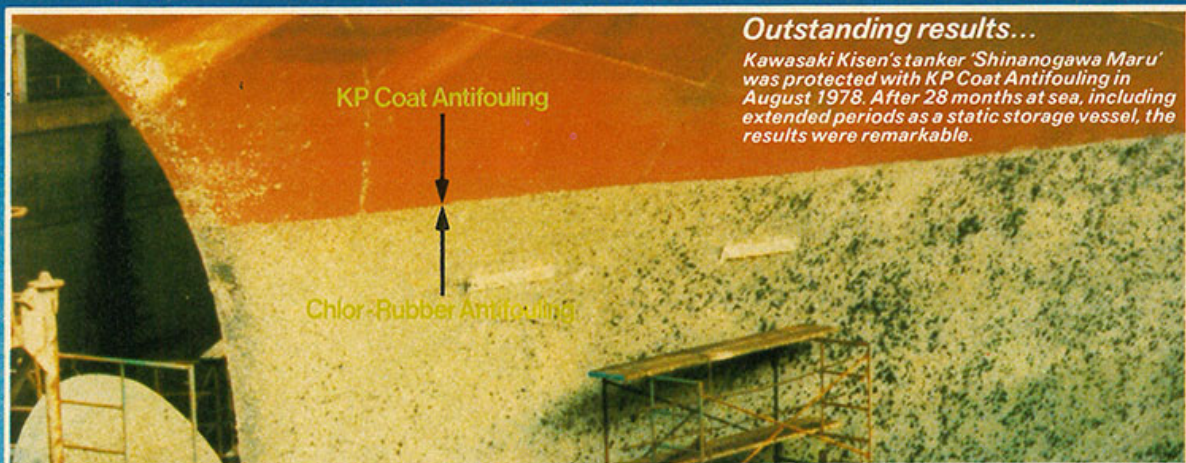
Company name and address _____

Company position _____

Send to Nautec O.E., Th. G. Pappas – A. A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street, Athen 134

KP Coat

— the copolymer antifouling that's different



Outstanding results...

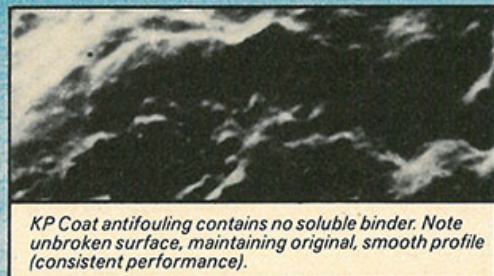
Kawasaki Kisen's tanker 'Shinanogawa Maru' was protected with KP Coat Antifouling in August 1978. After 28 months at sea, including extended periods as a static storage vessel, the results were remarkable.

...the smooth alternative

Highly magnified A/F film surfaces after more than two years in service.



Typical conventional antifouling containing soluble rosin binder. Note skeleton layer left by dissolved rosin (reduced efficiency).



KP Coat antifouling contains no soluble binder. Note unbroken surface, maintaining original, smooth profile (consistent performance).

- **High performance:** KP Coat is a unique combination of toxins and acrylic resin, giving excellent protection against all forms of animal and plant fouling.
- **Long life:** KP Coat's special copolymer base provides durability and controlled release of biocides, to produce highly effective antifouling performance for up to 24 months and more.
- **Fuel efficiency:** KP Coat maintains a constantly smooth surface during service life, contributing to greater fuel efficiency.

- **Versatility:** KP Coat is effective in all operating conditions, especially for vessels spending long periods at anchor.
- **Economy:** KP Coat allows extended drydocking intervals and shorter maintenance schedules. It is ideal for newbuildings and in-service vessels.
- **International service:** Worldwide facilities for Torpedo Marine Paints' comprehensive product range are available from its international network in more than 40 countries.

BERGER 
Torpedo Marine Paints

'Total ship protection'

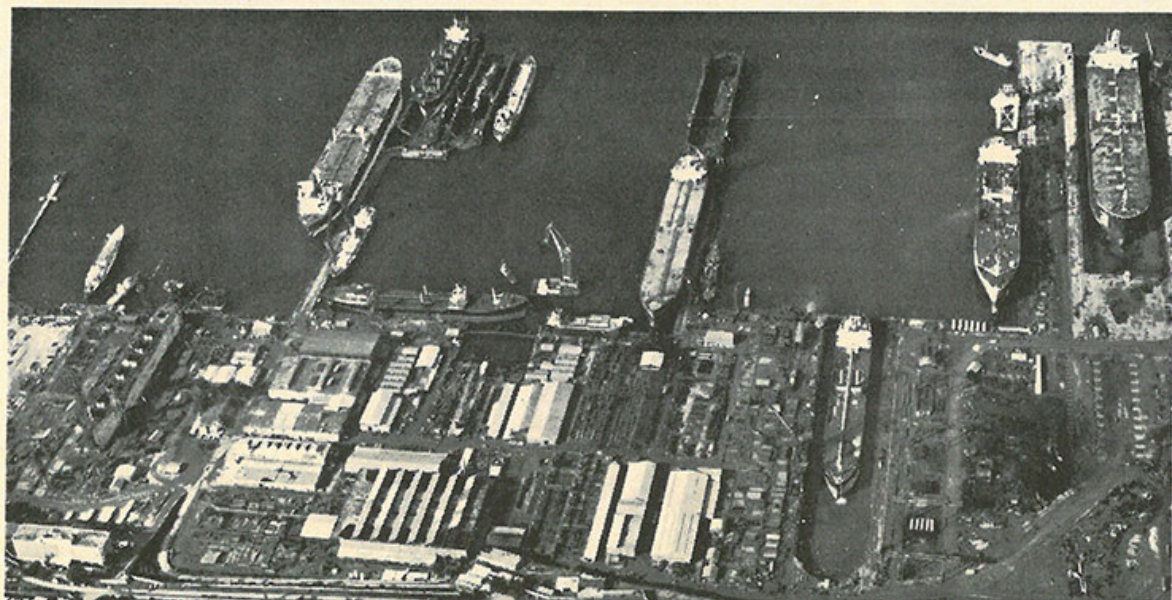
International Protective Coatings Division
Berger House, Berkeley Square, London W1X 6NB
Tel: 01-629 9171 Telex: 22562 BERGER G

Manufactured and Distributed in Greece by:
Dr. Stephanos D. Pateras S.A.
VIVECHROM - Elefsis: Phone 4122-124

HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD

Largest and best equipped shiprepair and servicing centre in the Eastern Mediterranean



MACHINERY AND HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF 37,000-dwt BULK CARRIERS, 30,400-dwt PRODUCT CARRIERS, CONVENTIONAL & LINER TYPE SD14's AND OTHER TYPES OF VESSEL - INDUSTRIAL WORKS

*

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

THREE FLOATING DOCKS WITH CAPACITIES FROM 37,000 TO 72,000 DWT

PARTICULARS	DOCK NO. 1	DOCK NO. 2	DOCK NO. 3
DOCKING CAPACITY	72,000 dwt.	37,000 dwt.	60,000 dwt.
Length overall	251.7m (826')	205.0m (673')	231.6m (760')
Length on keel blocks	231.6m (760')	184.4m (605')	211.2m (693')
Breadth inside banks	36.9m (121')	32.0m (105')	33.8m (111')
Breadth outside banks	44.8m (147')	39.3m (129')	41.4m (136')

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

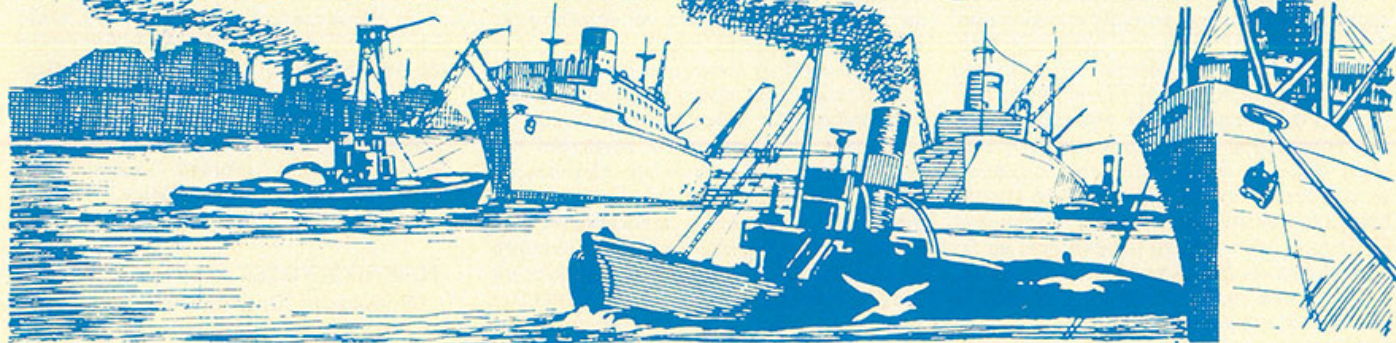
ATHENS: 5 Koumbari St. Tel. 36.11.142 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 215123

SKARAMANGA: tel. 55.73.351; 55.73.471 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 21.52.93 & 21.53.96

LONDON: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St. London W1A 2JR Tel. 01 629 8400 Telex: 28561/2 Cables: SHPNIR LONDON

NEW YORK: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St. New York, N.Y. 10022 Tel. 486-7474 Telex: 224042 Cables: TROCEANIC NEWYORK

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1168/927

1 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:

ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Νά προστατευθεί ή αξιοπιστία

Τό άμεσότερο καίριο πρόβλημα αὐτῆς τῆς στιγμῆς εἶναι ἡ προστασία τῆς αξιοπιστίας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί ἡ προστασία αὐτή μπορεῖ νά ἐπιτευχθεῖ μόνον ἀπό ἐμᾶς τοὺς ἴδιους.

Ἡ γενεσιουργὸς αἰτία τοῦ προβλήματος εἶναι γνωστὴ σέ ὅλους καί δέν χρειάζεται νά τὴν ἐπαναλάβουμε. Ἐκεῖνο πού ἔχει σημασία εἶναι ὅτι ἔχει δημιουργήσει ἓνα κλίμα πανικοῦ στὴν Ἀκτὴ Μιαοῦλη πού ἐπετάθη τίς τελευταῖες ἡμέρες μετὰ τὴν ἀλόγιστη — εἶναι ὁ ἐπιεικέστερος χαρακτηρισμός — ἐνέργεια μιᾶς ἀμερικανικῆς Τράπεζας νά «κρατήσει» δύο ἑλληνικά πλοῖα καί τὴν σπερμολογία πού ἀκολούθησε γιὰ παρόμοιες ἐνέργειες καί ἄλλων Τραπεζῶν.

Δέν ὑπάρχει κανένας στὴν Ἀκτὴ Μιαοῦλη πού νά ἀμφισβητεῖ τὴν συμπαράσταση πού ἐπέδειξαν οἱ Τράπεζες πρὸς τὴν Ἑλληνικὴ Ναυτιλία κατὰ τὴ διάρκεια αὐτῆς τῆς τόσο μακρόχρονης κρίσεως. Καί ὅλοι γνωρίζουν, καί κυρίως οἱ Τράπεζες, ὅτι ἡ θέληση τῆς πλειονότητας εἶναι ἡ ἐξυπηρέτηση τῶν δανεικῶν ὑποχρεώσεων τὸ ταχύτερο δυνατό — ἄλλωστε ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία στηρίχθηκε ἀποκλειστικά στὴ χρηματοδότηση τῶν ξένων Τραπεζῶν πού ἀναγνώρισαν στοὺς Ἕλληνες τὴν ικανότητα τῆς διαχειρίσεως καί γι' αὐτὸ τοὺς ἐμπιστεύθηκαν τὰ χρήματά τους. Ἦδη μὲ τὰ μέτρα πού ἐλήφθησαν ἀπὸ τὴν Πολιτεία τὸ ἑλληνικό πλοῖο καθίσταται καί πάλι ἀνταγωνιστικό καί μόλις τὸ ἐπιτρέψουν οἱ συνθήκες θά εἶναι σέ θέση νά ἐξυπηρετήσει στὸ ἀκέραιο ὅλες τίς ὑποχρεώσεις του, γι' αὐτὸ οἱ βεβαιωμένες ἐνέργειες δέν ὠφελοῦν καμμία πλευρά.

Εἶναι αὐτονόητο ὅτι γιὰ νά διατηρηθεῖ ἡ αξιοπιστία τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτι-

λίας χρειάζεται νά βοηθήσουμε πρωτίτως ἐμεῖς, πρέπει μὲ λίγα λόγια νά σταματήσουμε νά μεταφέρουμε κάθε στιγμή τὴν σπερμολογία καί νά στρωθοῦμε ἀποκλειστικά στὴ δουλειά γιὰ τὴν ἀποτελεσματικότερη διαχείριση τῶν πλοίων, γιατί ἡ σπερμολογία γεννᾷ τὸν πανικό. Τῇ Δευτέρᾳ κάποιος τηλεφώνησαν στὰ «Ναυτικά Χρονικά» καί ζητοῦσαν νά πληροφορηθοῦν ἂν ἦταν ἀληθινές οἱ πληροφορίες πού κυκλοφοροῦσαν ὅτι γνωστὴ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐταιρεία κήρυξε πτώχευση στὴν Ἀγγλία καί ὅταν παρατηρήσαμε ὅτι ἂν ὑπῆρχε κάτι τέτοιο θά εἶχε ἀναγραφεῖ ἀπὸ τίς βρεταννικὲς ἐφημερίδες οἱ τηλεφωνοῦντες ἐδήλωσαν ὅτι αὐτὸ δέν τὸ εἶχαν σκεφθεῖ — καί παρόμοια τηλεφωνήματα γίνονται σέ μεγάλη ἔκταση κάθε ἡμέρα.

Πρέπει παραλλήλως καί ἡ Πολιτεία νά προστατεύσει τὴν αξιοπιστία τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καί ὀφείλει ἐν προκειμένῳ τὸ Ὑπουργεῖο νά ὑποδείξει στὸ ΝΑΤ ὅτι πρέπει νά βρεῖ κάποια

ἐφικτὴ λύση γιὰ νά εἰσπράξει τὰ χρήματα πού ὀφείλονται καί ὅχι νά καταφεύγει στὶς ὁμαδικὲς δίκες πού κανέναν δέν ὠφελοῦν — οὔτε τὸ ἴδιο — ἐνῶ δημιουργοῦν ἐντυπώσεις χωρὶς νά ὑπάρχει κανένας λόγος, γιατί στόχος τοῦ πρέπει νά εἶναι μόνον ἡ εἰσπράξη τῶν ὀφειλομένων καί τίποτε περισσότερο. Βεβαίως στὶς περιπτώσεις κακοπιστίας θά χρειασθοῦν καί οἱ δίκες, ἀλλὰ οἱ περιπτώσεις αὐτὲς θά εἶναι ἐλάχιστες ἐάν παρασχεθεῖ ἡ δυνατότητα ἐξοφλήσεως τῶν ὀφειλομένων μὲ κάποια ρύθμιση σὰν αὐτὲς πού ἐγίναν γιὰ τίς ἐπιχειρήσεις τῆς στεριάς — καί γι' αὐτὸ ὑπάρχουν συγκεκριμένες προτάσεις οἱ ὁποῖες φαίνεται ὅτι οὔτε καν ἔχουν ἀναγνωσθεῖ ἀπὸ ἐκείνους στοὺς ὁποίους ἔχουν γίνει.

Σὺν Ἀθηνᾶ καί χεῖρα τείνει, γιὰ νά θυμηθοῦμε καί τοὺς προγόνους μας. Ἡ προστασία τῆς αξιοπιστίας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἶναι ὑπόθεση ὅλων μας καί μπορεῖ νά ἐπιτευχθεῖ ἐάν ὑπάρξει ψυχραιμία καί φρόνηση.

Τό δεκαπενθήμερο

Ἑποικοδομητικὴ συνάντηση

Ἐπὶ πολὺ χρήσιμη καί ταυτόχρονα ἐποικοδομητικὴ ἡ ἀνταλλαγὴ ἀπόψεων σὲ καίρια ζητήματα τῆς Ναυτιλίας πού ἐγίνε στὴ διάρκεια τοῦ φιλικοῦ γεύματος ἐργασίας πού παρέθεσε τὴν περασμένη Πέμπτη ἡ Ἑνώση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν στὸν Ὑπουργὸ κ. Γιώργο Κασιφάρα καί τοὺς συμβούλους του.

Στὴ διάρκεια τοῦ γεύματος — παρακάθησαν πολλὰ μέλη τοῦ Δ.Σ. τῆς Ε.Ε.Ε., ὁ Ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀντιναύαρχος κ. Κων. Προκόπης καί σύμβουλοι τοῦ Ὑ-

πουργοῦ — ἀναπτύχθηκε κυρίως ὁ προβληματισμὸς τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ τόσο γιὰ τὰ καίρια προβλήματα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ὅσο καί γιὰ τὸ μέλλον τῆς καί στὶς συνομιλίες πού ἀκολούθησαν ἡ ἀτμόσφαιρα ἦταν ἀπολύτως θετικὴ καί τὸ γεγονός αὐτὸ ὑπογραμπίσθηκε στὴν ἀνακοίνωση πού ἐξεδόθη στὴν ὁποία ἀναφερόταν χαρακτηριστικά ὅτι ἡ ἀνταλλαγὴ ἀπόψεων σὲ καίρια ζητήματα τῆς Ναυτιλίας κρίθηκε καί ἀπὸ τὰ δύο μέρη πολὺ χρήσιμη καί ἐποικοδομητικὴ.

Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, με ταξί των θεμάτων που εθίγησαν στη διάρκεια του γεύματος περιλαμβάνονταν η προστασία της αξιοπιστίας της Έλληνικής Ναυτιλίας, η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, η ανακύκλωση, η ναυτική εκπαίδευση κλπ. και αναφορικά με την ατμόσφαιρα που επικράτησε είναι χαρακτηριστική η άμεση δήλωση συμμετασχόντος, σύμφωνα με την οποία εάν υπάρξει ανάλογη επικοινωνιακή συνεργασία και με τη ναυτεργατική πλευρά, τα σημερινά προβλήματα θα ξεπεραστούν και η Έλληνική Ναυτιλία θα άρχει μια νέα ανοδική πορεία για το καλό όλων καθώς και του τόπου.

Οι στήλες αυτές είναι υποχρεωμένες να υπογραμμίσουν ότι ο κ. Κατσιφάρας, με τα μέτρα που έλαβε και συνεχίζει να λαμβάνει, έχοντας ασφαλώς και την πλήρη υποστήριξη του Πρωθυπουργού, θα αναδειχθεί ως ένας εκ των πλέον επιτυχημένων υπουργών στο τόσο καίριο για την πατρίδα μας τομέα της Ναυτιλίας, μία αναγνώριση που του αξίζει πραγματικά.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Πιστεύεται ότι εντός της εβδομάδας θα πραγματοποιηθεί η δεύτερη συνάντηση εκπροσώπων της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών και της ΠΝΟ για τη συνέχιση των διαπραγματεύσεων για τη νέα συλλογική σύμβαση των ποντοπόρων πλοίων. Στο μεταξύ η διοίκηση της ΠΝΟ έκρινε ότι οι οίκοι της για την υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων για τα πληρώματα των μεσογειακών φορτηγών, των τουριστικών και μεσογειακών επιβατηγών και των ακτοπλοϊκών επιβατηγών. Η ΠΝΟ επρόκειτο εντός της εβδομάδας να διατυπώσει και τα αιτήματα για τις συμβάσεις των καλύτερων και των πορθημένων μικρών αποστάσεων.

Και από τα αιτήματα για τις άλλες κατηγορίες, πλοίων προκύπτει ότι οι εκπρόσωποι των ναυτικών μας βρίσκονται εκτός τόπου και χρόνου, οι διεκδικήσεις επιφέρουν μία συνολική αύξηση 50% περίπου χωρίς να υπολογίζονται τα κλαδικά αιτήματα, για τα οποία η ΠΝΟ λέγει ότι επιφυλάσσεται.

Οι στήλες αυτές έχουν ξεκαθαρίσει τη θέση τους στο θέμα των συλλογικών συμβάσεων. Έκείνο που προέχει είναι να εξασφαλισθεί η κίνηση των ελληνικών πλοίων και τίποτε άλλο για να υπάρχει και η απασχόληση των ναυτικών μας, πράγμα που το έχουν αντιληφθεί όλοι οι άλλοι εκτός από εμάς. Το τελευταίο παράδειγμα: Το συνδικάτο των Νορβηγών εργαζομένων σε πλατφόρμες άντλησεως πετρελαίου ανέστειλε για δύο χρόνια κάθε απεργιακή εκδήλωση σε όλες τις υπό νορβηγική σημαία εξέδρες άντλησεως πετρελαίου που εργάζονται σε ξένες περιοχές ώστε να μπορέσουν οι ιδιοκτήτες τους να εξασφαλίσουν συμβόλαια απασχολήσεως. Κατά την ίδια αναλογία, το ελληνικό πλοίο που φυσικά δεν μεταφέρει εθνικά φορτία πρέπει να έχει τη δυνατότητα να κινείται με το σημερινό επίπεδο των ναύλων για να έχει απασχόληση και για να εξασφαλίσει και την απασχόληση των ναυτικών μας. Εάν αυτό γίνει αντιληπτό και από τους εκπροσώπους των ναυτικών μας — οι εργαζόμενοι ναυτικοί μας το γνωρίζουν και το επιδιώκουν — τα πράγματα θα οδηγηθούν στη λύση που όλοι επιδιώκουμε, το ελληνικό πλοίο θα επιζήσει, γιατί δυστυχώς έχουμε φθάσει σ' αυτό το σημείο και όσοι δεν θέλουν να το αντιληφθούν έθελοτυφλούν.

ΔΙΑΚΟΜΜΑΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Η δημιουργία μιας διακομματικής επιτροπής για τη Ναυτιλία είναι ένα όνειρο που αν υλοποιηθεί θα προσφέρει πολλά σ' αυτή την εθνική υπόθεση από την οποία τόσο επωφελείται ο τόπος και μπορεί να επωφεληθεί ακόμη περισσότερο, τόσο που ίσως δεν μπορούμε να το φανταστούμε αν τελικά υπάρξει πράγματι αυτή η αντιμετώπιση.

Πάντως είναι ενθαρρυντική η σχετική δήλωση του Υπουργού κ. Γιώργου Κατσιφάρα ότι ο ίδιος δέχεται τη σύσταση αυτής της διακομματικής επιτροπής, παρά τη διαzeugτική διευκρίνησή του ότι το ζήτημα δεν μπορεί να επιλυθεί ή να ρυθμισθεί μόνον από αυτόν, με λίγα λόγια ότι η υπόθεση αυτή αφορά όχι μόνον την κυβέρνηση αλλά και την άλλη πλευρά, δηλαδή την αντιπολίτευση. Όπωςδήποτε όμως έγινε μία αρχή ή ο-

ποία δεν πρέπει σε καμία περίπτωση και ιδίως για λόγους κομματικής αντιπαράθεσης να σταματήσει. Τα εθνικά θέματα, όπως είναι η υγεία, η άμυνα, η παιδεία, η ναυτιλία μας άφορουν όλους, κυβερνώντες και κυβερνώμενους, συμπολίτευση και αντιπολίτευση, και όλοι πρέπει να συμβάλουμε για την εξεύρεση της χρυσής τομής σε κάθε ένα από τα καίρια αυτά ζητήματα. Για το καλό του τόπου, δηλαδή για το καλό όλων.

ΤΟ ΜΠΟΥ'Υ ΚΟΤΑΖ ΣΤΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Το Άνωτατο Όμοσπονδιακό Δικαστήριο της Αυστραλίας με μία απόφασή του θέτει τέρμα στην άσυνταξία των αυστραλιανών συνδικάτων για την άσκηση μπουκοτάζ σε ξένα πλοία τα οποία βρίσκονται σε αυστραλιανά λιμάνια. Συγκεκριμένα, το Άνωτατο Όμοσπονδιακό Δικαστήριο έδωσε αίτηση για τη λήψη προσωρινών μέτρων εναντίον του Ναυτεργατικού Συνδικάτου και του Συνδικάτου Έργατών Ρυμουλκών της Αυστραλίας επειδή είχαν ασκήσει μπουκοτάζ σε γερμανικά πλοία για να τα υποχρεώσουν να προσλάβουν Αυστραλούς ναυτικούς. Το Άνωτατο Όμοσπονδιακό Δικαστήριο απεφάνθη ότι ο σχετικός αυστραλιανός νόμος απαγορεύει στα συνδικάτα να ασκούν έμμεσο μπουκοτάζ που δεν έχει σαν σκοπό τη βελτίωση των όρων εργασίας των μελών τους — και όπως είναι εύλογο η άσκηση μπουκοτάζ σε ξένα πλοία δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να έχει σχέση με τη βελτίωση της θέσεως των μελών των αυστραλιανών συνδικάτων, πρόκειται με λίγα λόγια για μία σημαντικότερη απόφαση που θα απαλλάξει όλα τα ξένα πλοία από τον βραχά του μπουκοτάζ των αυστραλιανών συνδικάτων. Σημειώνουμε ότι το θέμα αντιμετωπίστηκε από τη γερμανική πλευρά η οποία έπεισε να ενημερώσει άμεσα τους εκπροσώπους των χωρών - μελών της ΕΟΚ στην Αυστραλία.

Η ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ

Ο Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας, μιλώντας στην τελετή της πύτας του ΥΕΝ, είπε ότι το 1984 θα είναι αφιερωμένο στην αναδιοργάνωση του Υπουργείου και των οργανισμών που εποπτεύονται από αυτό. Είναι πράγματι ένα ζήτημα που δεν σηκώνει άλλη αναβολή, το ΥΕΝ και όλοι οι οργανισμοί που εποπτεύονται από αυτό πρέπει όχι μόνον να αναδιοργανωθούν αλλά και να αναδιορθωθούν πλήρως για να μπορούν να επιτελούν το έργο τους που είναι, πρώτα η εξυπηρέτηση της Ναυτιλίας — δεν μπορούμε να της προσφέρουμε τίποτε άλλο — και δεύτερον, ή όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ωφέλεια του τόπου από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων, από την οποία, επαναλαμβάνουμε, εξακολουθούν δυστυχώς ακόμη να επωφελούνται όλοι οι άλλοι.

Πόση σημασία έχει αυτή η αναδιάρθρωση του Υπουργείου (και των εξαρτημένων οργανισμών) αποδεικνύεται καθημερινά. Το πλέον πρόσφατο παράδειγμα — στα τόσα άλλα που έχουμε αναφέρει ως τώρα για το ζήτημα αυτό — αποτελεί η περίπτωση της επιβραδυντικής εργασίας που είχαν καθιερώσει οι Ισραηλινοί φορτοεκφορτωτές στα εξαγωγικά λιμάνια του Ισραήλ Χάιφα και Άσντόντ. Λόγω της τακτικής αυτής είχε σημειωθεί συμφόρηση στα ανώτερη λιμάνια όπου παρέμεναν 5.000 κοντέινερς με έσπεριδοειδή, ενώ στη Λάρνακα της Κύπρου είχαν

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.

συγκεντρώνει πολλά κοντέινερς με προϊόντα που προορίζονται για τὸ Ἰσραήλ. Οἱ Ἰσραηλινοί, γιὰ νὰ ἀποφύγουν τὴν καταστροφή τῶν ἐσπεριδοειδῶν τους, ἐπιδίωξαν τὴν ἐξαγωγή τους ἀπὸ τὸ λιμάνι τοῦ Ἐϊλάτ καὶ με ἀεροπλάνο, ἢ λύση ὅμως αὐτὴ εἶχε σάν ἀποτέλεσμα τὴν ὑπερμετρὴ ἀύξηση τῶν ἐξόδων καὶ φυσικὰ τὴν ἐπιβάρυνση τοῦ προϊόντος.

Οἱ πληροφορίες αὐτὲς περιήλθαν στὸ YEN τὸ ὁποῖο ὀρθῶς ἐσπευσε νὰ ἐνημερώσει τὴν Ἑνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν γιὰ νὰ λάβουν τὰ μέτρα τους οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές. Δὲν ἐνημέρωσε ὅμως τὸ YEN οὔτε τὸ ὑπουργεῖο Ἐμπορίου, οὔτε τὸ ὑπουργεῖο Γεωργίας, οὔτε ἀκόμη τὴν ΑΓΡΕΞ ὥστε νὰ ἐπωφεληθοῦμε ἐμεῖς ἀπὸ τὴν δυσχέρεια τοῦ Ἰσραήλ καὶ νὰ ἐξάγουμε τὰ δικά μας ἐσπεριδοειδῆ πού συνήθως τὰ θάβουμε στὶς χλωματέρες. Θέωροῦμε μὲ λίγα λόγια ὅτι πρέπει στὸ YEN νὰ ὑπάρχει ἡ δυνατότητα ὥστε ὅλα τὰ προβλήματα καὶ τὰ θέματα νὰ ἀντιμετωπίζονται σφαιρικὰ.

Ἀναδιοργάνωση, λοιπόν, μὲ παράλληλη ἀναδιάρθρωση. Ἀναδιοργάνωση γιὰ καλύτερη λειτουργικότητα καὶ ἀποτελεσματικότητα καὶ ἀναδιάρθρωση γιὰ νὰ ἐπιτελεῖται οὐσιαστικότερα ἢ διττὴ ἀποστολὴ τοῦ YEN, ὅπως περιεγράφει ἀνωτέρω.

Ο Κ. ΣΑΡΑΝΤΙΤΗΣ

Ὡς τὸ μεσημέρι τῆς Δευτέρας δὲν εἶχε ἐπιλεγῆ ὁ νέος γεν. γραμματέας τοῦ YEN σὲ ἀντικατάσταση τοῦ κ. Βασ. Σαραντίτη. Πιστεύεται ὅτι τὸ ὄνομα τοῦ νέου γεν. γραμματέως θὰ ἀνακοινωθεῖ ταυτόχρονα μὲ τὴν ἀντικατάσταση τῶν γεν. γραμματέων ὁρισμένων ἄλλων ὑπουργείων.

Στὴν παραίτηση τοῦ κ. Σαραντίτη ἐδόθησαν διάφορες ἐρμηνεῖες, ἢ ἀλήθεια ἐν προκειμένῳ ὅμως εἶναι ὅτι ὁ κ. Σαραντίτης πού εἶχε ἐπιστρατευθεῖ ἀπὸ τὸν Πρωθυπουργὸ τοῦ ὁποῖου προηγουμένως εἶχε διατελέσει ναυτιλιακὸς σύμβουλος, ἐθεώρησε ὅτι μετὰ τὴ λήψη τῶν μέτρων γιὰ τὴν ἐνίσχυση τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου τερματίσθηκε ἡ ἀποστολὴ του στὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας καὶ ἐπανῆλθε στὴν ἐνεργὸ δι-
κηγορία. Αὐτὸ ὑπογράμμισε καὶ ὁ Ὑπουργὸς κ. Γ. Κασιφάρας κατὰ τὴν τελετὴ πού ὁργανώθηκε στὸ YEN πρὸς τιμὴ τοῦ κ. Σαραντίτη ἐπὶ τὴ ἀποχώρησίν του καὶ εἶναι γεγονός ὅτι ὁ κ. Σαραντίτης ἐργάσθηκε ἐντατικά γιὰ τὴν

σχεδίαση καὶ τὴν ὑλοποίηση τῶν μέτρων ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας.

Σχετικὰ μὲ τὸν ἀντικαταστάτη του ἔχει γραφεῖ ὅτι γιὰ τὴ θέση του προορίζονται ὁ κ. Ἐλευθ. Γεωργαντόπουλος καὶ ὁ μηχανολόγος - ἠλεκτρολόγος κ. Μελισσινός πού ἔχει τοποθετηθεῖ στὸν Ἑλληνικὸ Νηογνώμονα καὶ σύμφωνα μὲ ὁρισμένες ἐκτιμήσεις ὁ κ. Γεωργαντόπουλος συγκεντρώνει τίς περισσότερες πιθανότητες. Ἰδωμεν.

ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΕΣ

Νὰ δοῦμε τί θὰ βγεῖ ἀπὸ τὴν πρόσφατη καινοτομία πού ἐπληξε τίς δημόσιες σχολές ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Ἐνὼ μέχρι τώρα οἱ περισσότερες ἐπαρχιακὲς ναυτικὲς σχολὲς εἶχαν πετύχει νὰ διατηρήσουν τὸ σύστημα τῆς ἐσωτερικῆς φοιτήσεως σὲ μιά προσπάθεια περισώσεως τῆς πειθαρχημένης ἐκπαιδευτικῆς ὁργανώσεως πού προσοιδάζει στὴν ἐμπορικὴ ναυτιλία, τώρα τελευταῖα εἰσῆλθε καὶ σ'αὐτὲς ἓνα σύστημα ἐλευθέρης ἐπιλογῆς μεταξὺ ἐσωτερικῆς καὶ ἐξωτερικῆς ἐνδαιτήσεως, πού δημιουργεῖ τεράστια ὁργανωτικά προβλήματα καὶ δὲν προοιωνίζει κανένα καλὸ οὔτε γιὰ τὴν ἐκπαιδευτικὴ οὔτε γιὰ τὴν ὁργανωτικὴ στάθμη τῆς δημόσιας ναυτικῆς μας παιδείας.

Τὸ παράδοξο εἶναι ὅτι στὴν συντριπτικὴ τους πλειοψηφία οἱ ἴδιοι οἱ σπουδαστὲς προτιμοῦν τὴν ἐσωτερικὴ ἐνδαιτήση. Καὶ κατὰ πᾶσα πιθανότητα τὴν προτιμᾷ καὶ ἡ παμψηφία τῶν γονέων. Καὶ ὅμως μιά μικρὴ μειοψηφία, ἀσήμαντὴ ἀλλὰ ἐπίμονη, ὁργανωμένη καὶ κραυγαλέα κατάφερε νὰ ἐπιβάλει τίς ἀπόψεις της. Οἱ ὁποῖες, δυστυχῶς, μόνον στὴ βελτίωση τῆς ναυτικῆς ἐπαγγελματικῆς κατάρτισεως δὲν ἀποβλέπουν.

ΠΡΩΤΟΦΑΝΕΣ

Οἱ ἄρχοντες τοῦ NAT ἀφοῦ ἐπέλυσαν ὅλα τὰ ἐκκρεμῆ προβλήματα ... καινοτομοῦν: Ζητοῦν ἀπὸ ὅσους ἐξοφλοῦν εἰσφορὲς μὲ συναλλαγματικές νὰ ὑπογράφουν δηλώσεις τοῦ Νόμου 105 ὅτι θὰ ἐξοφλήσουν τίς συναλλαγματικές αὐτές! Δὲν γνωρίζομε ποῖος εἶχε τὴ φαινή αὐτὴ ἰδέα, πρέπει ὅμως νὰ ἀνευρεθεῖ γιὰ νὰ τοῦ ἀπονεμηθεῖ ὁ μεγαλόσταυρος τῆς γραφειοκρατίας, τῆς ἀσυναρτησίας καὶ τῆς ἀνευθυνότητας.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κατετέθη καὶ ἐκυρώθη ἡδὴ ὑπὸ τῶν Νομοθετικῶν σωμάτων σχέδιον Νόμου «περὶ ὁργανώσεως ὑπηρεσίας Μητρώων Ἐμπορικῶν Πλοίων καὶ ἐργατῶν θαλάσσης».

— Ὁ ψηφισθεὶς ὑπὸ τῶν Νομοθετικῶν Σωμάτων νόμος «περὶ θαλασσίων συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν» δὲν ἀποτελεῖ βεβαίως πλήρη τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος ἐπίλυσιν. Θέτει οὐχ ἥττον τὰς βάσεις ἐπὶ τῶν ὁποίων προοδευτικῶς καὶ ἐφ' ὅσον ἤθελεν ἐπικρατῆσθαι ἡ ἐπιδειχθεῖσα ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως καλὴ θέλησις, θὰ καταστῇ δυνατόν νὰ φθάσωμεν εἰς τὴν ὁριστικὴν λύσιν.

— Τὰ ἀγορασθέντα παρὰ τῆς ἐταιρίας τοῦ κ. Ν. Λυκαρδοπούλου φορτηγὰ Sunland, Ἀγγλικὸν καὶ Baltique, Γαλλικόν, τελοῦν ἡδὴ ὑπὸ ἐπιθεώρησιν καὶ παραβῆν τὸ μὲν πρῶτον εἰς Τάιν τὸ δὲ δεύτερον εἰς Λονδίνον.

— Τὸ σύνολον τῆς παγκοσμίας ἀργοῦσης χωρητικότητος ἀνέρχεται εἰς 10.450.000 τόννους γκρός. Ἡ ἀργοῦσα ἑλληνικὴ χωρητικότης τὴν 1 Ἰανουαρίου 1934 ἀνῆρχετο εἰς 74.552 τόν. γκρός.

— Ἐναυλώθη τὸ «Μαρουκὼ Πατέρα» ἐκ Σάντα Φέ 6500 τ. διὰ Χούλ - Ἀμστερνταμ 17/-, Ρότερνταμ 16/9 ἐάν Ἀμβέρσαν 16/6, Φεβρ. 25 - Μαρτίου 6.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 75/1.2.1934)

Μὲ τὴν εὐκαιρίαν καλοῦμε τὸν κ. Κασιφάρα νὰ εἰσηγηθεῖ στὴν Κυβέρνηση τὴν κατάργηση τοῦ δικτατορικοῦ αὐτοῦ ἐπινυμίου πού «ἐφευρέθηκε» γιὰ εἰσπρακτικούς καὶ μόνον λόγους καὶ ἔχει ὁδηγήσει ὅλους τοὺς πολῖτες σὲ ἓναν ἐπικίνδυνον ἐθισμό — ἢ ἀξιοπιστία τῆς δηλώσεως ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὴν εὐκολία μὲ τὴν ὁποία τὴν ὑπογράφουν ὅλοι καὶ γιὰ ὁποιοδήποτε ζήτημα, μικρὸ ἢ μεγάλο. Καὶ παράλληλα νὰ ἀπονείμει στὸν «ἐφευρέτη» τοῦ NAT τὸ παράσημο πού προαναφέρουμε στέλοντάς τον ταυτόχρονα στὸ σπῆτι του νὰ ἐφαρμόζει ἐκεῖ τίς ἀνόητες ἰδέες του.

THE DIRECTORS OF AVRA SHIPMANAGEMENT S.A.,

MANAGERS OF OVERSEAS COMPANIES IN GREECE A NUMBER OF WHICH WERE FORMELY MANAGED/REPRESENTED BY L & P SHIPPING CORPORATION /LEMONS & PATERAS (HELLAS) S.A. ARE PLEASED TO ANNOUNCE THAT THE COMPANY, RECENTLY FORMED, WILL COMMENCE TRADING

ON THE 20TH FEBRUARY 1984 AT:

116 KOLOKOTRONI STR, 185 35 PIRAEUS
TELEPHONE 4181601/8, TELEX 241190 AVRA GR, TELEGRAMS THALASAXIA PIRAEUS

PRESIDENT OF THE COMPANY IS MR. JOHN A. PSIMENOS AND
DIRECTORS ARE: MR. JOHN C. VORGAS AND MR. MINAS N. PHILIPPAKIS
COMPANY'S GENERAL AGENTS IN LONDON ARE: N.S. LEMOS & COMPANY LIMITED
ST. CLARE HOUSE, 28-35 MINORIES, LONDON EC3 1D · TELEPHONE: 01-4818921, TELEX: 886162
TELEGRAMS: SOMELAS LONDON EC3.

ΣΧΟΛΙΑ

Σχολιάζει ο ξένος ναυτιλιακός τύπος την αύστηροποίηση του συστήματος των προ-στίμων του NAT για τις καθυστερήσεις εξο-φλήσεως των ναυτολογίων, τό οποίο για τό 1983 απέφερε στο ταμείο περί τά 16 εκατομ. δολλαρίων. Ειδικότερα από πρόστιμα επι-βληθέντα σέ 73 εφοπλιστικές και πρακτορια-κές εταιρίες εισπράχθηκαν 5,6 εκατομ. δολ-λάρια καθυστερουμένων εισφορών. Παράλ-ληλα τά δικαστήρια του Πειραιώς κατεδίκα-σαν τόν αντιπρόσωπο μιάς εταιρίας πού χρωστούσε στό NAT 98.000 λίρες σέ φυλάκι-ση 3 ετών και 4 μηνών και σέ πρόστιμο 10.200 λιρών ενώ άλλοι 6 αντιπρόσωποι κα-ταδικάστηκαν σέ ελαφρότερες ποινές και μι-κρότερα πρόστιμα.

Καί ο σχολιαστής καταλήγει ότι μολοντί οι εισπράξεις αυτές αποτελούν κάποια επι-τυχία, υπάρχουν πολλοί πού παρατηρούν ότι τά πρόστιμα και οι ποινές θίγουν πολύ πε-ρισσότερο μερικούς αντιπροσώπους των ε-φοπλιστών παρά τούς ίδιους τούς όφειλότες οι όποιοι σπάνια βαρύνονται άμεσα από την έκμεταλλευση των πλοίων.

Η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ»

Ο Υπουργός κ. Γ. Κασιφάρας σέ δύο πε-ριπτώσεις εδήλωσε ότι δεν προκειται νά πα-ρασχεθεί ή εγγύηση του ελληνικού Δημο-σίου για την κάλυψη των δανείων της «Ελ-

ληνικής». Την πρώτη, κατά την ανά Τετάρτη συνάντησή του με τούς ναυτιλιακούς συντά-κτες και τη δεύτερη, κατά τη διάρκεια του γεύματος εργασίας πού του παρέθεσε την περασμένη Πέμπτη ή «Ένωση Έλλήνων Έ-φοπλιστών. Στη δεύτερη περίπτωση τό θέμα έτέθη λόγω των προβλημάτων αξιοπιστίας πού έχει δημιουργήσει στό σύνολο σχεδόν της Έλληνικής Ναυτιλίας ή κατάρρευση της «Έλληνικής» — και είναι τέτοια ή έκταση των προβλημάτων αυτών ώστε από όρισμέ-νους τουλάχιστον εφοπλιστές ξεφράσθη ή αντίληψη ότι ο κ. Γρηγ. Καλλιμανόπουλος θά έπρεπε νά είχε άπευθυνθεί περισσότερο στους συναδέλφους του παρά στην ελληνι-κή κυβέρνηση για νά εξασφαλισθεί τουλάχι-στον ή κάλυψη των άμεινων απαιτήσεων των Τραπεζών πού εδμιούργησαν τό πρόβλη-μα.

ΕΘΝΙΚΟ Ρ & Ι ΚΛΑΜΠ

Ο Υπουργός κ. Κασιφάρας σέ συνέντευ-ξη του σέ αθηναϊκή εφημερίδα («Έθνος», 22.1.84) διαβεβαιώνει ότι όπως προβλέπεται και από τά προκαταρκτικά του πενταετούς άρχισε ήδη ή προεργασία για την ίδρυση ε-θνικού αλληλοασφαλιστικού οργανισμού πού θά τελειώσει εντός του τρέχοντος έ-τους και ό φορέας θά είναι έτοιμος μέχρι τις εκλογές, δηλαδή εντός του 1985. Σύμφωνα με τη δήλωση του Υπουργού, ό φορέας θά ένταχθεί στό ύπουργείο Έμπορίου.

ΤΑ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΟΥΜΕΝΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Γνωρίζοντας την εύαισθησία των Κυπρίων για τό έθνικό τους θέμα όμολογούμε ότι εκ-πλαγήκαμε όταν πληροφορηθήκαμε ότι πλοίο με Κυπριακή σημαία προσήγγισε πρό-σφατα στό τουρκοκρατούμενο λιμάνι της Άμμοχώστου. Όπως είναι γνωστό, ή κυ-πριακή κυβέρνηση έχει άπαγορεύσει με από-φασή της την προσέγγιση πλοίων στό τουρ-κοκρατούμενα λιμάνια της Άμμοχώστου, της Κυρήνειας και του Καρλοβασιού και ανά-λογη άποφαση έχει εκδώσει και ή ελληνική κυβέρνηση για τά υπό Έλληνική σημαία πλοία και για τό λόγο αυτό στό παρελθόν εί-χαν διαγραφεί από τό ελληνικό νηολόγιο πλοία τά όποια είχαν παραβιάσει την έν λό-γω άπαγορευτική άπόφαση. Σύμφωνα με πληροφορίες, τό κυπριακό πλοίο πού προ-σέγγισε πρόσφατα στην Άμμόχωστο ανήκει σέ Έλληνα ό όποιος διαμένει μόνιμως κά-που στη Βόρειο Άγγλία και ό πλοίαρχός του ήταν επίσης Έλληνας.

Μέ άφορμή τό περιστατικό αυτό ό Άρχη-γός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος κ. Κων. Προκόπης έστειλε εγκύκλιο στην Έ-νωση Πλοίαρχων, στην όποια άφού ύπο-γραμμίζει ότι ή χρησιμοποίηση των τουρκο-κρατούμενων λιμανιών της Κύπρου από ό-ποιοδήποτε πλοίο όποιασδήποτε εθνικότη-τας είναι παράνομη, τονίζει ότι πλοία πού προσεγγίζουν σέ τουρκοκρατούμενα λιμα-νια διώκονται βάσει των κυπριακών νόμων έν-ώ οι πλοίαρχοι ελληνικών και ελληνόκτη-των πλοίων πού παραβαίνουν την άπαγόρευ-ση αυτή ύπόκεινται σέ δίωξη σύμφωνα με τούς ελληνικούς νόμους. Επιπροσθέτως το-νίζει — και όρθως — κάθε Έλληνας ναυτι-κός μέλος πληρώματος ελληνικού πλοίου ή ελληνόκτητου συμβεβλημένου με τό NAT δι-καιούται νά καταγγείλει τη σύμβαση ναυτο-λογήσεώς του σέ βάρος του πλοίου έφ' όσον έχει προγραμματισθεί ταξίδι σέ περιοχές πού άπαγορεύονται από την ελληνική κυ-βέρνηση και νά ζητήσει τόν άμεσο έπαναπα-τρισμό του — και οι ναυτικοί μας πρέπει νά κάνουν χρήση του δικαιώματος αυτού σέ πα-ρόμοιες περιπτώσεις χωρίς κανένα δισταγ-μό.

ΟΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ

Η ένταξη των ηλεκτρολόγων στην όργα-νική σύνθεση των τουριστικών - μεσογεια-κών επιβατηγών και άκτοπλοϊκών επιβατη-γών άνω των 1.500 τόν. γκρός άποτελεί τό πρώτο βήμα για την όριστική ρύθμιση του θέματος αυτού του επαγγελματικού κλάδου, ό όποιος απέδειχθε ότι δεν είναι άπλός χρή-σιμος αλλά άπαραίτητος στό πλοία. Βεβαίως ή επέκταση και στίς άλλες κατηγορίες πλοίων, δηλαδή στό ποντοπόρα και τά μεσο-γειακά φορτηγά, πρέπει νά γίνει με προσοχή και άφού προηγουμένως έλθουν οι καλές ή-μέρες — και χαίρομεθα ιδιαίτερως γιατί αυ-τή ή αντίληψη διακατέχει και τόν Υπουργό κ. Κασιφάρα, ό όποιος μιλώντας για τό θέ-μα αυτό είπε ότι θά διεξαχθούν προηγουμέ-νως συνομιλίες με τις οικείες εφοπλιστικές ένώσεις, άν και ή περίοδος δεν είναι κατάλ-ληλη, λόγω της κρίσεως πού διέρχεται ή Ναυτιλία, όπως παρατήρησε. Ο Υπουργός είπε επίσης ότι παράλληλα με τό σχέδιο Π.Δ. πού καταρτίσθηκε από τό ΥΕΝ για την έντα-ξη των ηλεκτρολόγων στην όργανική σύνθε-ση των άνωτέρω πλοίων θά έξετασθούν και τά προσόντα πού πρέπει νά διαθέτουν οι ή-λεκτρολόγοι και στό πλαίσιο της σχετικής έ-

COFFIN TURBO PUMP SPECIALIST

FIRMLY ESTABLISHED THROUGHOUT THE WORLD

VRETTOSHIP

PRESENTS NEW TERMS

- 1) SPARES: EX WORK NEW YORK U.S.A.
— MAKERS — FOR A DELIVERY FROM ROTTERDAM OR PARIS DIS-
COUNT 15%
- 2) REPAIRS: PRICES PER UNIT UP TO 50% DISCOUNT IN COMPARI-
SON WITH THE PRICES ON THE CONTINENT. PIRAEUS: SPECIAL
PRICES. 25% LESS THAN ANY COMPETITOR
- 3) QUARANTEE ON SPERS AND REPAIRS 3 (THREE) MONTHS FOR
ANY REPAIRED UNIT.

ROTTERDAM

VRETTOSHIP
TECH. M. D. Mr. F.VRETTOS
HEINSIUSSTRAAT 45
3119 TE SCHIEDAM
TEL. 010-713654
TELX.: 24542 VSHIP
CABLES: GYLOS SCHIEDAM

PARIS

MATERIEL AUXILIARE &
INDUSTRIEL
M.D. MR. LECHOLON
74 AVENUE FOCH 92250
LA CARENNE - COLOMBES
TEL.: (01) 782.80.80
TELEX: 612321 NIJHS

HOLLAND OR FRANCE

THE QUICKEST (γρηγορώτερος) ENGINEER WITH EXCELENT (άριστούχος)
CERTIFICATE OF THE GREEK COMMERCIAL NAVY AND HIGHEST RESPO-
SIBILITIES.

OUR SERVICE IS OUR ADVERTISEMENT

ρεύνης περιλαμβάνεται και η περίπτωση ιδρύσεως ανώτερης δημόσιας σχολής ήλε-κτρολόγων εμπορικού ναυτικού.

ΟΙ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

Συνεχίζεται η κακομοιρία που παρατηρείται εδώ και πολύ καιρό στον τομέα των επισκευών πλοίων στη λιμενική περιοχή, μία κακομοιρία που απεικονίζεται τόσο εύλογα από τα προγράμματα δεξαμενισμών στις δεξαμενές του ΟΛΠ. Για το πρώτο 15θήμερο του Φεβρουαρίου, η μεγάλη πλωτή δεξαμενή είναι απασχολημένη μόνον πέντε ημέρες και για διπλάσιο αριθμό ημερών η μεγάλη μόνιμη.

Σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία, στη μεγάλη μόνιμη δεξαμενή πρόκειται να δεξαμενισθούν τα εξής πλοία:

Από 1 έως 3 Φεβρουαρίου το «Ερμής» στις 4 και 5 το «Εξπρές Κάρριερ», από 8 έως 10 Φεβρουαρίου το «Ορφέας» και στις 14 και 15 το «Εγνατία».

Στην Μεγάλη Πλωτή έχει προγραμματισθεί ο δεξαμενισμός των εξής πλοίων: Στις 6 του μηνός το «Μάουντ Όρθυς», στις 10 και 11 το «Ντόμαν» (πρώην «Φάμιλ Αντζελ»), στις 13 και 14 το «Αναΐς» και στις 15 Φεβρουαρίου το «Ρίβερ».

ΠΟΙΟΙ ΚΑΘΥΣΤΕΡΟΥΝ;

Ο Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας δήλωσε ότι προωθείται από το Υπουργείο η κατάρτιση Π.Δ. το οποίο θα προβλέπει ότι η άμειβη των ιατρών για τις εξετάσεις των ασφαλισμένων θα καταβάλλεται από εθνικής από τον Οίκο Ναύτου ώστε να εκλείψει η ταιπωρία που προεκήθη από την καταβολή της άμειβης αυτής από τους ίδιους τους ασφαλισμένους και την εν συνεχεία είσπραξη της από τον Οίκο Ναύτου.

Σύμφωνα με πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», η πρόθεση αυτή του Υπουργού για την κατάρτιση του εν λόγω Π.Δ. δεν μπο-

ρεί να υλοποιηθεί γιατί ο Οίκος Ναύτου δεν έχει υποβάλει — ή τουλάχιστον δεν είχε υποβάλει μέχρι τις τελευταίες ημέρες — τις προτάσεις του για το ζήτημα αυτό που έχουν ζητηθεί εδώ και δύο μήνες. Εάν οι πληροφορίες αυτές είναι ακριβείς, νομίζουμε ότι ο κ. Κατσιφάρας, ο οποίος έχει αποδείξει ότι πράγματι ενδιαφέρεται για την προαγωγή των συμφερόντων των ναυτικών μας και την παράλληλη βελτίωση της θέσεώς τους σε όλους τους τομείς, περιλαμβανομένου και αυτού της περιθάλψεώς τους, οφείλει να ζητήσει εξηγήσεις από τους «Φεουδάρχες» του Οίκου Ναύτου για την άδικαιολόγητη βραδύτητά τους.

ΘΑ ΒΟΗΘΗΘΕΙ;

Μετά τις συνομιλίες που είχε ο κ. Γιώργος Κατσιφάρας με σοβιετική αντιπροσωπεία και τη διοίκηση της Ένωσης Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων το ΥΕΝ ανακοίνωσε ότι «από τη συζήτηση που διεξήχθη διαπιστώθηκε ότι υπάρχει ευρύ περιθώριο για μεγαλύτερη συνεργασία των δύο χωρών (στον τουριστικό τομέα) που θα βοηθήσει το ελληνικό τουριστικό πλοίο».

Εύχομεθα και εμείς να βοηθηθεί το ελληνικό τουριστικό πλοίο από τη συνεργασία με τους Σοβιετικούς, αλλά η μέχρι τώρα πείρα μας δημιουργεί το ερωτηματικό: θα βοηθηθεί, πράγματι;

ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ ΚΑΙ ΚΡΙΣΗ

Σημαντικό ρόλο στην προσπάθεια μετριασμού των συνεπειών της παγκόσμιας κρίσεως επί της βιομηχανίας των θαλασσίων μεταφορών, διαδραματίζει το Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ, γνωστό με τ' αρχικά IMIF (International Maritime Industry Forum) στο οποίο εκπροσωπούνται οι έφοπλιστές, τα ναυπηγεία, οι Τράπεζες και οι εταιρίες πετρελαίου.

Όπως είναι γνωστό η αρχική πρόταση

του φόρουμ απέβλεπε στην εφαρμογή ενός προγράμματος διαλύσεως-ναυπηγήσεως, το οποίο όμως δεν μπόρεσε να πραγματοποιηθεί λόγω διαφωνίας μεταξύ έφοπλιστών και ναυπηγείων. Μία δεύτερη πρόταση που αναφέρεται στην καθιέρωση μίας διεθνούς αρχής με βάση τις δύο διαλύσεις για μία ναυπήγηση, μολονότι εγκρίθηκε, απέτυχε τελικά περισσότερο για πολιτικούς παρά για οικονομικούς λόγους.

Έτσι προς το παρόν τα μέλη του φόρουμ έχουν προσανατολισθεί προς μία έκστρεψια για μεγαλύτερη ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα με τη σκέψη πως η αυστηρή εφαρμογή των βασικών συμβάσεων του IMO θα οδηγήσει μεγάλη αριθμό πλοίων προς τα διαλυτήρια και θα περιορίσει το πλεόνασμα της διατιθέμενης χωρητικότητας. Καί προς το σκοπό αυτό έχει στραφεί κυρίως προς τους νηογνώμονες και τους ασφαλιστές.

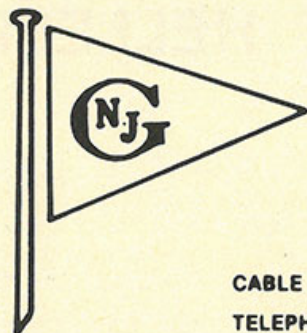
Οι αρμόδιοι του Φόρουμ, έχουν δηλώσει κατ' επανάληψη, ότι ξέρουν καλά πως δεν υπάρχει σήμερα θεαματική λύση και πως εκείνο που μπορεί κανείς να επιδιώξει είναι μόνο η αποφυγή επιδεινώσεως της κρίσεως. Μία εξισσορόπηση προσφοράς και ζητήσεως θα ήταν δυνατόν να επιτευχθεί περί το 1988. Άλλά το 1988 είναι μακριά ακόμη και ως τότε τα ναυπηγεία θα έχουν ν' αντιμετωπίσουν το δίλημμα να δεχθούν κερδοσκοπικές παραγγελίες ή να μείνουν χωρίς δουλειά. Έφ' όσον λοιπόν οι Κυβερνήσεις ενθαρρύνουν τέτοιες παραγγελίες για να διασώσουν τα ναυπηγεία τους δεν υπάρχει κανένας λόγος να ελπίζουμε ότι η ναυτιλία θα δει σύντομα το τέλος της κρίσεως.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΥΠΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΧΩΡΩΝ

Κατά τους υπολογισμούς της Ίντερτάνκο οι υπό ανάπτυξη χώρες κατέχουν σήμερα περί τα 35 εκατομμύρια τον. γκρόντ σε πετρελαιοφόρα.

Το σύνολο αυτό φθάνει το ποσοστό συμ-

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

μετοχής τους στον παγκόσμιο πετρελαϊκό στόλο στο 13%. Είναι χαρακτηριστικό όμως ότι το τοννάζ αυτό αυξήθηκε μέσα στην τελευταία δεκαετία κατά 39% ενώ των υπολοίπων χωρών μειώθηκε κατά 13%. Πράγμα που σημαίνει ότι έφ' όσον διατηρηθεί ή ίδια τάση, το γκρούπ των 77 χωρών θα ελέγχει το 1994 το 20% του συνολικού στόλου.

Πρώτη σε τοννάζ δεξαμενοπλοίων από τις υπό ανάπτυξη χώρες έρχεται η Σαουδική 'Αραβία με 6.700.000 τ. γκρόν, ακολουθούν δε η Βραζιλία και η Σιγκαπούρη με 5 περίπου εκατομ. τον. γκρόν, η 'Ινδία με 3,6, το Κουβέιτ και 'Ιράκ με 2,2,5, η Νότιος Κορέα, Περσία και Λιβύη με 1,5-2 εκατομ. τον. γκρόν.

Ός προς το θέμα της περαιτέρω συμμετοχής των χωρών αυτών στις θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου, προϋποτίθεται ή έξουδετέρωση πολλών εμποδίων στον τεχνολογικό τομέα, στην υποδομή, στην επαγγελματική κατάρτιση ναυτικών πληρωμάτων καθώς και υπηρεσιακών επιτελείων. Πάνω απ' όλα όμως βρίσκονται οι χρηματοδοτικές δυνατότητες της κάθε χώρας, οι οποίες σήμερα δεν είναι αρκετές για να εξασφαλίσουν την επιτυχία μιας εφοπλιστικής επιχειρήσεως στον τομέα των δεξαμενοπλοίων.

KINA KAI TA'I'BAN

Καθώς τα άνεγνωρισμένα στατιστικά δελτία περιλαμβάνουν κατά κανόνα στη δύναμη της Κινεζικής ναυτιλίας και το τοννάζ που ανήκει στην Ταϊβάν (Φορμόζα), δυσκολεύεται κανείς να προσδιορίσει τον ακριβή εμπορικό στόλο της τελευταίας. Έτσι και φέτος ή Κίνα εμφανίζεται έννατη στη διεθνή κλίμακα με 11.554.000 τον. γκρόν, ενώ ένα σημαντικό ποσοστό της δυνάμεως αυτής αναφέρεται σε πλοία της εθνικιστικής Κίνας.

Σημειώνουμε λοιπόν ότι στο τέλος του 1983 ή σημαία της Ταϊβάν εκάλυπτε 200 πλοία 5,3 εκατομ. τον. d.w., έναντι 176 πλοίων 3,87 εκατομ. τον. d.w. του τέλους του

1982. Παρουσίασε δηλαδή μέσα στο 1983 αύξηση που σε τοννάζ έφθασε το 40%. Κατά τους υπολογισμούς των αρμοδίων μέσα στο 1984 θά σημειώσει περαιτέρω αύξηση και θά υπερβεί τα 220 πλοία και τα 6,5 εκατομ. τον. d.w.

Εξάλλου ως προς το μεταφορικό έργο του στόλου αυτού, υπολογίζεται ότι κατά το άπελθόν έτος τά υπό Ταϊβανική σημαία πλοία μετέφεραν 76 εκατομ. τόννους, έναντι των 68 εκατομ. του προηγούμενου έτους, που αντιστοιχούν στο 32% των εθνικών εισαγωγών και εξαγωγών.

ΔΕΝ ΑΥΞΑΝΟΥΝ ΤΑ ΔΙΟΔΙΑ

Δέν αντιμετώπιζει προς τό παρόν θέμα αύξησης των διοδίων ή επιτροπή της διώρυγας του Παναμά. Για νά μπορέσει όμως νά εξασφαλίσει τό οικονομικό της ισοζύγιο είναι ύποχρεωμένη νά λάβει μέτρα περιστολής και οικονομίας, όπως είναι ό περιορισμός του στόλου των ρυμουλκών, ή ελάττωση των άλλων υπηρεσιακών σκαφών και ή μείωση του προσωπικού. Μέ τά μέτρα αυτά πιστεύεται ότι θά περισταλούν οι δαπάνες χωρίς νά θιγεί ή λειτουργική αποδοτικότητα της διώρυγας.

Σημειούται ότι ό αριθμός των πλοίων που πέρασαν τή διώρυγα στην περίοδο των έτών 1982- 1983 μειώθηκε κατά 2.300 μονάδες πράγμα που στοίχισε τήν αντίστοιχη πώση των εισπράξεων κατά 38 εκατομ. δολλαρίων. Μεταξύ των αρμοδίων πάντως κρατεί ή αισιοδοξία ότι μέχρι τό τέλος του 1985 θά επέλθει ικανοποιητική ανάκαμψη, ενώ μακροπρόθεσμα ή αποδοτικότητα της διώρυγας δέν άμφισβητείται.

Διατυπείται έξ άλλου ή βεβαιότητα ότι τό μέγιστο βύθισμα στη διάρκεια της ξηράς έποχής, που διαρκεί μέχρι τά μέσα 'Απριλίου, θά διατηρηθεί άμείωτο, δεδομένου ότι ή έποχή των βροχών εξασφάλισε ικανοποιητικά αποθέματα στις λίμνες Γκατούν και Μάντεν για τήν ύδροδότηση της διώρυγας.

Τό Σχόλιο του 15θήμερου

‘Ο Πρόεδρος μιάς απ’ τίς μεγαλύτερες ναυαγοσωστικές εταιρίες του κόσμου δήλωσε τελευταία ότι όλόκληρος ό διεθνής έφοπλισμός θά πρέπει νά ύποστηρίξει τή δημιουργία ενός ενιαίου στόλου ναυαγοσωστικών υπό τήν αιγίδα των ‘Ηνωμένων Έθνών.

Σήμερα τόνισε, ή ύπόθεση της διασώσεως αντιμετώπιζεται έντελώς άποσπασματικά, ενώ πρέπει νά οργανωθεί επί διεθνούς επιπέδου μέ τή συμμετοχή και τήν ύποστήριξη των έφοπλιστών, των ασφαιιστών, των Κυβερνήσεων των ναυτικών κρατών και του Ο.Η.Ε., καθώς έπίσης και των πάσης φύσεως οργανισμών διασώσεως ναυαγίων που λειτουργούν επί δημοσίας ή ιδιωτικής βάσεως στις διάφορες χώρες.

‘Ομολογούμε ότι ή σύλληψη είναι μεγαλοφυής. ‘Αφού τό σύνταγμα των ‘Ην. Έθνών, έκτός από τήν πρόληψη και καταστολή των άπειλών της ειρήνης, στοχεύει και «στην παγκόσμια συνεργασία για τήν επίλυση των διεθνών προβλημάτων, οικονομικών, κοινωνικών, πολιτικών και άνθρωπιστικού χαρακτήρα», γιατί νά μήν αναλάβει και τή διάσωση των κινδυνεζόντων στη θάλασσα;

Τό μόνο μειονέκτημα βρίσκουμε πώς είναι τό έντελώς άκαιρο της προτάσεως σε μία ώρα που ό κόσμος φλέγεται. Καί φοβάται κανείς μήπως ή τύχη των ναυαγών είναι όμοια μέ τή μοίρα των δύστυχων ανθρώπων, που παρά τόν ΟΗΕ τούς νόμους του και τίς ειρηνιστικές του δυνάμεις, σπαράσσονται σε παράλλογους πολέμους σ’ όλα τά σημεία της ύδρογείου, έπιβεβαιώνοντας τή λατινική ρήση: silent leges inter arma.



THE HELLESPONT GROUP

Managers

THALATTA STEAMSHIP CORP.

110 - 112 NOTARA STREET
GR 185 35 PIRAEUS
GREECE
Tel.: 4533700/1
Telex: (601) 21 3110 THAL GR

London Agents

PAPACHRISTIDIS (U.K.) LIMITED,

Longbow House,
20, Chiswell Street,
London EC1Y 4TY
Telephone: 628 0953
Telex: 8956714 FRIXOS G
Cables: FRIXOS LONDON EC1

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

Ενθαρρυντικές οι προβλέψεις για το παγκόσμιο εμπόριο των οικονομολόγων της «Μπάνκ οφ Αμερική», οι οποίοι υπολογίζουν ότι κατά μέσο όρο η παγκόσμια παραγωγή θα αυξηθεί κατά 3,7% κατά το τρέχον έτος έναντι 2% το 1983.

Την άποψη αυτή ενισχύει και η έκθεση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής η οποία υπολογίζει ότι η αύξηση του εμπορίου κατά το 1984 μπορεί να φθάσει στο επίπεδο των 4 έως 5% υποκινούμενο από τις αυξημένες εισαγωγές των Ηνωμένων Πολιτειών.

Στην αγορά του πετρελαίου επιβεβαιώνονται οι προβλέψεις για σταθερές και πιθανώς χαμηλότερες τιμές κατά την διετία 1984-85.

Κατά την τελευταία σύνοδο του ΟΠΕΚ υπερίσχυσε η άποψη της Σαουδικής Αραβίας για πάγωμα των τιμών στα δολ. 29 ανά βαρέλι, υπό την πίεση της διαθέσεως αργού σέ φθηνότερες τιμές από παραγωγούς μη μέλη του ΟΠΕΚ όπως το Μεξικό, η Βρετανία και η Σοβιετική Ένωση.

Γενική είναι επίσης η εντύπωση ότι η Σαουδαρβική εταιρία «Νόρμπεκ» σύντομα θα προχωρήσει στη διάθεση μέρους τουλάχιστον των 50 εκατομ. βαρελιών αργού που έχει αποθηκεύσει εν πλώ, ναυλώνοντας μέχρι σήμερα τα 20 U/VLC's, γεγονός που αναμφισβήτητα συνηγορεί για πιθανή μικρή μείωση των τιμών στο άμεσο μέλλον.

Ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες φέρουν τις ΗΠΑ αποφασισμένες να μειώσουν κατά 25% την επιχορήγησή τους προς την Παγκόσμια Τράπεζα, η οποία προορίζεται για την ενίσχυση των κρατών του τρίτου κόσμου, σε μία προσπάθεια μείωσης του ελλείμματος του προϋπολογισμού τους με μία μέθοδο που δεν θα δυσχεράσει τους Αμερικανούς εκλογείς.

Μία τέτοια συρρίκνωση της αμερικανικής επιδοτήσεως θα επιδράσει αρνητικά στην προσπάθεια βελτίωσης της αγοραστικής ικανότητας των υπό ανάπτυξη χωρών, γεγονός που θα μειώσει το εισαγωγικό τους εμπόριο με αρνητικές επιπτώσεις στην ναυτιλία.

Διόλου ενθαρρυντικές για την βελτίωση της ναυλαγοράς στα χύδην ξηρά φορτία οι προβλέψεις για τις ποσότητες δημοπρασιών που θα απορροφήσουν στο προσεχές πεντάμηνο η Σοβιετική Ένωση και η Κίνα.

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει σε προηγούμενα τεύχη μας, το σύνολο των σοβιετικών εισαγωγών δεν πιστεύεται ότι θα ξεπεράσει το επίπεδο των 30 εκατ. τόννων εφέτος, έναντι 32,5 τόν προηγούμενο χρόνο και 46 εκατομ. την περίοδο 1981-2, ενώ οι εισαγωγές της Κίνας υπολογίζονται να κυμανθούν περί τους 13 εκατομ. τόννους έναντι 15,6 εκατ. την περυσινή περίοδο.

Η Γαλλία εντείνει τις προσπάθειές της

για αύξηση των πωλήσεων σιτηρών προς την Σοβιετική Ένωση.

Περί τα τέλη του προηγούμενου έτους ολοκληρώθηκε συμφωνία για την αγορά από τους Σοβιετικούς 1,3 εκατομ. τόννων με επιδότηση της τιμής από την ΕΟΚ, ενώ είναι ενδεικτικό το γεγονός ότι από συνολικές πωλήσεις γαλλικού σίτου της τάξεως των 400.000 τόννων κατά την περίοδο 1980-81, κατά την περυσινή περίοδο που έληξε στο τέλος του περασμένου Ιουλίου οι πωλήσεις προς την Σοβιετική Ένωση έφθασαν τους 3 εκατομ. τόννους.

Εκείνο που δεν έχει ξεκαθαρίσει οριστικά είναι ο τρόπος μεταφοράς των ποσοτήτων αυτών. Υπενθυμίζουμε ότι υπήρχαν πληροφορίες ότι η μεταφορά των σιτηρών που πωλούσε η Γαλλία στους Σοβιετικούς θα γίνονταν εξ ημισείας με γαλλικά και σοβιετικά πλοία.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της αρμόδιας αρχής, ο Καναδάς ολοκλήρωσε την πρώτη

απ' ευθείας συμφωνία πωλήσεως σιτηρών προς την Αίγυπτο, η οποία προβλέπει την απορρόφηση ποσότητας 625.000 τόννων κατά την περίοδο Φεβρουαρίου - Ιουλίου 1984 με φορτώσεις από τους λιμένες του στόν Ειρηνικό.

Βελτιωμένα στοιχεία σχετικά με τον όγκο της διαλυθείσης χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων ανακοίνωσε πρόσφατα ο βρεταννικός οίκος «Γκίμπσον», βάσει των οποίων οι συνολικές διαλύσεις κατά το 1983 έφθασαν τους 15,8 εκατομ. τον. d.w., ενώ υψηλός ρυθμός αγορών για διάλυση παρατηρήθηκε και κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Ιανουαρίου με την απορρόφηση 700.000 τον.d.w.

Εν όψει της ανάγκης διαλύσεως όσο το δυνατόν μεγαλύτερης χωρητικότητας παρηλικών σκαφών και της παρατηρούμενης διεθνώς προσφοράς τονάζ για διάλυση, η πρόσφατη οικονομική κατάρρευση μιας από τις κυριότερες χαλυβουργίες της Φορμόζας προξένησε ήδη ανησυχίες για την εξέλιξη των τιμών σκράπ καθώς και την ανάγκη επαναδιαπραγματεύσεως των τιμών ορισμένων σκαφών που είχαν πουληθεί στην Ταϊβάν.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Δέν επαληθεύτηκαν οι «προφητες» οι οποίοι πρόβλεπαν μία έξασθση του δολαρίου στις αρχές του 1984, ύστερα από μία συνεχή άνοδο του αμερικανικού νομίσματος κατά το τελευταίο 5μηνο του περασμένου έτους.

Καί ενώ οι οικονομικοί «εγκέφαλοι» των διαφόρων κρατών κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου για τις δυσμενείς επιπτώσεις που δημιουργούνται από την άνοδο της ισοτιμίας του δολαρίου στη προσπάθεια για την ανάκαμψη της διεθνούς οικονομίας, η Αμερική από την πλευρά της με τεράστιο έλλειμμα του προϋπολογισμού της δεν μπορεί να μειώσει τον προεξοφλητικό τόκο εφόσον προσπαθεί να διατηρήσει τον ρυθμό του πληθωρισμού σε επίπεδα κάτω του 5%.

Στό σημείο αυτό αξίζει να σημειώσουμε την πρόσφατη δήλωση του Αμερικανικού υπουργού Οικονομικών σε οικονομικούς συντάκτες της Ουάσιγκτον, ότι προβλέπει μία μικρή μείωση του ρυθμού αναπτύξεως της οικονομίας των Ηνωμένων Πολιτειών κατά το δεύτερο τρίμηνο του έτους από το σημερινό επίπεδο των 4,5-5%, μία πρόβλεψη η οποία πιθανολογεί μία μικρή υποχώρηση των επιτοκίων του δολαρίου περί τα μέσα του 1984.

Κατά την διάρκεια του Ιανουαρίου συνεχίστηκε η άνοδος της ισοτιμίας του δολαρίου έναντι των άλλων βασικών νομισμάτων πλην του Γιέν, με πλέον έντονη άνοδο της ισοτιμίας του έναντι του Γερμ. Μάρκου.

Ισοτιμίες	22/12/93	18/1/83	Μετ. %
Δολαρίου			
Λίρα Αγγλίας	1.4180	1.4080	+ 0.7
Φ. Έλβετίας	2.2095	2.2380	+ 1.3
Μαρ. Γερμ.	2.7000	2.8100	+ 4.1
Λιρ. Ιταλ.	1678.5	1706.0	+ 1.7
Φρ. Γαλ.	8.448	8.590	+ 1.7
Γιέν Ιαπ.	236.00	234.05	- 1.0

Τά επιτόκια 1,3 και 6 μηνών παρουσίασαν καταφανή μείωση κατά τον Ιανουάριο για όλες τις λήξεις και για όλα τα νομίσματα και προπαντός για τα Έλβετικά φράγκα.

	22.12.83		
	1	3	6
Δολαρίου	10 7/16	10 7/16	10 1/2
Μάρκ. Γερ.	6 5/8	6 1/2	6 1/2
Λίρας Αγγ.	9 2/16	9 1/2	9 13/16
Φρ. Έλβ.	5 3/8	4 13/16	4 11/16
Φρ. Γαλλίας	12 7/8	14 1/8	14 1/2
	18.1.84		
	1	3	6
	9 5/8	9 13/16	10
	5 13/16	6 1/16	6 5/16
	9 5/16	9 1/2	9 11/16
	3 7/16	3 3/4	4 1/16
	12 3/8	13 5/16	14 1/8

Σχετικά με την δραχμή, η Τράπεζα της Ελλάδος με την καθημερινή παρβωσσή της εις τα Fixing, συνεχίζει να επιτρέπει την βραδεία κατολίσθηση της δραχμής έναντι του δολαρίου και παράλληλα και προς τα άλλα ευρωπαϊκά νομίσματα.

Η ισοτιμία της δραχμής έναντι των ξένων νομισμάτων παρουσίασε κατά τον Ιανουάριο την παρακάτω εξέλιξη:

	24/12/83	24/1/84	Μετ. %
Δολλάριο	99,500	103,140	1,04
Μαρ. Γερμ.	36,030	36,654	1,02
Λίρα Αγγ.	142,200	145,150	1,02
Φρ. Έλβετίας	45,228	46,142	1,02
Φρ. Γαλλίας	11,773	11,979	1,02
Λιρέτα Ιταλ.	5,934	6,022	1,01

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

♦♦♦♦♦

- Ίδρύθη υπό τῶν Ἑλληνικῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὄργανισμῶν:
«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, τὸ 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 τὸ Ἑλληνικόν Δημόσιον διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν
τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τὴν 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-
φοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω Ὄργανισμόν διὰ τὴν 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

ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ «ΣΥΣΤΗΜΑ»

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα με ιδιαίτερο ενδιαφέρον στο τεύχος σας της 1ης Ιανουαρίου, το άρθρο σας σχετικά με τον κ. Μανούσο Πραγματευτάκη και θά ήθελα να φέρω εις γνώσιν σας, αλλά και του ναυτιλιακού αναγνωστικού σας κοινού ότι η συνάδελφος εταιρία δεν ήτο η μόνη ή οποία αντιμετώπισε τις παράλογες αутές αξιώσεις.

Ο κ. Μ. Πραγματευτάκης υπηρέτησε και εις τό υπό την ημετέραν διαχείρισιν π/γ «ΑΡ-ΓΩ» από 25.2.1982 μέχρι 25.7.1982 χρονικόν διάστημα 5 μηνών διά τό όποιο έλαβε συνολικώς άποδοχές 578.177 δραχμών.

Μετά την άπόλυσίν του έκ του πλοίου και

προβάλλοντας τις γνωστές ήδη άπαιτήσεις (α) μισθού έλλειπόντων, (β) υπερωριών, (γ) άδειών, (δ) έπιδομάτων Κυριακών κλπ. ένήγαγε την Έταιρία αξιώνοντας 425.412 δραχμές. Έτσι οι άποδοχές του θά διεμορφούντο εις 200.718 δραχμάς μηνιαίως. Η άγωγή του βεβαίως άπερρίφθη, ώστόσο στο ρεκόρ Γκίνες για νά μήν μειωθεί τό έθνικό μας κύρος, διά την δευτέραν θέσιν θά πρέπει νά άπονεμηθί σ' έναν άλλο συνάδελφο του κ. Μ. Πραγματευτάκη, τον κ. Έμμανουήλ Προύζο, ό όποιος μετά άπό ύπηρεσία 16,5 μηνών και άφού έλαβε συνολικώς μισθούς έκ δραχμών 2.108.289, ένήγαγε την Έταιρία διά 1.524.482 δραχμάς για ύπερωρίες κ.λ.π., δηλαδή αξιώνοντας ένα μηνιαίο μισθό 221.510.

Κύριε Διευθυντά, έπειδή είναι γνωστόν ότι ύπάρχουν πάρα πολλές εταιρίες που άντι-

μετωπίζουν παρόμοια προβλήματα φρονώ ότι ή Πολιτεία έχει ύποχρέωση νά βρή έναν τρόπο νά άπαλλάξη την ναυτιλία άπό παρόμοια στελέχη, τά όποια έπληξαν τό Έλληνικό πλοίο άνεπανόρθωτα αλλά και τόν Έλληνα έπαγγελματία ναυτικό, ό όποιος σήμερα ύφίσταται τις συνέπειες αутής της άνοχής και άδιαφορίας.

Εύχαριστώ διά την φιλοξενία.

Μετά τιμής,
ΔΗΜ. Π. ΖΑΚΑΚΗΣ

Σημ. Συντ.: ‘Από την έπιστολή του κ. Ζακάκη προκύπτει ότι όρισμένοι «ναυτικοί» έχουν αναγάγει σέ «σύστημα» τις έκ των ύστερων άπαιτήσεις και στην κατηγορία αутή περιλαμβάνεται και ό κ. Πραγματευτάκης ό όποιος με την άγωγή του διεκδικεί μηνιαίες άποδοχές — και όλες στο χέρι χωρίς τις κρατήσεις των ύψηλομισθων της ΔΕΗ, λόγω χάρη — ύψους 471.000 δραχμών. Άσφαλώς κάποιος πρέπει νά επέμβει — ίσως ή έπαγγελματική όργάνωση των μαγείρων για νά προστατεύσει και τά καλώς έννοούμενα συμφέροντα των έπαγγελματιών ναυτικών μας.

Τό NAT και ή τακτική του

ΠΡΟΣΠΑΘΗΣΑΝ ΝΑ ΤΟΝ ΕΞΟΥΔΕΤΕΡΩΣΟΥΝ ΓΙΑΤΙ ΤΑ ΕΙΠΕ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΑ ΔΟΝΤΙΑ

Παραφράζοντας τη γνωστή ρήση «ήθελε νά ζει έλεύθερος, σκοτώστε τον», θά μπορούσαμε νά πούμε με άπόλυτη βεβαιότητα ότι όποιος έχει την τόλμη στόν τόπο αутόν νά όμιλεί έξουδετερώνεται. Αутό προκύπτει άπό την κατωτέρω έπιστολή πρός τον ‘Υπουργό Ναυτιλίας του κ. Νίκου ‘Αναγνωστάτου. ‘Υπενθυμίζουμε ότι ό κ. ‘Αναγνωστάτος είχε στείλει στόν Πρόεδρο του NAT μία έπιστολή την όποια είχαν δημοσιεύσει στο τεύχος της 15ης Δεκεμβρίου τά «Ναυτικά Χρονικά», στην όποια εξέτίθεντο οι χειρισμοί της Νομικής ‘Υπηρεσίας του NAT για την έίσπραξη όφειλης βάσει προσωρινού φύλλου έκκαθαρίσεως. Τά ειπε τότε ό κ. ‘Αναγνωστάτος έξω άπό τά δόντια και οι ύπηρεσίες του NAT άφείρσαν όλη την προσπάθειά τους στην έκδοση όριστικού φύλλου έκκαθαρίσεως τό όποιο προσκόμισαν στο δικαστήριο χωρίς νά τό έχουν κοινοποιήσει στους ένδιαφερομένους. ‘Από όσα έκτίθενται στην έπιστολή πρός τον ‘Υπουργό άποδεικνύεται ότι τό όριστικό φύλλο έκκαθαρίσεως είναι άπολύτως μαχητό — και αутό φυσικά θά άποδειχθεί στην δίκη που πρόκειται νά έπακολουθήσει. ‘Από τίς έν γίνεται όμως ένέργειες του NAT προκύπτει ότι οι άρχοντές του — άπό τον κατώτερο μέχρι τον άνώτερο — κατέχονται άπό πνεύμα έκδικητότητας και — άντί νά βρίσκουν λύσεις σέ προβλήματα στα όποια ύπάρχουν λύσεις ώστε και τό NAT νά μήν ζημιώνεται και άνθρωποι που με τη δημιουργική δραστηριότητά τους συνέβαλαν και στα οικονομικά του NAT και του τόπου νά μήν σύρονται στα δικαστήρια σάν κοινού εγκληματίες — έξαντλούν τη δραστηριότητά τους στις προσπάθειες για την έξουδετέρωση εκείνων που έχουν την τόλμη νά τους ξεσκεπάσουν και σέ τίποτε άλλο.

‘Η όλη ύπόθεση έχει δημιουργηθεί άπό την άνικανότητα του NAT νά ρυθμίσει τό περιβόητο θέμα της διακινήσεως και έκκαθαρίσεως των ναυτολογίων και άπό την άρνηση νά γίνουν και στο ναυτιλιακό χώρο οι

ρυθμίσεις που έγιναν σέ άλλους παραγωγικούς κλάδους για νά καταστεί δυνατή ή έίσπραξη όφειλομένων.

Παραθέτουμε όμως αутούσια την πρός τον ‘Υπουργό έπιστολή του κ. ‘Αναγνωστάτου άπό την όποια προκύπτουν άνάγλυφα όσα πιστοποιούν τον άνωτέρω πρόλογο με την έλπίδα ότι κάτι θά γίνει ώστε τό NAT νά σταματήσει νά όδηγεί στη φυλακή ανθρώπους που έχουν συνεισφέρει πολλά χωρίς νά χάσει τό παραμικρό:

Κύριε ‘Υπουργέ,

‘Ο άνήσυχος χαρακτήρας μου, για νά μήν πώ επαναστατικός, που δεν δέχεται τό κατεστημένο και τίποτε δεδομένο εάν δεν είναι έπαρκώς αιτιολογημένο, με αναγκάζει νά σας ένοχλήσω άπευθυνόμενος προσωπικώς σέ σας.

Φειδόμενος του πολύτιμου χρόνου σας, έρχομαι άπ' ευθείας στο θέμα και θά προσπαθήσω νά είμαι σύντομος όσο είναι δυνατό.

Θά διαβάσατε άσφαλώς και στις έφημερίδες της 13/1/84, τό καινούργιο άνδραγάθημα του NAT και τις βαριές καταδίκες στους «ύπεξαιρέτες» έφοπλιστές άπό τό μονομελές πλημμελειοδικείο Πειραιώς.

Οι ίδιες έφημερίδες είχαν αναγγείλει την προηγούμενη, την δίκη των 47 έφοπλιστών, και άσφαλώς τις πληροφορίες αутές πρέπει νά έδωσαν στις έφημερίδες οι ύπηρεσίες του NAT. Με ποίο σκεπτικό και για ποιά σκοπιμότητα άραγε;

‘Η δίκη αутή ήταν ή δεύτερη μετά άπό αутή που έγινε στις 24/11/83 και για την όποια σας είχα κοινοποιήσει τό γράμμα που έστειλα στόν Πρόεδρο του NAT, έκφράζοντας σ' αутό την αντίθεσή μου πρώτο για την τακτική αутή του NAT και δεύτερο για την συμπεριφορά στο δικαστήριο του δικηγόρου του NAT κ. Σουμάκης.

Τό γράμμα εκείνο τό είχα γράψει, όπως άνέφερα, τόσο άπό προσωπική αγανάκτηση

και πικρία, αλλά πρός πάντων γιατί πίστευα πως προσέφερα ύπηρεσία στην ύπόθεση της Ναυτιλίας εάν έβγαιναν τά σωστά συμπεράσματα και λαμβάνονταν τά κατάλληλα μέτρα.

‘Από την δεύτερη δίκη έγινε άντιληπτό ότι όχι μόνο δεν βγήκαν σωστά συμπεράσματα, τουλάχιστο όπως τά άντιλαμβάνομαι έγώ, αλλά άντιθέτως τό NAT ένήργησε έκδικητικά και προκατηλειμένα έναντίον μου, προφανώς διότι ή προηγούμενη μου έπιστολή, ένόχλησε, άντί νά διδάξει, θέλοντας έτσι νά άποδείξει ότι δεν είναι τόσο άπλό νά σηκώνει κανείς κεφάλι στην έξουσία.

Τούτο είναι φανερό άπό τά έξης:

1. Τό ίδιο τό NAT όμολόγησε ότι, λόγω της έπιστολής μου, κινητοποιήθηκε όλη ή μηχανογραφική ύπηρεσία, νά έκδόσει τά Φύλλα Έκκαθαρίσεως, των πλοίων ΤΥΧΗ και ΠΡΟΟΔΟΣ, κατ' άπόλυτη προτεραιότητα, ώστε, νά μή μπορούμε νά έπικαλεσθούμε έλλειψη τίτλου, παρ' όλο που στο συγκεκριμένο δικαστήριο δεν ήταν άπαραίτητος ό τίτλος έκτελεστής, και παρ' όλο που στο NAT ύπάρχουν δικά μας άνεκκαθάριστα Ναυτολόγια άλλων πλοίων, πολύ προγενέστερα που έχουν σίγουρα σημαντικά πιστωτικά ύπόλοιπα.

2. ‘Ο Δικηγόρος του NAT κ. Σουμάκης, ένώ κατά την διάρκεια των προηγούμενων 46 δικών δεν είχε συμμετάσχει καθόλου, σάν κάποιος νά τον είχε μαλώσει, μόλις άκούστηκε τό όνομά μου, κατέβηκε δρυμής και στεντόριος νά με κατηγορεί για έκτός της δίκης θέματα, παρουσιάζοντας όχι μόνο λανθασμένα στοιχεία, αλλά καθαρή και συνειδητή λασπολογία.

3. Παρουσίασαν τά Φύλλα Έκκαθαρίσεως στο δικαστήριο αϊφνιδιστικά, χωρίς νά μάς τά έχουν κοινοποιήσει πρίν, ώστε νά μπορούμε νά σχολιάσουμε τά άποτελέσματα, που άν τά είχαμε δεί, όπως θά έκθέσω πιο κάτω, θά άποδεικνύετο και στο δικαστήριο ότι δεν ύπάρχει καν κατηγορία, διότι για μάς

ήταν γνωστό.

4. Ένώ η μήνυση αναφερόταν σε τρία εξάμηνια οι μάρτυρες του NAT, για δυσμενείς εις βάρος μου έντυπώσεις, έδηλωσαν σάν χρωστούμενο τό αναφερόμενο χρεωστικό στό Φύλλο Έκκαθαρίσεως, πού έκάλυπτε πέντε εξάμηνια, όπου τό μεγαλύτερο μέρος αυτού του «χρεωστικού» ήταν πρόστιμα και διαφορά νομίμου συνθέσεως, γιά τά όποια δέν προβλέπεται δίωξη, ούτε ήταν αντικείμενο τής δίκης.

5. Οι μάρτυρες του NAT δέν είπαν τήν αλήθεια όταν βεβαίωσαν τό δικαστήριο ότι τά Φύλλα Έκκαθαρίσεως είχαν λάβει ύπ' όψη τους τήν άργία του ΤΥΧΗ και τήν μεταφορά πιστωτικού στό ΠΡΟΔΟΣ έκ δραχμών 1.500.000 και 460 λιρών Άγγλίας.

6. Η δίωξη έγινε α) βάσει του άρθρου 1 του ΑΝ 86/67 πού αναφέρεται σε έργοδοτικές εισφορές, πλην όμως στο άρθρο του νόμου αυτού δέν περιλαμβάνεται τό NAT, όποτε παράνομα τό NAT υποβάλει μηνύσεις γιά έργοδοτικές εισφορές, και β) του άρθρου 28 παρ. 2 του Ν. 1085/80, αναφερόμενο στις εισφορές του πληρώματος (ύπεξαίρεση), γιά τό πλοίο ΠΡΟΔΟΣ και γιά τό χρονικό διάστημα από 14/12/79 μέχρι 14/7/81. Σύμφωνα με τό παρουσιασθέν στό δικαστήριο Φ.Ε. 16/Μ/0002/82 πού καλύπτει χρονικό διάστημα από 14/12/79, έως 21/3/82, οι εισφορές πληρώματος και πλοιοκτητών, κατά εξάμηνα, σύμφωνα με τά συνημμένα φωτοαντίγραφα, έχουν ως εξής:

	ΠΛΗΡΩ- ΜΑΤΟΣ	ΠΛΟΙΟ- ΚΤΗΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ
1 ΕΞΑΜ	201.883	277.584	479.467
2 ΕΞΑΜ	122.854	168.924	291.778
3 ΕΞΑΜ	135.427	186.216	321.643
ΣΥΝΟΛΑ	460.164	632.724	1.092.888
4 ΕΞΑΜ	182.200	250.525	432.725
5 ΕΞΑΜ	55.141		130.959
Γ. ΣΥΝΟΛΑ	697.505	959.067	1.656.572

Από τά παραπάνω προκύπτουν ξεκάθαρα, ότι άν τό NAT, διά των μαρτύρων του, έλεγε τήν αλήθεια στό δικαστήριο γιά τήν μεταφορά πίστωσης στον λογαριασμό του ΠΡΟΔΟΣ των δραχμών 1.500.000 και Λ.Α. 460, και ανέφερε επίσης τό «χρέος» του πλοίου τό αναφερόμενο στή μήνυση, όπως ο παραπάνω πίνακας, τότε θά προέκυπτε ότι δέν θά ύπληρχε χρέος και άναγκαστικά τό δικαστήριο θά έπρεπε νά είναι άθωωτικό.

7. Και ναι μέν προσπαθήσαμε νά εξηγήσουμε τά παραπάνω στό δικαστήριο, πλην όμως, λόγω του ότι α) δέν είχαμε άκριβώς ύπ' όψη τά ποσά του Φύλλου Έκκαθαρίσεως, τό όποιο δέν μάς είχε κοινοποιηθεί, β) τήν παραπλανητική μαρτυρία του NAT περί ύπερόγκων ποσών, άσχετων των άφορώντων τήν μήνυση, γ) τήν επίμονη καταδικαστική αίτηση του δικηγόρου του NAT, δέν κατορθώσαμε νά πείσουμε τό δικαστήριο, τό όποιο στήν, κατά κάποιο τρόπο, συνοπτική διαδικασία, έσφαλε στήν έκτίμηση και κρίση του, δεχόμενο τις μαρτυρίες του NAT. Άς σημειωθεί ότι ύπληρχαν 47 υποθέσεις του NAT στή σειρά και υποθέτω πως τό δικαστήριο θεώρησε καθήκον του νά «προστατεύσει» τό NAT, έν όψει και τής έπιμονής του δικηγόρου και των μαρτύρων του.

8. Τό άρθρο 28, παρ. του Ν. 1085/80, με τό όποιο τό NAT μάς μήνυσε γιά ύπεξαίρεση, δίνει τό δικαίωμα στό NAT νά διώξει τους όφειλέτες, έστω και γιά τις «κατά προσέγγιση» εισφορές. (Άπίστευτο αλλά αληθινό!!!). Όσο λοιπόν δέν ύπληρχε όριστική έκκαθάριση του Ναυτολογίου, διώκοντας μας τό NAT, ήταν μέσα στα πλαίσια του νόμου. Δηλαδή ΤΥΠΙΚΑ δέν παρανομούσε. Από τήν στιγμή όμως πού ύπληρχε όριστική έκκαθάριση του Ναυτολογίου τότε τό NAT ήταν ύποχρεωμένο νά εξετάσει τά πραγματικά ποσά του Φ/Ε πού ένέπιπταν στήν «ύπεξαίρεση» ή έστω και γιά τις έργοδοτικές εισφορές, και νά δούν άν αυτά τά ποσά και μόνο αυτά όφείλονται ή όχι και όχι βέβαια τό τελικό ύπόλοιπο του Φ/Ε τό όποιο περιέχει έπιβαρύνσεις παντός είδους, νόμιμες και παράνομες, γιά

τις όποιες όμως με κανένα τρόπο δέν μπορεί νά διωχθεί κάποιος ποινικά. Άν λοιπόν οι ύπηρεσίες του NAT έκαναν έναν τέτοιο έλεγχο, θά διαπίστωναν, όπως πιά πριν άποδεικνύεται, ότι δέν ύπληρχε όφειλή ποινικά κολάσιμη. Έπιδιώκοντας όμως τό NAT τήν καταδίκη μας και έπιτυγχάνοντας τήν, παρ' όλα τά πιά πάνω, σίγουρα αυτό νομικά λέγεται, άν δέν κάνω λάθος, ΨΕΥΔΗΣ ΚΑΤΑΜΗΝΥΣΗ και ΨΕΥΔΟΜΑΡΤΥΡΙΑ.

9. Ό δικός μας ισχυρισμός είναι ότι δέν ύπάρχει χρέος μας προς τό NAT άλλα πιστωτικό ύπόλοιπο. Τουτό τό αναλύουμε πλήρως στήν άγωγή πού καταθέσαμε στό Πρωτοδικείο Πειραιώς τόν περασμένο χρόνο και πριν από κάθε ποινική δίκη. Έσωκλείουμε φωτοτυπία των σελίδων 26, 27, 29, 31, 33 και 35 τής άγωγής πού αναφέρονται οι εισφορές του πληρώματος, όπως τις είχαμε προυπολογίσει, οι όποιες έχουν ως εξής:

Α' ΕΞΑΜ	198.983
Β' ΕΞΑΜ	120.709
Γ' ΕΞΑΜ	135.532
ΣΥΝΟΛΟ	455.224
Δ' ΕΞΑΜ	182.201
Ε' ΕΞΑΜ	55.317
ΓΕΝ. ΣΥΝ.	692.742

Τά ποσά είναι σχεδόν πανομοιότυπα με εκείνα του Φ/Ε του NAT, όμως δέν έγιναν πιστευτά από τό δικαστήριο διότι, τό NAT διά των μαρτύρων και δικηγόρων του είχαν άντιρρήσεις. Από τήν άλλη μεριά, δείχνει καθαρά όμως πως τά ποσά και τά στοιχεία τής άγωγής μας είναι και σωστά και ούσιαστικά.

10. Οι ύπόλοιπες διαφορές μας με τό Φ/Ε του NAT, εκτός από τις άμφισβητήσεις πού έχουμε με τήν έρμηνεία του νόμου, οι όποιες αναφέρονται στήν άγωγή μας, ύπάρχουν και ώρισμένα «λάθη». Ένα τέτοιο λάθος είναι π.χ. ότι στις 24.7.1979, δηλαδή 6 μήνες πριν τήν έξόφληση του προηγούμενου Ναυτολογίου πληρώθηκαν στό NAT δολ. 34.000 και έξεδόθη από τό NAT ή απόδειξις

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.

ΓΚ 01215 με τό αντίστοιχο ποσό τών δραχμών 1.136.331. Τό ποσόν αυτό δέν ἐπιστώθη στό προηγούμενο ναυτολόγιο, μέ ἀποτέλεσμα νά μᾶς ἐπιβαρύνουν μέ τά γνωστά βαριά πρόσθετα μέχρι 12.10.81, ἡμερομηνία ἐκδόσεως Φ/Ε τοῦ προηγούμενου Ναυτολογίου. Δηλαδή γιά δύο χρόνια καί 2 1/2 μήνες μᾶς ἐχρέωναν μέ πρόσθετα γιά ὑπόλοιπο τό ὁποῖο εἶχαμε ἤδη πληρώσει, κι ἐτσι κατέληξε τό προηγούμενο Φ/Ε νά βγῇ μέ χρεωστικό ὑπόλοιπο δρχ. 1.524.856. Κατά τήν ἐκδόση τοῦ συζητούμενου Φ/Ε βρῆκαν τό ποσό πού δέν μᾶς πίστωσαν στίς 28.7.79 καί μᾶς τό πιστώνουν τώρα, στίς 28.2.83 καί μάλιστα μέ τό ἴδιο δραχμικό ποσό τοῦ 1979 καί ὄχι τοῦ 1983 γιά τά δολ. 34.000.

Τό προηγούμενο κακῶς ἐπιβαρημένο ὑπόλοιπο παρέμεινε τό ἴδιο καί κατά παράβαση τοῦ νόμου καί τῆς Διοικητικῆς Ἡθικῆς συνέχισαν νά τό ἐπιβαρύνουν μέχρι τῆς 28.2.83, ὥστε νά μᾶς χρεώσουν ἐπὶ πλέον μέ δρχ. 474.739. ὅπως φαίνεται καί στήν ἐσωκλειστή φωτοτυπία. Δέν ξέρω ἂν ἐγινε ἀντιληπτό ὅτι, ἐάν ἐπιστῶνετο ἡ καταβολή τῆς 24.7.79, θά σταματοῦσαν τά πρόσθετα, πού φθάνουν τό 24% μετά τό ἐξάμηνο καί δέν θά ὑπῆρχε χρεωστικό ὑπόλοιπο τοῦ προηγούμενου Ναυτολογίου, τό ὁποῖο ὑπόλοιπο τώρα ἐμφανίζεται μέ τά πρόσθετα ἐπὶ προσθέτων νά φθάσει τά δύο ἑκατομμύρια δραχμές. Τό ἀπίστευτο δέν σταματᾷ ἐδῶ ἀλλά συνεχίζεται: Τά δύο κακῶς χρεωθέντα ἑκατομμύρια δραχμές τό NAT τά ζητάει περίπου δολάρια 60.000 ... χωρίς καν νά ὑπάρχει τέτοιο χρέος. Τά 60.000 αὐτά δολάρια ὅμως, περιλαμβάνονταν στό ποσό πού τό NAT ἰσχυρίσθηκε στό δικαστήριο ὅτι χρωστιῶνται καί γιά τά ὁποῖα μᾶς τιμώρησε καί μᾶς ἐγραψαν καί οἱ ἐφημερίδες.

11. "Ἐνα ἄλλο «λάθος» εἶναι τό ποσό πού χρεώνεται σάν «Εἰσφορά νόμιμης σύνθεσης γιά NAT». Εἰσφορά νόμιμης σύνθεσης, σημαίνει ὅτι ἂν π.χ. ἕνα πλοῖο διατηροῦσε τό μισό πλήρωμα, εἴτε γιατί ἦταν στό λιμάνι καί δέν χρειαζόταν νά τό συμπληρώσει, εἴτε γιατί εἶχε ἀλλοδαπούς, πού κατ' ἐντολή τοῦ YEN δέν παρακρατοῦνται εἰσφορές NAT, τό

NAT χρεώνει τό πλοῖο μέ τίς εἰσφορές καί τοῦ ὑπολοίπου μισοῦ πληρώματος πού δέν ὑπάρχει. Αὐτό τό λέει ὁ νόμος ὁ ὁποῖος πιστεύουμε εἶναι τουλάχιστο ἄδικος ἂν ὄχι ἀντισυνταγματικός.

Γιά τό πλοῖο ΠΡΟΟΔΟΣ πού μᾶς ἀπασχολεῖ, τό ἐξαμηνιαῖο ποσό εἰσφορῶν NAT γιά ὅλη τή σύνθεση, πλοίου καί πληρώματος πού ἀφορᾷ τό πρῶτο ἐξάμηνο 14/12/79 - 13/6/80 εἶναι περίπου 720.000 δρχ. Στό ἐξάμηνο αὐτό οἱ κρατήσεις τοῦ πράγματι ναυτολογημένου πληρώματος ἦταν δρχ. 489.467 (201.883 + 277.584) καί θάπρεπε νά μᾶς χρεώσουν ἐπὶ πλέον μέ τήν διαφορά, δηλαδή μέ δρχ. 230.000 περίπου. Ὅπως φαίνεται ἀπό τήν ἴδια φωτοτυπία, τό NAT μᾶς χρέωσε μέ δρχ. 507.418, γιά αὐτό τό ἐξάμηνο.

Γίνεται εὐκόλα ἀντιληπτό γιατί χαρακτηρίσα τό NAT ληστικό. Καί καλά νά σέ χρεώνει μέ διάφορα τέτοια μεγάλα ποσά δίκαια ἢ ἄδικα, ἀλλά νά σέ μνηύει γιά «ὑπεξαίρεση τῶν εἰσφορῶν τοῦ πληρώματος» καί νά κατορθώνει νά σέ καταδικάζει γιά τήν ἀνύπαρκτη αὐτή «ὑπεξαίρεση» νομίζω ὅτι ξεπερνᾷ ἐκάθε ὅριο λογικῆς ἀλλά καί διοικητικῆς ἠθικῆς, ὅταν μάλιστα σοῦ σπηλώνει τήν τιμή καί τήν ὑπόληψη σου, τόσο στό δικαστήριο, ἀλλά πρό πάντων μέ τά δημοσιεύματα τῶν ἐφημερίδων.

Ἀκόμα θά ἤθελα κάποιος σοβαρός ἄνθρωπος ἀπό τήν ἱεραρχία τοῦ NAT καί τήν προϊσταμένη του Ἀρχή νά μοῦ πῇ, γιατί τάχα τό NAT δέν συνήναισε σέ σύντομη ἀναβολή τῆς δίκης ὥστε νά μᾶς κοινοποιηθεῖ τό Φύλλο Ἐκκαθαρίσεως καί νά ὑποβάλουμε στό NAT τίς ἀντιρρήσεις μας καί νά γνωρίζουμε στό κάτω κάτω τῆς γραφῆς γιατί δικαζόμεθα καί ἂν θά ἐπρεπε νά δικασθοῦμε. Βρίσκεται αὐτό στά πλαίσια τῆς Διοικητικῆς Ἡθικῆς, πού ἐπιβάλλει ὁ Νόμος;

Πολλοί μοῦ εἶπαν ὅτι τιμωρήθηκα γιατί ἐγραψα τό πρῶτο γράμμα καί ὅτι θά εἶναι εἰς βάρος μου ἂν στείλω καί αὐτό. Ἰσως ἔχουν δίκιο, ξέροντας τήν νοστοροπία τῆς δημόσιας διοίκησής μας. Δικαιολογοῦν ἴσως καί τίς πράξεις τους, στρεφόμενοι ἐναντίον μου.

Ἡ κυβέρνησις ὅμως, στήν προκειμένη πε-

ρίπτωσι ὁ Ὑπουργός, δέν ἔχει λόγους νά δικαιολογήσει τίποτε. Ἀντιθέτως ὁ πολίτης περιμένει δίκαιη καί ἀντικειμενική κρίση καί μέ αὐτή τή σκέψη καί ἐλπίδα γράφω αὐτό τό γράμμα.

Δέν ξέρω ἂν ποτέ βρεθήκατε στό ἐδῶλιο καί νά ἀκούσετε τήν ἀπόφαση τοῦ δικαστηρίου «ἐνοχος» ἀλλά σᾶς διαβεβαιῶ ὅτι εἶναι συγκλονιστικό, ἰδιαίτερα ὅταν πρόκειται περὶ πλάνης, καί μάλιστα ὅταν δημιουργός τῆς πλάνης εἶναι ἡ Δημόσια Διοίκηση, ἡ ὁποία ὑπάρχει καί πρέπει νά ὑπάρχει γιά τήν προστασία ὄλων τῶν συναλλασσομένων μέ αὐτήν.

Θά συμφωνεῖτε ἴσως, ὅτι οἱ ἐπαναστατικοί χαρακτήρες ἔχουν αὐξημένο τό αἶσθημα τῆς δικαιοσύνης καί οἱ ἀντιδράσεις τους ὅταν ἀδικοῦνται εἶναι ἐντονότερες. Αὐτός καί μόνο ὁ λόγος εἶναι ἀρκετός νά μὴν μπορεῖ κανεὶς ἄλλος νά μέ ἐμποδίσει νά σᾶς γράψω αὐτά πού τόσο πολὺ πιστεύω σάν ἀληθινὰ καί δίκαια, ἀσχετῶς ἂν θά κριθεῖ ἐκ τῶν ὑστέρων ἡ ὁρθότητα ἢ μὴ αὐτῆς μου τῆς ἐνέργειας.

Ἡ μέχρι τώρα πολιτεία σας στό YEN ὅμως καί ἡ ἀντιμετώπιση τῶν διαφορῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας, ὄχι μόνο μοῦ ἐμπνέουν τήν ἐμπιστοσύνη γιά τήν ὀρθή κρίση αὐτοῦ τοῦ γράμματος, ἀλλά μοῦ δίνει καί τό δικαίωμα νά σᾶς ὑποβάλλω προτάσεις ἀντιμετώπισης τοῦ προβλήματος αὐτοῦ, πού ὅμως θά τίς στείλω σέ ξεχωριστὴ ἐπιστολή, γιά νά μὴ χαθοῦν στό πλῆθος αὐτῶν παραπόνων.

Θά συμφωνεῖτε ἐπίσης, ὅτι θά πρέπει νά λάβῃ γνώση αὐτοῦ τοῦ γράμματος καί ὁ τύπος ἐκείνος πού ἐγραψε τίς καταδίκες, ὥστε νά γίνει κάποια ἀποκατάσταση τῆς ἀλήθειας.

Ἡ ἱκανοποίησή μου θά ἦταν μεγαλύτερη ἂν πράγματι εἶχατε τήν ὑπομονή καί τό ἐνδιαφέρον νά διαβάσετε ὁ ἴδιος αὐτό μοῦ τό γράμμα.

Μέ τιμὴ
ΝΙΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΤΟΣ

Πειραιᾶς, 25.1.1984

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)

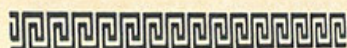
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



★ 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

Τό κείμενο του Προεδρικού Διατάγματος περί προσδιορισμού της έννοιας του άνεργου

Δημοσιεύθηκε στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ Α' 7/24.1.84) και έτέθη από την ημέρα αυτή σε ισχύ τό Προεδρικό Διάταγμα «περί προσδιορισμού της έννοιας του άνεργου ναυτικού» τό όποίο έχει ως εξής:

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τίς διατάξεις του άρθρου 3 παράγρ. 3 του Ν. 1376/1983 (ΦΕΚ 56 Α'/1983) «μέτρα για την αντιμετώπιση της Ναυτιλιακής Κρίσης και συναφείς διατάξεις».
2. Τήν υπ' αριθ. 3796/10.11.83 γνωμοδότηση του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος.
3. Τήν από 16.11.83 γνωμοδότηση ΣΕΕ
4. Τήν υπ' αριθ. 836/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Έπικράτειας.

Μέ Πρόταση
Του Έπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας
Αποφασίζομε

Άρθρο 1

1. Άνεργος Ναυτικός για την εφαρμογή του Νόμου 1376/1983 «Μέτρα για την αντιμετώπιση της Ναυτιλιακής κρίσης και συναφείς διατάξεις θεωρείται ό άπογεγραμμένος ναυτικός, πού γράφτηκε στους καταλόγους του ΓΕΝΕ, ως προσφερόμενος για ναυτολόγηση μέ τούς όρους της ισχύουσας Συλλογικής Σύμβασης Ναυτικής Έργασίας, και έχει ένα από τά κατωτέρω καθοριζόμενα προσόντα:

α. Συγκεντρώνει τίς προϋποθέσεις επιδότησης όπως καθορίζονται μέ τό Π.Δ. 272/1982 (ΦΕΚ 48Α' 82) «Περί επιδότησης άνεργων ναυτικών» όπως συμπληρώθηκε μέ τό Π.Δ. 49/1983 (ΦΕΚ 26 Α'/83).

β. Έτυχε ήδη επιδότησης κατά τίς διατάξεις των Π.Δ/των του προηγούμενου έδαφίου έστω και άν δέν συγκεντρώνει πλέον τίς προϋποθέσεις για συνέχιση ή επανάληψη της επιδότησης.

γ. Έχει συνολική πραγματική ύπηρεσία σε Έλληνικά πλοία ή συμβεβλημένα στό Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο πάνω από 5 χρόνια από τά όποία 16 μήνες κατά την τελευταία πενταετία.

δ. Έχει άπογραφεί κατά την τελευταία πενταετία και έχει πραγματοποιήσει τουλάχιστον 16μην συνολική πραγματική ναυτική ύπηρεσία, ή 12μην την τελευταία 4ετία ή 9μην στην τελευταία τριετία ή 6μην στην τελευταία 2ετία.

3. Έχει άπογραφεί μέσα στην τελευταία διετία από της κατάθεσης της δήλωσης του άρθρου 3.

στ. Έχει συνολική ναυτική ύπηρεσία 13 χρόνια και πάνω κατά δέ την τελευταία 5ετία έχει εξάμην πραγματική ναυτική ύπηρεσία.

ζ. Είναι άπόφοιτος Δημόσιας ή Έδιωτικής Σχολής Έμπορικού Ναυτικού κατά την τελευταία διετία, ή άπόφοιτος κατά την τελευταία τριετία και έχει ύπηρεσία τουλάχιστον τριών (3) μηνών.

2. Σάν πραγματική ναυτική ύπηρεσία θεωρείται και ή ύπηρεσία πού διανύθηκε σε ξένα μή συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ πλοία έφόσον έχει εξαγοραστεί.

3. Προϋπόθεση για νά χαρακτηριστεί ως άνεργος ό ναυτικός, σύμφωνα μέ την προηγούμενη παράγρ. 1 είναι:

α. Νά μήν έκτίει πειθαρχική ποινή στέρησης του δικαιώματος άσκησης του ναυτικού έπαγγέλματος.

β. Νά μήν παίρνει σύνταξη ή νά μήν άσκει άλλο βιοποριστικό έπάγγελμα.

4. Η Έπιτροπή του άρθρου 3 του Ν. 1376/83 είναι δυνατό νά λαμβάνει υπόψη της τίς περιπτώσεις άσθενείας άτυχήματος, στράτευσης και λόγους άνώτερης βίας πού συνέτρεξαν ώστε ό ναυτικός νά μή μπορέσει νά συμπληρώσει τίς χρονικές προϋποθέσεις της παρ. 1 αυτού του άρθρου, λόγω άναγκαστικής άποχής από τή ναυτική έργασία καθώς και νά έκτιμά τίς περιπτώσεις παραμονής του ναυτικού στό πλοίο λόγω ιδιαίτερης άνάγκης.

Άρθρο 2

Μέσα σε δύο μήνες από τή δημοσίευση του παρόντος όλοι οι έκτός πλοίου ναυτικοί

ύποχρεούνται νά παρουσιαστούν στό ΓΕΝΕ ή στίς κατά τόπους Λιμενικές Άρχές για τήν καταχώρησή τους στους καταλόγους άνεργων.

Άρθρο 3

Μέ υπεύθυνη δήλωση του Ν. 105/1969 πού ό ναυτικός θά υποβάλει στό ΓΕΝΕ θά δηλοῦται ότι δέν έκτίει πειθαρχική ποινή στέρησης δικαιώματος άσκησης ναυτικού έπαγγέλματος και ότι δέν παίρνει σύνταξη ή μισθό άσθενείας κατά τό άρθρο 66 του ΚΙΝΔ ή δέν άσκει άλλο βιοποριστικό έπάγγελμα.

Άρθρο 4

Ναυτικός πού άρνεϊται δύο φορές νά άναλάβει προσφερόμενη έργασία σε φορτηγό Ποντοπόρο πλοίο πάνω από 3.000 κοχ. άνάλογη μέ τά προσόντα του δέν λογίζεται άνεργος κατά την έννοια του Ν. 1376/83 για ένα τρίμηνο.

Η μή παρουσίαση ναυτικού στό ΓΕΝΕ ή σε Λιμενική Άρχή για λήψη οδηγίων για τή ναυτολόγησή τους μετά από σχετική είδοποίηση, θεωρείται άρνηση ναυτολόγησης.

Άρθρο 5

Η ισχύς του παρόντος άρχίζει από τή δημοσίευσή του εις την Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στόν Έπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας, άναθέτουμε την δημοσίευση και έκτέλεση του παρόντος.

Άθήνα

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

Οί ναυτικές ασφάλειες καί τά προβλήματά τους

Τού κ. ΑΝΤΩΝΗ ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Μιά ακόμα ελεύθερη επιχείρηση σε ένα κόσμο οικονομικά ανάστατο.

Δύο χιλιάδες εκατό χρόνια πρό της Γέννησης του Χριστού, ο νόμος του «Χαμουραπί» Βασιλιά των Φοινίκων, έδινε νομική ισχύ σε μία πρακτική, όπου οι έμποροι ένθαρρύνοντο να φυλάξουν χρήματα «στη μπάντα για μία ώρα ανάγκης», σαν στήριγμα ενάντια σε μία απώλεια των φορτίων, κατά το χρόνο της μεταφοράς.

Μιά τέτοια ανάληψη κινδύνου από τρίτους στον οποίο υποκείται ο μεταφορέας εφαρμόστηκε πρώτα από τους Φοινίκες και τους Έλληνες στο εμπόριο διά θαλάσσης που τότε πρωταρχισε, και μέχρι σήμερα παραμένει σαν κύριος και ουσιαστικός παράγων ασφαλείας των φορτίων, στον οποίο έχουν επενδυθεί δισεκατομμύρια δολάρια, και ονομάζεται επιχείρηση ναυτικών ασφαλειών. Οί ναυτικές ασφάλειες είναι η οικονομική κόλλα, εκείνη που κολλάει τη διεθνή ναυτική κοινότητα, με την εμπορική εκείνη δύναμη που σε ένα χρόνο μέσα διεκίνησε εμπορεύματα αξίας 200 δις. δολλαρίων για εισαγωγές — εξαγωγές για λογαριασμό μόνο των ΗΠΑ. 'Αλλά ο τομέας των ναυτικών ασφαλειών, διακρίνεται και επιζητεί πολύ πιο μακριά από εποχή η επιρροή διεθνών πολιτικοοικονομικών καταστάσεων. Καθώς ο κόσμος μπήκε δυναμικά μέσα στη δεκαετία του 1980, οι διεθνείς οικονομικοί και χρηματιστηριακοί κύκλοι, έδειξαν έντονο ενδιαφέρον στο τομέα των ναυτικών ασφαλειών που τότε βλέπουν σαν έπιστημη και σαν επάγγελμα. Τό τί αναδύεται και αναφαίνεται μέσα από αυτή την έπιστημη, είναι τό πορτραίτο μιάς γενικά ακόμη ελεύθερης βιομηχανίας μέσα σε ένα ανάστατο πολιτικά και οικονομικά κόσμο, ένα κόσμο μεταβαλλόμενο και οικονομικά ρυθμιζόμενο.

Οί ναυτικές ασφάλειες είναι μία βιομηχανία, μία επιχείρηση, διανθισμένη και στολισμένη με πολλαπλές συμφορές, που εκτείνονται με προστατευτικές κινήσεις από δεκάδες καθεστώτα, μέχρι μαζικές και ύποπτες άπατες του θαλάσσιου εμπορίου στην 'Απω 'Ανατολή. 'Αλλά είναι επίσης μία επιχείρηση που κινείται να επεκτείνει τις εγχαίριες παραδόσεις του ελεύθερου εμπορίου, σε ένα διεθνές επίπεδο, καθ' όν χρόνο λαμβάνει ένα έντονο ενδιαφέρον στο να κρατήσει τά δικά της συμφέροντα μέσα σε ένα προστατευτικό κύκλο.

Πιο κάτω θα εξετάσουμε πώς τά διάφορα τμήματα των ασφαλιστών και αντασφαλιστών σε όλη την ύφήλιο, και η κοινότητα των χρηματομεσιτών, υπερασπίζονται και αγωνίζονται για ένα παγκόσμια ελεύθερο εμπόριο, και βοηθούν να φέρουν στη δικαιοσύνη αυτούς που σπάνε με άπατες τό διεθνή νόμο, και κινούνται να φωτίσουν την άμοιβαία τους σκοτεινή οικονομική εικόνα.

Άμυντικός και προστατευτικός συναγωνισμός

Όπως οί ανταγωνιστές τους σε άλλες περιοχές ασφαλειών, οί ναυτικοί ασφαλιστές, βασίζουν τις τιμές και αξίες των ασφαλιζόμενων εμπορευμάτων επάνω σε ύπολογισμούς ύπαρκτους κινδύνους, καθώς και στο Νόμο των Άβερνιων. 'Αλλά άλλοι άνθρωποι μεταφορείς — σύμφωνα πάντα με έναν έπισημο 'Αμερικανό — διαχειριστές ναυτικών ασφαλειών, έχουν παραδοσιακά καταστεί ελεύθεροι από σχεδόν όποιονδήποτε Κυβερνητικό έλεγχο, τουλάχιστον σε εκείνα τά κράτη όπου ο καπιταλισμός έχει γίνει κεφαλαιοκρατική άμρτια.

Αυτή η διαφορά και ο συναγωνισμός, έχει επιτρέψει στους ναυτικούς ασφαλιστές και αντασφαλιστές να σου δώσουν κατουσίαν οτιδήποτε επιθυμείς στον τομέα της ασφαλιστικής κάλυψης, αλλά έχει επίσης διαφυλάξει και διατηρήσει ένα περιβάλλον όπου η άγορά επιβάλλει την τάξη. Μερικές πηγές, φαίνονται να άμφιβάλλουν ότι η έλευθερία του ανταγωνιστικού εμπορίου, έχει κάνει τους ναυτικούς ασφαλιστές σκληρούς ανταγωνιστές, αρκετά σκληρούς για να αντικρούσουν ακόμη και τις θύελλες της σημερινής άνωμαλης άγοράς, και αρκετά ανταγωνιστικούς ώστε να μπορούν να ξεπερνούν αυτές τις συνθήκες.

'Αλλά κατά τόν χρόνο που άπολαμβάνουν τέτοια έλευθερία σε πολλές εγχώριες άγορές, νόμοι και κανονισμοί έπιψηφίστηκαν, δημοσιεύθηκαν, και διακηρύχθηκαν από Κράτη τόσο διαφορετικά μεταξύ τους, όπως η 'Αργεντινή και η Ρωσία, που έμποδίζουν και «κα-

πελώνουν» τό ελεύθερο εμπόριο κατά μήκος των 'Εθνικών συνόρων. 'Αρχηγός και όδηγός στον άγώνα για να άνοίξουν και να ξεκινήσουν τόν συναγωνισμό με την έσωτερική ασφαλιστική άγορά της 'Αργεντινής και της Ρωσίας, και για να συγκεντρώσουν τό μέγιστο των πυρών ενάντια στην ασφαλιστική αυτή πολιτική της 'Αργεντινής και της Ρωσίας, είναι τό 'Αμερικανικό 'Ινστιτούτο ναυτικών ασφαλιστών, γνωστό σαν ΑΙΜΥ της Νέας 'Υόρκης.

'Αντιπροσωπεύοντας κάπου περίπου στο 90% της 'Αμερικανικής ναυτικής ασφαλιστικής άγοράς τό ίνστιτούτο ΑΙΜΥ χρησιμοποιεί όπλα, όπως είναι ο περί εμπορίου Νόμος των ΗΠΑ του 1974, για να σπάσει τους περί εμπορίου φραγμούς, που άρνούνται στους 'Αμερικανούς ασφαλιστές έισοδο στις ξένες ασφαλιστικές άγορές. 'Η 'Αργεντινή ήταν ο τελευταίος στόχος. Τό έτος 1979 σε ένα τυπικό έγγραφο όπου εκφράζοντο παράπονα και ύποβλήθηκε στο Λευκό Οίκο, τό 'Ινστιτούτο ΑΙΜΥ κατηγορήσε τά μέτρα που έλαβε η 'Αργεντινή στον τομέα των ναυτικών ασφαλειών. 'Ο Πρόεδρος του ΑΙΜΥ παρουσιάστηκε στην έπιτροπή των ειδικών αντιπροσώπων των δύο νομοθετικών σωμάτων των ΗΠΑ, Βουλής και Γερουσίας, και άνέπτυξε θέματα διαπραγματεύσεως εμπορίου. 'Αναφερόμενος στο πρόβλημα που δημιούργησε η 'Αργεντινή, ο Πρόεδρος του ΑΙΜΥ είπε ότι τέτοια πολιτική ύπονομεύει τη συναγωνιστική θέση των 'Αμερικανών ασφαλιστών στο εμπόριο μεταξύ των δύο χωρών, και πρέπει να περιοριστούν και καταργηθούν όλοι οι περιορισμοί. 'Αποκαλώντας τέτοιες πολιτικές σαν άπειλή στον ελεύθερο ανταγωνισμό, και ενδιαφερόμενος για τη θέση του ίσοζυγίου έξωτερικών συναλλαγών των ΗΠΑ, ο Πρόεδρος του ίνστιτούτου ΑΙΜΥ είπε ότι οί 'Αργεντινοί θεσμοί αποτελούν μονόπλευρο και αθάίρετο ενόχληση στην έλευθερία των ασφαλιστικών συμβολαίων των εισαγωγών — εξαγωγών, στο εμπόριο μεταξύ ΗΠΑ 'Αργεντινής, τό όποιο όπως είπε άνέρχεται σε 4 δις. δολάρια τό χρόνο. Κατόπιν αυτών, ο Πρόεδρος των ΗΠΑ, έπρεπε να λάβει μέτρα για τά παράπονα σχετικά με την 'Αργεντινή, ώστε η χώρα αυτή να άρει τά περιοριστικά μέτρα, και να επανέλθει στις άρχές του ελεύθερου εμπορίου.

Διαπραγματεύσεις με τους Ρώσους

Μιά άλλη προσπάθεια από τό 'Ινστιτούτο ασφαλειών ΑΙΜΥ των ΗΠΑ για να ενισχύσει την «έλευθερία των ασφαλειών», ουσίως σε διεθνές επίπεδο, είχε έπιτυχία τόν 'Απρίλιο του 1980 με την ύπογραφή ενός συμφωνητικού άλληλοκατανόησης μεταξύ των Κυβερνήσεων των ΗΠΑ και της ΕΣΣΔ. Καλύπτοντας χρόνια πολλών και σκληρών διαπραγματεύσεων, η συμφωνία ύπογράφηκε για να φέρει στους 'Αμερικανούς ασφαλιστές ένα πλουσιώτερο μερίδιο από την αύξηση των εργασιών στις ασφάλειες φορτίων, που γεννήθηκε από τό θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ ΗΠΑ και ΕΣΣΔ. 'Επίσης προβλέπεται στη συμφωνία αυτή έλευθερία για τους 'Αμερικανούς εισαγωγείς — εξαγωγείς, στο να ψάχνουν για τιμές των φορτίων, και συνεπώς και για τις αξίες των ασφαλιζόμενων φορτίων που μεταφέρονται μεταξύ ΗΠΑ ΕΣΣΔ. Τό ίνστιτούτο ΑΙΜΥ άναμένεται να συμπληρώνει μελέτες της σύγκρουσης με τους Ρώσους για την έπίτευξη συμφωνίας για πωλήσεις 'Αμερικανικών ασφαλειών, αλλά η μελλοντική άξια αυτής της συμφωνίας, θεωρώντας μάλιστα μία πιθανή έπιστροφή στο ψυχρό πόλεμο, παραμένει σε άμφιβολία.

Διεθνής Προστατευτική ασφαλιστική Πολιτική

'Ακριβώς τό πόσο κοστίζει στους 'Αμερικανούς ασφαλιστές η ξένη ασφαλιστική προστατευτική δραστηριότητα, σε κλείσιμο εργασιών, κάθε χρόνο, είναι δύσκολο να ύπολογισθεί.

Στην έτήσια άναφορά του για τό έτος 1980, τό ίνστιτούτο ΑΙΜΥ καταχωρεί 38 κράτη που εφαρμόζουν προστατευτική ασφαλιστική πολιτική στις ναυτικές ασφάλειες, χώρες οί όποιες όπως αναφέρθηκε, είναι μπλεγμένες σε ένα εμπόριο του ύψους των 130 δις. δολλαρίων με τις ΗΠΑ, έτησίως, σε τιμές του 1980.

Ο λόγος που αναγκάζει τις χώρες αυτές να ασκούν προστατευτική ασφαλιστική πολιτική υπέρ των Έθνικών τους ασφαλειών, είναι η αποφυγή διαρροής σκληρού συναλλάγματος υπό μορφή ασφαλιστρών στις Δυτικές χώρες κυρίως στην Αγγλία και ΗΠΑ. Υπολογιζόμενη απώλεια εισοδήματος για τους Αμερικανούς ασφαλιστές, ποικίλει μέχρι 100 εκ. δολ. ετησίως, από την ασκούμενη προστατευτική πολιτική των άλλων Κρατών. Αλλά το ΑΙΜΥ δίνει τη μάχη για περισσότερες δουλιές, για περισσότερα συμβόλαια, με σκοπό να διατηρηθεί το ιδεώδες των αρχών του ελεύθερου εμπορίου μεταξύ των Κρατών, ανεξαρτήτως πολιτικών συστημάτων.

Ο συναγωνισμός έχει αποδώσει καλά για την Αμερικανική ναυτοασφαλιστική βιομηχανία. Ακόμη και με λίγα πλοία εν ενεργεία — λόγω της ναυτιλιακής κρίσης — που τα κυνηγούν πάρα πολλοί ναυτοασφαλιστές, τα ασφαλιστήρια για υπερωκεάνειες μεταφορές που κατεβλήθησαν στην Αμερικανική αγορά το 1980, ήταν του ύψους του ενός δις. δολλαρίων, και για το τρέχον έτος 1983 αναμένονται να είναι πολύ πιο υψηλότερα.

Αλλά η Εύρωπη ήταν το λίκνον των μοντέρνων ναυτιλιακών ασφαλειών. Οι Ευρωπαίοι και Ασιάτες ασφαλιστές κάνουν ευνοϊκή συμμετοχή στις προσπάθειες για τη διατήρηση μιάς αποτελεσματικής αγοράς στον τομέα της Βιομηχανίας των ναυτικών ασφαλειών.

Ναυταπάτες και Διεθνής Διερευνητική Όμάδα:

Μιά τέτοια συνεργασία πρόσφατα έλαβε τη μορφή κοινής Βρεττανό-Ασιατικής επιχείρησης — έρευνας, σε μία ύποπτη ναυτική απάτη στην Απώ Ανατολή.

Η επιχείρηση εξετέλεσθη από μία διερευνητική ομάδα της οποίας η σύνθεση ήταν, ο διευθυντής του τμήματος απαιτήσεων των LLOYDS, ένας ειδικός αξιωματούχος του Salvage Association ένας διακανονιστής άβαριών, και ένας Λονδρέζος ναυτιλιακός δικηγόρος.

Η εξέταση συγκεντρώθηκε σε ανεξήγητες ή μυστηριώδεις απώλειες πλοίων, που είχαν σαν αποτέλεσμα ασφαλιστικές απαιτήσεις ύψους 100 εκ. δολ. για τη διετία 1979-1980. Η διερευνητική ομάδα της Απώ Ανατολής, αφιέρωσε 2.000 ώρες εργασίας σε μία χρονική περίοδο τεσσάρων μηνών, για επιμελή και λεπτομερή εξέταση 60 απωλειών πλοίων που συνέβησαν στην Απώ Ανατολή μεταξύ των ετών 1960 έως 1980. Την προσπάθεια υποστήριζε και χρηματοδοτούσε η κοινοπραξία ναυτικών ασφαλειών του HONG—KONG, της Σιγκαπούρης, Ιαπωνίας, Φορμόζας, Ινδονησίας και Μαλαισίας, το Ίνστιτούτο των Λονδρέζων ασφαλιστών καθώς και ο συνεταιρισμός των ασφαλιστών των LLOYDS.

Συνεργαζόμενη στενά με την υπηρεσία εμπορικών αδικημάτων της αστυνομίας του HONG—KONG, με άλλες εθνικές αστυνομικές δυνάμεις, με την INTERPOL, και άλλους πράκτορες, η ομάδα διερευνών Απώ Ανατολής, υπέβαλε το πόρισμά της και τις αποκαλύψεις της. Μολονότι δε πολλές ακόμα διαπιστώσεις παραμένουν μη διαθέσιμες, απόρρητες, σαν έκκρεμεις πολιτικές ή εγκληματικές διαδικασίες, οι πληροφορίες που εδόθησαν στη δημοσιότητα αποκαλύπτουν τα ακόλουθα γεγονότα:

1) Ναυτικές απάτες, σε τεράστια κλίμακα συνέβησαν στην Απώ Ανατολή. Από τις 60 απώλειες που εξετάστηκαν από την επιτροπή, οι 48 θεωρήθηκαν ύποπτες, που δικαιολογούν περαιτέρω λεπτομερή έρευνα. Είκοσι οκτώ ολικές απώλειες πλοίων από το 1977 μέχρι το 1980 εκρίθηκαν ύποπτες ενώ οι 16 εξ' αυτών πιθανότατα προγραμματισμένες βυθίσεις πλοίων. Έντεκα από τις 21 απώλειες πρό του 1977 ήταν επίσης ύποπτες.

2) Υπάρχουν ορισμένες σαφείς ενδείξεις για μερικές ολικές απώλειες των ετών 1978-1979: Ότι τα πλοία ήταν μικρά και παλιά με μέτριες εγκαταστάσεις, τα οποία όμως μετέφεραν φορτία υψηλής αξίας, όπως ηλεκτρονικά, υφάσματα, ευγενή μέταλλα, λάστιχα, κ.λπ. και ότι οι βυθίσεις έγιναν υπό καλές καιρικές συνθήκες χωρίς καμιά απώλεια ζωής.

3) Μολονότι για τις απώλειες αυτές δεν μπορεί να κατηγορηθεί κάποιο «συγκεκριμένο συνδικάτο», οι μαρτυρίες δείχνουν ότι όχι μόνον έγιναν από έναν αριθμό μικρών συνδικάτων που απασχολούνται συστηματικά με τα ναυάγια αλλά και ότι ύποπτες ομάδες μεταξύ αυτών ανταλλάξαν πληροφορίες στη «τεχνική της δουλειάς» για την καλύτερη εκτέλεσή της.

Επιπρόσθετα προς τις έρευνες αυτές το πρόγραμμα της ομάδας έρευνας που στοίχισε στους άνα τον κόσμο ασφαλιστές ποσό ύψους 50.000 λιρών Αγγλίας, μελέτησε και προληπτικά μέσα, ικανά να εμποδίσουν μελλοντικές καταστροφές για τους ναυτιλιακούς ασφαλιστές. Έτσι, η ομάδα συνιστά, στους ασφαλιστές να άρνηθούν να πληρώσουν ύποπτες απαιτήσεις μέχρις ότου γίνουν πλήρεις έρευνες επί του θέματος. Επίσης συνιστά εκεί όπου απαιτείται, να υπάρχει αυξημένη συνεργασία μεταξύ των ασφαλιστών και των αστυνομικών αρχών, καθώς επίσης και πιο αυστηρή πρακτική στην δ-

SCANDIA

SHIPPING AGENCIES LIMITED (EST 1961) MONTREAL

STEAMSHIP AGENTS

TELEX: 055-60529 SCANSHP MTL.

BUNKER BROKERS

TELEX: 610-4213186 SCANDIA MTL.

CHARTERING BROKERS

TELEX: 055-62000 SCANCHART MTL.

THE GREEK COMPANY
WITH GREEK PERSONNEL.
SERVING GREEK
INTERESTS FOR THE
SAINT LAWRENCE
AND GREAT LAKES
SINCE 1961.

231 ST. JACQUES W.
MONTREAL, P.Q.
H2V 2R3
(514) 849-9421

NEW YORK
LINES (5)
(212) 732-5406

REPRESENTATIVE IN GREECE:

CAPT. TAKIS ZAMBELAS

Tel.: 862 8450 - A.O.H. 201 0956

λη διαδικασία των ασφαλειών.

Πρόσφατα σχολιάζοντας την εργασία της επιτροπής, ο Πρόεδρος του συνδέσμου ναυτασφαλιστών του HONG—KONG, είπε ότι η κοινή αυτή προσπάθεια, ήταν ίσως άνευ προηγουμένου στην ιστορία των ναυτιλιακών ασφαλειών, που δείχνει την ικανότητα και επιθυμία των ασφαλιστών της Υδρογείου, να συνεργαστούν σε όλα τα πλάτη και μήκη της υδρογείου, για να προστατευθούν.

Άγνας για επιβίωση:

Η σταθερή ανταλλαγή απόψεων, πληροφοριών, και ιδεών, σε ένα λαοσύνθετο και γενικά αποδεκτό τόπο συγκεντρώσεων, βοηθά τη μοντέρνα επιχείρηση να επιβιώσει, τοπικώς ή παγκοσμίως, σε ένα κόσμο όπου η αλλαγή είναι μάλλον ο κανόνας παρά η εξαίρεση.

Εθνικές ή τοπικές ομάδες, όπως η ΑΙΜΥ παρέχουν τεχνικές, οικονομικές και πολιτικές πληροφορίες στα μέλη τους, ενώ καθ' ύλην αρμοσύνην τα αντιπροσωπεύουν στις τοπικές και Εθνικές Κυβερνήσεις.

Σε παγκοσμίου επιπέδου, ασφαλιστές από πολλές χώρες αντιπροσωπεύονται από τη διεθνή ένωση ναυτικής ασφάλειας, γνωστή σαν Ι.Ο.Μ.Ι. Σκοπός της ΙΟΜΙ είναι να βοηθάει τους ναυτασφαλιστές — μέλη της, σε σοβαρά προβλήματα ναυταπάτης και όλικων απωλειών στους Ωκεανούς, καθώς επίσης τοπικές επιτροπές της ΙΟΜΙ βοηθούν τους ασφαλιστές σε άλλα προβλήματα.

Τό μεγαλύτερο αγαθό που προσφέρει η Ι.Ο.Μ.Ι στα μέλη της, είναι η επιβίωση, προστασία από άπατες μεγάλης έκτασης.

Όστε λοιπόν, για τη προστασία των ασφαλιστών συναντάμε δύο μεγάλους οργανισμούς — κοινοπραξίες: Στις ΗΠΑ στην Α.Ι.Μ.Υ (AMERICAN INSTITUTE MARINE UNDERWRITERS) και σε διεθνές επίπεδο την Ι.Ο.Μ.Ι (INTERNATIONAL UNION MARINE INSURANCE).

Ασφαλώς σε άλλα κράτη υπάρχουν οι αντίστοιχες προστατευτικές ομάδες — κοινοπραξίες ναυτασφαλιστών, τις οποίες μπορούμε να χαρακτηρίσουμε και σαν συνδικαλιστικά όργανα για την προστασία των συμφερόντων των ασφαλιστών.

Παρόλη την οικονομική και ναυτιλιακή κρίση που περάσαμε και περνάμε ακόμη, όρισμένος αριθμός Αμερικανών και άλλων ασφαλιστών, αισθάνονται εμπιστοσύνη, για το μέλλον και όπως είπε ο πρόεδρος της Α.Ι.Μ.Υ στα μέλη, «σύντομα θα επιστρέψουμε σε περίοδο ικανοποιητικών κερδών». Γι' αυτό και η ΑΙΜΥ παραμένει πεπεισμένη ότι η αγορά θα ξαναβρεί τον εαυτό της, και θα διατηρήσει τις προσπάθειες να υπερνικήσει τον προστατευτισμό, συντονίζοντας τα νομοθετικά και άλλα μέτρα που μπορούν να ενισχύσουν τις προσπάθειες αυτές.

Κυβερνητική Βοήθεια:

Με όλα τα Κυβερνητικά επίπεδα, η ΑΙΜΥ, διατηρεί σταθερές επαφές για τη μεθόδευση της νομοθεσίας σχετικά με τις ναυτικές ασφάλειες. Κατά τη διάρκεια του 1980, η ΑΙΜΥ υπεστήριξε στα αρμόδια Υπουργεία, την απόφαση για τη διάθεση ποσού 100 εκ. δολ. για τη δημιουργία μεγάλων προγραμμάτων ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων που θα βοηθούσαν να προστατεύσουν τους μεγάλους

εμπορικούς λιμένες, μεγάλου βυθίσματος, και τις παρακείμενες παραλιμένες εγκαταστάσεις, από πυρκαϊές, εκρήξεις, προσκρούσεις, βυθίσεις και άλλα ατυχήματα, όπως απώλειες ανθρωπίνων ζωών, περιουσιών, καταστροφικές καταστάσεις στη ναυσιπλοία εντός λιμένων, καναλιών, διαύλων, διωρύγων, κ.λπ.

Δύο φορές μέσα στο 1980, η ΑΙΜΥ, υπέβαλε υπομνήματα στην υπηρεσία της Ακτοφυλακής, και στην κοινοβουλευτική Επιτροπή Ναυτιλίας και Αλιείας, με τα οποία έκρουσε τον κώδωνα του κινδύνου στα δύο νομοθετικά σώματα ώστε να επιληφθούν των υποθέσεων ρυπάνσεων στους λιμένες και στις ακτές, και της νομοθετικής ρύθμισης, των οφειλομένων αποζημιώσεων υπό των υπευθύνων, αλλάζοντας έτσι τα μέλη της, τους ναυτασφαλιστές, από πολλούς πονοκεφάλους και προβλήματα.

Κατόπιν συστάσεων της ΑΙΜΥ προσδιορίστηκαν τα λογικά όρια ευθύνης των ενεχομένων σε ατυχήματα. Με πρωτοβουλία του οργανισμού αυτού προς την Κυβέρνηση των ΗΠΑ, υποχρεώθηκαν όλα τα πλοία να φέρουν το πιστοποιητικό CERTIFICATE OF FINANCIAL RESPONSIBILITY (WATER POLLUTION), και το αντίστοιχο της Κυβέρνησης της Λιβερίας.

Χωρίς να κάνουν καμιά αναφορά ή κριτική εναντίον της Κυβερνητικής παρεμβολής στην αγορά, πρέπει να σημειωθεί ότι οι πλείστες των ναυτιλιακών ασφαλειών παρακολουθούν με πολλή προσοχή τα νομοθετικά και κανονιστικά μέτρα, που επιβάλλονται από το δημόσιο σε ότι έχει σχέση με τη δραστηριότητά τους, διότι τα θεωρούν ως εμπόδιο στην ανάπτυξη της ελεύθερης οικονομικής τους δράσης.

Σήμερα που οι πιο πολλές βιομηχανίες στο δυτικό καπιταλιστικό κόσμο, π.χ. αυτοκινητοβιομηχανίες, χαλυβουργίες, κ.λπ. υπόκεινται σε βαρύ κυβερνητικό έλεγχο, σε όλους τους τομείς δράσεως ή βιομηχανία των ναυτασφαλειών, δείχνει ένα δυναμικό ενδιαφέρον στο να ρυθμίσει και προστατέψει τον εαυτό της μόνη της, αποστρεφόμενη οποιαδήποτε κυβερνητική επέμβαση, ή έλεγχο.

Επίλογος:

Για μία ακόμα φορά το 1980 δεν ήταν ένα στρωμένο με τριαντάφυλλα τραπέζι για τους ναυτασφαλιστές και μεσίτες ναυτασφαλειών. Ο συναγωνισμός εντάθηκε. Περί τα 35 κράτη εφαρμόζουν διακριτική πολιτική που βοηθά στο περιορισμό του ελεύθερου εμπορίου των ασφαλειών. Στην Περσία π.χ. το επαναστατικό καθεστώς κατέσχε την ιδιωτική ασφαλιστική επιχείρηση, και έθεσε σφιχτό έλεγχο σε άλλες επτά ασφαλιστικές εταιρείες.

Στο Δυτικό κόσμο, η βιομηχανία των ναυτιλιακών ασφαλειών, με τη υποστήριξη της στο ελεύθερο ανοικτό εμπόριο, με τις προθέσεις της να αστυνομεύει τις δικές της υποθέσεις, και με τις προσπάθειες της να παραμένει ελεύθερη από κυβερνητικό έλεγχο. (π.χ. LLOYDS του Λονδίνου, κ.λπ.), έχει επιδείξει εκείνα τα χαρακτηριστικά τα οποία ο οργανισμός Α.Ι.Μ.Υ. θεωρεί σαν ουσιαστική κίνητρα για μία υπεύθυνη ασφαλιστική αγορά, και αυτά, είναι, εύκαμψια και ελευθερία χειρισμών, νοημοσύνη, και πρόβλεψη.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

PHONES: 675.4321, 323.0084
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

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΡΟΛ/ΟΝ — ΡΟΛ/ΟΦ

Τό σύστημα και ή ταχεία ανάπτυξη του. 'Η παγκόσμια δύναμη και οι κατηγορίες των ρό-ρό. Τά πλεονεκτήματα έναντι των οδικών μεταφορών. Τά μειονεκτήματα. Οι νομικές δυσκολίες ως προς τό εφαρμοζόμενο δίκαιο.

Τήν ώρα πού όλοι πίστευαν ότι στίς διεπρωτικές μεταφορές ή τελευταία λέξη είχε είπωθει μέ τή μαζική χρήση των έμποροκιβωτίων, πρόβαλε ή καινούργια τεχνική των ρό-ρό, πού γνώρισε τεράστια ανάπτυξη τά τελευταία χρόνια. Μολονότι όμως ή τεχνική αυτή δίνει ασφαλώς τίς ένδεικνύόμενες λύσεις στά προβλήματα χειρισμού των φορτίων, είναι βέβαιο ότι έγείρει συγχρόνως και έναν άριθμό άλλων καινούργιων προβλημάτων.

Μέ τά πλοία ρόλ/ον—ρόλ/οφ (συντομογραφικά: ρό-ρό) τό παλαιό σύστημα μεταφοράς κατά τό όποιο τό έμπορεύμα από τό χερσαίο μεταφορικό μέσο μεταφορτωνόταν στό θαλάσσιο μεταφορικό μέσο, αντικαθίσταται μέ ένα σύστημα κατά τό όποιο, τό ρυμουλκούμενο όχημα μέ τό φορτίο του, χωρίς τό ρυμουλκό ή τό πλήρωμά του φορτώνεται στό πλοίο.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι οδικές μεταφορές μεγάλης απόστασεως παρουσίασαν τά τελευταία χρόνια σημαντικές δυσκολίες εξ αιτίας διαφορών λόγων, μεταξύ των όποιων προέχουν τά τέλη διελεύσεως και οι εργατικές νομοθεσίες. 'Ως προς τόν πρώτο λόγο παρατηρείται ότι πολλές χώρες (π.χ. Τουρκία, Αυστρία) έπβαλαν ύψηλά τέλη διελεύσεως γιά ν' αντιμετώπιζουν τό επιβαρυνόμενο κόστος τής οδικής τους ύποδομής. 'Ως προς τό δεύτερο αρκεί νά ύπομνησθεί ή κατά χώρες ύπαρξη νόμων πού επιβάλλουν περιορισμούς όσον άφορά τόν χρόνο όδηγήσεως, τίς ώρες εργασίας, τίς ύποχρεωτικές περιόδους αναπαύσεως ή ακόμη και όσον άφορά τήν προστασία του περιβάλλοντος κ.λπ.

Τά περισσότερα από τά προβλήματα αυτά εξαλείφονται μέ τή μεταφορά διά πλοίων ρό-ρό. Τά πλοία αυτά ναυπηγούνται είτε ως καθαρώς όχηματοφόρα (όχημα σύν κοντέινερ) είτε σε συνδυασμό ρό-ρό και συμβατικού πλοίου. Είναι συγκριτικά γρήγορα πλοία 20-22 κόμβων, δέν χρειάζονται φορτοεκφορτωτικό έξοπλισμό και δέν άπαιτούν παρά στοιχειώδεις λιμενικές εγκαταστάσεις. Παράλληλα ή έλλειψη μεταφορτώσεως άπομακρύνει τούς κινδύνους ζημιών, κλοπών κ.λπ., έξασφαλίζει ταχεία και όμαλη διαδικασία φορτώσεως, έξοικονομεί τά καύσιμα του ρυμουλκού και άπαλλάσει από άδειες και τέλη διελεύσεως. Μέ μιά καλή επιχειρηματική όργάνωση, τό ρυμουλκό όχημα και τό πλήρωμά του μπορεί άμέσως νά ξεκινήσει γιά τό ταξίδι τής επιστροφής.

Μέσα στην τελευταία δεκαετία τά πλοία ρό-ρό γνώρισαν έντυπωσιακή ανάπτυξη, αύξηθέντα από τά 140 σκάφη 485.000 τόννων του 1970 στα 1.015 σκάφη 6.860.000 τόν. γκρός του 1983. 'Αναλυτικότερα ό στόλος αυτός περιλαμβάνει 545 πλοία (2.555.000 τόν. d.w.) μικρών άποστάσεων, 130 πλοία (2.675.000 τόν. d.w.) μεγάλων άποστάσεων, 290 πλοία (2.940.000 τόν. d.w.) καθαρώς όχηματοφόρα και 51 πλοία (190.000 τόν. d.w.) φορτηγοεπιβατηγά. Τό σύνολο των πλοίων αυτών μπορούμε νά το διαιρέσουμε στίς ακόλουθες 7 κατηγορίες ή τύπους: καθαρά ρό-ρό, όχηματοφόρα μέ θέσεις επιβατών, ρό-ρό γιά κοντέινερς, καθαρά όχηματοφόρα, συμβατικά ρό-ρό, βαρέων φορτίων, και τά νόθα ρό-ρό (μπάλκερς μέ καταστρώματα ό-

χημάτων). 'Η δυναμικότητα σε μεταφορά κοντέινερς όλόκληρου του στόλου των ρό-ρό άνέρχεται σε 3.074.000 TEU σε σύγκριση μέ τά 3.388.000 TEU των κυβελειδών κοντέινερς και τά 2.470.000 TEU των ήμικοντέινερσις. Τό 81% των ρό-ρό είναι ήλικίας κάτω των 10 έτών και τό 52% κάτω των 5 έτών.

'Από ναυπηγική άποψη, στίς άρχές του 1983 στά καρνέ των ναυπηγείων όλου του κόσμου τελούσαν υπό παραγγελία τουλάχιστον 105 ρό-ρό συνολικού τόνναζ 1.164.000 τ. γκρός. 'Από αυτά τά 47 ήσαν μικρών άποστάσεων, τά 26 μεγάλων άποστάσεων και τά 32 καθαρά όχηματοφόρα.

"Όλο αυτό τό σύστημα δέν είναι βεβαίως χωρίς μειονεκτήματα: 'Η εκ μέρους διαφορών χωρών δυσπιστία γιά τήν εισαγωγή στό έδαφός τους ήμικοντέινερς όχημάτων πού εκφεύγουν από τόν έλεγχο τής μεταφορικής τους ικανότητας ή έλλειψη έναρμονισμού μεγεθών και βαρών, ή εκ μέρους τής μεταφορικής εταιρίας, άπώλεια του έλέγχου τής μεταφορής μεταξύ άναχωρήσεως και άφίξεως, ή άνάγκη έξασφαλίσεως φορτίου έπιστροφής, ό δικαιολογημένος δισταγμός των όδηγών γιά τήν άναδοχή νέων φορτίων, άποτελούν άρνητικά στοιχεία πού ή έξουδετέρωση τους προϋποθέτει άνεπτυγμένη έμπορική και τεχνική όργάνωση.

Στά μειονεκτήματα αυτά πρέπει νά προστεθούν και οι νομικές δυσχέρειες οι όποιες συνθέσονται δέν είναι γνωστές ούτε στόν μεταφορέα, ούτε στόν φορτωτή και πολλές φορές ούτε στόν πλοίαρχο. Τό κύριο πρόβλημα άναφέρεται στό δίκαιο πού εφαρμόζεται στίς μεταφορές αυτού του είδους, πού δημιουργούν βασική διάκριση άνάμεσα στίς σχέσεις έμπορεύματος και όδικού μεταφορέα και στή σχέση άνάμεσα χερσαίου και θαλασσίου μεταφορέα.

Κατ' άρχήν ή μεταφορά των έμπορευμάτων ύπάγεται στίς διατάξεις τής CMR του 1956, οι όποιες εφαρμόζονται αυτοδικαίως σε κάθε χερσαία μεταφορά και άν ακόμα τό φέρον όχημα — π.χ. τό ήμικοντέινερ — μεταφέρεται επί πλοίου ή σιδηροδρόμου. Κατά τή CMR όμως, σε ζημίες, άπώλειες ή

καθυστερήσεις έμπορευμάτων μεταφερομένων επί όδικού όχήματος τό όποιο στή συνέχεια μεταφέρθηκε επί θαλασσίου μεταφορικού μέσου, εφαρμόζονται οι διατάξεις του ναυτικού δικαίου. "Ετσι άν σε πλοίο ρό-ρό, τό καλώς στοιβαγμένο φορτίο μετατοπισθεί ή διαφύγει λόγω θαλασσοταραχής ή καταστραφεί από τυχαία πυρκαγιά, ύπάρχει περίπτωση άπαλλαγής του πλοίου από τήν ευθύνη, καθώς επίσης και περίπτωση παράλληλης άπαλλαγής του όδικού μεταφορέα, σε σημείο ώστε οι ενδιαφερόμενοι νά μή μπορούν νά στραφούν ούτε κατά του θαλασσίου ούτε κατά του χερσαίου μεταφορέα. Σε περίπτωση ευθύνης του θαλασσίου μεταφορέα (π.χ. γιά κακή στοιβάση) ή άποζημίωση θά κανονισθεί κατά τά όρια των κανόνων Χάγης — Βίσμπυ πού είναι κατώτερα των όρίων τής CMR, εκτός άν πρόκειται γιά ναυσιπάλμα, όπότε εφαρμόζονται οι διατάξεις του 1957 περί ευθύνης πλοιοκτητών.

Τά προβλήματα φυσικά πολλαπλασιάζονται στήν περίπτωση πού δημιουργηθεί θέμα άν οι κανόνες Χάγης — Βίσμπυ είναι ύποχρεωτικοί όταν ή φορτωτική (έν ύπαρχει) είναι έμπορεύσιμη, όπως κατά κανόνα στά ρό-ρό, ή στήν περίπτωση άμφισβήτησεως περί του εφαρμοστέου δικαίου λόγω του άμφίβολου καθεστώτος πού κρατεί περί τήν επικύρωση των διεθνών συμβάσεων.

"Όσον άφορά τόν πλοίαρχο τά πράγματα είναι μάλλον εύκολότερα. Είτε πρόκειται γιά κλασσική φορτωτική είτε γιά έμπορική έντολή μετακινήσεως όχήματος είτε γιά μή έμπορεύσιμη άπόδειξη παραλαβής, οι πυκνωμένοι όροι πίσω απ' τό έντυπο άναφέρονται σε όλόκληρο τό ναυτικό δίκαιο. Τή μόνη δυσκολία μπορεί νά δημιουργήσει τό γεγονός ότι δέν είναι σε θέση νά έξακριβώσει τό περιεχόμενο του όχήματος, και ακόμα χειρότερο, τό τρόπο τής έσωτερικής στοιβάσεως του ή όποια μπορεί νά παρουσιάσει επικίνδυνες συνέπειες.

"Ετσι στό έρώτημα πώς μπορεί νά καλυφθεί ό φορτωτής έναντίον του κινδύνου συγκρούσεως όλων αυτών των νόμων, συμβάσεων και κανονισμών, ή άπάντηση είναι μία: Νά άσφαλίσει κατά παντός κινδύνου τά έμπορεύματά του. Καί νά αφήσει τούς άσφαλιστάς νά τά βγάλουν πέρα μόνοι τους ή μέ τούς μεταφορείς.

Μιά ακόμα παρατήρηση είναι σκόπιμο νά γίνει άναφορικά μέ τά επικίνδυνα φορτία. Γιατί δυστυχώς δέν ύπάρχει κανένας έναρμονισμός, ούτε καν στήν όρολογία, μεταξύ των Κανονισμών τής Ξηράς (ADR) και τής θαλάσσης (IMO) και κανένας δέν μπορεί νά μάς βεβαιώσει ότι έκείνο πού επιτρέπεται στήν Ξηρά επιτρέπεται και στή θάλασσα.

Τελικά μπορούμε νά πούμε ότι τό σύστημα τής διά πλοίων ρό-ρό μεταφοράς μεγάλων άποστάσεων, παρουσιάζει μεγάλα πλεονεκτήματα και έλπίζεται ότι θά άναπτυχθεί ακόμα περισσότερο. Δυστυχώς ή άδιαφορία ή ή αντίδραση όρισμένων χωρών επιτρέπει ώστε ή νομοθεσία νά μή συμβαδίζει μέ τήν τεχνική πρόοδο. "Ετσι σόν τομέα των ρόλ-όν /ρόλ-οφ, οι μεταφορές θά παρουσιάζουν γιά πολύ ακόμα μιά άρκετά μεγάλη ποικιλία κρυμμένων παγίδων.

ΕΙΝΑΙ
ΥΠΟΘΕΣΗ
ΜΙΑΣ ΝΥΧΤΑΣ...

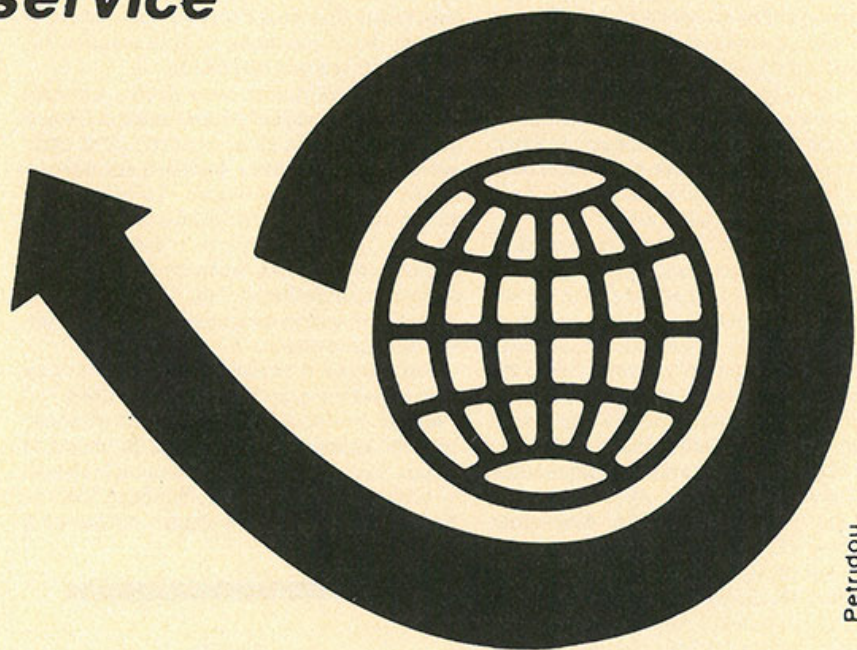
ΝΑ ΤΟΙΣΔΕΙΤΕ ΜΕ ΤΗΝ FRAGLINE
ΟΔΟ ΠΑΤΡΑ / ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ
ΥΠΟ ΚΕΡΚΥΡΑ ΚΑΙ ΜΙΣΡΙΝΤΖΙ



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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 191/1983

(ασφαλιστικά μέτρα)

Πρόεδρος: ΑΝΤ. ΚΑΡΑΜΑΝΩΛΗΣ

Δικηγόροι: Π. Σωτηρόπουλος, Γ. Άνδρουτσός, Α. Γκίκας.

Άσφαλιστικά μέτρα νομής — Έκτροπή πλοίου και παράνομη παρακράτηση φορτίου. Προσβολή της νομής του νομίμου παραλήπτη. Μή αναστολή δίκης ασφαλιστικών μέτρων. Άνάκληση αποφάσεως που διέταξε αναστολή. Έκδοση, έγκριση φορτωτικής. Ρήτρα «ναύλος προπληρωθείς». Σχέσεις έκναυλωτή - χρονοναυλωτή - κομιστή φορτωτικής. Μεσεγγύηση φορτίου.

Άναστολή της πολιτικής δίκης μέχρι αμετακλήτου εκδικάσεως ποινικής διώξεως του διαδίκου γιά πλαστογραφία. Δέν δύναται νά διαταχθή στή διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων.

Άνάκληση μή όριστικής αποφάσεως που διέταξε αναστολή της δίκης. Δυνατή κατά πάντα χρόνο είτε όριστικής αποφάσεως που διέταξε αναστολή της δίκης. Δυνατή κατά πάντα χρόνο είτε δύναμει παρεμπιπτούσης είτε δύναμει αυτότελου αίτησεως.

Έκθεση - έγκριση φορτωτικής. Η φορτωτική μπορεί νά έκδοθή και από πρόσωπο νόμιμα εξουσιοδοτημένο από τον πλοίαρχο ρητώς ή σιωπηρώς. Έγκριση τεκμαίρεται από τό γεγονός ότι έπηκολούθησε φόρτωσή του φορτίου.

Ρήτρα στή φορτωτική «ναύλος προπληρωθείς». Ό έκναυλωτής δέν δικαιούται σέ μεσεγγύηση του φορτίου ούτε νά απαιτήση από τον κομιστή της φορτωτικής πρόσθετο ναύλο.

Σχέσεις έκναυλωτού - χρονοναυλωτού. Δέν δεσμεύουν τον κομιστή της φορτωτικής που δέν παραπέμπει στους όρους του ναυλοσυμφώνου.

Άδικαιολόγητη άρνηση του έκναυλωτή νά παραδώσει τό φορτίο στον νόμιμο κομιστή της φορτωτικής συνιστά προσβολή της νομής του τελευταίου.

Οί αίτούντες κατ' άρχήν διά της από 3 Μαΐου 1983 αίτησεως των ήτήσαντο όπως διαταχθή ως ασφαλιστικόν μέτρον ρυθμίσεως της νομής των ή επιδίκασις εις έκαστον της νομής και κατοχής αντιστοίχως των φορτίων των και ή απόδοσις ταύτης (νομής και κατοχής) εις αυτούς ών είναι νόμιμοι κομισταί των έν αυτή φορτωτιών, παραλήπται τά όποια μεταφέροντο διά του πλοίου «Κ» της πρώτης καθ' ών έκ διαφόρων βορειευρωπαϊκών λιμένων εις τον λιμένα Σαϊταγκόγκ έν Μπαγκλαντές, έκομίσθησαν όμως ταύτα αυθαίρετως υπό της

πρώτης των καθ' ών εις Πειραιά, έξεφορτώθησαν εις τάς άποθήκας του τρίτου των καθ' ών (Ο.Α.Π. & και κατακρατούνται υπό τούτου. Επί της αίτησεως ταύτης συζητηθείσης κατά την δικάσιμον της 30 Μαΐου 1983 έξεδόθη ή ύπ' αριθ. 158 της 23 Ιουνίου 1983 απόφασις του Δικαστηρίου τούτου, δι' ής διατάχθη ή άναβολή της δίκης των άσφαλιστικών μέτρων καθ' όσον υπό της πρώτης των καθ' ών προσεβλήθησαν αι περί των έμπορευμάτων των αίτουσών έκδοθείσαι φορτωτικαί ως πλασταί, μέχρι τέλους της ποινικής δίκης περί πλαστογραφίας, των έν τη κρινόμενη αίτησει άναφερομένων φορτωτικών. Διά της ένδίκου αίτησεως (πλήσεως-38/28.6.83, τηρηθείς της νομίμου προδικασίας και καταβληθέντων των νομίμων τελών περιεχούσης έμμέσως πλήν σαφώς αίτημα άνακλήσεως της ύπ' αριθ. 158/83 αποφάσεως του Ειρηνοδικείου Πειραιώς, δι' ό δέν άντεΐπον ρητώς οι καθ' ών, ύφισταμένης καταπειγούσης περιπτώσεως λήψεως του δι' αυτής αιτηθέντος ασφαλιστικού μέτρου, καθ' όσον ή συνεχιζόμενη παραμονή των έμπορευμάτων εις τάς άποθήκας του ΟΑΠ συνεπάγεται αύξησιν των άποθηκεύτρων οδηγούσαν εις όριστικήν άπώλειαν των έμπορευμάτων ύφισταμένου κινδύνου έκποιήσεως των έμπορευμάτων υπό του ΟΑΠ προς είσπραξιν των δικαιωμάτων του, ύφίσταται κίνδυνος χειροτερεσεως της καταστάσεως των έμπορευμάτων μή συντρεχόντων λόγω δικαιολογούντων την άναβολήν της δίκης, διώκεται νά γίνη δεκτή ή από 28.6.83 κλήσις των διά περαιτέρω συζήτησιν και νά γίνη δεκτή ή από 3.5.1983 αίτησις των και διαταχθώσι τά έν αυτή ασφαλιστικά μέτρα προς προστασίαν της νομής των αίτουσών

των έν αυτή άναφερομένων φορτίων, ως άνεπιτύχη, των κατεχομένων υπό των καθ' ών παρανόμως και άνευ της βουλήσεώς των.

Νόμω βάσιμος παρίσταται έρειδομένη εις τάς διατάξεις των άρθρ. 126, 130, 168 ΚΙΝΔ, 974, 978, 982, 984, 998 ΑΚ και 734 § 2, 681 § 1, 325 § 1 Κ.Πολ.Δ. άρμοδίως δέ φερομένη ένώπιον του Δικαστηρίου τούτου κατά την προκειμένην ειδικήν διαδικασίαν των ασφαλιστικών μέτρων έν συνδ. 309 Κ.Πολ.Δ., των άρθρ. 682 έπ. Κ.Πολ.Δ. 733, 40 § 1, 37 § 1 Κ.Πολ.Δ., έξεταστέα περαιτέρω αποβαίνει και ως προς την μή έμφανισθείσαν δευτέραν των καθ' ών νομίμως κλητευθείσαν διά της έν άρχή της παρούσης άναφερομένης ήμερομηνίας (αριθμόν 131888 της 5 Ιουλίου 1983 εκθέσεως έπιδόσεως του Δικαστικού Έπιμελητού των έν Πειραιεί Πρωτοδικών «Π.Μ.» δοθέντος ότι κατά την προκειμένην διαδικασία έν έρημοδικία του κλητευθέντος αντιδίκου δέν συνάγεται τεμήριον όμολογίας. Έπειδή είναι μή όριστική ή απόφασις ή όποία διατάσσει την αναστολήν της πολιτικής δίκης, μέχρι της αμετακλήτου εκδικάσεως της ποινικής διώξεως του διαδίκου γιά πλαστογραφία (ΕΑ 1304/1971 ΝοΒ 19 1433). Η μή όριστική απόφασις ή όποία διατάσσει την αναστολήν της δίκης, ήμπορεί, παρά τους όρισμούς του άρθρου 309 Κ.Πολ.Δ, νά άνακληθώ και μέ την ύποβολήν αύτοτελου αίτησεως του διαδίκου (Μ. Πρ. Τρικάλων 26/71 Συλ. Ν. 2, 34 Δίκη Μ π έ η Σχόλια ύπ' αριθ. 309 Κ.Πολ.Δ. Είρ. Άθηνών 1852/69 Δνη 10. 408, ΕΑ 1344/75 Άρμ. 29. 457 Πολ. Δικ. Κ ι τ σ ι κ ό π ο υ λ ο ς ύπ' αρ. 180 Ν.Δ. σελίς 1411 § 179 και § 185, Ε.Θ. 804/80 Άρμ. 80 σελ. 834, Ρ ά μ ο ς Έγχειρίδιον Αστικό Δικ. Δικαίου τομ. Α x 251). Έν προκειμένω ή προεκδοθείσα ύπ' αριθ. 158/83 απόφασις δι' ής άνεβλήθη ή δίκη, ούσα μή

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: 3116183, 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 BAIRIS

οριστική, ανακαλείται ελευθέρως ειδικότερον απόφασις διατάξασα αναβολήν της δίκης κατά τό αρθρ. 462 Κ.Πολ.Δ. λόγω προσβολής εγγράφου ως πλαστού, δύναται νά ανακληθῇ κατά πάντα χρόνον εἴτε δυνάμει παρεμπιμπτοῦσης εἴτε δυνάμει αὐτοτελοῦς αἰτήσεως (Μ π έ η Πολ. Δ. ὑπ' ἀριθ. 309 σελ. 1279 καὶ αὐτόθι παραπομπάς). Αἱ διατάξεις τῶν ἀρθρ. 696 § 3 καὶ 734 § 5 Κ.Πολ.Δ. δὲν ἐφαρμόζονται ἐν προκειμένῳ διότι ἀναφέρονται εἰς μεταρρυθμισιν ἀποφάσεως «διαταξάσης ἀσφαλιστικὸν μέτρον» ἥτοι ὁριστικῆς ἀποφάσεως ἐκδοθείσης κατὰ τὴν διαδικασίαν τῶν ἀσφαλιστικῶν μέτρων, ἐνῶ ἐν προκειμένῳ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 158/83 ἀποφάσεως οὐδὲν ἀσφαλιστικὸν μέτρον διετάχθη οὔτε καὶ ἡ οὐσία τῆς ὑποθέσεως ἐξητάσθη ἀλλ' ἀπλῶς ἀνεβλήθη ἡ ἐκδίκασις αὐτῆς — διὰ δέ τὸν αὐτὸν λόγον τῆς μὴ ἐξετάσεως τῆς ὑποθέσεως κατ' οὐσίαν καὶ μὴ ἐκδόσεως ὁριστικῆς ἀποφάσεως δεχομένης ἡ ἀπορριπτῶς τὴν αἴτησιν δὲν ὑφίσταται οὐδὲ προσωρινὸν δεδεδασμένον ἐκ τῆς ρηθείσεως ὑπ' ἀριθ. 158/83 (μὴ ὁριστικῆς) ἀποφάσεως. Τό ἀρθρ. 462 Κ.Πολ.Δ. δὲν ἐφαρμόζεται εἰς τὴν διαδικασίαν τῶν ἀσφαλιστικῶν μέτρων (Ὁδὴ Τ ζ ι φ ρ α σ. 'Ασφ. Μέτρα ἐκδ. 1980 σελ. 46, Εἰρ. Πιερ. 82/73 Δικ. 1974 σελ. 196, πρβλ. καὶ Μ π έ η Πολ. Δικ. ἀρ. 682 ἀρ. 3.2 καὶ εἰσαγ. ἀρ. 591 σελ. περὶ τοῦ ὅτι τό ἀρ. 591 δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ ἀσφαλιστικῶν μέτρων). Ὅθεν ἡ ἀπὸ 28.6.83 ἐνδικὸς κλήσις περιέχουσα αἴτημα περαιτέρω συζητήσεως καὶ ἐμμέσως πλὴν σαφῶς ἀνακλήσεως τῆς ὑπ' ἀριθ. 158/83 ἀποφάσεως τοῦ Δικαστηρίου τούτου, μὴ ὁριστικῆς, εἶναι τύποις δεκτὴ καὶ ἐξεταστὴ οὐσία ἀποβαίνει οὔτε δὲ καὶ τό ἀρθρ. 249

Κ.Πολ.Δ. περὶ ἀναβολῆς τῆς δίκης μέχρι πέρατος ἐκκρεμοῦς δίκης, ἐφαρμόζεται εἰς τὴν διαδικασίαν ἀσφαλιστικῶν μέτρων (Τ ζ ι φ ρ α σ. 42, Μ π έ η Πολ. Δ. ὑπ' ἀριθ. 250 ἀρ. 15). Ἐπειδὴ κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἀρ. 168 ΚΙΝΔ, καθ' ἣν ἡ φορτωτικὴ ἐκδίδεται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου μετὰ τὴν φόρτωσιν, οὐδὲν ἀποκλείεται ἡ ἐκδοσις φορτωτικῆς ὑφ' ἑτέρου νομίμου κατ' ἀρ. 211 ΑΚ ἐξουσιοδοτημένου ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου προσώπου, ἀντιθέτως μάλιστα τό τελευταῖον τοῦτο εἶναι τό συνηθὺς συμβαῖνον, τῶν φορτωτικῶν ἐκδιδόμενων κατ' ἐξουσιοδότησιν τοῦ πλοιάρχου ὑπὸ τῶν κατὰ τόπους πρακτόρων, μὴ ἀποκλειομένης καὶ τῆς ἐκ τῶν ὑστέρων ρητῆς ἡ σιωπηρᾶς κατ' ἀρ. 238 ΑΚ ἐγκρίσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου τῆς ἀνεξουσιοδοτήσεως αὐτοῦ ἐκδοθείσης φορτωτικῆς τεκμαιρομένης καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἐπηκολούθησεν ἡ φόρτωσις, τοσοῦτον μᾶλλον καθ' ὅσον ἡ φορτωτικὴ δὲν εἶναι ἐγγραφὸν τυπικόν, οὔτε ἐν τῇ ἐννοίᾳ, ὅτι ἀνεξαρτήτως δὲν εἶναι ἰσχυρὰ ἡ μεταξὺ πλοιάρχου καὶ φορτωτοῦ σύμβασις μεταφορᾶς, οὔτε ἐν τῇ ἐννοίᾳ ὅτι ἡ ἔλλειψις στοιχείου τινός τοῦ κατὰ Νόμον περιχομένου τῆς φορτωτικῆς ἐπάγεται ἀκύρωσις αὐτῆς, ἐν ὧσι τοῦ ὅτι αἱ περὶ φορτωτικῆς διατάξεις δὲν εἶναι τεταγμέναι ἐπὶ ποινῇ ἀκυρότητος (Σχόλια τοῦ ἀρ. 168 § 3β Σ τ α υ ρ έ ρ ο υ λ ο ς σ. 429).

Ἐτέρωθεν ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθροῦ 130 ΚΙΝΔ προκύπτει ὅτι ὁ ναυλωτὴς ὑποχρεοῦται νά παραδῶσιν τὰ ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγραφόμενα πράγματα εἰς τὸν δι' αὐτῆς προσηκόντως νομιμοποιούμενον παραλήπτην ἐφ' ὅσον ἔχει καταβληθῇ ὁ ναῦλος καὶ αἱ λοιπαὶ ὀφειλόμεναι παροχαὶ καὶ κατὰ τό ἀρθρὸν 978 ΑΚ ἐπὶ ἐμπορευμάτων

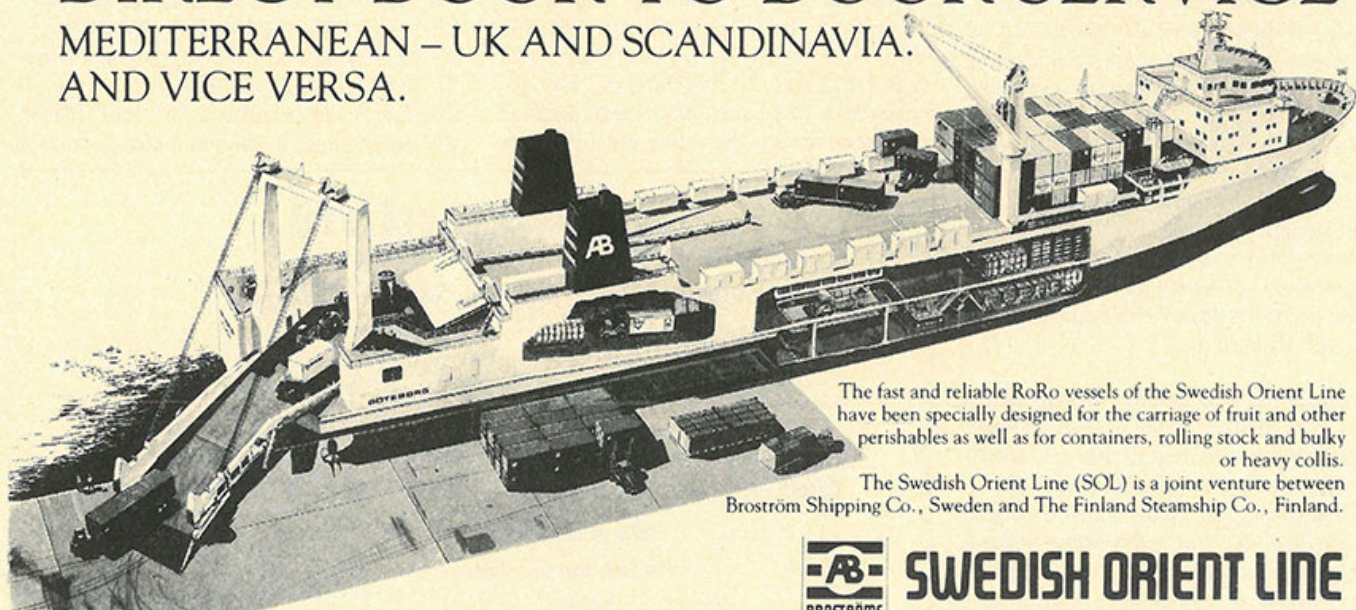
καὶ ἐν γένει κινητῶν ἀποθηθειμένων εἰς ἀποθήκην καὶ παραληφθέντων ὑπο μεταφορᾶς ἐπὶ τῇ ἐκδόσει ἀποθετηρίου ἐγγράφου ἢ φορτωτικῆς, ἢ μετὰθεσις τῆς νομῆς αὐτῶν γίνεται διὰ μεταβιβάσεως τοῦ ἀποθετηρίου ἐγγράφου ἢ τῆς φορτωτικῆς (Εἰρ. Πειραιῶς 88/83).

Ἐπειδὴ ἐκ τῶν ὑπὸ τῶν διαδίκων προσκομιζομένων μετ' ἐπικλήσεως ἐγγράφων, ἐν οἷς καὶ τό πρακτικόν τῆς 30.5.1982 Εἰρηνοδικείου Πειραιῶς (διαδικασία ἀσφαλιστικῶν μέτρων), τῶν ὑπὸ τῶν πληρεξουσίων Δικηγόρων τῶν διαδίκων προφορικῶς καὶ δι' ἐγγράφων σημειωμάτων ἀναπτυχθέντων καὶ ἐν γένει διαδικασίας κατὰ τὴν κρίσιν καὶ ἐκτίμησιν τοῦ Δικαστηρίου ἐπιθανολογήθησαν τὰ ἑξῆς:

Οἱ αἰτοῦντες τυγχάνουν νόμιμοι ἐξ ὀπισθογραφῆσεως κοιμιστῶν τῶν λεπτομερῶς ἀναγραφόμενων ἐν τῇ αἰτήσει 29 — φορτωτικῶν ἐκ τῶν φορτωτικῶν τούτων — νομίμως μετ' ἐπικλήσεως προσκομιζομένων ἐν κεκυρωμένῳ φωτοαντιγράφῳ καὶ νομίμως μεταφράσει εἰς τὴν ἐλληνικὴν βεβαιοῦται ὅτι παρελήφθησαν ἀκὶ ἐφορτώθησαν ἐπὶ τοῦ φορτηγοῦ πλοίου «Κ», πλοιοκτησίας τῆς πρώτης τῶν καθ' ὧν διὰ λογαριασμόν τῆς φορτωτρίας ἐταιρίας τὰ ἐν τῇ αἰτήσει ἀντικείμενα. Ὁ δι' ἑκαστον τῶν ἀνωτέρω φορτίων ναῦλος διὰ τὴν μεταφορὰν εἰς Τσιταγκόγκ τοῦ Μπαγκλαντές προκατεβλήθη εἰς τὸν σχετικὸν λιμένα φορτώσεως, ἀπασαί δὲ αἱ ἀνωτέρω φορτωτικαὶ πιστοποιοῦν τὴν τοιαύτην προκαταβολὴν τοῦ ναύλου διὰ ρήτρας «ναῦλος προπληρωθείς» (FREIGHT PREPAID). Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς φορτώσεως τοῦ πλοίου εἰς διαφόρους βορειοευρωπαϊκοὺς λιμένας, ἤρξατο ἡ ἐκτέλεσις τοῦ ταξιδίου ἐγ-

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).

κριθείσης ούτω και έμπράκτως υπό του πλοιάρχου του πλοίου της υπό των πρακτόρων του πλοίου γενομένης εκδόσεως των φορτωτικών. Τό πλοίο επλευσεν εις την Μεσόγειον και άφίχθη την 13.5.1982 εις την περιοχήν Πόρτ Σάϊδ.

Τη έντολή όμως της πρώτης των καθ' ών προς τον πλοίαρχον του πλοίου, ούτος διέκοψε τον πλούν, τό πλοίο δέν διέπλευσε την διώρυγα του Σουέζ και παρέμεινε έξωθι του Πόρτ Σάϊδ εις Διεθνή ύδατα, παρά τας επανειλημμένους γεγομένας υπό των αίτουσών και λοιπών παραληπτών φορτίων όχλήσεις προς την πρώτην των καθ' ών όπως συνεχίση και περατώση τον πλούν. 'Η πρώτη των καθ' ών ήρνεϊτο την συνέχισιν του ταξιδίου ισχυριζόμενη ότι είχε χρονοεκαυλώσει τό πλοίο εις την «Ι» και ότι ή έν λόγω εταιρία εύρίσκετο έν άδυναμία συνεχίσεως καταβολής του χρονοναύλου και έπληρώσεως των λοιπών έκ της συμβάσεως χρονοναυλώσεως ύποχρεώσεών της, ήξιού δε προς τούτο ή πρώτη των καθ' ών την καταβολήν υπό των φορτωτών του χρονοναύλου και των βαρυνόντων την χρονοναύλωσην έξόδων μέχρι περατώσεως του ταξιδιού, άρνηθέντων δέ των φορτωτών εις καταβολήν έκ νέου κομιστρών και έπιπροσθέτων δαπανών, τό πλοίοι ώδηγήθη υπό της πρώτης των καθ' ών μεθορμίσθη εις 'Ελευσίνα, τά δέ φορτία έχουν εκφορτωθής και έναποτεθής υπό της δευτέρας των καθ' ών, εις τας άποθήκας του (ΟΛΠ) του τρίτου των καθ' ών.

'Η πρώτη των καθ' ών άρνεϊται νά παραδώσει εις τούς αίτούντας τά φορτία των άξιούσα προς τούτο άνευ νομίμου δικαιώματος ύπέρρογκα και αυθαίρετα χρηματικά ποσά, έδωκε δέ έντολήν εις την δευτέραν των καθ' ών όπως μή παραδώσει εις αυτούς τας διατακτικές διά τά φορτία των. 'Η συμπεριφορά της α' των καθ' ών είναι παράνομος διότι δέν δικαιούται νά αξιώση πρόσθετον ναύλον δεδομένου ότι ή φορτωτική περιέχει την βεβαίωσιν ότι ό ναύλος έχει προπληρωθής, δέν δύναται νά επικαλεσθής άξιώσεις εναντι των αίτουσών κατά της χρονοναυλώτριας έκ ναυλοσυμφώνου, μηδαμώς δεσμεύοντος τούτους καθ' ών όσον αί φορτωτικά ούδόλως παραπέμπουν εις τοιούτον ναυλοσύμφωνον, ή άρνησίς της

νά παραδώσει τά φορτία και ή κατακράτησις των έν Πειραιή συνιστούν έκτροπήν του πλοίου έκ της πορείας του, της δέ δευτέρας των καθ' ών είναι ώσαύτως παράνομος διότι άρνεϊται νά παραδώσει τας σχετικές διατακτικές διά τά φορτία των.

'Η πρώτη των καθ' ών προέβαλε τον ισχυρισμόν τό πρώτον διά του έγγραφου σημειώματός της του παραστάτος Δικηγόρου (Δικάσιμος της 30.5.83 — έφ' ής ή έξεδόθη ή ύπ' αριθ. 158/83 άπόφασις) ότι αί ένδικοι φορτωτικάί φέρουν πλαστές ή μερομηνίας εκδόσεως ήτοι προγενεστεράς της ναυλώσεως, ήτις έγένετο την 1.4.1982, δι' ό και προσέβαλε ταύτας ως πλαστές κατά τό σημείον τούτο, κατονομάζει δέ πλαστογράφον τον νόμιμον εκπρόσωπον μιας εκάστης των αίτουσών καθώς και τον εκπρόσωπον της «Ι». 'Ο ισχυρισμός ούτος ούδόλως κατά την κρίσιν του Δικαστηρίου έκ του άποδεικτικού ύλικού έπιθανολογήθη καθ' όσον δέν συντρέχουν αί προϋποθέσεις του άρ. 462 Κ.Πολ.Δ. ήτοι ούτε σοβαρά ύπόνοιαι καθ' ώρισμενου προσώπου γεννώνται ('Αρ. 2/71 Μο. Πρ. Πειρ. ΝοΒ 19 σελίς 1317) ούτε ρητώς κατονομάσθη ό πλαστογράφος ούτε οι προβληθέντες ισχυρισμοί είναι ούσιώδεις επί την έκβασιν της δίκης ούτε καν έπιθανολογήθησαν (5302/73 ΕΕΝ σ. 401). Περαιτέρω τό πρώτον προσκομισθέν μετά την εκδίκασιν της ύποθέσεως την 7.7.83 πληρεξούσιον έγγραφον της συμβολαιογράφου Περιστερίου «Δ.Α.» ύπ' αριθ. 10236 της 8 'Ιουλίου 1983 έμφαίνεται ότι ό «Γ.Κ.» δι' έαυτόν άτομικώς και ως νόμιμος εκπρόσωπος της έν Μονροβία έδρευούσης ναυτιλιακής εταιρίας «C.N.S.C.» δίδει έντολήν εις τον ως άνω παριστάμενον πληρεξούσιον Δικηγόρον νά εμφανισθής ένώπιον του Δικαστηρίου και προσβάλει και αύθις ως πλαστές τας φορτωτικές τας έν τώ από 30 Μαΐου 1983 πρακτικώ συνεδριάσεως του Διοικητικού Συμβουλίου της έν Πειραιή έδρευούσης Ναυτιλιακής εταιρίας υπό την έπωνυμίαν «Κ» ως νομίμου εκπροσώπου της έν Μονροβία Λιβερίας έδρευούσης εταιρίας «C.N.S.C.» πλην όμως δέν άποδεικνύεται ότι αύτη εκπροσωπεί την πρώτη των καθ' ών και τό σπουδαιότερον ότι αύτη της παρέχει τοιαύτην έξουσίαν.

'Εν σχέσει μέ την διά του έγγραφου σημειώματος προβαλλομένην ένστασιν του άρ. 289 § 4 ΚΙΝΔ προβλεπομένη έτησία παραγραφή επί τώ λόγω ότι ή προκειμένη σύμβασις μεταφοράς συνήφθη την 1.4.82 ή δέ κρινομένη αίτησις ύπεβλήθη την 5.5.1983 ήτοι μετά πάροδον έτους κρίνεται άπορριπτέα ως άλυσιτελώς προτεινομένη, διότι ή ένδικοι διαφορά είναι έκ της νομής και ούχι έκ της συμβάσεως μεταφοράς, ή του άρθρου δέ 9222 ΑΚ είναι άόριστος διά τί ή καθ' ής δέν αναφέρει άν άντεποιήθη και από τότε την νομήν των αίτουσών — έν τέλει κατά τά άποδειχθέντα 1. αί φορτωτικάί έξεδόθησαν υπό των πρακτόρων κατ' έξουσιοδότησιν του πλοιάρχου 2. ό πλοίαρχος έδέχθη τό φορτίον. 3 προπληρώθηκε ό ναύλος και αναγράφεται τούτο εις τας φορτωτικές. 4. τό πλοίο παρέξελκε της πορείας του και κατέπλευσεν εις Πειραιά 5. αί αίτουσαι είναι νόμιμοι κομιστάι των φορτωτικών 6. αί φορτωτικάί ύπεγράφησαν κατ' έντολήν του πλοιάρχου και 7. ό πλοίαρχος δέν διετύπωσε καμμίαν άντίρρησην κατά την φόρτωσιν και 8. ό ναύλος έπληρώθη πράγματι.

Πάντων των εναντιών άπορριπτομένων ως άβασίμων και άναποδείκτων (βλ. και άποφάσεις Ειρηνοδικείου Πειραιώς 77/83, 88583, 166/83, 167/83 και 170/83) κατ' ακολουθίαν διά της μεταβιβάσεως εις τούς αίτούντες των ένδίκων δι' ένα έκαστον άντιστοιχώς φορτωτικών κατέστησαν ούτοι νομείς των άνωτέρω φορτίων - έμπορευμάτων (978 ΑΚ, 168 έκ. ΚΙΝΔ), οι δέ καθ' ών διά της κατακρατήσεως τούτων προσβάλλουν την νομήν των, ύφισταμένης δέ κατεπειγούσης ανάγκης άπομακρύνσεως των φορτίων των έκ του χώρου του τρίτου των καθ' ών και προωθήσεως των εις τον λιμένα προορισμού των και κινδύνου χειροτερεύσεως της καταστάσεώς των, κινδύνου εκποιήσεως τούτων υπό του τρίτου των καθ' ών διά την εισπραξιν των βαρυνόντων ταύτα άποθηκεύτρων, αύξανόμενων όσημέραι, είναι αναγκαίον όπως ληφθούν άσφαλιστικά μέτρα κατά την παραδοχήν της κρινομένης αίτήσεως - κλήσεως και ως κατ' ουσίαν βασίμου.

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

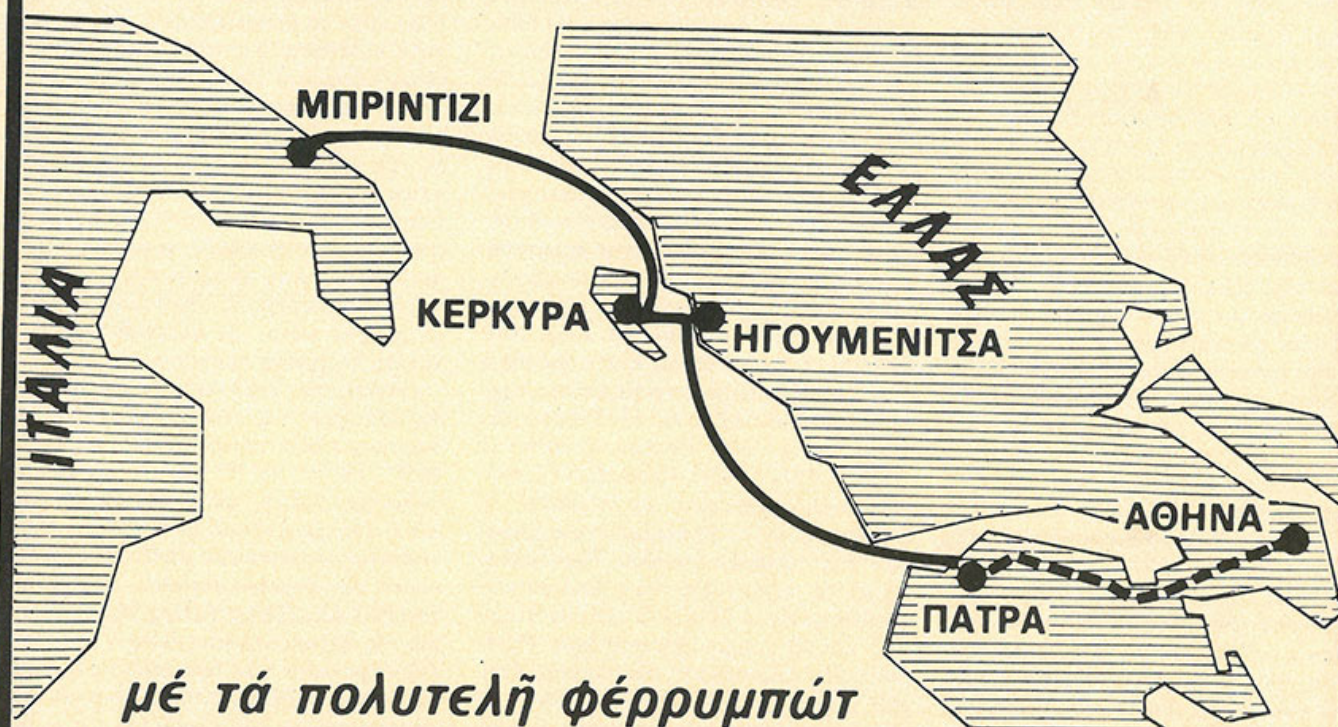
CABLES: "TAKISHIP"
TELEX: 24262 24099 TAKIS AR
AV. CORRIENTES 538
BUENOS AIRES

TEL: 394.5612
394.3992
394.3891
394.3548
394.2129

PRIV.: T. contogeorgis 44.3850
E. Andresen 86.7115

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΜΕΣΟΣΤΡΟΦΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ ΓΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΜΕ ΒΑΡΕΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

Του κ. ΑΝ. ΚΟΠΙΤΣΑ

Η προσαρμογή μιάς μεσόστροφης μηχανής ντίζελ για λειτουργία με βαρύτερο καύσιμο, μέχρι 600 SECONDS REDWOOD 1, μπορεί να γίνει σε αρκετά στάδια όπως:

— με την περιορισμένη τροποποίηση,
— με την περισσότερο εκτεταμένη μετασκευή και

τέλος με περίπτωση που η μηχανή σχεδιάζεται με έξ' αρχής προορισμό να λειτουργήσει αποκλειστικά με βαρέα καύσιμα.

Η σημερινή παρουσίαση αφορά την πρώτη περίπτωση, κατά την οποία σε μηχανές που έχουν σχεδιασθεί να χρησιμοποιούν Γκαζόιλ γίνονται όρισμένες περιορισμένες τροποποιήσεις και προσαρμόζονται για να λειτουργούν ικανοποιητικά χρησιμοποιώντας Φιούελ "Οϊλ" μέχρι ποιότητας 600 SECS Redwood 1.

Ηδη όρισμένοι κατασκευαστές προσφέρουν ένα ΚΙΤ τροποποιήσεων μεσοστρόφων μηχανών, ή εφαρμογή των οποίων έχει επιβεβαιώσει τις προσδοκίες της καλής λειτουργίας τους.

Οι ελάχιστες απαιτήσεις καλής λειτουργίας περιλαμβάνουν την ικανότητα της μηχανής να εκκινεί και να λειτουργεί με το βαρύτερο καύσιμο σε όλα τα φορτία. Επίσης την ασφάλεια και αξιοπιστία λειτουργίας, που δίνει περίπου ίδιες περιόδους μεταξύ επιθεωρήσεων,

έν σχέσει με την αρχική λειτουργία με Γκαζ "Οϊλ". Ακόμη, την καλή καύση και την χαμηλότερη ειδική κατανάλωση, ή οποία σε συνδυασμό με την χρήση βαρύτερου καυσίμου, δίνει το μέτρο της οικονομικότητάς τους.

Οι προσφερόμενες τροποποιήσεις στα στοιχεία της μηχανής είναι σχετικά λίγες και περιλαμβάνουν:

— Η άντλία εγχύσεως καυσίμου τροποποιείται ώστε να ενσωματώσει ένα ενισχυμένο έμβολοχίτωνιο, το οποίο κινείται από την ντίζα καυσίμου και η κεφαλή της άντλίας φέρει ένα δαχτυλίδι στεγανότητας τύπου VITON.

Το υπάρχον κύκλωμα ελαφρού καυσίμου — Γκαζόιλ — με τα φίλτρα του παραμένει, ενώ προστίθεται ένας δεύτερος άγωγός, με μία βαλβίδα πνευματικού χειρισμού τύπου τριών θέσεων και μία ρυθμιστική βαλβίδα πιέσεως.

Η βαλβίδα τριών θέσεων ενεργοποιείται με πεπιεσμένο αέρα μέσω ενός SOLENOID, για αλλαγή από το Γκαζόιλ στο Φιούελ όϊλ και αντιστρόφως.

Οι βαλβίδες εξαγωγής τροποποιούνται σε περιστροφικές με την χρήση ROTOCAPS, που απαιτούν ανάλογη προσαρμογή των βάκτρων των βαλβίδων και των χαρακτηριστικών ελατηρίου.

Χωρίς να απαιτούνται περισσότερες αλλαγές, με τις τροποποιήσεις αυτές η λειτουργία των μηχανών σε φορτία με-

γαλύτερα του 50% έχει δείξει αξιοσημείωτη οικονομία, καθώς η ειδική κατανάλωση Φιούελ όϊλ μειώνεται μέχρι 2% σε σχέση με την αντίστοιχη με Γκαζόιλ.

Η νέα αυτή εξέλιξη παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τα ποντοπόρα σκάφη που έχουν ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη που λειτουργούν με ελαφρύ καύσιμο, και στα οποία υφίσταται ο εξοπλισμός για την ανάμιξη (Blending) εν πλώ βαρέως και ελαφρού καυσίμου υπό όρι-σμένη αναλογία ή οποία εξασφαλίζει το ακριβές επιθυμητό ιξώδες και συμβατότητα καυσίμου μείγματος.

Αποτελέσματα συγκριτικών δοκιμών λειτουργίας:

Δοκιμές που έγιναν σε διάφορες ταχύτητες και φορτία απέδειξαν ότι για λειτουργία με IFO σε χαμηλά φορτία, η μηχανή καπνίζει περισσότερο και απαιτεί περίπου κατά 2 BAR υψηλότερη μέγιστη πίεση καύσεως, ενώ έχει μία υψηλότερη ειδική κατανάλωση καυσίμου. Σε υψηλότερα φορτία οι θερμοκρασίες καυσαερίων είναι κατά 15-20 °C υψηλότερες στις θυρίδες και πριν τον υπερπληρωτή, ενώ η ειδική κατανάλωση είναι μικρότερη.

Με σκοπό να προσδιορισθεί η ευαισθησία της μηχανής σε ρύπανση κατά την λειτουργία σε χαμηλά φορτία (λιγώ-

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.: 378545, Telex: 6-22550 SA

JOHANNESBURG

PANDORA CHARTERING
P.O. Box 65302
BENMORE, JOHANNESBURG
2010 SOUTH AFRICA
Tel.: 7837055, Telex: 4-24084 SA

GREECE — PIRAEUS

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

τερο του 25%), έγιναν δοκιμές που έδωσαν τα εξής αποτελέσματα:

Αύξηση κατά 10 ° C περίπου στην θερμοκρασία εξαγωγής των καυσαερίων, σε συνδυασμό με μικρή αύξηση της πιέσεως καυσαερίων, πράγμα που δείχνει ένα βαθμό ρυπάνσεως στο σύστημα εξαγωγής.

Ενδεικτικά αναφέρονται τα αποτελέσματα επιθεωρήσεως μηχανών μετά 72 ώρες λειτουργίας με IFO καύσιμο, σε χαμηλά φορτία (κάτω του 25%).

Κατά την εξάρμωση των μηχανών βρέθηκαν εξανθρακώματα διαφόρου βαθμού και ποσότητας με θέσεις εντοπισμού την κεφαλή του έμβολου, τα σημεία μεταξύ των έδρων των βαλβίδων, το πώμα του κυλίνδρου, το προστόμιο καυσίμου και την θυρίδα εξαγωγής. Επίσης στις βαλβίδες εισαγωγής και εξαγωγής και στο κατώτερο σημείο του βέλκρου. Όλες οι όπες ψεκασμού παρέμειναν ανοιχτές ενώ τα σταθερά προφύσια του στροβιλοφυσητήρα ήταν μερικώς φραγμένα.

Μετά την άρμωση των μηχανών, η εκκίνηση με IFO δεν παρουσίασε πρόβλημα. Η λειτουργία για μισή ώρα περίπου στο πλήρες φορτίο και ταχύτητα παρουσίασε πτώση στην τιμή καπνού

(BOSCH) κατά 30%, πράγμα που δείχνει την ικανότητα αυτοκαθαρισμού (εκκαπνισμού) της μηχανής.

Η εξάρμωση του πώματος του κυλίνδρου έδειξε ότι τα εξανθρακώματα είχαν εξαφανισθεί. Αυτό αποδεικνύει ότι η λειτουργία για μακρές περιόδους σε χαμηλά φορτία δεν προκαλεί βλάβες και ότι γίνεται πλήρης επίκαυσις του στοιχείου ρυπάνσεως μετά από ένα μικρό διάλειμμα λειτουργίας σε υψηλό φορτία.

Η λειτουργία σε υψηλά φορτία (περί το 90%) με σταθερή ταχύτητα, έδειξε ότι όλα τα στοιχεία του θαλάμου καύσεως και το σύστημα εξαγωγής ήταν αρκετά καθαρά και απηλασμένα εξανθρακωμάτων. Πλήν όμως, μετά 300 ώρες λειτουργίας με IFO, παρουσιάστηκε ελαφρά στικτή διάβρωση (PITTING), στην έδρα της βαλβίδος εξαγωγής ενώ δεν παρατηρήθηκε καμμία άλλου είδους υποβάθμιση της λειτουργίας των στοιχείων της μηχανής.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι από την χρησιμοποίηση καυσίμου IFO σε μεσότροφες μηχανές δεν αντιμετωπίζονται σοβαρά προβλήματα από μηχανολογική άποψη και ήδη αρκετές εταιρίες λειτουργούν τις βοηθητικές μηχανές των

πλοίων τους με μείγμα καυσίμου που γίνεται με ανάμιξη (Blending) επάνω στο πλοίο.

Ιδιαίτερα δε αξίζει να σημειώσουμε ότι:

— Ένα ελαφρό Pitting των βαλβίδων εξαγωγής αποφεύγεται με την χρήση Rotocaps.

— Η καλή κατάσταση του λαδιού λιπάνσεως εξασφαλίζεται με την χρησιμοποίηση ενός φυγοκεντρικού φίλτρου, το οποίο μέσω by-Pass παίρνει περίπου 10% της ολικής παροχής λαδιού.

— Η παρατηρηθείσα μείωση του TBN κατά 15% περίπου, μετά από 300 ώρες λειτουργίας, αποδεικνύει ότι παραμένει στο λάδι επαρκές αλκαλικό απόθεμα.

— Η παρατηρούμενη αύξηση του ιξώδους του λαδιού είναι ελάχιστη.

— Η μικρή αύξηση που σημειώνεται στο ποσοστό αδιαλύτων παραμένει σε παραδεκτά όρια, και τέλος τα ίχνη Na, V στο καθίζημα λαδιού στο φίλτρο που προκύπτει από το καύσιμο, αποδεικνύει την καλή ικανότητα προσαρμογής του λαδιού στις νέες συνθήκες λειτουργίας και την ικανοποιητική λειτουργία του φυγοκεντρικού φίλτρου.



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 BROKERS 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



ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

Οι εξαγωγές δημητριακών

Στό ύψος ρεκόρ των 28,1 εκατ. τόννων ανήλθαν οι εξαγωγές δημητριακών της Αργεντινής κατά το προηγούμενο έτος, αποτέλεσμα της χρησιμοποίησης προηγμένης τεχνολογίας γεγονός που επιτείνει την αισιοδοξία για μεγαλύτερη σοδειά κατά το 1984.

Ηδη για την προώθηση των εξαγωγών δημητριακών από την Αργεντινή ή «Γουόρντ Μπάνκ» χορήγησε προς την χώρα δάνειο ύψους 87 εκατομ. δολλαρίων για την κατασκευή και επέκταση των σιλό σιτηρών και την αγορά νέων σιδηροδρομικών βαγονιών για την μεταφορά τους στις περιοχές φορτώσεως.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Ναυπηγικές παραγγελίες

Η βραζιλιανή ναυπηγοβιομηχανία πέτυχε την πρώτη της παραγγελία απ' το εξωτερικό, μετά την εφαρμογή ενός απλούστερου πιστωτικού συστήματος.

Πρόκειται για την παραγγελία έννεα σκαφών ημικοντέινερς, συνολικού κόστους 4.200 εκατομ. FB. την οποία δέχθηκε η ναυπηγική εταιρία Compañia Comércio e Navegação του Ρίο Τζανέιρο. Τα σκάφη θα έχουν ικανότητα 650 TEU και θα παραδοθούν μεταξύ των μέσων του 1985 και 1986. Παραγγελίες είναι δυτικογερμανικές ναυτιλιακές εταιρίες, δύο του Αμβούργου και μία του Φλένσμπουργκ.

Η παραγγελία κλείσθηκε πολύ σύντομα χάρη σε μία συμφωνία ανακλιμακώσεως του εξωτερικού χρέους της χώρας. Σημειωτέον ότι η Δυτ. Γερμανία είναι παλαιός πιστός πελάτης της βραζιλιανής ναυπηγοβιομηχανίας, η οποία ελπίζει ακόμη ότι θα προσελκύσει και πολλές αμερικανικές παραγγελίες, εφ' όσον το Κογκρέσο επιτρέψει τελί-

κά στους αμερικανικούς έφοπλιστές να παραγγέλουν πλοία τους στο εξωτερικό.

Παρατηρείται εξ άλλου ότι τόσο η ανωτέρω ναυπηγική εταιρία όσο και τα άλλα ναυπηγεία της χώρας επωφεληθήκαν απ' το γεγονός ότι η χρηματοδότηση των ναυπηγικών προγραμμάτων δεν υπάγεται πιά στον οργανισμό Sunamam αλλά στην Τράπεζα Οικονομικής Αναπτύξεως.

Η.Π.Α.

Έφεδρικός στόλος

Τό Πολεμικό Ναυτικό άρχισε την εκτέλεση του προγράμματος δημιουργίας έφεδρικού έμπορικού στόλου. Κατά τό πρόγραμμα αυτό, εκτός των 32 έμπορικών πλοίων που διαθέτει ήδη, προτίθεται νά προμηθευθεί άλλα 45 σκάφη μέχρι τό τέλος του 1988. Όλος αυτός ό στόλος θά είναι έφεδρικός μέ δυνατότητα έτοιμότητας εντός πενήνθήμερου.

Διευκρινίζεται ότι ό έφεδρικός αυτός στόλος δέν έχει σχέση μέ τόν έμπορικό στόλο που διαθέτει ήδη τό Αμερικανικό πολεμικό ναυτικό, ό όποιος περιλαμβάνει φορτηγά πλοία αγορασθέντα από τό εξωτερικό που χρησιμοποιούνται για τή μεταφορά στρατιωτικού υλικού σέ έμπόλεμες περιοχές ανά τόν κόσμο. Αντίθετα τά πλοία του δημιουργούμενου έφεδρικού στόλου θά ναυπηγηθούν στίς ΗΠΑ και θά φέρουν τήν έθνική σημαία. Θά είναι κυρίως πετρελαιοφόρα και σκάφη ειδικών τύπων (όχηματοφόρα, φορηγίδοφόρα, βαρέων φορτίων κλπ.) μέ χωρητικότητα ανώτερη των 20.000 τόννων που θά επιτρέπει όμως τήν διέλευση από τήν διώρυγα του Παναμά.

Ηδη ή Ναυτιλιακή Διοίκηση άρχισε νά δέχεται προσφορές για τή ναυπήγηση των πλοίων αυτών χωρίς όμως νά προσδιορίσει τόν ακριβή αριθμό τους.

Νέα κοντεϊνερόπλοια

Η αμερικανική «Sea - Land Services, κο-

ρυφαία πλοιοκτήτρια εταιρία κοντεϊνερόπλοίων υπό αμερικανική σημαία, ανακοίνωσε ότι θά προχωρήσει στήν ναυπήγηση τριών νέων σκαφών μεταφορικής ικανότητας 700 κοντεϊνερς των 40 ποδών σέ αμερικανικά ναυπηγεία.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες τό συνολικό κόστος των σκαφών θά κυμανθεί περί τά 100 εκατομ. δολάρια, ενώ επιδιώκεται παράδοση των σκαφών εντός του 1986 για νά απασχοληθούν στίς τακτικές γραμμές που εκτελεί ή αμερικανική εταιρία μεταξύ Αλάσκας και Ηνωμένων Πολιτειών.

ΙΤΑΛΙΑ

Η «Λάουρο Λάιν»

Τρία χρόνια μετά τήν κατάρρευση του συγκροτήματος Λάουρο, δύο Τράπεζες της Νεαπόλεως μέ τήν εγγύηση του Ιταλικού Δημοσίου αποφάσισαν νά χρηματοδοτήσουν μέ 24 δισεκ. λιρέττες τήν «Λάουρο Λάιν» ώστε νά εξοφληθούν οι πιστωτές της Έταιρίας και νά λειτουργήσουν τά σκάφη της χωρίς τό ένδεχόμενο κατασχεσέως τους για παλαιότερες όφειλές.

Η οικονομική αυτή ρύθμιση είναι αποτέλεσμα των ένεργειών του κυβερνητικού επιτρόπου κ. Φλάβιο ντέ Λούκα, ό όποιος ήδη διαπραγματεύεται τήν πώληση των δύο μπάλκ κάρριερς «Santagata» 67.914 τόν. d.w. και «Pallade» 21.062 τόν. d.w. ενώ έπίσης πρό ήμερών ολοκλήρωσε συμφωνία ναυλώσεως του έπιβατηγού «Achille Lauro» μέ τό συγκρότημα Χανδρή για τήν εκτέλεση όκτώ κυκλικών 14 ήμερών κρουαζιερών στή Μεσόγειο μέ λιμένα αναχωρήσεως τήν Γένοβα κατά τό προσεχές χρονικό διάστημα Ιουλίου - Οκτωβρίου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Άπεφεύχθη ή άπεργία

Τελικώς τά συνδικάτα και ή Διεύθυνση των κρατικών βρεταννικών ναυπηγείων έφθασαν σέ κάποια συμφωνία κι' έτσι άπεφεύχθη ή άπεργία που είχε εξαγγελθεί για τά μέσα Ιανουαρίου και ή όποια θά έθετε σέ σοβαρό κίνδυνο τή λειτουργία των ναυπηγείων.

Τά έν λόγω συνδικάτα που αριθμούν περί τούς 60.000 εργάτες είχαν ζητήσει έβδομαδιαία αύξηση 7 λιρών για τίς σοβαρές τροποποιήσεις στους δρους εργασίας. Ύστερα υπό πολύωρες διαπραγματεύσεις επήλθε συμφωνία για τή συγκρότηση διμερούς επιτροπής που θά συζητήσει τίς διάφορες φάσεις των τροποποιήσεων και τίς προτάσεις



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

της μισθολογικής αύξησης.

Η εισαγωγή νέων μεθόδων εργασίας έχει καταστεί απολύτως αναγκαία για την επιβίωση των ναυπηγείων, των οποίων οι ζημιές συνεχώς αυξάνουν ενώ οι παραγγελίες συνεχώς ελαττώνονται. Έτσι παρά την επί 22 μήνες σταθεροποίηση των μισθών τρία ναυπηγεία τελούν ακόμα υπό την απειλή του κλεισίματος.

Οι Μπρίτις Σιμπλάντερς

Τελικώς η μελέτη που προετοίμασε κοινή επιτροπή εργοδοτών και εργαζομένων στους «Μπρίτις Σιμπλάντερς», προβλέπει την μείωση κατά 1.900 των εργαζομένων στο βρετανικό ναυπηγικό συγκρότημα και το κλείσιμο των τριών μικρότερων μονάδων «Henry Robb», «Clelands Shipbuilders» και «Goole Shipbuilders» οι οποίες κατά τον προηγούμενο χρόνο εμφάνισαν ζημιές περί των 3 εκατομ. στερλινών.

Στην εισηγητική της έκθεση η επιτροπή τονίζει ότι οι αποφάσεις αυτές στοχεύουν στο να περιορίσουν την επέκταση των ζημιών και στις υπόλοιπες μονάδες του συγκροτήματος και να προετοιμάσουν την αναγκαία ορθολογική οργάνωση του συγκροτήματος σε καθαρώς εμπορική βάση.

ΜΠΑΧΑΜΕΣ

Νέες νηολογήσεις

Περί τα 3 εκατομ. τόννων υπολογίζεται ότι κατέχει σήμερα η νεόκοπη ναυτιλία των Μπαχάμες, εκ των οποίων τα δύο τρίτα νηο-

λογήθηκαν εντός του 1983. Οι δύο τελευταίες μεγάλες μονάδες που εγγράφηκαν στο νηολόγιό τους είναι τα υπερωκεάνια «Βίσταφιορδ» και «Σάγκαφιορδ» που η Cunard ξαναπήρε από το νορβηγικό συγκρότημα Hoegh, τρία πετρελαιοφόρα της εταιρείας πετρελαίου Getty (τά «Αλαμπάμα», «Τέξας» και «Κάνσας») και τα δύο πετρελαιοφόρα της Μόμπιλ, «Μόμπιλ - Μπρίλιαντ» και «Μόμπιλ Κέστρελ».

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Οι παραγγελίες του 1983

Ο νορβηγικός έφοπλισμός κατά το διάστημα του απελθόντος έτους κατέθεσε παραγγελίες για 81 νέα σκάφη συνολικού τόνναζ 4 εκατομ. τόννων και συνολικού κόστους 10 περίπου δισεκατομ. κορωνών.

Πρόκειται για πλοία διαφόρων τύπων τα οποία θα υψώσουν την νορβηγική σημαία και θα ναυλωθούν από άλλες εταιρείες, ενίοτε άλλοδαπες. Οι παραγγελίες πάντως που μνημονεύονται ανωτέρω δεν περιλαμβάνουν τα πλωτά γεωτρήματα και τα βοηθητικά τους σκάφη.

Από πλευράς ναυπηγείων, τη μερίδα του λέοντος πήρε η Ν. Κορέα με 31 σκάφη και ακολουθεί η Ιαπωνία με 24 σκάφη, η Κίνα με 7 σκάφη και η Βραζιλία με 2 σκάφη. Τα υπόλοιπα 17 σκάφη έχουν παραγγελθεί σε διάφορα ευρωπαϊκά ναυπηγεία.

Η φορολογία των ναυτικών

Η Επιτροπή που συστήθηκε από την Κυβέρνηση για να μελετήσει τα συστήματα φο-

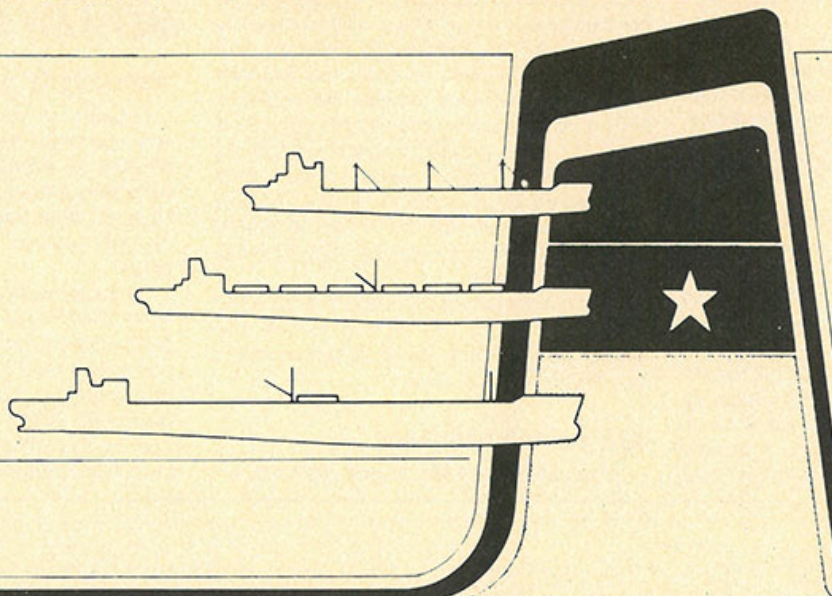
ρολογίας των ναυτικών έχει διαιρεθεί σε υποστηρίξη τριών διαφορετικών απόψεων. Κατά την πρώτη άποψη, δεν πρέπει να γίνει καμμία τροποποίηση στο υπάρχον φορολογικό σύστημα (τό οποίο είναι ευνοϊκότερο σε σύγκριση με τους εργάτες της ξηράς) γιατί υπάρχει κίνδυνος να σημειωθεί άποχή από το ναυτικό επάγγελμα. Κατά τη δεύτερη άποψη πρέπει στο υφιστάμενο φορολογικό σύστημα των ναυτικών να επιτραπεί ελευθέρως η είσοδος των νέων ναυτικών συμπεριλαμβανομένων και των ακτοπλοϊκών και των πληρωμάτων των πλωτών γεωτρημάτων. Τέλος κατά την τρίτη άποψη πρέπει να εγκαταλειφθεί το ιδιαίτερο φορολογικό σύστημα των ναυτικών, δεδομένου ότι σήμερα δεν υπάρχει λόγος να επωφελούνται προνομιακού καθεστώτος.

Πρός την εξειδίκευση

Συνεχίστηκε και κατά το 1983 η στρόφη των Νορβηγών έφοπλιστών από τα μπάλκ κάρριερς και τα δεξαμενόπλοια προς τα μικρότερα και εξειδικευμένα σκάφη, και παρά την μείωση του εθνικού στόλου κατά 33 μονάδες και 3,5 εκατομ. τόν. d.w. σε χωρητικότητα αυξήθηκε η δύναμή του σε σκάφη μεταφοράς χημικών προϊόντων, πλοία ρόλλ ον και σκάφη εφοδιασμού πλωτών εξεδρών αντλήσεως πετρελαίου.

Σε 71 ανέρχονται τα νεότευκτα σκάφη που παρελήφθησαν από Νορβηγούς το 1983, με τα οποία ο νορβηγικός στόλος άρτι-μει συνολικά 789 σκάφη 31 εκατομ. τόν. d.w., από τα οποία 132 είναι σκάφη μεταφοράς αερίου και χημικών προϊόντων, 192 ανήκουν στην κατηγορία των βοηθητικών σκαφών και 28 είναι επιβατηγά σκάφη.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Τά υποβρύχια της Ταϊβάν

Τό ναυπηγείο του Ρότερνταμ «Wilton-Fijenoord» είχε δεχθεί τον περασμένο 'Οκτώβριο παραγγελία της Ταϊβάν για τή ναυπήγηση δύο υποβρυχίων επί πλέον των δύο όμοιων που είχαν παραγγελθεί τό 1982. Τώρα λοιπόν η Κυβέρνηση αρνείται νά παράσχει άδεια εξαγωγής των δύο τελευταίων υποβρυχίων μέ τόν ισχυρισμό ότι όταν ή προηγούμενη κυβέρνηση είχε δώσει τήν άδεια εξαγωγής των πρώτων υποβρυχίων είχε διευκρινίσει ότι επρόκειτο για μεμονωμένες παραγγελίες και ότι ή 'Ολλανδική κυβέρνηση δέν προτίθεται νά καταστεί τακτικός προμηθευτής της Ταϊβάν σέ πολεμικό ύλικό.

Από τήν πλευρά του τό ναυπηγείο ισχυρίζεται ότι ή ίδια ή κυβέρνηση είχε υποσχεθεί τήν ανάπτυξη των συναλλαγών της χώρας μέ τήν Ταϊβάν χωρίς νά κάνει εξαίρεση για τόν ναυτικό εξοπλισμό. Γι' αυτό και μελετά τόν τρόπο πού πρέπει νά δράσει ώστε νά μή ζημιωθεί από τήν κυβερνητική υπαναχώρηση, πολύ περισσότερο λόγω των οικονομικών προβλημάτων, πού περικλείει ή απαγόρευση αυτή, καθώς και ή απόφαση της κυβέρνησεως νά του αναθέσει τή ναυπήγηση δύο υποβρυχίων για τό πολεμικό ναυτικό της 'Ολλανδίας δέν φαίνεται ικανή νά επιλύσει τά οικονομικά και τά προβλήματα άπασχολήσεως πού αντιμετωπίζει ή ναυπηγοεπισκευαστική αυτή μονάδα.

ΣΟΥΗΔΙΑ

'Η ναυπηγική παραγωγή

Ένω ή υπό ξένες σημαίες δραστηριότη-

τες του σουηδικού έφοπλισμού αύξάνει σταδιακά κατά τά τελευταία χρόνια, ή πορεία της ναυπηγικής παραγωγής δείχνει ότι τά τελευταία χρόνια ή σουηδική ναυπηγοβιομηχανία κινείται σταθερά στά επίπεδα των 300 περίπου χιλιάδων τόννων έτησίως.

Γιά τό 1983 τό συνολικό καρνέ της χώρας φθάνει τούς 550.000 τ. γκρός μέ διαφορά 150.000 τ. έναντι του περσινού, διατηρώντας τη Σουηδία στή δωδέκατη θέση της παγκόσμιας ναυπηγικής κλίμακας. Στο τέλος του τρίτου τριμήνου του έτους στά σουηδικά ναυπηγεία υπήρχαν υπό ναυπήγηση 13 πλοία 310.000 τ. γκρός εξών πέντε για λογαριασμό σουηδών και όκτώ για λογαριασμό ξένων παραγγελιών, ενώ άλλα 8 πλοία 240.000 τ. γκρός δέν είχαν ακόμη αρχίσει νά ναυπηγούνται. Τά τρία μεγάλα ναυπηγεία της χώρας (Γκοταβέρκεν, Κόκουμς και Ούντεβάλα) πού ανήκουν στο κρατικό συγκρότημα «Swedyard», προβλέπεται νά άπορροφήσουν και φέτος σοβαρά ποσά έπιχορηγήσεων παρά τήν προσπάθεια της Κυβερνήσεως για άναδιοργάνωση και περικοπή πλεονάζοντος προσωπικού. Μεταξύ των τριών πάντως, τά ναυπηγεία Κόκουμς πέτυχαν σημαντικές παραγγελίες, οι όποιες κατ' εξαίρεση προς τήν δεινώς πληττομένη εύρωπαϊκή ναυπηγοβιομηχανία, θά τούς έπιτρέψουν τήν άνετη άπασχόληση μέχρι τό 1986. Οι παραγγελίες αυτές αναφέρονται στή ναυπηγηση δύο μεγάλων κρουαζιεροπλοίων της αμερικάνικης εταιρίας «Κάρνιβαλ-Λάινς» ύψους 2 δισεκ. κορωνών, και δύο μεγάλων ρό-ρό της σουηδικής εταιρίας «Βαλένιους» άξίας 75 έκ.τ. δολλαρίων, ενώ συνεχίζεται ή κατασκευή των πλοίων της «Ατλάντικ-Κοντέινερς Λάιν» και έκκρεμεί ή ναυπήγηση των δύο σκαφών της Σαουδαραβικής «Νάσιοναλ — Σίπινγκ — Κόμπαυ».

ΤΑ'Υ'ΛΑΝΔΗ

Νέα ναυπηγεία

Καθόλες τίς ένδείξεις, στον ήδη υπερπληθωρισμό χώρο των ναυπηγικών συγκροτημάτων εισέρχεται και ή Ταϊλάνδη, έκμεταλλευόμενη τό φθηνό εργατικό δυναμικό της χώρας και τήν τεχνολογική βοήθεια πού της προσφέρει ή Νότιος Κορέα.

Ήδη προχωρούν οι διακρατικές συσκέψεις σέ κορυφαίο επίπεδο για τήν κατασκευή μίας ναυπηγικής μονάδας προϋπολογισμού 212 έκ.τομ. στερλίων μέ τήν τεχνολογική ύποστήριξη της «Χιουντάι» ή όποία θά άναπτυχθεί νοτιανατολικά της Μπανγκόκ και θά άπασχοληθεί σέ πρώτο στάδιο μέ τήν κατασκευή πλωτών έξεδρών άντλήσεως πετρελαίου και φυσικών αερίων.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Νέα χρεωκοπία

Μία ακόμη εταιρία του Χόγκ Κόγκ, ή «Uniwold Shipping» χρεωκόπησε και τά έπτά σκάφη της έχουν κατασχεθεί σέ λιμένες του Χόγκ Κόγκ, της Σιγκαπούρης και του Κέηπ Τάουν.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες ήδη τά σκάφη «Unity», «Uniluck», «Unieurope» και «Unisigapore» βρίσκονται στο στάδιο της ιδιωτικής πώλησεως, ενώ τά υπόλοιπα σκάφη της εταιρίας πρόκειται νά έκπλειστηριασθούν κατά τό προσεχές δίμηνο.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού έμπορικού στόλου.

Συνολική άξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1982 ήταν
16.701.000.000 δολάρια.

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

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:

B&W

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.

 **NAPIER**

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

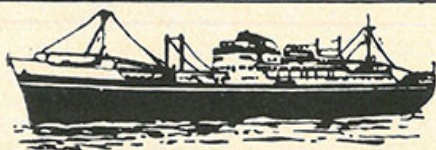
ADDRESS: P.O. BOX 7 - PERAMA, PIRAEUS

TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)

TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.

CABLES: "NAFSI" - PIRAEUS - GREECE.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Αντιπροσωπεία του Κομμιττέ επισκέφθηκε τον πρόεδρο των «Αλούντες»

Περί τα τέλη του περασμένου Δεκεμβρίου, αντιπροσωπεία των μελών της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, αποτελούμενη από τους κ.κ. Γιάννη Χατζηπατέρα πρόεδρο, Μιχάλη Περατικό αντιπρόεδρο και Έπαμεινώνδα Έμπειρικό, μέλος του Συμβουλίου, πραγματοποίησε επίσκεψη στον νεοεκλεγέντα πρόεδρο των «Αλούντες» κ. Πήτερ Μίλλερ, για να τον συγχαρεί για την ανάληψη της υψηλής αυτής θέσεως και να του εύχεται καλή επιτυχία στα νέα του καθήκοντα.

Με την ευκαιρία της συναντήσεως αυτής οι εκπρόσωποι του Κομμιττέ υπογράμμισαν την δυσανεμία του ελληνικού έφοπλισμού για την δυσμενή κατάσταση της Έλληνικής σημαίας στο «Ινστιτούτο Ψλασσιφισατιον Ψλασσε», που είναι απαράδεκτη και αποτελεί προσβολή της σημαίας μας αλλά και επιπλέον δημιουργεί σοβαρές επιβαρύνσεις και επιβάλλει πρόσθετες δαπάνες ασφαλίστρων για την μεταφορά φορτίων με Έλληνικά πλοία.

Σύμφωνα με πληροφορίες μας, ο κ. Μίλλερ υπεσχέθη να εξετάσει το ουσιαστικό αυτό θέμα το οποίο έχει άμεση σχέση με το λειτουργικό κόστος του ελληνικού πλοίου.

Υπό την κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την έγγραφη στο Έλληνικό Νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13 των κάτωθι σκαφών:

1. «Αγγέλικ Σπιρίτ», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο. 305, 36.353 τον. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «Aggeliki Pneuma Corporation» (κ. Ι. Διαμαντάρας).

2. «Αγγέλικ Φέηθ», μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενο Νο. 306, 36.353 τον. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «Aggeliki Piste Corporation» (κ. Ι. Διαμαντάρας).

3. «Θαλασσινή Χαρά», πολλαπλής χρήσεως, ναυπηγούμενο Νο. 127, 16.794 τον. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «Lamade Shipping Corporation», (κ. Ι. Βοργιάς).

4. «Τζάκ», μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενο Νο. 4756, 32.247 τον. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «CSM Compania S.A.» (Ναυτική Πρακτορεία «Φοίνιξ» ΕΠΕ).

Τα συμβεβλημένα

Κατά τον μήνα Δεκέμβριο υπεγράφησαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής

κλής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Πρόδοικς», λιβεριανό, 26.959 τον. γκρό, από 30.9.1983, εκπρόσωπος κ. Παν. Χαδούλης.

— «Λούαλτ», κυπριακό, 22.721 τον. γκρό, από 13.6.83, εκπρόσωπος κ. Έμμ. Βεδερνιτάκης.

— «Κυρακατίγκω», παναμαϊκό, 24.493 τον. γκρό από 27.5.83, εκπρόσωπος κ. Ίωάν. Ψημένος.

— «Ανθούλα II», κυπριακό, 1.593 τον. γκρό, από 7.10.83, εκπρόσωπος κ. Νικ. Χατζηδόκης.

— «Μαριάνθη Μ.», παναμαϊκό, 13.512 τον. γκρό, από 11.10.83, εκπρόσωπος κ. Εύστ. Τζανάκης.

— «Θαλασσινή Εύχη», λιβεριανό, 37.650 τον. γκρό, από 17.11.83, εκπρόσωπος κ. Ίωάν. Βοργιάς.

— «Αμπντούλ Κ.», παναμαϊκό, 1.531 τον. γκρό από 1.10.83, εκπρόσωπος κ. Εύστ. Σαλιαρέλης.

Οι διαγραφές

Κατά το ίδιο χρονικό διάστημα διεγράφησαν από τον πίνακα συμβεβλημένων πλοίων του NAT τα εξής πλοία:

— «Λακόνιαν», λιβεριανό, 49.339 τον. γκρό, από 15.12.83, λόγω πωλήσεως.

— «Μακεδονία», λιβεριανό, 36.881 τον. γκρό, από 9.12.83 λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

— «Λακωνία II», κυπριακό, 11.995 τον. γκρό, από 1.1.84, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Μιστρά», λιβεριανό, 117.340 τον. γκρό, από 1.1.84, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Μιμή Μ.», μαλτέζικο, 13.509 τον. γκρό, από 31.12.83, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Ντάρτ», κυπριακό, 9.953 τον. γκρό, από 5.1.84, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Χρήστος Μ.», κυπριακό, 1.100 τον. γκρό, από 4.1.84, λόγω πωλήσεως.

Έως την 31.12.83 ήταν συμβεβλημένα στο NAT 406 πλοία συνολικής χωρητικότητας 7.282,4 τον.

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο μεταφοράς ασφάλτου «Stella Fornax» 1.110 τον. d.w., 499 τον. γκρό, ναυπηγηθέν στο Ρότερνταμ το 1964, σε άγνωστη τιμή. Το πλοίο μετονομάστηκε «Βασίλειος IV» και ύψωσε την κυανόλευκο.

— Μεταξύ Έλλήνων φέρεται πωληθέν το μπάλκ κάρριερ «Βένη» 20.515 τον. d.w., 13.871 τον. γκρό του 1958, αντί τιμής 550.000 δολλαρίων, με παράδοση «ως έστι» παροπλισμένο στο Αντίκυρα.

— Σε άγνωστους αγοραστές φέρεται πωληθέν το υπό ελληνική σημαία δεξαμενόπλοιο «Αστερίων» 101.604 τον. d.w., 53.160 τον. γκρό του 1968.

— Σε ελληνικά συμφέροντα έπωλήθη το παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Ocean Grace» 30.142 τον. d.w., 16.388 τον. γκρό, ιαπωνικής κατασκευής του 1974, έναντι τιμής 3.7 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Κινέζοι διαλύτες αγόρασαν το ελληνικό φορτηγό «Κουκουναριές Κ.» 9.878 τον. γκρό του 1958, αντί δολ. 103,25 ανά τον. έλ. εκποτίσματος. Το σκάφος υπολογίζεται ότι έχει 4.995 τον. βάρους.

— Σε διαλύτες του Καρατσι έπωλήθη το ελληνικό φορτηγό ψυγείο «Σπάρταν Ρήφερ» 7.751 τον. γκρό του 1965, αντί δολ. 88 ανά τον. έλ. εκποτίσματος.

Ο χορός και άλλες εκδηλώσεις του PORT CAPTAIN'S CLUB

Το έρχόμενο Σάββατο 4 Φεβρουαρίου και ώρα 9.30 μ.μ. θα δοθεί στο ξενοδοχείο «Κάραβελ» η χοροεσπερίδα της Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων με πλούσιο καλλιτεχνικό πρόγραμμα. Στη διάρκεια της εκδηλώσεως θα κοπεί και η πίττα της Λέσχης, η οποία την ερχόμενη Πέμπτη 9 Φεβρουαρίου και ώρα 6 μ.μ. οργανώνει στο γραφείο της, Κολοκοτρώνη 145, διάλεξη με θέμα «Συνεργασία ναυτιλιακών εταιριών και Έαεροπορικής Έταιρίας Swissair» και έξυπνη ρέτηση ναυτικών. Όμιλητής θα είναι αντιπρόσωπος της έαεροπορικής Έταιρίας Swissair και θα γίνει και προβολή σχετικών διαφανειών. Τη διάλεξη μπορούν να παρακο-

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. Telegr: LYDRIKSON-MARSEILLE, Phone: (91) 90.98.84 - Night (42) 289137

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

(Δολάρια ἀνά μετρικό τόνο, ἐκτός ἂν ἄλλως σημειώνεται, ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 25 Ἰανουαρίου).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180 CST	MDO
Ἀμβέρσας	172/173	176/177	236/237
Ρότερνταμ	170/172	173/176	232/237
Ἀμβούργου	172/173	176/178	242.50/244
Γαλλίας	172/173	183/184	270/277MTW
Ἰσπανίας	174/175	183/184	260/261MTW
Γένοβας	182/184	190/193	270/272
Αὐγούστας	182/184	190/193	278/280
Πειραιῶς	191/192	199/200	286/287MTD
Ριγέκας	195	205	325
Σουέζ	184	180/190	279/280
Τζέντα	—	164/177	269.65/282.65
Νταμμάμ	—	169/182	262/275
Ράς Τανούρα	—	182	275
Κουβέι	175	182	275
Ντῶρμπαν	—	174.50/175.50	315/318MTW
Σιγκαπούρης	169/174	172/174	247/248
Ἰαπωνίας	179/183	185/188	282/281
Μόντρεαλ	170/173	180/183	260/265
Βοστώνης	191/191	198/208	296/310
N. Ὑόρκης	175.50/177	183.25/187.00	260/275
Φιλαδέλφειας	176.50/178.50	186/187	260/265
Βαλτιμόρης	—	—	—
Νόρφολκ	178/183	186.50/191	262/295
Σαβάννας	180.90	190.50	285.30
Τζάκσονβιλ	183/184	191/192	265/266
Π. Ἐβεργκλέιτς	185	199.50	290
Τάμπα	174/176	179.50/183	250/269
N. Ὁρλεάνης	168/173MTD	175/181	260/276
Πόρτ Ἀρθουρ	180/181	190.25/191	285/286
Χιούστον	167/171	174/178	265/270
Κόρπους Κρίστι	170/180	182/185	269/295
Λός Ἀντζελες	163/165	170/173	235/236
Σάν Φραντζίσκο	164/166	170/173	233/236
Κολούμπια Ρίβερ	171.50/172.50	174/176	232/233
Φρήπορτ	173/174	183/184	275/316
Κιουρασάο	179/180.50	194.50/196.20	252.50/254.50
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	175/177	182/184	258/265
Σαιντ Κρουά	28.10/28.25	28.40/28.50	39.85/30.BBL
Βενεζουέλας	27.21	28.04	36.28BBL
Βραζιλίας	183	187	315MTD

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

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Τά ἐν Ἑλλάδι Γραφεῖα τῆς ἡμετέρας ναυτιλιακῆς ἐταιρίας (τοῦ AN 89/67, 378/68, N. 27/75 καί N. 814/78) «AVRA MARITIME AGENCY, S.A.» ἐπὶ τῆς οδοῦ II Μεραρχίας ἀριθ. 3, ἐν Πειραιεὶ εἰσῆγαγον εἰς τὴν Ἑλλάδα κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἔτος 1983, συνολικόν ποσόν συναλλάγματος ἐκ Δολλαρίων Η.Π.Α. \$ 2,706,088.00. (Δύο ἑκατομμύρια ἑπτακοσίας ἑξ χιλιάδας ὀγδοήκοντα ὀκτὼ δολάρια Η.Π.Α.) ἀναλυομένου ὡς κάτωθι:

α)	συνάλλαγμα μέσω τοῦ ἐξωλογιστικοῦ λογαριασμοῦ τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος πρὸς κάλυψιν λειτουργικῶν ἐξόδων καὶ ἐξόδων πλοίων ἐκ	\$ 2,153,354.00
β)	ἴδιον συνάλλαγμα πληρωτέον εἰς διαφόρους διὰ τὴν κάλυψιν ἐξόδων πλοίων ἐκ	\$ 552,734.00
	Σύνολον	\$ 2,706,088.00

"AVRA MARITIME AGENCY" S.A.

λουθήσουν τὰ μέλη καὶ οἱ οἰκογένειες τῶν μελῶν τῆς Λέσχης.

Ἐπίσης στίς 16 Φεβρουαρίου ἡμέρα Πέμπτη καὶ ὥρα 6 μ.μ. θὰ δοθεῖ διάλεξη γιὰ τὰ μέλη τῆς Λέσχης μέ θέμα «Ναυτική Ἀσφάλιση καὶ ἡ Τεχνική τῶν Marine Claims». Ὁμιλητὴς θὰ εἶναι ὁ δικηγόρος κ. Πέτρος Βραχάτης, Σύμβουλος Ναυτιλιακῶν Ἑταιριῶν ἐπὶ θεμάτων Marine Claims.

Τέλος, στίς 23 Φεβρουαρίου ἡμέρα Πέμπτη καὶ ὥρα 6 μ.μ. θὰ δοθεῖ διάλεξη γιὰ τὰ μέλη τῆς Λέσχης μέ θέμα «Συντήρηση - Χρωματισμός πλοίων — Κωστολόγιο - Συμβατικά καὶ Chlorinated Rubber χρώματα». Ὁμιλητὴς θὰ εἶναι ὁ πλοίαρχος Ε.Ν. κ. Νικ. Ἀρκουλῆς.

Μετά ἀπὸ κάθε διάλεξη ἀκολουθεῖ συζήτηση καὶ ἀνταλλαγή ἀποψεων, καὶ ἐμπειριῶν.

Ἐξάλλου στίς 20 Ἰανουαρίου ἐδόθη στὴ Λέσχῃ Πλοίαρχων Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων μιὰ ἐνδιαφέρουσα διάλεξη μέ ὀμιλητὴ τὸν Μηχανολόγο - Ἡλεκτρολόγο ΕΜΠ καὶ προεστῆμενο τοῦ τμήματος Πυρασφάλειας τῆς Ε.Ε.Π μέ θέμα «Ἡ πυρασφάλεια στὰ Ἐμπορικά Πλοία». Μετά τὴν κατατοπιστικὴ ἀνάπτυξη τοῦ θέματος ὡς καὶ τοὺς ισχύοντες κανονισμοὺς γιὰ τὴν πυρασφάλεια ἀπὸ τοὺς διεθνεῖς ὁργανισμοὺς καὶ τὴν Ε.Ε.Π. ἀνταλλάγησαν ἀπόψεις, ἰδέες, ἐμπειρίες, μεταξὺ τοῦ ὀμιλητοῦ καὶ ἀκροατῶν. Συζητήθησαν θέματα ὅπως οἱ ἐπιθεωρήσεις τῶν μέσων καταπολεμήσεως πυρκαϊᾶς, ἐλεγχος καὶ ἀναγομώσεις φιαλῶν, ἐκδόσεις καὶ ἐγκυρότητες πιστοποιητικῶν ἐκδομένων ὑπὸ διαφόρων ἀνεξαρτήτων ἐταιριῶν. Ἡ διάλεξη/συζήτηση διήρκεσε περίπου δύο ὥρες καὶ μαγνητοφωνήθηκε γιὰ τὸ ἀρχεῖο τῆς Λέσχης.

Ἡ πίττα τῶν πλοίαρχων

Τὴν Πέμπτη 9 Φεβρουαρίου καὶ ὥρα 1 μ.μ. θὰ γίνῃ στὴν αἴθουσα τελετῶν τοῦ ξενῶνα τῆς Ἑστίας Ναυτικῶν (Ὁμηρίδου Σκυλίτση 64) ἡ τελετὴ τῆς πίττας τῆς Ἐνώσεως Πλοίαρχων. Στὴ διάρκεια τῆς ἐκδηλώσεως στὴν ὁποία θὰ παραστεῖ καὶ ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρας θὰ γίνῃ ἀπονομὴ τιμητικῶν διακρίσεων σὲ πλοίαρχους, βράβευση ἀριστοῦχων πλοίαρχων καὶ ἀπονομὴ τῶν ἐφ' ἀπαξ παροχῶν στοὺς πιλοάρχους που ἀπέρχονται ἀπὸ τὸ ἐπάγγελμα.



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

Ο χορός των αρχιμηχανικών

Ο χορός της Λέσχης Αρχιμηχανικών Έμπορικου Ναυτικού θα δοθεί την Παρασκευή 24 Φεβρουαρίου στην αίθουσα των «Νέων Δελινών». Η εκδήλωση αυτή αποβλέπει στην ανάπτυξη ευρύτερων κοινωνικών σχέσεων μεταξύ των μελών της Λέσχης και εκείνων με τους οποίους συνεργάζονται τα μέλη.

Ο χορός του GEAR CLUB

Η ετήσια χοροεσπερίδα του GEAR CLUB, που το απαρτίζουν οι απόφοιτοι μηχανικοί του Ασπροπύργου, θα δοθεί το Σάββατο 11 Φεβρουαρίου και ώρα 9 μ.μ. στην αίθουσα χορού του ξενοδοχείου «Αθήναιον» Ιντερ-κοντινένταλ.

Απονεμήθησαν τα βραβεία του διαγωνισμού Νίκου Καββαδία

Το πρώτο βραβείο του λογοτεχνικού διαγωνισμού που οργανώνει κάθε χρόνο το Υπουργείο Ναυτιλίας προς τιμή του Νίκου Καββαδία (Μαραμπού) απονεμήθηκε έφετος στον πλοίαρχο έμπορικού ναυτικού κ. Ιπποκράτη Παπαβλασσόπουλο, από το Σταυρό της Χαλκιδικής, το δεύτερο στον άσυρματιστή Γιώργο Καραμαλάκη από την Αθήνα και το τρίτο στον ηλεκτρολόγο Μαρίνο Δαδιώτη, επίσης από την Αθήνα.

Τα βραβεία απονεμήθηκαν χθές το βράδυ από τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρα σε ειδική εκδήλωση που έγινε στην αίθουσα τελετών του ΥΕΝ.

Το βραβείο (100.000 δρχ.) στον κ. Παπαβλασσόπουλο απονεμήθηκε για το χωρίς τίτλο ποιητικό του έργο, το οποίο, όπως αναφέρει η κριτική επιτροπή, «χαρακτηρίζεται από μία πυκνότητα με ρεαλιστικά στοιχεία και λυρισμό και τη διακριτική αισθητική αντίληψη και κριτική αίσθηση των προσώπων και των πραγμάτων που ζει ο ποιητής».

Το βραβείο (70.000 δρχ.) στον κ. Καραμαλάκη απονεμήθηκε για τα διηγήματά του με τίτλο «Στη Θάλασσα των θαλασσινών» τα οποία, όπως αναφέρει η κριτική επιτροπή, «παρουσιάζουν άριστη αφήγηση και το καθένα περιγράφει κάτι καινούργιο έτσι, που στο σύνολό τους να δίνουν την εικόνα της νοητικότητας, της ψυχολογίας, του νόστους και της ήθικης συμπεριφοράς του κόσμου των ναυτικών».

Τέλος το βραβείο (50.000 δρχ.) στον κ. Διώτη απονεμήθηκε για την ποιητική συλλογή του «Τρισίλιο» και η κριτική επιτροπή αναφέρει ότι η ποίησή του «είναι ρεαλιστική και πηγαία με τραχείς λυρικούς τόνους. Η σκληρή θαλασσινή ζωή και μία αίσθηση διαμαρτυρίας αποτελούν την ουσιαστική υποδομή της ποίησής του που επενδύεται με μία σχετικά αξιόλογη αισθητική μορφή».

Τα χρηματικά βραβεία του λογοτεχνικού διαγωνισμού Νίκου Καββαδία προσφέρονται από την Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών, από την Ένωση Έφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων και την Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία.

Η πίττα του Ε.Ι.Ν.Τ.

Στις 23 Ιανουαρίου έλαβε χώρα στο ενεργητήριο του Έλληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας η καθιερωμένη κοπή της πίττας για τα μέλη και τους φίλους του Ινστιτούτου, με την συμμετοχή πολλών μελών της ναυτικής μας οικογένειας.

«Τά Λίμπερτυ και οι Έλληνες»

(Του Α.Ι.ΤΖΑΜΤΖΗ)

Ευτυχώς που βρίσκονται μερικοί άνθρωποι και προσθέτουν μία εργασία στην βιβλιογραφία της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας, για την οποία οι ιστορικές μελέτες μετριούνται στα δάκτυλα.

Ο Τάσος Τζαμτζής ήταν ο πιο κατάλληλος για να ασχοληθεί με το θέμα των Λίμπερτυ, γιατί, εκτός από την λαμπρή καριέρα του σαν έμποροπλοίαρχος, έχει ασχοληθεί εδώ και πολλά χρόνια με την ιστορία του πλοίου και έχει ήδη επιβληθεί σαν ιστορικός έρευνητής στο χώρο της Ναυτιλίας.

Στό βιβλίο του «Τά Λίμπερτυ και οι Έλληνες», που κυκλοφόρησε πρόσφατα, αναλύει μεθοδικά και με γλαφυρότητα το θέμα της αποκτήσεως από τους Έλληνες των 100 πλοίων Λίμπερτυ που, όπως πολύ σωστά αναφέρει, αποτέλεσαν την βάση για την ανάπτυξη της κατεστραμμένης από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο Ναυτιλίας μας. Μετά τα 100 αυτά Λίμπερτυ, όχι μόνο δόθηκε στους Έλληνες Πλοιοκτήτες η ευκαιρία να αντικαταστήσουν τα χαμένα καράβια τους, αλλά και να αποκτήσουν καλύτερο τύπο πλοίων από εκείνα που είχαν πριν από τον πόλεμο.

Η ζωντανή εξιστόρηση των γεγονότων, από τη σύλληψη της ιδέας μέχρι την πραγματοποίηση της ναυπηγήσεως των 2.770 Λίμπερτυ, που υπερεκάλυψαν τις θαλάσσιες με-

ταφορικές ανάγκες των συμμάχων κατά την διάρκεια του τελευταίου Παγκοσμίου Πολέμου, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Στό βιβλίο περιλαμβάνονται στατιστικές, επίσης τεχνικές και οικονομικές λεπτομέρειες, ονόματα πλοίων και πλοιοκτητών, φωτογραφίες και ένα σωρό άλλες χρήσιμες πληροφορίες για τα Λίμπερτυ, που εξυπηρέτησαν θαυμάσια τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές και μετά τον πόλεμο, επί μία περίπου εικοσαετία. Ήταν ένα πλοίο με πολλές αρετές, γιατί ήταν πολλαπλής χρήσεως, ικανό να μεταφέρει όλους σχεδόν τους τύπους ξηρών φορτίων (χύμα ή γενικά φορτία).

Μέσα στο βιβλίο παρελαύνουν οι πρωταγωνιστές της επιτυχίας, που τους αξίζει κάθε έπαινος για την σπουδαία υπηρεσία που πρόσφεραν στην Ναυτιλία μας. Όλοι οι τότε παράγοντες της Ναυτιλίας, Κράτος - Έφοπλιστές - Ναυτικοί, καθώς και οι τότε πολιτικοί μας, δούλεψαν συλλογικά για το μεγάλο αυτό έργο.

Θεωρώ το βιβλίο του Τάσου Τζαμτζή, όχι μόνο χρήσιμο για τους μελετητές των ναυτικών μας πραγμάτων, αλλά και διδακτικό για κάθε αναγνώστη.

Γ.Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Π Ρ Ο Σ Κ Λ Η Σ Ι Σ

ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΕΩΣ

Καλούνται τα Μέλη της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών εις Τακτική Γενική Συνέλευση γεννησομένην την 7ην Φεβρουαρίου 1984, ημέραν Τρίτην και ώραν 5.30 μ.μ. εις την αίθουσαν του ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ (Λεωφόρος Συγγρού - Αμφιθέα).

ΘΕΜΑΤΑ ΗΜΕΡΗΣΙΑΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΣ

1. Έκθεσις επί των πεπραγμένων του Διοικητικού Συμβουλίου.
2. Λογοδοσία επί της Διαχειρίσεως ληξάσης περιόδου.
3. Έγκρισις Έκθέσεως Έλεγκτών.
4. Έγκρισις Ίσολογισμού ληξάσης περιόδου.
5. Απαλλαγή της ευθύνης εκ της διαχειρίσεως ληξάσης περιόδου.
6. Όρισμός Έλεγκτών διά τό έτος 1984.
7. Έτεροι ανακοινώσεις.

Δεδόμένου ότι τα μέλη της Ένώσεως είναι εταιρεία, αυτά δέον όπως εκπροσωπηθούν διά αντιπροσώπου δέοντως εξουσιοδοτημένου προς τοῦτο (διά πληρεξουσίου ή τηλεγραφήματος). Αί σχετικαί εξουσιοδοτήσεις (πληρεξουσία) δέον να περιέλθουν εις τά Γραφεία της Ένώσεως, τό βραδύτερον μέχρι της μεσημβρίας της Δευτέρας 6ης Φεβρουαρίου 1984.

Έν περιπτώσει μή επιτεύξεως απαρτίας κατά την ως άνω ήμερομηνίαν, ή Γενική Συνέλευσις θέλει επαναληφθῇ εν τώ αὐτῷ τόπῳ τήν 15ην Φεβρουαρίου 1984, ημέραν Τετάρτην και ώραν 5.30 μ.μ. μέ τά αὐτά ως άνω θέματα και έν περιπτώσει μή επιτεύξεως απαρτίας θέλει επαναληφθῇ εις τόν αὐτόν τόπον τήν 20ήν Φεβρουαρίου 1984, ημέραν Δευτέραν και ώραν 5.30 μ.μ. μέ τά αὐτά ως άνω θέματα.

Έν Πειραιεί τῇ 16ῇ Ιανουαρίου 1984
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος ναυπηγής.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	Έλληνική	6.387	1964	Υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές συνεπεία συγκρούσεως στην Άλεξάνδρεια στις 21/1 με το φορτηγό «Κόκα». Ανελήφθησαν επιτόπιες επισκευές.
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕΪΝΤ	Έλληνική	9.025	1970	Συγκρούστηκε στην Κωνσταντίνα στις 24/12 με τὰ μπάλκ κάρριερς «Kanishka» και «Botosani» και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές.
ANNA	Έλληνική	2.020	1964	Άγκυροβολημένο στο Ρότερνταμ στις 21/1 υπέστη πυρκαϊά που προκάλεσε σοβαρές ζημιές στην υπερκατασκευή.
ΒΗΤΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	Έλληνική	10.210	1966	Κατά την φόρτωση στο Άμστερνταμ στις 19/1 υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο με αποτέλεσμα το θάνατο του Β' μηχανικού και σοβαρές ζημιές στο σκάφος.
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.	Παναμά	5.491	1981	Προσέκρουσε στην προκυμαία του Γκάρστον στις 7/1. Δέν έγινε γνωστή η έκταση των ζημιών.
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	Έλληνική	16.095	1973	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Telinda» στην Άμβερσα στις 14/1 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές. Αναγκαίες επισκευές αναβλήθηκαν έως τον επόμενο δεξαμενισμό.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Έλληνική	8.113	1967	Παροπλισμένο στον Πειραιά ανέφερε βλάβη σέ ηλεκτρογεννήτρια στις 16/1
ΜΕΛΙΝΑ	Έλληνική	1.599	1966	Υπέστη εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο ΒΔ της Μονρόβια και έβυθίσθη στις 14/1. Το πλήρωμα διεκπεραιώθηκε με σωσίβια λέμβο στην Μονρόβια.
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ	Παναμά	1.098	1961	Υπέστη εισροή υδάτων και κλίση έξω από την Τυνησία στις 17/1 και κατέπλευσε στη Λά Γκουλέτ για επισκευές.
PANTIAN MENT	Λιβερίας	2.999	1970	Βυθίσθηκε λόγω κακοκαιρίας στη Μάγχη στις 24/1. Έννεα ναυτικοί από το πλήρωμα διασώθηκαν από σωστικά σκάφη.
ΣΗΓΚΑΛ	Έλληνική	9.767	1971	Προσάραξε στην Βαλτιμόρη στις 14/12 και υπέστη ζημιές στα ύφαλα, τη μηχανή και το πηδάλιο. Μόνιμες επισκευές ανελήφθησαν στο Ντάρμπαν στις 20/1.
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	Έλληνική	19.886	1977	Βανκούβερ για Ν. Ζηλανδία έμφορτο λιπασμάτων, προσάραξε στις 10/1 στην Άστώρια.
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ	Έλληνική	6.671	1972	Κατά την διάρκεια ελιγμών στην Άμβερσα στις 17/1 προσέκρουσε στην προκυμαία και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές. Ανελήφθησαν μόνιμες επισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΔΗΜΗΤΡΑΣ	Έλληνική	9.861	1969	Άγκυροβολημένο στην Άμβερσα συγκρούστηκε με το ρό-ρό «Frecia del Nord» χωρίς να γνωσθούν περισσότερες λεπτομέρειες.
ΝΑΪΑΝΤ	Έλληνική	35.561	1975	Τής για ΗΠΑ, υπέστη εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο σε θέση 48 43 Β, 08 10Δ στις 26/1 και κατευθύνθηκε στο Φάλμουθ για επισκευές.
TANKERΣ:				
ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ	Λιβερτιανή	60.930	1974	Προσέκρουσε σε άγνωστο πλωτό αντικείμενο 30 μίλια από την ακτή του Τέξας στις 19/1 και υπέστη ρήγμα στα ύφαλα. Ζητήθηκε η βοήθεια ρυμουλκών.
ΚΕΦΕΥΣ	Έλληνική	16.400	1971	Προσάραξε στο Άνκοραντζ στις 21/1 και υπέστη ρήγμα στις δεξαμενές. Σημειώθηκε διαρροή φορτίου ενώ καταβάλλονται προσπάθειες για να άντληθεί το υπόλοιπο φορτίο.
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ	Έλληνική	16.417	1964	Κατά τη διάρκεια επισκευών στη Φινλανδία στις 19/1 υπέστη πυρκαϊά μικρής έκτασεως η οποία κατεστάλη από το πλήρωμα χωρίς να προκληθούν σοβαρές ζημιές.

‘Η ναυλαγορά

Είναι η πρώτη φορά από την αρχή της παρούσας κρίσης της παγκόσμιας ναυλαγοράς που παρατηρήσαμε μία ισότιμη προς τα σιτηρά συμμετοχή του άνθρακος και των μεταλλευμάτων. Πράγματι, τάν εν λόγω φορτία εκαναν μία δραστηριότητα παρόμοια, αν οι εμπιστευτικοί όροι πολλών κλεισιμάτων δεν επέτρεπαν την δημοσίευσή τους. Θά ήταν δυνατή μία ακριβέστερη αξιολόγηση των εξελίξεων. Τό τελευταίο έχει μία πραγματικά μεγάλη σημασία αν ληφθεί υπ’ όψη ότι — αντίθετα με τάν σιτηρά που ή διακίνησή τους εκφράζει ανάγκες μάλλον παρά οικονομικές αλλαγές — οι άνθρακες και τάν μεταλλεύματα είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με τάν αύξηση κατανάλωσης ενέργειας, αύξηση παραγωγής, ιδίως βαρείας βιομηχανίας, πράγματα που βρίσκονται σε άμεση συνάρτηση με τίσ αλλαγές τών βασικών οικονομικών παραμέτρων σε παγκόσμια κλίμακα.

Πέρα από κάθε αντικειμενική παρατήρηση και τίσ αντίστοιχες εξαγωγές συμπερασμάτων, κρίνουμε εδώ σκόπιμο νά αναφέρουμε και κάποιο αίσιόδοξο τόνο που άρχίζει νά διαφαίνεται στάν κόσμο τών πλοιοκτηστών — με προεξάρχοντα τόν Πειραιά. Περισσότεροι από ένας έφοπιλάστες άρχισαν κάτι νά φιθυρίζουν γιά βελτίωση τής εικόνας τής άγοράς. “Αν αυτό είναι ψευδαίσθηση ή προάγγελος μιάς παροδικής άνοδός τών ναύλων κατά τούς άνοιξιότικους μήνες ή, τέλος, ή άρχή μιάς άνάκαμψης, είναι κάτι που δέν μπορούμε τώρα νά κρίνουμε. Άπλως τό αναφέρουμε σάν φαινόμενο τών καιρών. Καί μάλιστα, με όλο τό σεβασμό προς τάν προβλήμα τών μεγάλων μερίδων πλοιοκτητών, που ή μακρά κρίση άρχισε νά άπειλεί τό όλο επιχειρηματικό τους οικοδόμημα και πού, φυσικά, τό βλέπουν όλο μαύρα.

Στά σιτηρά, ή άγορά άρχισε διαστακτικά πληρώνοντας δολ. 8,25 γιά τούς 60.000 τόννους από Κόλπο προς Κόντινεντ γιά νά βελτιωθεί άργότερα στά δολ. 8,50 και δολ. 8,75 γιά γερμανικά λιμάνια. Οι αντίστοιχες φορτώσεις προς Ιαπωνία κυμάνθηκαν στά δολ. 15,25/15,50 με έλαφρώς άνοδικές τάσεις πού εκδηλώθηκαν κυρίως στίς ναυλώσεις συνεχών ταξιδιών. Οι 42.000 τόννοι λέγεται ότι κλείσθηκαν στά δολ. 16,50 ένώ οι 20.000 τόννοι γιά Βενεζουέλα στά δολ. 12,50 περίπου. Η καταγραφή τής πλήρους δραστηριότητας στάν τομέα τών σιτηρών ξεφεύγει, βεβαίως, από τούς σκοπούς αυτού του δελτίου, μπορούμε όμως νά σημειώσουμε τήν ποικιλία τών φορτώσεων και προορισμού με φορτία από Β. Ειρηνικό, Ν. Αμερική, Εύρωπη (κυρίως Ην. Βασίλειο και Βέλγιο), Καναδά γιά, αντίστοιχα, Άπω Ανατολή, Άραβικές χώρες, Άλγερία, Μεσόγειο, Σκανδιναβία. Αξιόλογη ή ναυλωτική δραστηριότητα τών Ινδών από Ν. Αμερική όπου οι 35.000 τόννοι πληρώθηκαν δολ. 28,50 με 2.000/1.500 τόννους.

Η πλήρης άναφορά στάν τομέα του άνθρακος κωλύεται σοβαρώς από τό μεγάλο ποσοστό τών εμπιστευτικών ναυλώσεων, βάσιμα όμως μπορούμε νά σημειώσουμε τήν προτίμηση του μεγάλου πλοίου πού φαίνεται ότι βρήκε ίκανή και άρκετή άπασχόληση. Οι 55.000 τόννοι από Κόλπο γιά Ιαπωνία κυμάνθηκαν στά δολ. 12/12,50 ένώ από Χάμπτον Ρόντς γιά Ιαπωνία έπίσης με συμπλήρωση Ν. Αφρική μέχρι 110.000 τόν-

νων πληρώσαν τό μάλλον ίκανοποιητικό ναύλο τών δολ. 10,50 ανά τόννο. Οι 60.000 τόννοι γιά Ιταλία πληρώσαν δολ. 7,50 ένώ οι 80.000 τόννοι από Χάμπτον Ρόντς γιά Βορ. Γαλλία δολ. 5,45.

Ανάλογη είναι και ή εικόνα στάν τομέα τών μεταλλευμάτων όπου οι 100.000 τόννοι από Βορ. Βραζιλία γιά Ιταλία ή Κόντινεντ πληρώσαν δολ. 5,75/5,65 αντίστοιχα. Η ίδια ποσότητα γιά Ταϊβάν προσέφερε δολ. 10 γιά άμεση φόρτωση. Έδώ θά πρέπει ίσως νά άποφύγουμε τόν πειρασμό άναφοράς σε εμπιστευτικά κλεισίματα με όλους τούς κινδύνους καταγραφής άνακριβών στοιχείων ή παραβιάσεως ενός καλώς έννοουμένου άπορρήτου. Θά σημειώσουμε, όμως, ότι τόσο ό αριθμός τών ναυλώσεων όσο και τό επίπεδο τών ναύλων δικαιολογούν κάποια αίσιόδοξα.

Αξιόλογη και ή συνεισφορά τής ζάχαρης, αν και ή διασπορά τής δραστηριότητας σε πολλά ναυλωτικά κέντρα έμποδίζει μία συνολική θεώρηση.

Σέ χαμηλότερο τόνο αυτή τή φορά τό λιπάσματα, έλάχιστα συνεισέφεραν στάν οικοδόμηση μιάς “άξιοπρεπούς” άγοράς.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Καί εδώ μονότονα θά αναφερθούμε στή δραστηριότητα behind the curtain πού έμποδίζει μία σωστή αξιολόγηση. Τό σύνολο σχεδόν τής ναυλωτικής δραστηριότητας στάν Άπω Ανατολή εκφράστηκε με χρονοναυλώσεις ταξιδίου, με πολλά τό κυκλικά ταξίδια όπως έκείνο γιά 44.000 τόν. d.w. από Ν. Κορέα μέσω Αυστραλίας και Ν. Αφρικής στά δολ. 4.200 και δολ. 6.000 γιά 65.000 τόν. d.w. κυκλικό Ιαπωνίας μέσω Βορ. Αμερικής.

Σχετικά φτωχά τάν μισθώματα από Κεντρική ή Νότιο Αμερική όπου οι 64.000 τόν. d.w. γιά Ν. Κορέα έπιασαν δολ. 5.500 και οι 54.000 τόν. d.w. από Άργεντινή γιά Ιαπωνία δολ. 5.300. Στάν Εύρωπαϊκό χώρο, οι 25.000 τόν. d.w. από Κόντινεντ γιά Ν.Α. Ασία πληρώθηκαν δολ. 4.500 ένώ μόνο δολ. 2.600 δόθηκαν σε

26.000 τόν. d.w. με προορισμό τήν Κεντρική Αμερική. Κυκλικό ταξίδι Νοτ. Αφρικής μέσω Κόλπου ΗΠΑ πληρώσε δολ. 4.000 ένώ, τέλος, οι 30.000 τόν. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ μέσω Έρυθράς γιά επαναπαράδοση Μεσόγειο έδωσαν δολ. 5.200 ήμερησίως.

Αναφέρουμε έπίσης τούς 135.000 τόν. d.w. που φημολογείται ότι πήραν δολ. 2,25/τόν. d.w. από Κόντινεντ μέσω Βραζιλίας γιά Ιαπωνία.

Μία γενική παρατήρηση: Διαπιστώνουμε ένα «ρεύμα» φορτίων προς Άπω Ανατολή με μία “λογική” τύχη τών πλοίων που επαναπαράδιδονται στήν εν λόγω περιοχή. Νά σημαίνει αυτό μία άνάκαμψη σ’ αυτήν τήν τόσο ζωτική περιοχή γιά τήν παγκόσμια οικονομία; Δέν άποκλείεται.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η ύπερβολική συγκέντρωση χωρητικότητας V/U/LCC στάν Περσικό (περισσότερες από 30 μονάδες), χωρίς τήν αντίστοιχη έπίδειξη ενδιαφέροντος εκ μέρους τών ναυλωτών, προκάλεσε, όπως αναμενόταν, κάθετη πτώση τών ναύλων πού έφθασαν στά επίπεδα του WS 21/23. Τίποτα δέν προμηνύει μία άμεση βελτίωση τής καταστάσεως στήν περιοχή. Ένα γεγονός πού άναμφισβήτητα είχε άμεση έπίδραση και στά μικρότερα πλοία.

Αντίθετα, ή Μεσόγειος και ή Καραϊβική έζησαν μερικές έντονες στιγμές με άνοδο τών ναύλων. Τό φαινόμενο άποδίδεται στίς κακές καιρικές συνθήκες στίς ΗΠΑ και, κατά δεύτερο λόγο, στάν εύρωπαϊκό χώρο, πού προκάλεσαν αύξηση τής ζήτησης πετρελαίου θερμάνσεως. Τόσο τά άκάθαρτα όσο και τά καθαρά φορτία έπωφελέθηκαν προς στιγμήν. Προς τό τέλος όμως τής υπό θεώρηση περιόδου διαπιστώνεται μία τάση επάνοδου στούς κανονικούς ρυθμούς.

Οι 100.000 τόννοι από Βορ. Θάλασσα γιά τίσ άκτές του Άτλαντικού ΗΠΑ στά WS 50,5 είναι ένας πολύ ίκανοποιητικός ναύλος όπως και τά WS 32,5 γιά 126.000 τόννους ένδομεσογειακό ταξίδι. Οι 50.000 τόννοι από Καραϊβική γιά ΗΠΑ Άτλαντικού στά WS 127,5 άποτελούν έπίσης ένα υπό τίσ κρατούσες περιστάσεις αξιόλογο ναύλο.

Γενικά, όμως, ή άνισορροπία μεταξύ προσφοράς - ζήτησης είναι άντιληπτή και μόνο έξαιρετικές περιστάσεις μπορούν νά τήν άγνοούν προς στιγμήν.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡ. ΚΑΙ ΝΟΤ. ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΙΖΟΝ: Άμερ. Κόλπο 63.000 τόν. γεννήματα Ισπανικό λιμένα Μεσογείου, δολ. 8,50 φίο, 10 ήμέρες, Ιανουάρι. 29 - Φεβρουάρι. 5.

ΝΑΥΤΙΛΟΣ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Τυνησία, δολ. 19,75 φίο 5 ήμέρες 11.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση. ΣΙΘΩΝΙΑ: Άμερ. Κόλπο 14.300 τόν. λιπάσματα Ινδία, δολ. 35 φίο, 8.000/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωση Ιανουάρι. 21-31.

ΜΠΑΛΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: Άμερ. Κόλπο 54.000 τόν. σιτηρά Άμβέρσα Άμβούργο, δολ. 8,50 φίο, 10 1/2 ήμέρες, Φεβρ. 10-19.

ΣΑΛΑΜΙΣ: Βορείως Χαττέρας 21.000 τόν. περίπου γεννήματα, Τίλμπουρι, δολ. 11 φίο, 4 ήμέρες/8.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουάρι. 27 - Φεβρ. 3.

ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.: Άμερ. Κόλπο 24.000 τόν. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 21 φίο, 4 ήμέρες/1.000 τόν. άμεση.

ΚΑΡΥΑΝΤΑ: Βόρειο Ειρηνικό ή Λόγκ Μπίτς 53.000 τόν. πε-

ρίπου γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 9,65 φίο, 11 ήμέρες, Φεβρ. 15-19.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΙΡΙΚΟΣ: Άμερ. Κόλπο εκτός Μπράουνσβαλ 30.500 τόν. σιτηρά Πόρτ Σάιτ δολ. 16 φίο, 5 ήμέρες/2.000 τόν. Ιανουάρι. 30 - Φεβρ. 3

ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΕΝΒ: Άμερ. Κόλπο 36.000 τόν. σιτηρά Πορτογαλία, δολ. 16 φίο, 7.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουάρι. 18-21.

ΑΙΡΗΝΣ ΖΕΣΤ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τόν. σιτηρά Καζαμπλάνκα, δολ. 15 φίο, 5 ήμέρες/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιανουάρι. 21-26.

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: Σαίντ Τζών ή Χάλιφα 20.000 τόν σιτηρά Άλγερία, δολ. 22-50 φίο, 4 ήμέρες/500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουάρι. 1-10.

ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ: Ποταμό Μισισσιππί 53.000 τόν. γεννήματα Όλλανδία, δολ. 8,50 φίο, όψίων Γερμαν. λιμένα Βορ. Θάλασσας δολ. 8,75 φίο, 10 ήμέρες, Ιανουάρι. 25-28.

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

ΜΙΧΑΛΗΣ: Όμων 65.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 50, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 55, 'Ιανουάρ. 15.
 ΜΑΝΝΑ: Σίντι Κερρίρ 135.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 28, όψιόν Μεσόγειο, WS 30, 'Ιανουάρ. 18.
 ΚΥΘΝΟΣ: Μαύρη θάλασσα 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 140, όψιόν Μεσόγειο WS 150, 'Ιανουάρ. 21.
 ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Μαύρη θάλασσα 27.000 τον. καθαρά άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 137.5 άμεση.
 ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 130.000 τον. 'Ιταλία, WS 26.5 'Ιανουάρ. 28.
 ΕΛΟΥΝΤΑ: Μπόννυ 70.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS

60, 'Ιανουάρ. 27.
 ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ: Άντεν και Τζιμπουτί 30.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 105, όψιόν Μεσόγειο WS 110, 'Ιανουάρ. 20.
 ΦΙΛΙΚΟΣ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 57.5, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 55, 'Ιανουάρ. 25.
 ΜΥΚΟΝΟΣ: Άμουάι, 30.000 τον. καθαρά Βοστώνη, WS 110, 'Ιανουάρ. 20.
 ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ: Άμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ 28.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού/Άμερ. Κόλπο WS 135, 'Ιανουάρ. 19.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τό σημαντικότερο νέο της περιόδου, ή πώχευση έ- νός σημαντικού σέ όγκο άγοράς παλαισιόδηρου χαλυ- βουργείου στή Φορμόζα, άπασχόλησε τούς παρατηρη- τές της άγοράς και δημιούργησε φόβους πτώσεως τών τιμών στήν περιοχή.
 Πολλοί διατείνονται ότι οι άρχικοί φόβοι ύπήρξαν ύ- περβολικοί και ότι ή άγορά θά επανέυρει τόν ρυθμό της, γιά τό όποιον άπαιτείται και ή παρέλευση τού Κινεζικού νέου έτους.

Οί πιό πρόσφατες πωλήσεις περιλαμβάνουν τά:
 — Τ/Τ "IMNIAN COMMANDER" 13.900 τ.ε.ε. (τιμή δέν άνεκοινώθη).
 — Τ/Τ "ESSO PROVENCE" 38.135 τ.ε.ε. δολ. 127.50.

Τό πρώτο άφορά στήν Ταϊβάν, τό δεύτερο στή Ν. Κο- ρέα.

Στό μεταξύ, τό Πακιστάν άγόρασε τά:
 — Τ/Τ "LEDRA" 5.260 τ.ε.ε. δολ. 93.
 — MS "PACIFIC RIDE" 4.600 τ.ε.ε. δολ. 91.50.
 — MS "VALCON" (ψυγείο) 3.840 τ.ε.ε. δολ. 87.

Γενικά, ό παρακάτω πίνακας δείχνει τίς τρέχουσες τι- μές στίς διάφορες άγορές μέ ίκανή προσέγγιση (δολάρια άνά τ.ε.ε.).

Ταϊβάν:

VLCC 128/131.50
 Μεγάλα Δ/Ξ 128/134
 Ξηρού Φορτίου 90/110

Κίνα:

Ξηρού φορτίου μόνο 96/112

Ν. Κορέα:

Δ/Ξ μέχρι και VLCC 120/127
 Ξηρού φορτίου 95/103

Ίνδία:

Ξηρού Φορτίου 80/92
 Δ/Ξ (μέχρι περίπου 15.000 τ.ε.ε.) 100/106

Πακιστάν:

Ξηρού φορτίου 80/95
 Δ/Ξ 90/105

Οί 'Αγοραπωλησίες

Έντονο ύπήρξε τό άγοραστικό ενδιαφέρον μέ συνέ- πεια τήν όριστική ή ύπό αίρεση συνολόγηση ενός ση- μαντικού άριθμού πράξεων, τόσο σέ πλοία ξηρού φορ- τίου όσο και σέ πετρελαιοφόρα. Γιά πλοία μικρότερα της δεκαπενταετίας οι τιμές κρατήθηκαν σέ ύψηλά σέ σχέ- ση μέ τίς κρατούσες συνθήκες της ναυλαγοράς επίπεδα ενώ ή κερδοσκοπία σέ παλαιότερα πλοία φαίνεται νά φθίνει, μέ άποτέλεσμα μιά ίσχυρή πτωτική τάση τιμών γιά ύπερήλικα πλοία. Στό τελευταίο συντείνει και ένας άριθμός βεβαιωμένων πωλήσεων εκ μέρους τών τραπε- ζών.

Στόν τομέα τών μπάλκ κάρριερς θά άναφέρουμε τίς έ- ξής χαρακτηριστικές περιπτώσεις:

— MV "ROUNTON GRANGE" 69.900 τον. d.w. 1972 δολ. 4.000.000.
 — MV "KARTINI" 67200/1972 δολ. 4.100.000.
 — MV "WORLD ATLAS" 61.500/1974 δολ. 5.250.000.
 — MV "ARCHANGELOS"/"KIKKOS" 42.000/1962-63 δολ. 2.000.000 συνολικά.
 — MV "UNIEUROPE" 35.800/1977 δολ. 7.500.000.
 — MV "OCEAN COSMOS/GALAXY" 34.000/1976 δολ. 5.900.000 έκαστο.
 — MV "SOUTH PEACE" 29.900/1975 δολ. 4.000.000.
 — MV "OCEAN GRACE" 29.000/1974 δολ. 3.800.000.

— MV "LIBRA" 21.600/1965 δολ. 950.000.
 — "YOOJIN" 10.200/1975 δολ. 1.800.000.
 Στόν τομέα τών πλοίων γενικού φορτίου ή κίνηση ά- ναφέρεται κυρίως σέ μεγάλα μεγέθη, όπως:
 — MV "S.A. ALPHEN" 15.400 τον. d.w./1966 δολ. 700.000.
 — MV "BELLE ISLE" 15.140/1971 δολ. 2.100.000.

Στά δεξαμενόπλοια, σημαντικό τό ενδιαφέρον στά με- γάλα μεγέθη, όπως:

— Τ/Τ "SPYROS A. LEMOS" 221.600 τον. d.w./1972 δολ. 3.000.000.
 — Μ/Τ "HERON" και "NIGMA" 123.000/1977 και άντίστοιχα, 96.000/1976 στά δολ. 18.000.000 συνολική τιμή.
 — Μ/Τ "ESSO ST. PETERSBURG" 38.980/1976 δολ. 5.750.000.
 — Μ/Τ "MORNING LIGHT" 55.000/1981 δολ. 16.000.000.

Προβλέπεται διατήρηση της παρούσης δραστηριότη- τος, κυρίως σέ νεότερα, μή ύπερήλικα πλοία, δεδομέ- νου ότι ή χρηματοδότηση άγοράς παλαιότερων πλοίων προσκρούει στήν άρνηση τών τραπεζών.

Είναι επίσης πιθανόν μιά καιροσκοπική διάθεση νά αύξησει τό ενδιαφέρον γιά δεξαμενόπλοια 5-10 έτών.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEΑΝΙC S.A.

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

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

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

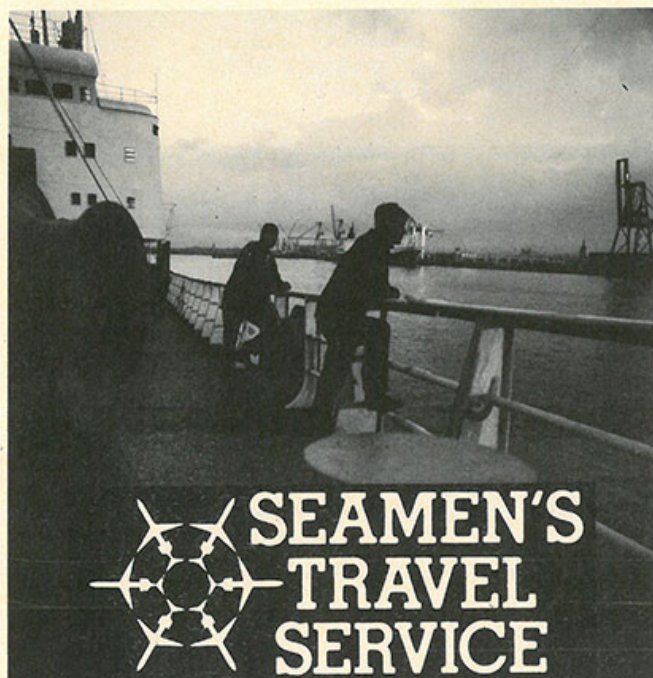
RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

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



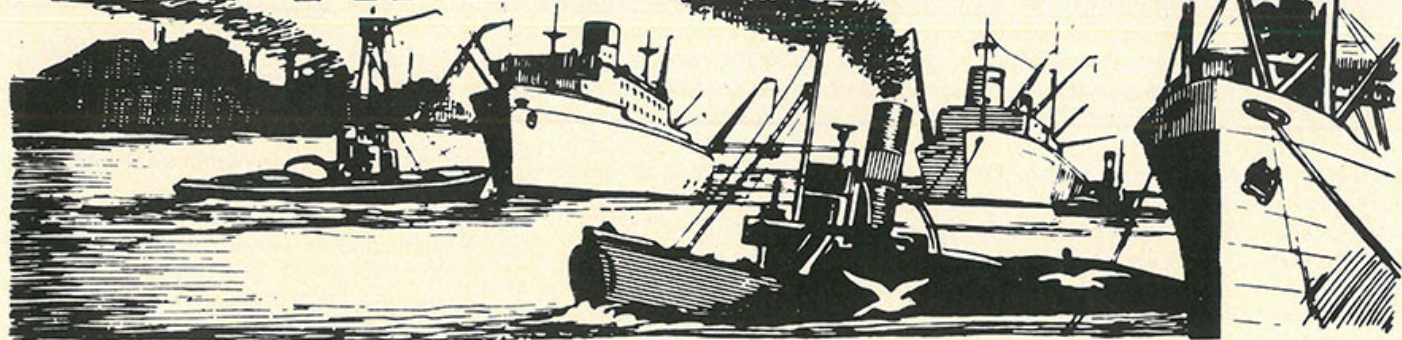
Cut your expenses by using our convenient morning flights to COPENHAGEN with direct SAS connections to:

- 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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1168/927 February 1st, 1984

THE COLLECTIVE AGREEMENTS

It is believed that a second meeting between the owners and the unions with regard to the new collective agreement for the crews of deepsea freighters will take place this week. Meanwhile, the union executive has communicated its demands to the relative owners' associations for the new agreement covering the crews of Mediterranean freighters, Mediterranean passenger ships, coastal passenger ships and cruise ships. Within the coming week, also, the Pannhellenic Seamen's Federation (PNO) will announce the demands for the agreements covering coasters and short-haul ferry boats.

It would seem that the demands the unions are making are bereft of any sense of reality since they amount to a total increase of about 50%, not counting fringe benefits which PNO says it will negotiate later.

BOYCOTTS IN AUSTRALIA

The Federal Supreme Court of Australia has handed down a verdict which puts an end to union boycotts of foreign-flag ships in Australian ports. More specifically, the Court accepted a demand for restraining measures a-

We have made our position clear on the subject of the collective agreements. The main thing is to keep Greek ships moving so there will be jobs available for our seamen. Everybody else seems to have realised this except us. The most recent example is the crews of Norwegian oil rigs who have suspended any strike action for two years to enable the rig owners to obtain firm contracts. Similarly, Greek ships must be able to operate at current freight levels in order to keep moving and provide jobs for our seamen. Working seamen seem to be more aware of this than their union bosses who must understand that a workable solution must be found if Greek shipping is to survive. The matter is as serious as that and those who do not wish to admit it are just putting their heads in the sand.

gainst the Seamen's Union and the Tugboat Workers' Union which had boycotted German - flag ships in order to force them to take on Australian seamen as crews. The Court finding declared that Australian law forbids the unions from exercising indirect boycotts which are not aimed at improving

their working conditions. The Court's decision is a momentous one, because it will remove once and for all the threat of boycotts that has hung over foreign ships in Australia for so long.

SURPLUS TONNAGE AND THE CRISIS

An important role is being played by the International Maritime Industry Forum in trying to alleviate the effects of the world crisis on the maritime industry, which includes the shipowners, the shipyards, the banks and the oil companies.

The forum's original proposal had been a scrap and build programme which, however, was not put into effect because of disagreement between the shipowners and the shipyards. A second proposal to scrap two ships for every new one built won approval but failed for political rather than economic reasons.

Thus, for the time being, the forum's membership is concentrating its efforts on a campaign for greater safety at sea and a stricter application of IMO's basic convention. This would lead more and more obsolete tonnage to the breaker's yard and reduce the current surplus. The campaign is directed mainly towards the classification societies and

ΚΑΙ ΤΩΡΑ...

Η PRINCESE Cia NAVIERA εξαπλοῦται στὴν ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ. Τὸ συγκρότημα τῶν Ναυπηγείων τῆς SHANGHAI πού θεμελιώθηκε ἀπὸ τὴν Βικτωριανή Ἐποχὴ καὶ συμπλήρωσαν οἱ Κινέζοι μὲ τὴν νέα ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ εἶναι ἔτοιμο νὰ ἀναλάβῃ ἐπισκευές μὲ τὰ 25 ὁλοκληρωμένα ναυπηγεία τους. Τιμές ἀσυναγώνιστες. Ἐξοπλισμός τέλειος. Χρόνος ἐλάχιστος. Ἀπαγκιστρωθῆτε ἀπὸ τὸν κλοιὸ τῶν παραδοσιακῶν ναυπηγοεπισκευαστικῶν κέντρων τῆς ΚΟΡΕΑΣ, ΙΑΠΩΝΙΑΣ, ΦΟΡΜΟΖΑΣ μὲ τίς ἐπαχθεῖς τιμές τους. ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ καὶ BERTHS σ' ὅλη τὴν ἑκτασὴ τῶν 18000 Χιμέτρων τῶν Ἀκτῶν τῆς ΚΙΝΑΣ. Προσφορές ὑποβάλλονται γιὰ συγκεκριμένες ἐπισκευές.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: PRINCESE COMPANIA NAVIERA S.A.
(ΟΥΓΑΤΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ Α.Ε.)

ΠΕΙΡΑΙΩΣ 91 (ΚΥΘΗΡΩΝ 2) Τηλ. 48.25.811 (10 γραμ.)
TELEX: 21 2601 & 21 2602

the underwriters.

Forum officials admit there is no spectacular solution to the problem today and that the best anyone can hope for is to avoid a worsening of the crisis. A balance between supply and demand could be attained by 1988. But 1988 is still a long way away and until then, the shipyards will have to decide whether to accept speculative orders or remain idle. Since governments appear to be encouraging such orders in order to save their shipyards from bankruptcy, there is no reason to hope for an early end of the shipping crisis.

NAT FINES

The world's shipping journals are commenting on the stiffness of fines imposed by the Seamen's Pension Fund (NAT) for delays in the payment of dues. These fines brought in \$ 16 million to NAT's coffers in 1983.

Cases are quoted of fines for delayed payment imposed on 73 shipping offices or agents amounting to \$ 5.6 million and the imposition of a sentence of 3 years and 4 months' imprisonment and a fine of 10,200 pounds on the representative of a company which owed 98,000 pounds to NAT in back dues.

The comments conclude that although this new policy appears to be effective, it is in fact punishing, in many cases, the representative of the owners instead of the owners themselves.

TANKER FLEET OF THE DEVELOPING COUNTRIES

Intertanko estimates that the world's developing countries now control a tanker fleet of 35 million grt. or 13% of the world total. This tonnage rose by 39% during the past decade while the tanker tonnage of other countries declined by 13%. If the trend continues, the group of 77 countries will control 20% of the world's tanker tonnage by 1994.

Leading the field is Saudi Arabia with 6,700,000 tons gross followed by Brazil and Singapore with about 5 million grt. each; India with 3.6 million; Kuwait and Iraq with 2-2.5 million each and South Korea, Iran and Libya with 1.5-2 million grt. each.

FRENCH COAST EARTH STATION BEGINS OPERATIONS

The ninth coast earth station in the maritime satellite communications system has begun operations in Pleumeur Bodou, in the northwest corner of France, a site of importance in satellite history, since the first intercontinental television transmissions were received

here from Telstar in June 1962. The maritime satellite system is operated by the International Maritime Satellite Organization, while the coast earth station is owned by the French PTT (Direction de Telecommunications des Reseaux Exterieurs). The coast earth station will provide telephone and telex services to ships and offshore drilling rigs in the Atlantic Ocean Region.

The Pleumeur Bodou station provides a link between ships at sea and the international telecommunications networks. It comprises two parabolic antennas, a 16 - metre dish for communications in 654 gigahertz frequency bands and a five - metre dish for communication in the 1.6/1.5 gigahertz frequency bands. The coast earth station was constructed by Digital Communications Corp. of the U.S.

NO INCREASE IN PANAMA CANAL DUES

There will be no increase in Panama Canal dues for the time being. The canal commission hopes to break even by reducing operational costs in various ways, such as cutting down on the number of tugboats and other craft and on personnel, without affecting efficiency.

The number of ships transiting the canal in 1982-83 was reduced by 2,300 units, representing a loss of \$ 38 million in dues. It is hoped that by the end of 1985 the recovery will be sufficient to put the canal on its feet again financially.

It is also considered certain that the maximum draught during the dry season, which lasts until April, will be maintained because of the heavy rains that have filled the lakes with sufficient reserves for the operation of the locks.

WORLD SALVAGE FLEET

The chairman of one of the world's largest salvage companies has declared recently that the world's shipowners should support the creation of a single, unified salvage fleet under the United Nations.

He said that salvage operations today are entirely spasmodic and that private and national salvage operations should be brought under a single world body.

The idea is admittedly a good one. Since the U.N. Charter, in addition to its other provisions, calls for world cooperation in matters of a humanitarian nature, why should it not concern itself with saving lives at sea?

The only disadvantage in the proposal, we feel, is its timing. At present, more people are in danger of losing their lives in various conflagrations round the

50 YEARS AGO

— The Directorate of Mercantile Marine has submitted a draft law on "the organisation of a service to register merchant ships and seamen" which has already been approved by the legislative bodies.

— The law on "sea communications and transport" is, of course, not a complete solution to the coastal shipping problem. It merely lays the groundwork upon which, if the government shows the necessary good will, final solutions can eventually be reached.

— The British and French ships 'Sunland' and 'Baltique' bought by Mr. N. Lykiardopulo, are under survey and are to be delivered in the Tyne and in London respectively.

— Total laid-up tonnage is now 10,450,000 grt. Greek laid-up tonnage on January 1, 1934, amounted to 74,552 grt.

— The 'Maruko Patera' was fixed from Santa Fe 6500 tons for Hull - Amsterdam 17/-, Rotterdam 16/9 or Antwerp 16/6 Feb. 25 - March 6.

(Naftika Chronika No. 75 - 1/2/1934)

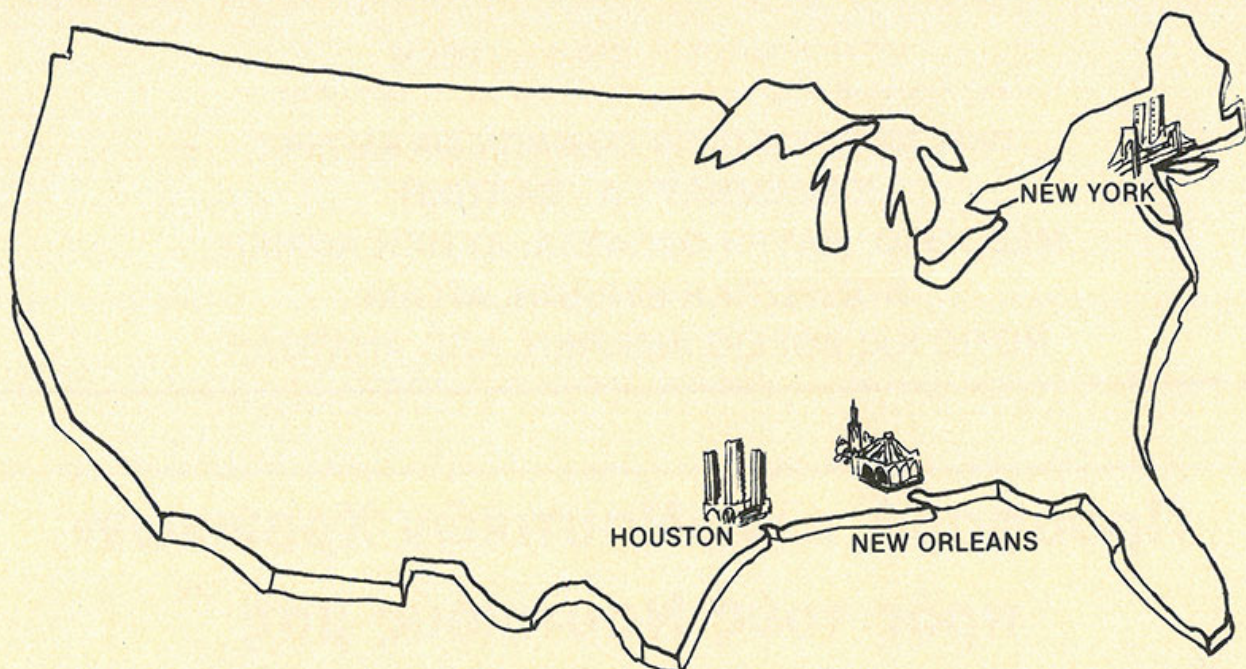
globe which persist in spite of the U.N.'s peace-keeping efforts and its provisions against such occurrences and, in this instance, the Latin saying *silent leges inter arma* seems to be appropriate.

CARGO LOSS PREVENTION PUBLICATION

The publication, including, a guide to preventing and minimizing losses to cargo in transit, has been released by the International Union of Marine Insurance. It should be of great interest to all who are involved in international trade.

There are eight chapters in the "Recommendations" which cover all segments of the transportation of goods, from what the shipper can do to prevent cargo loss, to recommendations of the consignee, as well as the ocean carrier's role and recommendations for operators in port and terminal areas. This 79 - page book also includes recommendations for shipments of cargo by air and discusses the continuing and ever-growing problem of maritime fraud, which highlights of the recently issued publication, is a multi-page glossary of terms used in international trade.

WHEN YOU TAKE 22 YEARS TO BUILD A COMPANY YOU HAVE EVERY PROBLEM SOLVED BEFORE IT HAPPENS



This is the promise of Liamar. A service organization built on the strength of experience, and on the wisdom that comes from more than a generation of professional dedication to the shipping industry.

From our first day of operation we have made it our business to be ready for anything.

Our warehouses are strategically located and our trucks are always ready to roll.

Our buyers settle for nothing less than quality. Our multi-lingual staff is prepared for the unexpected, and instinctively anticipates the growing needs of our customers.

This is Liamar. A combination of family pride and professional integrity. And when it comes to the supply of cabin, deck, engine and general provisions...it makes all the difference in the world.

Call us...and let us offer you the benefit of our experience.

Liamar INC.

MARINE AND INDUSTRIAL SUPPLIES

HOUSTON

5922 Harvey Wilson Drive
Houston, Texas 77020
Tel: (713) 672-1000
Cable: LIAMAR HOU-Telex 790804

NEW YORK

608 River Road
Edgewater, N.J. 07020
(201) 945-8912
Cable: LIAMAR N.J. - Telex 126404

NEW ORLEANS

122 Industrial Avenue
Jefferson, La. 70121
Tel: (504) 832-3994
Cable: LIAMAR NLN-Telex 784306

OVERSEAS REPRESENTATIVES:

LONDON

DERHAM INC.
PRINCE RUPERT HOUSE
9-10 COLLEGE HILL
LONDON EC4R 1AS
Phone: 2488781 Telex: 886976

HONG KONG

GOLDRICH INTERNATIONAL CO.
272 QUEENS ROAD CENTRAL
HONG KONG
Phone: 5-412894 - Telex: 72697

SINGAPORE

HILCOT MARINE PTE. LTD.
27 KIAN TECK WAY, JURONG
SINGAPORE 2262
Phone: 2650055 - Telex: 33925

A Tradition of Uncompromised Service in the World of Marine Supply

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

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 καί γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, καθιερώνουν μιά εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νὰ γίνουν τακτικοί 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 καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρ 77, 185 10 Πειραιῶς.



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'ΤΑ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	69	104816	ἀργεῖ Ἀλιβέρι
ΑΒΙΝ Ο'ΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	α. Φός 27/11
ΑΓΑΘΗ	74	8017	δ. Γιβραλτάρ 6/12
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Τζέντα 9/11 γιά Μπαγκόγκ
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Π. Σπαίην 27/11 γιά Βενεζουέλα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	σημαία Λιβερίας
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Ἀσνόντ 1/12
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	ε. Κακινάνα 4/12
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Σ.	62	10750	α. Σάφι 17510
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10489	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Νάπολη 29/11 γιά Ρό Ἀνουτζιάτα
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	ἀργεῖ Λευκάδα
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	δ. Σκώ 20/11 γιά Ρίγα
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	δ. Παναμά 22/11 γιά ΗΠΑ
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προσάραξε Σαντάνα 15/11
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412	ὑπό παραλαβή
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ε. Γκάροτον 30/11
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	ἐπωλήθη Τσιταγκόγκ
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Τζέντα 29/9 γιά Μπ. Ἀμπάς
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	59	8852	ἀργεῖ Ἀστακό
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	α. Αὐγούστα 4/12 γιά Σκίκντα
ΑΓΙΟΣ ΜΕΤΑΘΙΟΣ	72	5580	α. Τζέλεφ 3/12 γιά Σάουδα
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	στό Μπουσίρ
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	ε. Τζάκσονβιλ 4/11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	α. Ἐλευσίνα 17/10
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2276	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Ντόβερ 6/12
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	61	6038	α. Βοστώνη 11/4 γιά Ἑλλάδα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ἐπισκευές Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Ν. Ὀρλεάνη 29/11
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Ἀμβέρσα 6/12 γιά Ἱψγουίτς
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	δ. Θερσόντε 23/11 γιά Μαλαισία
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	δ. Π. Σαϊδ 30/11 γιά Γάνδη
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΩΝΙΣ Τ.	71	9999	α. Ἐλευσίνα 23/12
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 Στυλίδ
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΘΑΝΙΑ	56	13555	δ. Σουέζ 16/11 γιά Ἰαπωνία
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Νταμό 20/1
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	α. Μπ. Ἀίρες 20/10 γιά Ἰαπωνία
ΑΘΕΝ ΣΚΑ'Υ	56	7369	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΝ ΣΗ	61	5023	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΝ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεῖ Ἀντικύρα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεῖ Ἰθάκη
ΑΘΗΝΑ	63	10170	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΑ	58	10662	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	18223	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	ε. Βαλέτα 14/12
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	α. Ριγιέκα 23/11 γιά Θεσσαλονίκη
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	στόν Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	79	10428	δ. Παναμά 26/11 γιά Ν. Καληδονία
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Κουϊγκτόν 14/11
ΑΩΣ	72	1586	ὑπό παραλαβή
ΑΩΣ I	64	7997	στό Ρότερνταμ
ΑΙΔΑΣ	67	9457	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΑΙΟΝ Α' Τ' ΛΑΝΤ	72	4109	ε. Παρανάγκουα 15/10
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6387	α. Θέουτα 16/11 γιά Ἰτατζάι
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	α. Χαλκίδα 27/11
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	ε. Πειραιά 18/11
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	ἀργεῖ Ρίβερ Φώλ
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	α. Ρεσίφε 28/11 γιά Ἀλγερία
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	δ. Π. Σαϊδ 95/11
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	πρός Ἀλεξάνδρεια 7/12
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ε. Εἰνγκάγκ 20/11
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	α. Π. Μαντριν 30/11 γιά Σαγκάη
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	δ. Σουέζ 28/11
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. Μομπάσα 11/10 γιά Περσικό
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'Ι'Ζ	72	11185	ε. Ντουμπάι 5/12
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Σιγκαπούρη 1/8 γιά Περσικό
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ	75	12498	δ. Π. Σαϊδ 3/12
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178	α. Θέουτα 20/11 γιά Ρεσίφε
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025	δ. Κων/πολη 17/12
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928	ε. Δουνκέρκη 2/1
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	α. Θέουτα 12/1
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	πρός Τζακάρτα
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ἀργεῖ Ἀργονόλι
ΑΙΗΤΖΑΞ	63	1142	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεῖ Χαλκίδα
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΚΩΣ	56	3129	ἀργεῖ Πειραιά
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Μπρισμπαίν 16/1
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6975	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	α. Μπουεναβεντούρα 22/12

Α' Τ' ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Τζέντα 10/1
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	α. Ἀλεξάνδρεια 9/1
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	δ. Κων/πολη 30/12
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	ἀργεῖ Στυλίδ
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	α. Τόκιο 2/11
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	α. Ν. Ὀρλεάνη 12/1
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083	α. Μπ. Ἀίρες 12/12 γιά Εὐξείνο
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13633	α. Ν. Ὀρλεάνη 15/12
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	α. Ν. Ὀρλεάνη 21/12
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	ἀργεῖ Πειραιά
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	ἀργεῖ Πειραιά
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΝΤΑ' Τ' ΜΟΝΤ	81	10714	α. Ἀμβέρσα 25/12
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΣΑΞΕΣ	65	20119	ἀργεῖ Πειραιά
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ' Ι' Ρ	77	10153	ε. Ἦος Μέντ 12/12
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	στήν Κωνσταντία
Α' Τ' ΤΖΙΑΝ Α' Τ' ΛΑΝΤ	72	4838	ε. Λός Πάλας 14/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ' Τ' ΝΤ	83	20960	ε. Ν. Ὀρλεάνη 10/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ' Τ' ΟΝ	77	38484	α. Λ. Ἀντζέλες 12/12
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ' Τ' Τ	61	13184	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	ε. Γιοκοχάμα 11/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ' Τ' ΝΤ	63	6303	ε. Σάντος 11/1
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ' Τ' ΝΤ	57	5289	ὑπό παραλαβή
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	δ. Π. Σαϊδ 14/11
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ' Υ	62	7517	α. Κέιπ Τάουν 13/1
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	ε. Μπρεμερχόβεν 18/1
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Σιγκαπούρη 4/1
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	α. Π. Σαϊδ 14/1
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΚΜΗ	77	16080	ε. Σουάιμα 10/1
ΑΚΜΩΝ	71	15119	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696	ε. Λίβερπουλ 28/12
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	σημαία Παναμά
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	ε. Σιγκαπούρη 9/1
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Μπόστον 9/1
ΑΚΟΥΑΤΖΟ'Υ	68	25433	σημαία Παναμά
ΑΚΟΥΑΤΑΡΜ	68	25168	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘΗ	68	24341	α. Τζέμπελ Ἀλι 12/1
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	ἀργεῖ Ἀστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Π. Ἐλιζαμπεθ 15/1
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Π. Σαϊδ 1/1
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	ε. Ἀλεξάνδρεια 16/1
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	δ. Κων/πολη 16/12
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Κων/πολη 13/1
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	δ. Π. Σαϊδ 1/1
ΑΛΒΩΝ	62	13122	ε. Ἀλεξάνδρεια 16/1
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Τερνέστη 16/1
ΑΛΕΑ	73	8824	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	δ. Κων/πολη 8/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Βενετία 10/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13212	ε. Ν. Ὀρλεάνη 10/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. III	67	2560	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402	α. Σαβάννα 6/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Ροζάριο 14/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ἀργεῖ Στυλίδ
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688	α. Τζέντα 15/1
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ	73	152372	δ. Σουέζ 14/1
ΓΚΡΕ'Ι'Τ (δ.)	67	7580	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	61	7704	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΘ	58	7644	μεταφορές Κούβας
ΑΛΕΞΙΑ	68	9084	ἀργεῖ Σαρζά
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	74	23757	α. Λός Πάλας 8/1
ΑΛΙΑΙΑ	68	16229	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	11434	δ. Σουέζ 8/1
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	59	12996	ἀργεῖ Ἀλαεϊδί
ΑΛΙΚΗ	70	10011	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΚΗ I. Π.	83	15857	ε. Ταμπό 26/12
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	66	3762	ε. Πειραιά 5/12
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402	ε. Παναμά 6/12
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. Ρ. Ἰανέιρο 3/1
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Ρότερνταμ 28/12
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	700088	α. Ἀλσούντ 4/1
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ἀργεῖ Λονδίνο
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	δ. Ἐπτάνησα 29/12
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	δ. Βάστο 29/12
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	ε. Σάν Λορέντζο 13/1
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Μασάουα 30/12
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	α. Ἀλεξάνδρεια 27/12
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Χάβρη 29/12
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Μαδέιρα 12/1
ΑΛΜΑΡ	69	10373	ε. Κισαραζού 7/1
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	α. Φουκονιγιάμα 2/1
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	58	4037	α. Σιγκαπούρη 3/12
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800	ὑπό παραλαβή
ΑΛΝΤΑ	66	2562	
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	α. Π. Ἐλιζαμπεθ 8/1
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	ε. Γιοκοχάμα 12/1
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Σάντος 12/1
ΑΛΤΙΣ	70	2605	α. Λισσαβόνα 16/1
ΑΛΦΑ	62	4722	α. Λ. Πάλας 2/1
ΑΛΦΑ	71	1571	στό Ρότερνταμ
ΑΛΦΑ	72	9350	μετόν. ἈΛΦΑ (Παναμά)
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	α. Ν. Ὀρλεάνη 7/1

AMAZONIA	77	9328	ε. Σαουθάμπτον 16/1
AMAZON	79	10966	α. Ναγκόγια 27/12
AMALIA II	67	51644	αργεί 'Αλιβέρι
AMALINTA	58	5164	δ. Σουέζ 10/6
AMARANTOS	80	10996	ε. Σάντος 13/1
AMARYLLIS	83	13600	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/1
AMEYUST	78	13889	α. Γκέραλντον 30/12
AMERIKA PHZER	72	6680	αργεί Πειραιά
AMILLA	72	13631	α. 'Αμβέρσα 14/1
AMOLYNTOS	67	48344	ε. Πειραιά 3/12
AMORGOS	83	34000	υπό καθέλκυση
AMPOYEO TZIOTZIO	61	16687	α. Έμντεν 31/12
AMYNAS	70	9981	α. Σάντος 24/12
AMΦIOΠEIA	62	19377	α. Ρότερνταμ 16/12
AMΦITPITH	78	10995	α. 'Αμβέρσα 4/1
AMΦION	78	11173	α. Χάβρη 2/1
ANAGGEL ARKONOT	81	36061	α. Γουέπα 24/12
ANAGGEL ARHS	80	10996	δ. Παναμά 28/12
ANAGGEL GKLOPY	74	13633	α. Π. Ντέ Μπουκ 10/1
ANAGGEL FOY'INTOM	74	13348	α. 'Αμβέρσα 14/1
ANAGGEL ENTHBOP	78	13889	α. Σιγκαπούρη 25/12
ANAGGEL LAK	68	9118	δ. Σουέζ 31/10
ANAGGEL LIMPERTY	76	13633	α. 'Αμβέρσα 7/1
ANAGGEL MA'T	78	13889	α. Τζέντα 9/1
ANAGGEL NTIAITZEN	71	9049	α. 'Αμβέρσα 29/12
ANAGGEL PI'IS	74	13631	δ. Π. Σαϊδ 8/1
ANAGGEL PROSPERITY	76	13633	α. Χόγκ Κόγκ 14/1
ANAGGEL PROYNTENZ (δ.)	65	35304	αργεί 'Αλιβέρι
ANAGGEL SAN	81	35522	α. Λ. 'Αντζέλες 2/1
ANAGGEL SKA'Y	79	10993	ε. Γκρενάτα 15/1
ANAGGEL SPIRIT	78	13889	δ. Κων/πολη 31/12
ANAGGEL TRA'OMΦ	76	13633	ε. Γκέραλντον 13/1
ANAGGEL TAMPION	71	9229	ε. 'Ελ Τζαζάρ 30/12
ANAGGEL FINTEALITY	79	13883	α. 'Αμβέρσα 17/1
ANAGGEL FORTSIOYN	74	13633	α. Τζέντα 6/1
ANAGGEL ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	αργεί Πειραιά
ANAGGEL XAPΠINES	73	13631	α. Μπιλμπάο 13/1 για Σαμουάν
ANAGGEL XARMONY	68	12348	α. Σιγκαπούρη 14/1
ANAGGEL XONOP	76	13633	α. Θέβερναρντ 17/1
ANAGGEL XOOPY	74	13633	δ. Παναμά 14/1
ANAGGEL XOPAT'ZON	77	15378	α. Ρότερνταμ 6/1
ANAZAGORAS	68	9416	α. Σαβάννα 13/1
ANAZAMENAS	68	10183	ε. Π. Σαϊδ 7/1
ANASTASIA	59	4493	αργεί Γάνδη
ANASTASIA	66	23392	α. Μόμπιλ 29/11
ANASTASIA	80	15688	δ. Σουέζ 6/1
ANASTASIA A.	67	53448	αργεί Πειραιά
ANASTASIA II	77	4713	ε. Χάμπτον 11/1
ANASTASIOS	75	16822	α. Ρίο 'Ιανέιρο 14/1
ANASTASIOS K.	62	11503	αργεί Πειραιά
ANASTASIOS II (δ.)	75	70688	ε. Πειραιά 3/1
ANATON	70	8998	μεσογειακές μεταφορές
ANAREAS LEMOS	65	13638	αργεί 'Αμβούργο
ANARIOTHS	71	18634	α. Φιλαδέλφεια 21/12
ANAROMAXH	69	40316	δ. Κων/πολη 12/1
ANAROMEDA	63	3387	αργεί Πειραιά
ANAROS A'IA	83	10470	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/12
ANAROS ARIES (μ.)	72	119505	α. Σεπετίμπα 13/12
ANAROS ATLAS (μ.)	72	119505	αργεί Πειραιά
ANAROS GEORGIOS (δ.)	76	115461	αργεί Πειραιά
ANAROS MEATEMI	73	32781	ε. Γιοκαίτα 10/1
ANAROS MENTOP	73	13753	α. Σιγκαπούρη 14/1
ANAROS STORM (μ.)	72	79746	α. Ρας Τανούρα 7/1
ANAROS TITAN (δ.)	70	104797	α. Ντόνγκες 8/1
ANAROS OKEANIA	77	20676	α. Γιοκοχάμα 11/1 *

ANEMOS	76	8376	α. Τεργέστη 15/1 *
ANEMO K.	71	4981	α. Γουάρρι 13/1 για 'Αμπιτζάν
ANEMONH	79	10996	α. 'Αμβέρσα 12/1
ANEMIOS	70	9981	α. Ρουβιόν 13/1
ANΘIA	64	11034	αργεί Πειραιά
ANΘIΠH A.	76	16646	ε. Ντάρμπαν 16/1
ANΘOS	79	11000	δ. Παναμά 3/1
ANIMAR	65	1926	μεσογειακές μεταφορές
ANIMAR	72	10527	υπό παραλαβή
ANNA	76	16438	α. Μπουμπουρ 29/12
ANNA	64	2020	α. Ντακάρ 5/1
ANNA AΓΓEΛIKOYΣH (δ.)	71	115925	αργεί Πειραιά
ANNA ΔPAKOΠOYAY	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 16/1
ANNA K. (δ.)	60	12256	προς Γιβραλτάρ
ANNA K.	62	11503	αργεί Πειραιά
ANNA Π.	57	9367	αργεί Γαλαξείδι
ANNAMINA	65	14088	ε. Τσιταγκόγκ 16/1
ANNIKA N.	69	11726	ε. Ντάρμπαν 17/1
ANNITA	64	10741	αργεί Πειραιά
ANNITZA A.	65	19758	α. Γκάλβεστον 23/12
ANNOYLA	71	9826	α. 'Αμβέρσα 6/1
ANTAIOS	71	16379	α. Μπ. 'Αίρες 5/1
ANTBENTSIOPY I	54	5383	ε. Πειραιά 12/11
ANTAR	70	16973	ε. Μπλάφ 15/1
ANTAREX	67	43231	α. Φός 7/1
ANTZEARKTIK	69	11430	δ. Π. Σαϊδ 4/1
ANTZEKAPPIPIAN	74	7557	ε. Δουνκέρκη 6/1
ANTZELA	62	4207	αργεί Χαλκίδα
ANTZELIK GKLOPY	67	24829	αργεί Πόρτσμουρ
ANTZELIK GKRENS	71	30193	ε. Μπ. 'Αίρες 7/1
ANTZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/1
ANTZEMPAATIK	70	15898	δ. Θέροντεν δ.α. 30512
ANTZOYAEITTA	78	24941	ε. Τζέντα 11/1
ANTIPOYA	66	15404	αργεί Πειραιά
ANTIPOH	76	23149	δ. 'Αμπου Ντάμπι 14/1
ANTIOPH	78	10996	α. Σάντος 13/1
ANTIOXIA	72	11931	α. Φρημάντλ 16/1
ANTIPOLIS (δ.)	81	30622	α. Κοατζακόλκος 25/12
ANTIPOLIS	63	7961	αργεί Σαρξά
ANTONHS	67	8865	ε. Σχζέσιν 20/12
ANTONHS ΓIANNHS H.	74	5932	δ. Γιβραλτάρ 3/11
ANTONIO	67	9843	σημαία Παναμά
ANTONIO (δ.)	65	38607	α. Μαδέιρα 15/1
ANTONY III	77	38515	αργεί Πειραιά
AEIOS	65	3860	α. Χάντερστον 15/1
AOYPOPA KOPAL	76	6744	αργεί Πειραιά
AOYPOPA ΠEPA	76	6051	προς Τάμπα
APEE	73	16397	ε. Σουάμπα 11/1
APHAIOTHS	63	9733	αργεί Πειραιά
APIKO	64	9868	αργεί 'Ελευσίνα

APNOIA	75	34409	α. 'Αμστερνταμ 4/1
APOLLON	70	18662	δ. Σουέζ 4/1
APOLLON	72	13136	α. Χακάτα 35/1
APOLLONIOS	67	16210	αργεί Πειραιά
APOTOLOS ANAPPAZ	72	17899	α. Λ. 'Αντζέλες 8/1
APOTOLOS M. IV	56	9172	αργεί Πειραιά
APOUS	70	3275	αργεί Πειραιά
ARAMENTIA	60	3500	σημαία Παναμά
ARAMIS	75	1586	υπό παραλαβή
ARAMPELLA	82	13800	α. Λ. 'Αντζέλες 22/12
ARAN	80	10428	δ. Κων/πολη 13/1
ARAN MPAI'Y	59	3593	α. 'Ελευσίνα 9/12
ARGONAUTHS	77	11281	α. Βρέμη 31/12
ARGONOT	68	24877	αργεί Πειραιά
ARGOS	69	9842	α. Λάγος 6/12
ARGYPO	59	8775	αργεί Πειραιά
ARGYPO	57	3970	αργεί Λευκάδα
ARGO	72	16207	αργεί Πειραιά
ARGO BALOP	78	1587	επισκευές Πειραιά
ARGO GKLOPY	77	1587	α. Λίβερπουλ 14/12
ARGO PA'I'ONHP	76	1578	αργεί Πειραιά
ARGO SPIRIT	76	1579	αργεί Πειραιά
ARGO TALLANTZ	78	1587	α. Φόινες 13/12
ARGO ΦAIHΘ	76	1579	α. 'Οριστάνο 10/12
ARGO XOOPY	77	1579	α. Βενετία 19/12 *

ARETH	73	13631	δ. Ντόβερ 18/12 *
ARETH A.	69	9343	ε. Ντάρμπαν 18/1
ARETH S.	62	9124	αργεί Πειραιά
ARETHOYSA II	72	20239	δ. Φορταλέζα 27/12
ARETHOYSA	63	9778	αργεί Πειραιά
ARIADNE	79	16169	α. Πόρτσμουρ 4/1
ARIANA	73	21334	α. Χάρ Φακάν 10/1
ARIES	60	7839	αργεί 'Ιθάκη
ARIETTA	65	17113	αργεί Πειραιά
ARIETTA ΓPEFOY	73	20685	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/1
ARISTAGELIOS	78	9998	δ. Σουέζ 11/1
ARISTAIOS	72	3822	α. Πύλο 24/11 για Πάτρα
ARISTANAS	80	9998	ε. Λονδίνο 18/1
ARISTARCHOS	68	10009	ε. Βομβάη 30/12
ARISTEIDHS	68	36099	α. 'Ελευσίνα 5/12
ARISTEY	69	9979	ε. Ντουμπάι 13/1
ARISTOFENHS	80	9989	α. Τζακάρτα 22/12
ARISTOTELHS	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ARION	73	13633	α. Λ. 'Αντζέλες 18/12
ARION	57	9999	επώληση διάλυση
ARION	60	9959	α. Τζέντα 2/1
ARK AIOLOS	76	10801	δ. Παναμά 5/1
ARK MINOS	76	5999	ε. Π. Χάρκουρτ 12/1
ARKADIAN SH	65	20206	αργεί Στυλίδα
ARKADIAN SKA'Y	65	10987	αργεί Στυλίδα
ARKADIAN STAR	58	9720	ε. Βομβάη 25/12
ARKADIAN ΦAIHΘ	65	11334	αργεί Στυλίδα
ARKANAROS	75	8826	δ. Σουέζ 1/1
ARMENISTHS	81	16300	α. 'Αμβέρσα 2/1
ARMONIA	73	23144	ε. Νάντη 15/12
ARMONIK (δ.)	67	45376	αργεί Πειραιά
ARMONIKOS (δ.)	63	33108	α. Ν. 'Υόρκη 12/1
ARMPELLA	75	22575	α. Γκίλγκ 28/10
ARSENIA K.	52	6906	στό Κουβέιτ
ARTEMIS	79	23193	α. Μιζουσίμα 30/12
ARTEMIS	77	11982	ε. Κέιπ Τάουν 15/12
ARTEMIS ΓAPOΦAΛΛIΔH (δ.)	77	66259	δ. Ντουμπάι 14/1
ARXAGGELIOS	84	22172	υπό καθέλκυση
ARXAGGELIOS	76	30149	α. Γκντάνσκ 23/12
ARXAGGELIOS III	63	22103	αργεί Πειραιά
ARXAGGELIOS Γ.	76	10142	αργεί Γάνδη
ARXHEGETHS	63	19633	α. Ρότερνταμ 12/1
ARXIMHNEIA	66	16094	αργεί Πειραιά
ARXIMHNEIA	70	10491	ε. Σάουθεντ 'Ανκ. 18/1
ARXONTISSA KATIKO (μ.)	72	42253	α. Φός 1/1
ASHMINA	66	35001	αργεί Πειραιά
ASIA	67	9525	αργεί Πειραιά
ASIA PHZER	63	6478	αργεί Πειραιά
ASIAN ΦOPECT	68	17458	ε. Κουβέιτ 11/1
ASIAIK (μ.)	71	70481	α. Σαγκάη 31/12
ASKONA	81	30500	αργεί Πειραιά
ASLE'Y	70	13363	α. Γιοκοχάμα 26/12
ASPASIA M.	61	9852	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/12
ASPIDOPHROS	60	8788	αργεί Πειραιά
ASTERI	65	6151	α. Μπ. 'Αίρες 12/12
ASTERION	68	53160	α. Μπαλό Τέρμιναλ 10/12
ASTERION	68	16112	αργεί Γαλαξείδι
ASTERION	72	13136	α. Ρουέν 17/1
ASTERO'NT	60	6134	α. Λάρνακα 10/1
ASTHR	74	13633	α. 'Αμβέρσα 12/1
ASTOP PRINXES	68	13580	αργεί Πειραιά
ASTRONAYTHS	60	3890	αργεί Πειραιά
ASTYANAS	75	38611	α. Λός 'Αντζέλες 27/12
ASTYPALAIA (δ.)	70	17485	α. 'Αμβούργο 16/1
ASΦAANT TP'E'NTPE (δ.)	62	18033	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/11
ASOMATOS	71	9466	α. Ντάρμπαν 13/1
ATALANTA	69	13341	ε. 'Αλεξάνδρεια 9/1
ATALANTH	72	11000	ε. Βομβάη 24/12
ATALANTH	66	6235	αργεί Πειραιά
ATZILITY	59	10364	αργεί Χαλκίδα
ATIA K. (δ.)	72	105013	αργεί Πειραιά

ATLANTIK MAPKES (δ.)	68	40548	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/12
ATLANTIK OPIZON	69	16229	αργεί Μαλάγκ Μπαίη
ATLANTIK SKA'Y	62	4916	αργεί Πειραιά
ATLANTIK TZO'Y	78	5868	αργεί Πειραιά
ATLANTIK XEΛMΣMAN	69	16229	αργεί Πειραιά
ATLANTIK XEPITAZ	69	16229	αργεί Πειραιά
ATLANTIK XEPO	69	16229	αργεί Πειραιά
ATLANTIK XOK	69	16229	αργεί Πειραιά
ATLANTIKO	67	6103	στην 'Αλεξάνδρεια
ATLANTIS	77	35706	α. Σακάντε 28/12
ATLANTIS	63	6246	αργεί Πειραιά
ATLANTIS	60	5788	αργεί Πειραιά
ATLANTIS ΛAK	73	20354	υπό παραλαβή
ATLANTIS STAR	68	10182	α. Κομά Μπαίη 20/12
ATLAS	77	11804	δ. Σουέζ 3/1
ATPEBIDA	68	12936	αργεί Ντάρ ες Σαλάμ
ATPEYΣ	74	13633	ε. Μπανγιερμασόν 2/1
ATTIKA PHΦEP	73	7594	αργεί 'Ελευσίνα

ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	ε. Λός Πάλας 10/1
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δ. Γιβραλτάρ 5/1
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Τζένταν 14/1
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/1
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	ἀργεί Χαλκίδα
ΑΥΡΑ	68	9624	ἀργεί Πειραιά
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ.	64	4566	ἀργεί Πειραιά
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	ἀργεί Ρίβερ Μπλάκγουότερ
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	ἀργεί Πειραιά
ΑΦΘΟΣ	68	35477	ε. Βρέστη 5/1
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	ἀργεί Γάνδη
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	ε. Σάρζα 10/1
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	ε. Σαγκαή 2/1
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	ἀργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Βαρκελώνη 15/1
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	α. Λειξοές 30512
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	ἀργεί Τρινκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Π. Σαΐδ 15/1

ΒΑΓΙΑ	69	9985	ε. 'Ασαμποργκ 12/1
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	ἀργεί Σετουμπάλ
ΒΑΝΤΑ	66	13762	ἀργεί Τρινκομάλη
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14720	ε. Χάβρη 4/1
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	ἀργεί 'Αργουσόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	δ. Σουέζ 22/11
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Λ. 'Αντζέλες 21/12
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	ἀργεί Στυλίδα
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	α. Τολέδο 31/10
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/1
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Μομπιλ 3/1
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	δ. Γιβραλτάρ 7/1
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	ἀργεί Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	δ. Ντουμπάι 12/1
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. 'Αμβέρσα 18/1
ΒΕΝΗ	58	13871	ἀργεί 'Αντίκυρα
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μέθυλ Ρόδς 4/1
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Ν. 'Υόρκη 7/11 για Βενεζουέλα
ΒΕΡΑ	65	20806	ἀργεί Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Γιουρπορτ 5/1
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΒ	66	10210	α. 'Υουίντεν 1651
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Δουνκέρκη 11/1
ΒΗΤΑΖΑΝ	66	19633	ε. Λειξοές 18/1
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	α. 'Αμβέρσα 10/1
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Σάντος 14/1
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	δ. Σουέζ 14/12
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	ἀργεί Πειραιά
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ἀργεί Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	ἀργεί Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΣ	61	2408	ἀργεί Βερακρούζ
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	ἀργεί Χαλκίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Ν. 'Υόρκη 5/1
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	ε. Φιλαδέλφεια 13/1

ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	ε. Κολούμπια 4/1
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Σιγκαπούρη 4/1
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ε. Μπαντάρ Χομεϊνί 16/10
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ε. Ν. Μανγκάλος 20512
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	70	9778	ε. Λάγος 26/12
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Μομπάσα 10/12
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037	ε. Μουτσούρε 25/11
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΤΑΣ	78	15289	δ. Π. Σαΐδ 12/1
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΝΣ	67	15421	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/12
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8592	ἀργεί 'Ηγουμενίτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	α. Ζήμπραγκ 9/1 για Τζέντα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	δ. Κων/πολη 15/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στο Ντάρ ες Σαλαάμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. Ρίτοαρντς Μπαίτς 30512
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Βαρκελώνη 13/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Αιγιάλιστα 30511
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17509	α. Γουάιλα 20/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Ρίο 'Ιανέιρο 10/1
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ	68	10544	α. Ντάρμπαν 14/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	επωλήθη 'Ελληνες
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	ε. Κων/πολη 14/1
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	ε. 'Αλγέρι 27/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. 'Αλγκεθίρας 13/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	ε. 'Ακαμπα 30/12
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.	81	5491	σημαία Παναμά
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	δ. Κων/πολη 4/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	δ. Κων/πολη 4/1
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	ε. Χουάνγκου 2/1
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ἀργεί Πόρτμουργκ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Γιβραλτάρ 15/1
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Τέμα 8/1
ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	65	28601	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	α. 'Αμβέρσα 9/1 για Τρίπολη
ΓΙΟΥΛΙΑΚ.	61	7585	στο Μπεντί
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Σιγκαπούρη 15/1
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στον Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	ἀργεί Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	δ. 'Επτάνησα 24/12
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΙΕΡ	73	16095	α. Κιούεχαβεν 12/1
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Φουτζέιρα 25/11
ΓΙΟΥΡΟΛΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. 'Αμβέρσα 12/11

ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ'	74	19702	α. Φορμάντλ 5/1
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ἀργεί Στυλίδα
ΓΙΩΤΑ	62	10163	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Φουτζέιρα 7/1
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Σάντο Τόμας 31/12
ΓΚΑ'Ι'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	α. Μορμουγκάο 6/1 *
ΓΚΑΛΛ	70	15302	δ. Θέροντεϊ δλ. 26/12 *
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	α. Χιούστον 5/1
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7689	ἀργεί 'Αστακό
ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ	48	1192	ἀργεί Λαύριο
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 15/1
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	α. Τζένταν 5/12
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥ	68	16275	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ	73	16439	α. Ν. 'Ορλεάνη 9512
ΣΤΡΙΑ	76	13036	ε. Σηάτλ 10/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	73	16439	ε. Πειραιά 18/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	71	12959	δ. 'Επτάνησα 1/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	68	11148	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	77	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	74	16439	επισκευές Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	77	16432	ε. Φρέντρικσαντ 11/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275	ἀργεί Ρίβε Φώλ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ	65	16903	α. Χόγκ Κόγκ 18/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ	65	7952	ἀργεί Τρινκομάλη
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Βενεζουέλα 11/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Βερακρούζ 17/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531	δ. Παναμά 15/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	δ. 'Επτάνησα 4/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	ε. Φορμάντλ 13/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Μπάχια Μπλάνκα 7/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	δ. 'Επτάνησα 4/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	α. Μπλιμπόο 12/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Παναμά 951
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 12/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	α. Λά Γουέλτ 14/1
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	ε. Γκιζάν 25/12
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ	60	8940	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 17/12
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	α. Σιγκαπούρη 31/12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	α. Δουνκέρκη 10/1
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	α. Πόρτ Κασίμ 5/12
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	63	15381	ἀργεί Σετουμπάλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	δ. Σουέζ 2/1
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	α. Π. Λίνκολν 3/1
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	α. Μίλνερ Μπαίτς 3/1
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389	ἀργεί Σετουμπάλ
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	δ. Σκώ 16/11 για Ρίγα
ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ'Υ'	68	4995	μετον. «ΑΓΓΕΜΕΝΤ»
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	ἀργεί Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ἀργεί 'Αργουσόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	ε. Μπ. 'Αίρες 3/12
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	69	26356	α. Κολόμπο 14/11 για 'Ιράν
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	α. 'Αμβέρσα 20/11 για Τζέντα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	ἀργεί Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14584	δ. Γιβραλτάρ 8/12 για 'Αμβέρσα
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΘ	66	20723	δ. Π. Σαΐδ 19/11
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	προς Λαττάκια
ΓΟΡΓΩ	58	7061	ἀργεί 'Αστακό
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427	στον Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Σιγκιόγκ 14/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Λίβερπουλ 26/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	ε. Οριστόνο 30/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ	79	19267	ε. Σιγκαπούρη 18/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Φός 26/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Κουβέιτ 25/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Π. Σαΐδ 2/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	στη Τζέντα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Μαπούτο 16/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	στο Νιούκαστλ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	ε. Μάρκουσ Χούβ 8/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	στη Βιτώρια
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	ε. Μπρέικ 8/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	ε. Ρότερνταμ 16/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	υπό ναυπήγηση
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. Πειραιά 10/12
ΓΟΥΩΡΙΟΡ	82	19555	υπό παραλαβή
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Λίβερπουλ 30/11 για 'Ινδία
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	ἀργεί Γαλαξείδι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	α. 'Ηστ Λόντον 24/11 *

ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	στο Μπαντάρ 'Αμπάς *
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ἀργεί 'Αργουσόλι
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	α. Μπ. 'Αίρες 12/11 για 'Αγκόλα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Ρεσίφε 28/11 για 'Ιορδανία
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	ε. 'Υουίντεν 27/11
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	ἀργεί 'Αστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Πειραιά 19/11 για Ντακά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΑΝ	67	11859	επωλήθη άλλοδοπούς
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στο Μπαντάρ 'Αμπάς
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Γιβραλτάρ 23/10 για Κούβα
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Φιλαδέλφεια 30/11
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. 'Αμβέρσα 4/11 για Βεγγάζη
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	α. Ντάρμπαν 15/11 για 'Ιράν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Πειραιά 4/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ε. Μαυροκίο 5/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	α. Κάλα 25/12 για Σκίοντα
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	ἀργεί Γαλαξίδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	ἀργεί Λισσαβώνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	ἀργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ἀργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ- ΤΗΣ	63	8380	δ. Σουέζ 26/6 για 'Ιράν
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΧΗΣ	77	9437	α. Σιγκαπούρη 26/11 για Σαγκάη
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	ἀργεί Πειραιά
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8872	ἀργεί Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	ἀργεί Μίνα Σάρκ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	ἐπισκευές Πειραιά
ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Μπ. 'Αίρες 21/10
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	ε. Σηάτλ 30/11
ΔΙΔΩ	70	10378	α. Π. Σουδάν 25/11 για Σιγκαπούρη
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	ἀργεί 'Ιθάκη
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	ἀργεί Λευκάδα
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ἀργεί Πειραιά
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	δ. Κων/πολη 21/11 για Νοβορωσία
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Ράς Λανούφ 27/11
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	ἀργεί Πειραιά
ΔΡΥΣ	65	20201	ἀργεί Πειραιά
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	α. Χιούστον 17/11
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Φός 28/11
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	ε. Κουινγκτάν 9/11
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398	α. Νιούκαστλ 4/11 για Κουβέιτ
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ε. Φιλαδέλφεια 18/11

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	ἀργεί Πειραιά -
ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεί Μπάσσα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 20/11
ΕΒΡΟΣ	62	20372	ἀργεί Γαλαξίδι
ΕΔΕΣΣΑ	64	8083	ἀργεί Τρινκομάλη
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ἀργεί Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Σιγκαπούρη 3/12
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	δ. Σουέζ 19/11
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	ἀργεί Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	δ. Παναμά 29/10 για Σαγκάη
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	α. Σέτε 25/11
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ἀργεί Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	ἀργεί Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	ε. 'Αλεξάνδρεια 24/11
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Ν. 'Υόρκη 29/11
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	ἀργεί Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	ἀργεί Γαλαξίδι
ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Θεούτα 1/12 για Βιτώρια
ΕΚΤΩΡ	75	14523	α. Κερπένκ 22/1 για 'Αλγερία
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.	60	2091	ε. Πειραιά 4/10
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ.	70	5538	α. Βρέστη 10/11 για 'Ιράκ
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Ντάρμπαν 18/11
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. 'Ιντσόν 10/11 για ΗΠΑ
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	α. Ντάρμπαν 26/10 για Σαλντάνα
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ I	64	10652	ἀργεί Στυλίδα
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	ε. Σαν Φρανκίσκο 14/1
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ	60	1995	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716	α. Τενερίφ 13/1
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ Δ.	69	3784	ε. Πειραιά 19/12
ΕΛΕΝΗ ΛΩΡΕΛ	61	7293	υπό παραλαβή
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	ἀργεί Γάνδη
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	α. Θεούτα 14/11
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	α. Μπροφίντεν 28/12
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	δ. 'Επτάνησα 20/12
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	58	12025	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΙΖΑΜΠΘ	63	11315	α. Μίνα Σάρκ 12/1
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	ε. 'Ακαμπα 29/12
ΕΛΚΑ	64	18044	στο Μέλκ 'Αιλ. 16/12
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	α. Κέιπ Τάουν 12/1
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ Α'Ι'ΝΤΗΛ	72	8987	στη Ν. 'Υόρκη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	73	13098	στο Κάρτσι 19/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	στον Πειραιά 28/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	62	6846	στην Τζέντα 5/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΘ	71	10328	στη Σαρζά 8/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	στο Νταμάμ 10/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'Ι'ΤΟΡ	78	17172	στη Ν. 'Υόρκη 8/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	ε. Πειραιά 5/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΛ	61	7293	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	72	8987	ε. 'Ικόνιο 17/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	62	8927	μετον. «ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ» (Μάλας)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ἀργεί Σαρζά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΛ	75	3990	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	71	10327	ε. Πειραιά 1/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	στη Βαλτιμόρη 8/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στο Π. Σαϊν 15/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	στη Μομπιλ 7/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	72	15952	ε. Ν. 'Υόρκη 9/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	στη Νέα 'Υόρκη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ε. Πειραιά 24/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	8987	ε. Πειραιά 23/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΝΘ	72	10329	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	στη Βενετία 8/12
ΕΛΛΗ	58	6391	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Μπαρναγκούλα 10/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	36237	α. Χάμπτον 8/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	ε. Χάμπτον 16/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Φιλαδέλφεια 13/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Χάμπτον 9/1
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Μπάχια Μπλάνκα 11/1
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Γένοβα 13/1
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Τουμπάρδο 27/12
ΕΛΟΝΑ	69	6182	α. 'Αλγκεθίρας 30/11
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Ντάρμπαν 17/1
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Γιουρποπόρτ 12/1
ΕΛΠΑΝ	67	5487	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	ἀργεί Πειραιά

ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Τσάλνα 9/1
-ΕΛΠΣ	71	9885	α. Μαυρίκιο 14/1
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	α. Νικόσια 28/12
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣ	65	27830	ἀργεί Σετομπάλ
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	α. Πειραιά 15/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Κων/πολη 26/12
ΕΜΑΤΟΝ	67	9548	ἀργεί Πειραιά
ΕΝΤΗΘΟΡ	68	43339	ἀργεί Πειραιά
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	67	2997	ἀργεί Πειραιά
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Ρανγκούν 9/1
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	δ. Γιβραλτάρ 10/1
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	ἀργεί Πειραιά
ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	68	149609	υπό παραλαβή
ΕΠΟΣ	77	9786	α. 'Ελευσίνα 17/12
ΕΠΟΣ	78	6053	ἀργεί Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	ἀργεί Πειραιά
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ἀργεί Πειραιά
ΕΡΜΙΩΝ	72	15951	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊν 951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Πειραιά 11/1
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	ε. Βεροκρούζ 23/12
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. 'Αλεξάνδρεια 14/1
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	δ. Π. Σαϊν 11/1
ΕΥΑ	59	11894	ἀργεί 'Αστακό
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	ε. Π. Χάρκουρτ 951
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	α. Χόγκ Κ'ογκ 7/1
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Κέμπ 10/1 για Τζέντα
ΕΥΗ Λ.	67	14569	δ. Κων/πολη 28/12
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	δ. Κων/πολη 6/12
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	ε. Κόμπε 11/1
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Χάλφαξ 26512
ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	δ. Ντόμπερ 9/1
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713	ε. 'Αίλο 16/12
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ἀργεί Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Βαρκελώνη 10/1
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Σαμσούν 16/11
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Ρόττερταμ 9/1
ΕΦΗ	61	3791	δ. Παναμά 23/12

ZANET	66	4503	α. Χάβρη 13/1 για Πειραιά
ZANNHΣ	81	22857	δ. Σουέζ 29/9
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Λός 'Αντζελες 15/1
ZANTE (δ.)	69	54282	α. Φιλαδέλφεια 3/1
ZETTA	71	20516	δ. Π. Σαϊν 15/1
ZEYΣ	60	11687	ἀργεί Πειραιά
ZEYPOΣ	77	16366	στο Ντάρμπαν 15/1
ZHNO	81	23100	α. Μπάχια Μπλάνκα 3/10
ZINI	76	11348	ε. 'Αλεξάνδρεια 29/12
ZYFOΣ	76	19166	α. Κέιπ Τάουν 12/10
ZYFOΣ	69	3490	ἀργεί 'Αστακό
ZOH XPICTINA	65	34501	ἀργεί Πειραιά
HBH	70	2885	μεσογειακές μεταφορές
HGLA	58	1590	μετ. «ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ» (Παναμά)
HZY PA'INTEP	81	4617	ἀργεί Πειραιά
IIAΠOΛIΣ	77	34035	α. Τουμπάρδο 8/12
HPO	65	23390	ε. Λέγκχορν 27/12
HCTOY'INT	81	16700	α. Χιούστον 24/12
HCTΠOPT	67	27018	ἀργεί 'Αργιστόλι
HΦAICTOC	66	21374	ἀργεί Λονδίνο
ΘAΛACCIH H AIEI	84	16794	υπό ναυπήγηση
ΘAΛACCIH AYTH	76	14052	α. Τζέντα 14/1
ΘAΛACCIH ΔOEA (δ.)	77	76088	α. Γιβραλτάρ 9/1
ΘAΛACCIH KYPA	78	15660	α. Πενσάκλα 6/1
ΘAΛACCIH MANA	77	15660	ε. Μασσαλία 15/1
ΘANACI H A. (δ.)	65	30490	δ. Παναμά 2/1
ΘANIK I.	61	9516	ἀργεί Πειραιά
ΘANTEP ΦPOCT	64	4626	ἀργεί Πειραιά
ΘAPPAEIOC (δ.)	69	51732	α. Φιλαδέλφεια 8/12
ΘAZOC (δ.)	58	12532	ἀργεί Πειραιά
ΘAZOC A' I' AANT	76	9444	ε. Κορκουμπινιόν 15/1
ΘEACI H H H	72	9986	α. 'Αμπιζάν 26/12
ΘEANTO A.Σ.	58	9585	ἀργεί 'Αντίκυρα
ΘEKOΣ	78	16685	α. Λειζοες 14/1
ΘEOΓENHHTOP	68	35477	ἀργεί Πειραιά
ΘEOΔEΓMΩN (δ.)	60	19674	στη Τζάνκσονβιλ 18/1
ΘEOΔOXOC (δ.)	65	33663	επωλήθη διαλυτές Κορέας
ΘEOΔOPOC	61	6456	ε. Κων/πολη 15/12
ΘEOΔOPOC ΓIABPIΔHΣ	68	10722	μετ. «ΠΡΟΓΚΡΕΞΙΒ»
ΘEOKYHTOP	73	69904	υπό παραλαβή
ΘEOΛHTOC	65	41872	ἀργεί Πειραιά
ΘEOMANA	65	40473	ε. Πειραιά 11/1
ΘEOHYMΦOC (δ.)	68	44863	α. Στυλίδα 27/10
ΘEOTOKOC (δ.)	62	24749	στη Φορταλέζα (αποθήκη)
ΘEOΦANΩ ΛIBANOC	82	24.000	α. Ούλσάν 29/12
ΘEOΦIΛOC I. BATHC	77	16380	ε. Παναμά 13/1
ΘEPMOΠYΛAI (δ.)	55	8992	ἀργεί Πειραιά
ΘETIC	74	35540	ε. Χιούστον 10/1
ΘHPEAN MAPINEP	79	13889	α. 'Οζάκα 19512
IAΠETOC	63	14336	στον Περσικό Κόλπο
IAZON	70	11489	ἀργεί Λονδίνο
IKAN	58	2882	ἀργεί Πειραιά
IKAPIAN PHΦEP	67	4390	ἀργεί Πειραιά
IKTINOC	69	11489	ἀργεί Στυλίδα
IMAA' I' A	62	10981	υπό παραλαβή
INNAPEN	58	8931	ἀργεί Πειραιά
INTERAMIZITY	51	3640	α. Χαλκίδα 26/12
IONIAN ΓOY' I' NT	83	20960	υπό παραλαβή
IONIAN KAPPIEP	73	15498	α. Πειραιά 13/1
IONIAN KOMMANTEP (δ.)	65	30571	επωλήθη
IONIAN PHΦEP	65	8002	ἀργεί Σετομπάλ
IONIK (δ.)	66	45251	α. 'Αλιβέρι 28/12
IONION	70	15387	α. Πόρτ Κασίμ 1/12
IOYAIETTA	65	8344	α. Πειραιά 13/1
IPΠOYTOC	72	7006	α. Τζέντα 29/12
IPIC	72	4999	ἀργεί Χαλκίδα

ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩ	69	8909
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041
ΙΩΝ	71	11506

K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	21305
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ	63	8293
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΙΤΗ	65	23391
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558
ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΣΤΩ	56	5382
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΡΖ ΕΛ.	74	9112
ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688
ΚΑΡΙΝΑ	67	41914
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407
ΚΑΣΟΣ	76	14983
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632
ΚΑΣΤΡΟ ΣΗΛ.	68	26537
ΚΑΣΤΡΟ	65	1225
ΚΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959
ΚΑΤΙΕ	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕΙ'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955
ΚΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕΙ'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868
ΚΕΙ'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ	70	11256
ΚΕΙ'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862
ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ	69	9853
ΚΕΙ'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964
ΚΕΙ'Π ΡΙΟΝ	77	9.862
ΚΕΙ'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕΙ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307

α. Μπάχια Μπλάνκα 26/11	
α. Κακινάνα 13/1	
α. 'Ιμμινχαμ 8/11	
α. 'Αλεξάνδρεια 14/1	
α. Βαλτιμόρη 21/12	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί 'Αστακό	
δ. Παναμά 22/12	
α. Τζέντα 10/1	
αργεί Λονδίνο	

α. 'Ελευσίνα 9/12 *	
δ. Σουέζ 18/12	
ε. Φλώρινα 10/1	
αργεί Πειραιά	
δ. Π. Σαίδη 25/11	
ε. Πόρτ Κελάγκ 7/1	
δ. Σκώ 27/12	
στον Πειραιά 11/1	
ε. 'Αντροσάν 12/1	
μετον. «ΚΑΡΜΕΝ»	
αργεί Πειραιά	
α. Ν. 'Υόρκη 9/1	
α. Μπαγκόγκ 30512	
α. Λας Πάλμας 8/1	
αργεί 'Αστακό	
αργεί Λουάντα	
ε. Χάλιφαξ 6/1	
α. Λας Πάλμας 12/1	
α. Σιγκαπούρη 15/12	
ε. Νιχάμα 1/1	
ε. Ρίο Γκράντε 4/1	
α. Τζέντα 25/10	
ε. Τής 9/1	
δ. Γιβραλτάρ 14/1	
α. Δουνκράκ 9/1	
ε. Βανκούβερ 8/12	
αργεί Χαλκίδα	
στο Όυμ Κουάσρ	
αργεί Χαλκίδα	
α. Λας Πάλμας 30/12	
αργεί Πειραιά	
αργεί Στυλίδα	
δ. γιβραλτάρ 26/12	
επωλήθη άλλοδαπούς	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Λισσαβόνα 30/12	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Ρότερνταμ 13/1	
α. Μίλνερ Μπαϊν 21/12	
αργεί Στυλίδα	
α. Πειραιά 14/1 για Καναδά	
αργεί Στυλίδα	
α. Φός 22/12 για Π. Σαίδη	
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/1	
αργεί Βομβάη	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/1	
α. Κινούρα 6/1 για Αυστραλία	
ε. Μπουένος 'Αϊρες 5/1	
αργεί Νουεβίτας	

α. Σιγκαπούρη 751	
α. Νταμμά 10/1	
αργεί Πειραιά	
α. Λας Πάλμας 15/1	
δ. Παναμά 23/12	
ε. Μάλτα 13/1	
ε. 'Αλεξάνδρεια 16/1	
ε. Τρίμπα 12/1	
επωλήθη διάλυση	
α. Νάπολη 15/1	
α. 'Αμβούργο 21/12	
α. Ντάρμπαϊν 17/1	
α. Μάλτα 12/1	
α. Κολομπού ρίβερ 29/12	
δ. Σουέζ 6/12	
μετον. «ΑΝΤΖΕ'Ι'ΝΤΙΑ» (Παν.)	
αργεί αργοστόλι	
ε. Ρότερνταμ 8/1	
ε. Μομπάσα 30/12	
δ. Γιβραλτάρ 6/1	
αργεί Χαλκίδα	
αργεί Πειραιά	
μεσογειοακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 10/1	
δ. Σουέζ 13/12	
επωλήθη άλλοδαπούς	
μεσογειοακές μεταφορές	
α. Πειραιά 13/1	
α. Σιγκαπούρη 31/12	
επωλήθη άλλοδαπούς	
αργεί Σιγκαπούρη	
αργεί Γαλαξειδί	
δ. Κων/πολη 14/1 *	

ε. 'Οζάκα 851*	
α. Φός 11/1	
δ. Μπρουναμπούτελ 24/12	
αργεί Ρίβερ Φώλ	
α. Γιοκχάμα 29/12	
αργεί Πειραιά	
ε. Τσιταγκόγκ 14/11	
ε. Λόγος 5/12	
α. 'Ελευσίνα 10/12	
ε. Ροζάριο 21/12	
ε. Ντιαμάντε 24/12	
ε. Μπρέμερβαχεν 7/1	
ε. 'Αμβέρσα 16/1	
α. Τζιάν 951 για Μπαγκλαντές	
αργεί Ρίβερ Φώλ	
α. Χάβρη 31/12 για Τάμπα	

ΚΕΡΤΙΣ	73	16459
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	13907
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378
ΚΙΘΑΙΡΩΝΑΣ	81	15400
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366
ΚΛΕΙΩ	58	8791
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ.)	66	42164
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ		
ΓΚΑΛΛΕ'Υ	67	7680
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ		
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	77	5539
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	14070
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	7689
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862
ΚΟΡΥΤΩΝ	75	19134
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670
ΚΟΤΩΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	4772
ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ Κ.	58	9878
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6475
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084
ΚΡΕΤΕΝΑ	67	1788
ΚΡΕΩΝ	68	12660
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΟΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΙΟΣ	59	16875
ΚΡΙΟΣ	75	7028
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΜΑ	60	7758
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	64	31040
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ	68	4350
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΙΔΗ ΚΑΤΙΝΑ	59	2850
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643
ΛΑΚΥ	73	6683
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185

επισκευές Φλώρινα 13/1
αργεί Πειραιά
ε. Τζένταν 30/12
δ. Σουέζ 24/12
στην Τερντούζεν 7/9
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Γένοβα 14/1
επωλήθη διαλυτές Κορέας
ε. Γένοβα 12/1
α. Κότκα 12/1
ε. Σαβόνα 15/1
αργεί Πειραιά
α. Π. Κήλογκ 6/1
αργεί Πειραιά
α. Ν. 'Ορλεάνη 23/11
αργεί Πειραιά
ε. Σιγκαπούρη 6/1
ε. Χαμίνα 16/1
αργεί Πειραιά
προς 'Ιαπωνία
προς Σαουδική 'Αραβία
αργεί Μαλάκ Μπαϊν
ε. Κέιπ Τάουν 22/12
αργεί 'Αμοστερνταμ
προς Χόνγκ Κόνγκ
ε. Τακόμα 23/12
αργεί Μπρούκεϊ Μπαϊν
αργεί 'Αμοστερνταμ
επισκευές Σκαρμαγκά
αργεί 'Αμοστερνταμ
ε. Βιτόρια 12/12
έπισκ. Σιγκαπούρη
αργεί Πειραιά

δ. Γιβραλτάρ 9/1

α. Τσάρλεστον 5/1
α. Γουίλμινγκτον 14/1
ε. Σπλίτ 10/1
σημαία Λιβερίας
στη Μομπάσα 18/1
αργεί Πειραιά
α. Λας Πάλμας 29/1
α. Σιγκαπούρη 12/1
ε. Χακάτα 27/11
α. Νταμόμ 31/12
μεσογειακές μεταφορές
αργεί 'Αστακό
α. Φουτζέιρα 13/9
επωλήθη Τζακάρα 9/1
ε. Μίνα Καμπούς 3/1
μεταφορές Κούβας
α. Αύγουστα 29/12
α. Χάλλ 23/11 για 'Αλγερία
μετον. «ΡΕΣΤ» (Παν.)
α. Κάρντιφ 15/1
α. Σάν Χοσέ 2/6/82
α. Πόρτλαντ 15/12
ε. Νταμόμ 11/1
υπό παραλαβή
α. Χοντζέντα 25/12
ε. Νάπολη 17/1
α. Ντουμπάι 22/12
α. 'Αλεξάνδρεια 12/1 για 'Ελλάδα
ε. Τζέντα 12/1
α. Φός 16/1
α. Κόμπε 27/12
υπό παραλαβή
α. Κόμπε 28/12 για Μπουσόν
ε. Μαχαισία 12/1
υπό παραλαβή
α. Φός 11/1
ε. Φός 16/1
α. Φός 15/1
α. Σακάτα 7/1
αργεί Πειραιά
ε. Τζέντα 28/11
επισκευές Πειραιά
αργεί Πειραιά
ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/12
δ. Γιβραλτάρ 16/1
ε. 'Αμοστερνταμ 16/1
αργεί Πειραιά
α. Μπρέμερχαβεν 1751
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
α. Τερνέστη 10/1 για Θεσσαλονίκη
δ. Κων/πολη 8/1
α. 'Αννα Μπαϊν 29/11
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί 'Αστακό
ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/1
α. Λας Πάλμας 4/1
αργεί Πειραιά
ε. Κολόμπο 851
αργεί Πειραιά
α. Σμύρνη 1/10
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/1
στο Μπαντάρ 'Αμπάς
μεσογειακές μεταφορές

ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Βενετία 22/12
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	δ. Παναμά 10/1	ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	ε. Κολόμπο 17/1	ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	μετ. «ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ» (κύπρου)
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	δ. Κων/πολη 10/1	ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	α.Θέουτα 30/11
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	δ. Γιβραλτάρ 9/1	ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569	δ. Κων/πολη 2/1
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Λας Πάλλας 12/1	ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Ν. 'Υόρκη 8/1
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ε. Σουέζ 25/11	ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. Τζέντα 12/1
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	ἀργεί Πειραιά	ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	πρός Τζέντα
ΛΕΔΕΑ	63	17879	ἀργεί Γαλαξίδι	ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	ἀργεί Σετούμπάλ
ΛΕΜΑΝ	66	2953	ἐπισκευές Πειραιά	ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ἀργεί Πειραιά
ΛΕΝΑ ΙΙ.	68	15761	α. Καράτσι 12/12	ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Σακάντε 7/1
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10618	ἀργεί Σετούμπάλ	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	δ. Γιβραλτάρ 26/12
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618	ἀργεί Σετούμπάλ	ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	στη Βρέστη 19/1
ΛΕΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	61	13480	ε. Τερνέστη 3/1	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Μπουένος 'Άιρες 11/1
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στη Λισσαβώνα	ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Τζέντα 16/1
ΛΕΤΟ	67	38145	ἀργεί Πειραιά	ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	ε. Τζέντα 13/1
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	60	4489	ἀργεί Λευκάδα	ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	ἀργεί Χαλκίδα
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Κοπενγάγη 14/1	ΜΑΡΟΥΔΙΟ	78	19974	ε. Μπαντάρ 'Άμπας 16/12
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	ἀργεί Χαλκίδα	ΜΑΡΟΥΚΩ	57	8899	ἀργεί 'Αργιστόλι
ΛΕΩΝ	75	15684	δ. Σουέζ 19/12	ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Καζαμπλάνκα 27/12
ΛΕΩΝ	72	2311	ἀργεί 'Ηγουμενίτσα	ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Μπουσίρ 21/12	ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	ἀργεί Στυλίδα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα (ἀποθήκη)	ΜΑΡΩ	73	32510	α. Μασσαλία 13/1
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	ἀργεί Στυλίδα	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΛΗΓΚ	61	8658	στη Μομπάσα	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	στο Τσάχ Μπαχάρ 11/1
ΛΗΔΑ	63	8566	ἀργεί Πειραιά	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	ἀργεί Πειραιά
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	ε. Γένοβα 16/1	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	στο Μαντράς 18/1
ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	ἀργεί Πειραιά	ΜΑΤΘΙΑΔΑ	65	7696	ἀργεί Πειραιά
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	ἀργεί Σετούμπάλ	ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	ἀργεί Πειραιά
ΛΙΑΝ Χ. (δ.)	67	48719	ἐπωλήθη άλλοδαπούς				
ΛΙΜΠΕΠΡΕΣ	82	19337	α. 'Αλεξάνδρεια 16/1	ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.)	66	39617	ἐπωλ. διαλυτές Κορέας
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	α. Λας Πάλλας 851	ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	33500	α. Ν. 'Υόρκη 19/12
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	α. Σέρια 4/12	ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Σ. Ναζέρ 11/1
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	δ. Σουέζ 6/1	ΜΕΛΙΝΑ	66	1599	α. Μαλάγα 2/1
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	ἀργεί 'Ηγουμενίτσα	ΜΕΛΙΤΩΝ	65	10017	α. Ντάρ ες Σαλάμα 6/1
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Σίγκαπούρη 9/1	ΜΕΛΟ'Ι'	68	8887	α. Λίβερπουλ 16/1
ΛΙΝΚ ΤΑΓΚΕΤ	74	9118	στη Βουβάρη 951	ΜΕΛΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	61	8951	ἀργεί Πειραιά	ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	ε. Λάγος 2/12
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. 'Ιμμινγκάμ 1/1	ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σάν Νικόλας 27/12
ΛΙΦ	68	9650	α. Τσιταγκόνγκ 26/12	ΜΕΛΤΕΜΙ ΙΙΙ.	68	15761	α. Τζέντα 2/1
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	ἀργεί Μπάσρα	ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	ε. Κόρντιφ 12/1
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	δ. Ντόβερ 12/1	ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Κων/πολη 9/1	ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	α. Ντουμάι 24/12
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	ἀργεί Πειραιά	ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	δ. Ντόβερ 5/12
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ε. Σαγκάη 1/1	ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	ναυπηγείται Γκάλατζ
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	ε. Ν. 'Ορλέανη 5/1	ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Κόπερ 9/1
ΛΟΥΣΥ	74	16006	ἀργεί Πειραιά	ΜΕΝΤΚΕ'Ι'Π	62	9092	ἀργεί Πειραιά
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Βρέστη 12/1	ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	ἀργεί Πειραιά
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 15/1 για Μπιλμπάο	ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Τζέντα 15/1
ΛΥΡΑ	67	41914	ἀργεί Σετούμπάλ *	ΜΕΝΤΤΖΟ'Υ	57	3709	ἀργεί Πειραιά
				ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Λισσαβώνα 3/1
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Μπαντάρ 'Άμπας 15/12	ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	ε. 'Αμυδούργο 14/1
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	στην 'Ακαμπα	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Κωατζακόαλκος 1/1
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	δ. Παναμά 24/12	ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Μπαχρέιν 16/1
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Τσά Μπαχάρ 11/1	ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	α. 'Αντοφαγκάστα 11/1
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Σάν Πέντρο 8/1	ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Ντουμπάι 13/1
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Κόμπε 11/1	ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. Βοστώνη 3/1
ΜΑΙ'Υ'ΣΑΝ ΙΙ.	58	5376	δ. Σουέζ 16/1	ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	α. Σκίλντα 4/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	ἀργεί Πειραιά	ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ε. Κόρντον 17/1
ΜΑΚΡΑ	73	8957	ἀργεί Πειραιά	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	ε. Τσίμπα 4/1
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	ἀργεί Πειραιά	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Ν. 'Υόρκη 14/1
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Καρντέγιεβο 10/1	ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991	α. Νταλιάν 6/1 για 'Ιαπωνία
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	α. Φός 11/1	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	ε. Ν. 'Υόρκη 15/1	ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	ε. Τζέντα 13/1				
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S).	83	31951	δ. Σουέζ 29/12	ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	α. Κέιπ Τάουν 15/1
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Ντουλούβ 17/11	ΜΙΝΑ	67	12843	α. Αύγουστα 11/1
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	ἀργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεί Ν. 'Ορλέανη
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	68	18525	ἀργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Κίγκτον 8/1
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Χαντσίντοχε 24/12	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Λός 'Αντζελες 22/12	ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	δ. Γιβραλτάρ 7/1	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 5/1	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Π. Σάιντ 6/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Παναμά 13/1	ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Ν. 'Ορλέανη 10/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Τζέντα 10/1	ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Ντεμερρά 15/1
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	ε. Γάνδη 10/1	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	ἀργεί Ν. 'Ορλέανη
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	ἀργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	α. Τσιταγκόνγκ 7/1	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	ἀργεί Ν. 'Ορλέανη
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. 'Ελευσίνα 1/12	ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Σάντος 10/1	ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. 'Εβερτον 3/1
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. Ρουέν 13/1	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 27512
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Ι.	66	15404	στο Σάντος 19/1	ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. 'Ελευσίνα 16/12
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	ἀργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Τύνιδα 11/1 για Γαλλία
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	60	10748	ἀργεί 'Αργιστόλι	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ἀργεί Ν. 'Ορλέανη
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙΙ.	49	6607	ἀργεί Χαλκίδα	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	ἀργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Ν. 'Ορλέανη 19/12
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	α. 'Αμπιτζάν 26/12	ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζέντα 14/1
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Λονδίνο 31/12	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ἀργεί Ν. 'Ορλέανη
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	74	8925	δ. Σουέζ 16/1	ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙ	66	18569	ἀργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλέανη 23/12
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	65	47544	ε. Γκάλβεστον 24/12	ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Μπαρί 5/1
ΜΑΡΙΑ (δ.)	70	9101	δ. Σουέζ 2/1	ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	57	4535	ἀργεί 'Αστακό
ΜΑΡΙΑ	59	5379	ἀργεί Χαλκίδα	ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	ε. Μπουεναβεντούρα 28/12
ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	ἐπωλήθη άλλοδαπούς	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Μάλτα 14/1
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Τζακάρτα 17/12	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Χάμπτον 12/1
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	ε. Τζέντα 14/1	ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Τζέντα 15/1	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ρίο Γκράντε 29/9
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Κέιπ Τάουν 18/1	ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	δ. Σουέζ 15/12
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Φουτζέιρα 30/12	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	στην Κρήτη 3/1
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ἀργεί Πειραιά	ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ἀργεί Γαλαξίδι
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	δ. Παναμά 14/1	ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. 'Ελευσίνα 16/12
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	α. Τσιταγκόνγκ 7/12	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Κόμπε 10/1
ΜΑΡΙΑ Ξ.	68	11361	μετον. «ΜΑΔΕΡ»	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	ἀργεί Σαρζά
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Σαουθάμπτον 5/1	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Γουκαμάτσου 27/12
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Ρεσίφε 6/1 για Σάντος	ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	α. Μαντράς 13/1
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ.)	66	42799	α. Αύγουστα 13/1	ΜΗΝΜΟΣΥΝΗ	68	36168	δ. Παναμά 11/1
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Λάγος 27/12	ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	α. Φιλαδέλφεια 8/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Ν. 'Ορλέανη 27/12	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Σίγκαπούρη 16/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	ἀργεί Πειραιά	ΜΟΞΑ Δ.	56	8823	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ(δ.)	75	68411	δ. Πόρτ Σάιντ 15/1	ΜΟΥΝΣΤΕΡΛΕ'Ι'ΝΤΣ	60	9365	ἀργεί Τρινκομάλη
ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	α. Ν. 'Υόρκη 14/1 για Παναμά	ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	77	5509	α. Μπότγουντ 15/1
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Ρεσίφε 8/12 για Τόκιο	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Πειραιά 15/1
ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	ε. Πειραιά 15/1	ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	α. Ν. 'Ορλέανη 5/1 για Γάνδη
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	ἀργεί 'Αλιβέρι	ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	δ. Σουέζ 28/12
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Σάντος 14/1				

ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΛ ΣΤΑΡ	66	8937	α. Σαλβαντόρ 7/1
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	ε. Τσιταγκόγκ 16/1
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	αργεί Πειραιά
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	ε. Πειραιά 16/1
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	αργεί 'Αργυστόλι
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Σάρπνες 6/1 για Λέγκχορν
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Κάρντιφ 19/12
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	60	8573	αργεί 'Αστακό
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΪ'Υ	63	9657	αργεί Πειραιά
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	δ. Σκώ 17/1
ΜΠΟΞ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	3621	ε. Ντουμπάι 26/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ν. 'Υόρκη 14/1
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Ρας Τανούρα 21/12
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	ε. Ουλσάν 31/12
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Λάγος 31/12
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	αργεί Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'Ι'Σ	54	6103	αργεί Στυλίδα
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9095	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	δ. Π. Σαΐδ 8/1
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	αργεί Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ Δ.	68	14948	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	αργεί 'Ελευσίνα
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	αργεί 'Αλιβέρι
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	ε. Μαντράς 3/1
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Μοντεβιδέο 15/1
ΜΥΛΟΙ	61	13092	αργεί Ρόττερνταμ
ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	δ. Π. Σαΐδ 15/1
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Π. δφ Σπαίν 10/12
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	δ. Π. Σαΐδ 16/1
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	αργεί Γαλαξίδι
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	αργεί 'Αργυστόλι
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	αργεί Γάνδη
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Της 16/1
ΝΑΞΟΣ	70	8825	ε. 'Ικόνιο 9/12
ΝΑΞΟΣ Α'Γ'ΑΝΤ	80	10982	δ. Κων/πολη 9/1
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Κίχλογκ 6/1
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	αργεί Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	αργεί Τζεμπέλ 'Αλι
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584	αργεί Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	αργεί Πειραιά
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Ν. 'Υόρκη 26/12
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	1-	ε. Μπάχια Μπλάνκα 11/1
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Τσιταγκόγκ 16/1
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. 'Αλεξάνδρεια 31/12
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/1
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	α. 'Αμβέρσα 10/1 για Χάμπτον
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΑΝ Π. (δ.)	57	12483	ε. Λάγος 3/12
ΝΕΑΛ	66	12259	αργεί 'Ελευσίνα
ΝΕΜΑ	58	10974	α. Οζάκα 9/1
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	δ. Γιβραλτάρ 5/1
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Μπορντό 5/1
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	αργεί Πειραιά
ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Κων/πολη 4/1
ΝΕΝΙ	69	2985	αργεί Πειραιά
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Μαυρικό 29/12
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	αργεί Πειραιά
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	ε. Ν. 'Υόρκη 15/1
ΝΕΣΤΟΡ	68	25755	ε. Μπάχια Μπλάνκα 12/1
ΝΕΣΤΟΡ ΣΚΑ'	72	9606	α. 'Αμβούργο 30/12
ΝΕΣΤΟΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	αργεί Γαλαξίδι
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	αργεί Πειραιά
ΝΗΑ ΑΡΜΕΣΤΡΟΓΚ (δ.)	70	14096	α. Μομπάσα 17/1 για Βενεζουέλα
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	60	25471	αργεί Πειραιά
ΝΗΡΕΥΣ	76	121542	ε. Τομακομάι 30/12
ΝΗΡΗΣ	56	9942	στο 'Ελ Χάκλ (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	77	18080	α. Φρημάντλ 16/12
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	61	5693	αργεί Χαλκίδα
ΝΙΚΑΙΑ	57	3190	αργεί Χαλκίδα
ΝΙΚΑΤΩΡ	73	19831	δ. Παναμά 15/1
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	10275	ε. Ρουέν 1/1
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	64	6163	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	72	5990	α. Σάο Τόμ 27/12
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	58	3566	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	72	19162	α. Μπρέικ 11/1
ΝΙΚΟΛΑΣ	60	9486	στον Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	75	29004	α. 'Αμστερνταμ 12/1
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	69	11434	ε. Σάντος 27/12
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	49	15980	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΣ Ν.	71	65347	αργεί 'Αλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ι.	69	10445	ε. 'Ακαμπα 25/12
ΝΙΚΥ	60	4824	α. Πειραιά 13/1
ΝΙΜΠΑΛ	58	9087	αργεί Πειραιά
ΝΙΟΝΙΟ	71	2994	αργεί Πειραιά
ΝΙΤΣΑ (δ.)	69	15874	αργεί Πειραιά
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	71	16400	α. Σιγκαπούρη 16/1
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	54	7701	αργεί 'Αλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	66	25820	αργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	61	15092	αργεί Στυλίδα
ΝΟΡΘΑΦΕΝ	62	15110	αργεί Στυλίδα
ΝΟΡΜΑΝΔ (δ.)	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	72	118662	επιβλήθη Κορεάτες διαλυτές
ΝΟΤΑ Κ.	60	21199	α. Μπελέμ 20/10
ΝΟΤΟΣ (δ.)	70	6235	ε. Θεσσαλονίκη 3/12
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	64	49055	αργεί Γαλαξίδι
ΝΤΑΝΙΕΛ (δ.)	66	22260	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/1
ΝΤΑΠΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	59	12299	ε. Μομπάσα 28/12
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	61	13054	αργεί Γαλαξίδι
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4800	α. Μάλτα 16/1
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ ΣΕΥΛΟΡ (δ.)	70	4797	δ. Γιβραλτάρ 24/12
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	58	11486	αργεί Πειραιά
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	74	14523	α. Σαβόνα 28/12
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΝ	77	15320	α. Μομπιλ 18/12
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Βαλτιμόρη 15/1
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	77	15320	α. Μομπιλ 5/1
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	80	17100	α. Βουλώνη 11/1
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	68	13553	α. 'Ανγκρα ντ'ος Ρέις 15/1
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	7700	αργεί Γαλαξίδι
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	68	14342	δ. Γιβραλτάρ 12/1
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	72	9710	αργεί Μπλακγουότερ
	59	6134	αργεί Λευκάδα

ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	αργεί 'Αργυστόλι
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	αργεί Πειραιά
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	δ. Παναμά 16/1
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Σίμπα 29/12
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	αργεί Πειραιά
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	δ. Κων/πολη 12/1
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Λούπη Τέρμιναλ 18/12
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	ε. 'Αλγκεθίρας 12/1
ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	ε. 'Αλεξάνδρεια 14/1
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	ε. Τζέντα 14/1
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	αργεί Πειραιά
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Κόρυτον 8/1
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΚΟΥΣ	60	3030	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	ε. Πειραιά 13/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΑΛ	65	38627	επιβλήθη άλλοδαπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	ε. Γαλλία 17/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Ουλσάν 5/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥ	72	15498	ε. 'Αλεξάνδρεια 10/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΠ	73	15478	ε. Βέλγιο 11/12
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	δ. Κων/πολη 4/1
ΟΛΥΘΙΑ	72	11946	α. Τζέντα 9/1 για Πειραιά
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	63	14595	αργεί Πειραιά
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	α. Λας Πάλμας 15/1
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Κορούνα 12/1
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	αργεί Πειραιά
ΟΡΥΣ (δ.)	59	12868	δ. Κων/πολη 23/12
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	19544	α. Ρουέν 10/1 για Λονδίνο
ΟΞΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	καθελκύσθηκε Φερρόλ
ΟΞΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	καθελκύσθηκε
ΟΞΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	αργεί Πειραιά
ΟΞΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Κίχλογκ 6/1
ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	αργεί Πειραιά
ΟΞΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	αργεί Πειραιά
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981	αργεί Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΥΖ	60	7504	αργεί Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥ'Ι'ΝΣΤΟΝ	70	15579	αργεί Στυλίδα
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	ε. Τζέντα 10/1
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (άποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	δ. 'Επτανήσα 10/11
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	αργεί Χαλκίδα
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	αργεί Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. 'Αμβούργο 4/11
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στο Λάγος 11/11
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	αργεί Γκρέιτ Μπίτερ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363	αργεί Σετούμπάλ
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	αργεί 'Ελευσίνα
ΠΑΙΑΝ	60	9317	αργεί Στυλίδα
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	αργεί Πειραιά
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5149	στο Μπαντάρ 'Αμπάς
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	αργεί Στυλίδα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Γιοκοχάμα 28/12
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Γαλαξίδι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	στον Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	δ. Π. Σαΐδ 15/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	δ. Π. Σαΐδ 13/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	ε. Χιρόσιμα 25/12
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	α. Σαντάντερ 9/1
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Χιούστον 15/12
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	αργεί Γαλαξίδι
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	δ. Μπρουνομπούτελ 30/12
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/1
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	αργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	α. Ρουέν 5/1
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	αργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Λισαβόνα 30/12
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	επισκευές Πειραιά 16/11
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Σουέζ 28/12
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Π. Κεμπλά 9/1
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	δ. Παναμά 28/12
ΠΑΡΓΑ	59	10065	αργεί Πειραιά
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	αργεί Πειραιά
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	αργεί Γερμανία
ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Τζέντα 15/1 για Ν. 'Αμερική
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/1
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	αργεί 'Αλιβέρι
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	α. Αύγουστα 6/1
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	α. Μιλφροντ Χάβεν 17/1
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. 'Αμβέρσα 12/1
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	αργεί 'Ορντάς
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	αργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	αργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΕΛ	74	13036	α. Π. 'Ελιζαμπέτ 8/12
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	αργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	αργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Γιοκοχάμα 12/1
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Μόχι 6/1
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. Πειραιά 14/1
ΠΑΦΟΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/12
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	α. Ντάρμπαν 19/12
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Τζέντα 16/1
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Μπλάιθ 8/1
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. 'Αλεξάνδρεια 16/1 για Λαττάκια
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870	δ. Γιβραλτάρ 28/12
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	αργεί Πειραιά
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Τζέντα 15/1

ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	βυθίστηκε 25 30 Β, 52 04 Α 12/12
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/11
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	α. Μονρόβια 4/1
ΠΕΡΛ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623	α. Φουτζέιρα 11/1
ΠΕΡΛΑ	69	4718	α. Βουλώνη 20/12
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. Βομβάη 5/1
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Μπαγκόγκ 18/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	άρχει Τζέντα
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Πειραιά 10/1 για 'Αμβούργο
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Κεύχαν 4/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιά 30/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 28/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Πειραιά 13/1 για 'Αμβέρσα
ΠΕΤΡΟΛΑΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	α. 'Ελευσίνα 13/12
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'ΙΤ	57	8776	άρχει Βομβάη
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Κολόμπο 28/12
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	άρχει Πειραιά
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Γουάλα 23/11 για 'Ιράν
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	α. Τολερά 28/11
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Ν. 'Υόρκη 5/1 για 'Αρούμπα
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Πειραιά 20/12
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	ε. 'Αλεξάνδρεια 10/1
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Βισκαπατάνη 1/1
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	άρχει 'Ιτέα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	άρχει 'Αστακό
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	68	3035	ε. Μάλτα 20/9
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	56	6642	άρχει Χαλκίδα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198	άρχει 'Ηγουμενίτα
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	άρχει Στυλίδα
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	άρχει Πόρτλαντ
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άρχει Γαλαξείδι
ΠΙΝΤΟ	63	14203	ε. 'Αλεξάνδρεια 15/1
ΠΙΝΤΟ	82	32300	υπό παραλαβή
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Σουέζ 2/1
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9884	α. Μπουένος 'Αϊρες 20/12
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	άρχει Ι. αλαξείδι
ΠΟΛΑ ΔΥΟ.	66	10233	ε. Βαρκελώνη 5/1
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	ε. 'Αλεξάνδρεια 10/1
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ	68	5523	δ. Μπρουνομπουέλα 1/1
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Γκιζάν 11/1
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	δ. Π. Σαΐδ 15/1
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	α. Ν. 'Υόρκη 19/12
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άρχει Πειραιά
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	δ. Παναμά 26/12
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Τζέντα 10/1
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Καρθαγίνη 15/12
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	άρχει Πειραιά
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Πειραιά 11/1
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Θέβερναρντ 8/1
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	υπό παραλαβή
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	επισκευές Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	ε. Μουτσούρε 15/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	α. Βαλτιμόρη 7/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	ε. Μπουένος 'Αϊρες 31/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	α. Ρανγκούν 17/12
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	α. Δουνκέρκη 14/1
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	δ. Π. Σαΐδ 11/1
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	άρχει 'Αστακό
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9885	ε. Μαρακάμπο 2/12
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΞΩ	68	34640	ε. Χάμπτον 7/1 για Βέλγιο
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	α. Χάλα 13/1 για Κούβα
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	α. Γάνδη 7/1 για ΗΠΑ
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 4/1
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691	δ. Γιβραλτάρ 11/1
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	δ. Σουέζ 3/1
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	δ. Παναμά 14/12
ΠΥΛΟΣ	81	13800	α. Μαυρίκιος 7/1 για Λονδίνο
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	δ. Κωνίπολη 4/1
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	δ. Κωνίπολη 10/12
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	α. Τζέμπελ 'Αλί 16/1
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	59	12413	α. Πώλακ 13/12
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249	στο Ντάρ ες Σαλάμ 28/12
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ I (δ.)	77	18325	ε. Γιουροπόρτ 16/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 13/1 για 'Ιταλία
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	δ. Π. Σαΐδ 3/1
ΡΕΑ	71	9025	α. Ρουέν 27/12 για Λάγος
ΡΕΑ	56	4275	άρχει Πειραιά
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	δ. Σουέζ 11/1
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	ε. Κεμπέκ 18/12
ΡΕΝΑ	72	14651	ε. Νταμόν 9/1
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.	68	30294	α. Μπαχία Μπλάνκα 4/1
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	άρχει Τρινκομάλη
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961	άρχει Πειραιά
ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ	61	23548	ε. Κασιούνγκ 24/12
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	ε. 'Αμβούργο 30/12
ΡΗΝΗ	63	15929	άρχει Πειραιά
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	άρχει Πειραιά
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	α. Μπαχρέιν 14/1
ΡΙΒΑ	63	10299	άρχει Γαλαξείδι
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599	α. Λόμε 10/1
ΡΙΟ	75	9112	α. Κολόμπο 16/1
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	άρχει Γαλαξείδι
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	ε. Λισσαβόνα 18/11
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198	α. Γένοβα 4/1
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931	άρχει Λευκάδα
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	άρχει 'Αλιβέρι
ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	1552	ε. Μουτσούρε 25/12
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	ε. 'Αμοστερνταμ 16/1
ΡΟΔΟΣ	55	3370	άρχει Πειραιά
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	ε. Πειραιά 9/1
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	δ. Κωνίπολη 9/1
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	άρχει Πειραιά
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	άρχει 'Αργουσόλι
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Δουνκέρκη 15/1
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	άρχει 'Αλιβέρι

ΡΟΝΣΟΝ	63	6100	στον Πειραιά
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	α. Ντάρμπαν 1/1
ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	69	2995	πρός πώληση δαλδαπούς
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	στο Ντάρμπαν 3/12
ΡΟΝΤΟΞΙ	62	9443	α. Χόγκ Κόγκ 9/1
ΡΟΝΧΙΑ	63	6063	στον Πειραιά
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/12
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	άρχει Πειραιά
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	άρχει Πειραιά
ΡΟΥΛΑ	62	811	ε. Λόμε 10/1
ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606	ε. Μαϊγιότε 'Αϊλ. 14/1
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	α. Σιγκαπούρη 13/12
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	α. Ν. 'Υόρκη 21/12
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	άρχει 'Αλιβέρι
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	α. 'Αμβούργο 19/12 για 'Αλγερία
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995	ε. Λισσαβόνα 10/1
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	δ. Ντόβερ 29/11
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Λας Πάλμας 10/1
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	α. Π. Σαΐδ 15/1
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Π. Κήλογκ 28/12
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	α. Σιγκαπούρη 8/1
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ε. Π. Χάρκουριτ 5/1
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Τενερίφ 2/1
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	α. 'Αμβέρσα 13/1
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	δ. Γιβραλτάρ 8/1
ΣΑΜΟΣ	66	17208	άρχει 'Ελευσίνα
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	στο Π. δφ Σπαίν
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	στο Ρότερνταμ 25/10
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	δ. Π. Σαΐδ 13/1
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	δ. Κωνίπολη 5/1
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Κασιούνγκ 25/12
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ε. Νααντάλι 10/1
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	α. 'Ελευσίνα 9/12
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Σιγκαπούρη 14/1
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	υπό παραλαβή
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990	α. Κίγκστον 30/12
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Μπουσάν 24/9
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	άρχει Τρινκομάλη
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΣ	71	9084	άρχει 'Ελευσίνα
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΪ'Υ	74	11452	σημαία Παναμά
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Σάντος 17/1
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Τσαγκουάρμας 11/1
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	α. 'Αντοφαγκάστα 11/1
ΣΑΝΣΕΤ	78	9884	α. Δουνκέρκη 12/1
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	ε. Ρουέν 16/1
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	δ. Γιβραλτάρ 26/12
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	δ. Σουέζ 14/12
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	ε. Φρημάντλ 10/1
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	άρχει 'Αντίκυρα
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	δ. Μπρουνομπουέλα 25/12
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	16263	α. Ρίο 'Ιανέιρο 12/1
ΣΑΠΦΟ	63	17876	άρχει Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άρχει Ρίο 'Ιανέιρο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	άρχει Μπράγκς
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	μετον. «ΤΡΑΝΣΠΑΖΙΦΙΚ»
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	άρχει Πειραιά
ΣΕΛΑΣ	63	10947	άρχει Γαλαξείδι
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ	62	6172	μετ. «ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΚΑΡΙΜΑΝ (Μάλτ.)
ΣΕΜΕΛΗ	63	11071	στο Φάλλουθ
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	α. Γκιζάν 10/1 για Σουέζ
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	δ. Μπρουνομπουέλα 30/12
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Μπιζέρτα 11/1
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ε. Λένγκχον 3/1
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	ε. Μιζουσίμα 26/12
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438	άρχει Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Μίνα Καμπούς 15/1
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	α. Γκλήλογκ 4/12 για Περισκό
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	άρχει Πειραιά
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡΥ	60	7746	άρχει Πειραιά
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	υπό παραλαβή
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	α. 'Ελευσίνα 7/12
ΣΗ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	59	10075	άρχει Πειραιά
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Σάντος 3/1
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	α. Μπουμπουρ 22/12
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	δ. Κωνίπολη 14/12
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	ε. Ντάρμπαν 9/1
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ	57	2926	στη Βομβάη
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Κολούμπια 31/12
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Κάρντιφ 15/1
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ε. Βοστώνη 9/1
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Σάντος 1/1 για Τζένταν
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11868	α. Χόγκ Κόγκ 11/12 για Σιγκαπούρη
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Τζέντα 31/12
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	6660	άρχει 'Αντίκυρα
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. Πόρτο Καμπέλο 19/12
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	ε. Καλαΐ 21/12
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	9981	στη Σαγκάη
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ	69	9305	α. Κρίστομπαλ 13/12 για Σαγκάη
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	άρχει Πειραιά
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ	59	2870	ε. Βαρκελώνη 14/1
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	70	43599	άρχει Μόσκο
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ε. Τσάρλεστον 15/1
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Ρίο 'Ιανέιρο 10/1
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10990	υπό παραλαβή
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Σιγκαπούρη 9/1
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1855	α. 'Ελευσίνα 3/12
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	άρχει Πειραιά
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	α. Θέουτα 14/1
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Τζέντα 9/12
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	α. Γάνδη 24/12 για ΗΠΑ

ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ.....	58	8640
ΣΚΥΡΩΝ.....	64	17487
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ.....	62	8771
ΣΝΟΥ ΦΡΟΣΤ.....	63	2211
ΣΟΒΕΡΕΐΝ ΣΤΑΡ.....	66	8534
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.).....	67	2439
ΣΟΝΙΝΤ.....	68	11659
ΣΟΥΑΝ.....	63	5404
ΣΟΥΑΝ ΛΕΐΚ (δ.).....	61	20433
ΣΟΥΒΑΛΑ.....	67	5367
ΣΟΥΕΡΤΕ.....	63	4803
ΣΟΥΝΙΟΝ.....	68	13894
ΣΟΦΙΑ Κ.....	71	15696
ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364
ΣΟΦΙΑ Μ.....	77	16432
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	65	7751
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.).....	65	42810
ΣΠΙΡΙΤ.....	64	10595
ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.).....	72	103291
ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.).....	64	41260
ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ.....	56	8878
ΣΤΑΜΥ.....	72	30315

ΣΤΑΡ (δ.).....	56	10287
ΣΤΑΡ.....	64	1584
ΣΤΑΡ Ι.....	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ.....	72	18876
ΣΤΑΡ ΓΚΕΐΖΕΡ.....	68	16611
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ.....	68	16612
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ.....	73	14667
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ.....	73	14667
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ.....	73	18892
ΣΤΑΡ ΠΡΑΐΝΤ.....	62	15649
ΣΤΑΡ ΠΡΟΤΟΜΑΧΟΣ.....	75	16191
ΣΤΑΡ ΣΙΠ.....	62	4357
ΣΤΑΡΛΕΤ.....	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ.....	70	16644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.).....	76	163810
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.....	69	16789
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.....	52	2445
ΣΤΕΛΛΑ.....	69	23472
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ.....	55	8021
ΣΤΕΝΙΕΣ.....	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ.....	73	3700
ΣΤΟΡΚ.....	70	15302
ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ.....	56	8818
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.).....	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ.....	69	16229
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.....	62	11034
ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	57	2520
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.).....	72	70507
ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576
ΣΥΡΑ.....	77	16380
ΣΥΡΟΣ.....	64	5237
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	66	7952
ΣΧΙΝΙΑΣ.....	65	10115
ΣΟΚΡΑΤΗΣ.....	58	8584
ΣΩΤΗΡ.....	62	21099
ΤΑΑΜΠΟ.....	77	10185
ΤΟΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	78	5778
ΤΟΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	78	5777

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.).....	66	38260
ΤΑΚΗΣ Η.....	57	6508
ΤΑΚΤΙΚ (δ.).....	74	105422
ΤΑΛΑΒΕΡΑ.....	61	7399
ΤΑΝΙΤ (δ.).....	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ.....	79	12958
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ.....	61	10532
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.....	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ.....	76	11768
ΤΑΡΕΚ.....	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ.....	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ.....	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΐΝ.....	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ.....	80	15369
ΤΑΣΙΑ (δ.).....	69	63989
ΤΑΣΙΑ.....	62	14150
ΤΑΤΑΐ ΚΟΥΗΝ.....	66	1677
ΤΑΤΑΐ ΣΗ.....	67	1926
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.).....	70	73526
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.....	75	14785
ΤΑΤΙΝΑ (δ.).....	76	47344
ΤΑΥΡΟΣ (δ.).....	77	18707
ΤΕΤΙΕΝ.....	63	9892
ΤΖΑΝΙΣ Λ.....	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΐΥ.....	72	9081
ΤΖΕΐΝΤ.....	74	8915
ΤΖΕΐΝΤ ΙΙ.....	80	9100
ΤΖΕΐΝΤ ΙΙΙ.....	80	9100
ΤΖΕΛΑ.....	62	9571
ΤΖΕΛΕΠΙ.....	67	9173
ΤΖΕΜΙΝΙ.....	66	5450
ΤΖΕΝΗ Σ.....	67	9171
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΑΟΥ.....	62	16563
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.).....	63	27952
ΤΖΙΝΙ.....	61	11125
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ ΙΙ.....	68	16258
ΤΖΟΑΝΝΑ.....	77	19253
ΤΖΟΑΝΝΑ.....	69	15869
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.....	68	14569
ΤΖΩΝ.....	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ.....	77	16278
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ.....	77	16380
ΤΖΩΝ Κ.....	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ.....	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	70	9074
ΤΖΩΝ Π.....	68	12011

στη Βουβάη
 άργει Πειραιά
 άργει Χαλκίδα
 δ. Π. Σαΐδ 11/1
 άργει Γαλαξείδι
 άργει Τζέντα
 α. Σιγκαπούρη 27/10
 άργει Έμδεν
 ε. Άμβέρσα 12/1
 α. Έλευσίνα 13/12
 άργει Έλευσίνα
 α. Κοσίν 6/1 για Μαπούτο
 α. Μόντρεαλ 18/12 για Κούβα
 ε. Λάγος 31/12
 ε. Μπρισμπαϊν 1/1
 άργει Γάνδη
 άργει Πειραιά
 δ. Π. Σαΐδ 27/12
 α. Μόνγκαντ 1/1 για Μέθελ
 άργει Πειραιά
 δ. Σκώ 12/12
 α. Τενερίφη 13/1
 στο Καυμάν Μπράκ 1/11
 άργει Πειραιά
 δ. Παναμά 12/1

άργει Πειραιά
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Λευκάδα
 α. Τζακάρτα 18/12 για Ίαπωνία
 προς Μπαντάρ Άμπας
 έπισκευές Καρσούκι
 α. Χαβάνα 23/9
 α. Π. Λίνκολν 22/12
 ε. Π. Άντζελες 14/1
 α. Κολούμπια 13/1
 α. Σίντεν 16/1
 άργει Πειραιά
 μετον. «ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ» (Έλλ.)
 άργει Πειραιά
 α. Λ. Άντζελες 15/1
 ε. Σιγκαπούρη 9/1
 α. Π. Χάρκουρτ 23/12
 α. Λούπ Τέρμιναλ 17/12
 άργει Πειραιά
 άργει Άμπιτζάν
 ε. Χάιφα 11/1
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 ε. Άλεξάνδρεια 3/1
 στο Σουέζ 15/12
 α. Άλεξάνδρεια 30/12
 άργει Πειραιά
 δ. Παναμά 22/12
 ε. Πειραιά 17/9
 άργει Γκουαγιακούιλ
 ε. Σαμπίν 18/12
 έπωλήθη άλλοδαπούς
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Πειραιά
 υπό παραλαβή
 δ. Γιβραλτάρ 15/1
 άργει Πειραιά
 ε. Σετουμπάλ 5/12
 άργει Γαλαξείδι
 άργει Ίθακη
 άργει Πειραιά
 α. Βαλέντσια 10/1
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά

α. Π. Σουδάν 6/12
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 άργει Γάνδη
 α. Σεβίλη 5/10
 δ. Παναμά 2/1
 άργει Πειραιά
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Άμβέρσα 2/12
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Άκαμπα 30/12
 ε. Σουάιμα 8/1
 δ. Π. Σαΐδ 12/1
 α. Κουβέιτ 12/1
 άργει Πειραιά
 α. Έμντεν 3/1
 στον Πειραιά
 έπωλήθη άλλοδαπούς
 α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 3/1
 α. Λός Πάμιας 15/1
 ε. Καμπίντα 10/1
 α. Αύγουστα 13/1
 άργει Πειραιά
 α. Ν. Όρλεάνη 8/1
 άργει Άστακό
 ε. Ρουέν 5/1
 προς Άλγερία 21/12
 α. Σιγκαπούρη 10/1
 άργει Άστακό
 στο Μπαντάρ Άμπας
 στο Ντάρμπαν 17/1
 α. Ν. Όρλεάνη 6/1
 άργει Στουλίδα
 ε. Μελίλι 5/1
 ε. Λέιβ 17/1
 α. Ν. Όρλεάνη 1/10
 α. Τζιμπουτί 5/11
 α. Χιούστον 4/1
 α. Βενετία 22/12
 δ. Κων/πολη 11/1
 α. Σιγκαπούρη 13/1
 ε. Χιούστον 23/12
 άργει Πειραιά
 α. Βανκούβερ 7/1 για Ίνδια
 ε. Μομπάσα 10/1

ΤΖΩΝ Π.....	53	2731
ΤΖΩΝΗ.....	65	19750
ΤΖΩΝΝΥ.....	76	9867
ΤΖΩΡΤΖ.....	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ.....	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ.....	77	11348
ΤΗΟΥΣ.....	73	3717
ΤΗΝΟΣ.....	68	8825
ΤΙΑΡΑ.....	69	9731
ΤΙΜΠΕΣΤΙ.....	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.).....	71	51288
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ.....	77	9437
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	64	15404
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	63	31526
ΤΟΝΥ.....	62	6246
ΤΟΞΟΤΗΣ.....	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ.....	71	9082
ΤΟ ΠΡΩΤΟ.....	72	9824
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.).....	69	41678
ΤΟΥΑΡΕΓΚ.....	74	13639
ΤΟΥΛΙΠ.....	70	32758
ΤΟΥΡΚΙΑ.....	56	4301
ΤΡΑΐ ΛΑΐΤ.....	75	60670
ΤΡΑΐ ΝΤΕΝΤ (δ.).....	65	41195
ΤΡΑΐ ΟΥΜΦ (δ.).....	68	46827
ΤΡΑΐ ΣΑΝ (δ.).....	75	68631
ΤΡΑΐ ΣΤΑΡ (δ.).....	66	36548
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	67	7070
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ.....	67	6756
ΤΡΑΝΣ ΣΕΐΛΟΡ.....	59	3865
ΤΡΕΐΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.).....	67	58527
ΤΡΕΐΝΤ ΛΑΐΤ.....	66	25327
ΤΡΕΐΝΤ ΜΑΣΤΕΡ.....	65	21381
ΤΡΕΐΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.).....	68	39214
ΤΡΕΐΝΤ ΣΤΑΡ (δ.).....	67	64646
ΤΡΕΐΝΤ ΓΟΥΐΝΤ.....	64	17295
ΤΡΕΐΝΤ ΓΟΥΐΝΤ.....	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.....	70	48501
ΤΡΙΒΕΛΣ.....	74	11644
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.).....	62	25717
ΤΡΙΤΩΝ.....	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ.....	66	3048
ΤΡΟΐ ΕΝΜΠΕΛΣ.....	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ.....	69	1580
ΤΡΟΐ ΤΕΝΜΠΕΛΣ.....	74	11644
ΤΣΑΡΙΤΥ.....	67	46248
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ.....	65	17713
ΤΣΙΝΤΑ.....	59	2870

ΤΥΧΗ.....	70	10886
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19166
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.).....	67	52189
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ.....	68	9266
ΦΑΕΘΩΝ.....	71	11502
ΦΑΙΣ.....	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ.....	66	1506
ΦΑΙΔΩΝ.....	60	6723
ΦΑΙΔΩΝ.....	56	5382
ΦΑΙΔΩΡΑ.....	73	9112
ΦΑΛΚΟΝ.....	78	13889
ΦΑΛΚΟΝ.....	60	4100
ΦΑΜΙΛΛΥ Αΐ ΒΟΡΥ.....	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΖΕΛ.....	63	9854
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ.....	81	11500
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ.....	66	10046
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ.....	62	9890
ΦΑΜΙΛΛΥ ΕΙΡΗΝΗ.....	83	12811
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ.....	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ.....	79	11730
ΦΑΝΗΣ.....	55	3382
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.).....	74	23123
ΦΑΟΥΝΑ.....	66	1443
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ.....	50	5317
ΦΕΐ ΡΟΥΖ Ι.....	83	17217
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.....	75	22600
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.).....	75	62498
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.).....	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	46862
ΦΙΛΙΠΠΟΣ.....	64	13516
ΦΙΛΙΠ ΑΥΓΕΡΗ.....	59	7801
ΦΙΛΩΝ.....	80	11730
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.).....	83	31321
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ.....	70	11041
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΐ ΛΙΑΜΣ.....	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ.....	69	9992
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΐ ΕΡ.....	56	13408
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΐΝΤΕΡ.....	72	7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	65	11940
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΛΩΡΑ Ν.....	73	17519
ΦΛΩΡΑ ΙΙ.....	60	5044
ΦΟΙΝΙΞ.....	69	11489
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.....	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΐ Σ.....	63	16141
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.....	70	10191
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.....	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΐΝΤ.....	70	11825
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	73	10192
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΐΥ.....	66	2999
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.....	72	7006
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.....	71	10192
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι.....	66	1444
ΦΡΑΝΚΥ.....	63	5417
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302

άργει Μανφρεντόνια
 α. Λός Πάμιας 23/12
 ε. Σχέζον 13/12
 δ. Παναμά 14/1
 ε. Πειραιά 3/1
 α. Θέουτα 25/12
 α. Π. Πάμιας 14/1
 άργει Χαλκίδα
 ε. Θεσσαλονίκη 24/11
 άργει Ρίβερ Ντάρτ
 ε. Νόρνετχαμ 6/1
 άργει Χαλκίδα
 άργει Έλευσίνα
 α. Σιγκαπούρη 15/12
 άργει Πειραιά
 ε. Πειραιά 6/1
 α. Ρίο Γκράντε 25/12
 δ. Κων/πολη 29/12
 ε. Ν. Ύορκη 10/1
 α. Μπαλάο Τέρμιναλ 29/12
 άργει Στουλίδα
 υπό παραλαβή
 άργει Πειραιά
 α. Γένοβα 29/12
 έπισκευές Πειραιά 29/11
 ε. Ντόνγκες 13/11
 α. Μπούλεν Μπαϊ 19/12
 α. Σ. Νικόλας Μπαϊ 14/12
 ε. Μανφρεντόνια 30/12
 ε. Λά Παλιές 6/1
 έπωλήθη Άλλοδαπούς
 ε. Ρέικα 13/12
 ε. Βιτώρια 18/12
 άργει Πειραιά
 ε. Ντάρ ες Σαλάαμ 15/12
 α. Γένοβα 10/12
 δ. Γεβραλτάρ 4/1
 ε. Γάνδη 12/1
 α. Φιλαδέλφεια 17/12
 ε. Άμβέρσα 18/1
 ε. Σάρροχ 12/1
 άργει Πειραιά
 α. Ρουέν 11/1 για Νουαντίμπο
 άργει Ν. Όρλεάνη
 ε. Τζέντα 14/1
 α. Μπανγκόκ 30/12
 έπωλήθη
 α. Τζέντα 12/1
 α. Μπιζέρτα 10/1
 άργει Στουλίδα
 ε. Βαρκελώνη 14/1 *

α. Καραΐσι 31/12 για Ίράν *
 α. Μπ. Άϊρες 11/11
 ε. Φιλαδέλφεια 15/12
 άργει Πειραιά
 α. Σιγκαπούρη 10/1
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 άργει Μπάσα
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Ντουμπάι 18/12
 α. Ούντεβάλλα 4/1
 άργει Έμδεν
 α. Πειραιά 27/12
 άργει Πειραιά
 α. Ήμοχαβεν 5/12
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Σίντεν 14/1
 ε. Ρουέν 13/1
 ε. Νάπολη 12/1
 υπό παραλαβή
 ε. Χάμπτον 15/1
 άργει Χαλκίδα
 δ. Σουέζ 9/1
 άργει Πειραιά
 α. Σιγκαπούρη 10/1
 α. Άλγκεκίρας 2/1
 α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 20/12
 α. Αύγουστα 4/1
 α. Φός 6/1
 α. Χιούστον 3/1
 άργει Έλευσίνα
 άργει Έλευσίνα
 α. Σάν Φρανσίσκο 30/12
 α. Ν. Ύορκη 13/1 για Άρούμπα
 α. Σαβάνα 4/1 για Αϊγυπτο
 ε. Π. Σαΐντ 13/1
 υπό παραλαβή
 α. Σιγκαπούρη 8/1
 δ. Σουέζ 7/1
 ε. Πειραιά 7/1
 α. Φός 4/1
 α. Λά Πλάτα 7/1
 ε. Πασαγιές 2/1
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 δ. Π. Σαΐδ 10/11
 α. Λός Πάμιας 12/1
 δ. Σουέζ 8/1
 ε. Παναμά 7/1
 ε. Μπαντίρα 25/12
 α. Κόδις 14/1
 α. Αύγουστα 23/12
 άργει Πειραιά
 ε. Λάρνακα 23/12
 ε. Σ. Άννα Μπαϊ 11/12
 άργει Χαλκίδα
 ε. Μομπάσα 24/11
 στο Χόρ αλ Ζουμπάρ
 α. Ντάρμπαν 28/12
 ε. Σίμπα 9/1
 α. Λόμε 12/1

ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839	α. Μάουντ Μανγκάκου 6/1
ΦΡΗΠΟΡΤ.....	73	29709	ε. Τακόμα 16/1
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	69	1581	α. Λός Πάλμας 5/1
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 30/12
ΦΡΟΣΩ.....	70	18328	δ. Παναμά 29/12
ΦΡΟΣΩ Κ.....	70	9069	δ. Σουέζ 14/1
ΦΩΤΕΙΝΗ.....	77	19253	α. Ντάρμπαν 8/12
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.....	70	11169	ε. Σαλβαντόρ 10/1
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.....	76	33107	α. Σάν Λορένζο 6/1
ΦΩΦΩ Α.....	82	25200	υπό ναυπήγηση
ΧΑΔΙΩΤΗΣ.....	60	7925	α. Ντεμεράρα 15/1
ΧΑΛΚΗ (δ.).....	66	41108	άρχει Πειραιά
ΧΑΡΡΥ Δ.....	69	4025	ε. Μομπάσα 5/1
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.....	70	16149	ε. Μπ. "Αίρες 11/1
ΧΑΡΗΣ.....	68	2918	α. Μαλάγα 28/12
ΧΑΤΑΝ (δ.).....	58	12377	ε. "Ικόνιο 8/1
ΧΑΤΖΑΝΑ.....	65	17962	άρχει Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ.....	77	39386	δ. Ντόβερ 12/1
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	69	10016	α. Μαντράς 2/1
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	68	10016	δ. Παναμάς 8/11
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ.....	68	10121	ε. Μαντράς 13/1
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.....	69	10016	α. Τζέντα 23/12
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	67	10086	ε. Ρουέν 8/1
ΧΙΑΝ ΣΑΝ.....	69	10016	α. Λός "Αντζελες 11/1
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ.....	68	10121	ε. "Αλεξάνδρεια 15/1
ΧΙΑΝ ΣΗ.....	69	10016	δ. Σουέζ 29/12
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	69	10016	α. Βανκούβερ 22/12
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ.....	69	10016	α. Ναυλάκι 26/12
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000	α. Σάν Νίκολας Μπαϊή 15/1
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680	άρχει "Ελευσίνα

ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	72	6671	ε. "Αμβέρσα 11/1
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	67	5517	άρχει Πειραιά
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....	68	5527	άρχει Πειραιά
ΧΙΠΠΟ (δ.).....	60	12832	α. Πειραιά 13/1 για Α. Θεόδωροι
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594	α. Πόρτσμουθ 12/1
ΧΛΟΗ.....	75	16421	άρχει "Αργιστόλι
ΧΟΛΛΑΝΤ.....	61	4877	σημαία Μάλτας
ΧΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΝ.....	71	17187	υπό παραλαβή
ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΣ.....	67	9433	άρχει Ν. "Ορλεάνη
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.....	67	3831	άρχει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	70	4145	άρχει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	82	41223	α. Ν. "Ορλεάνη 4/1
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	58	8369	άρχει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	ε. Ν. "Ορλεάνη 8/11
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ.....	69	28203	α. Κολούμπια Ρίβερ 21/12
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.....	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.).....	71	113780	άρχει Πειραιά
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360	α. "Ικόνιο 1/1 για "Ιταλία
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.....	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΑΡΑ.....	56	8524	υπό παραλαβή
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ.....	65	7952	ε. Βρέστη 17/12
ΨΗΛΗ.....	65	12369	α. Σίγκαπούρη 10/1
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.....	75	11442	ε. Κάρατσι 15/1
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6680	άρχει "Ελευσίνα
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	76	18080	άρχει Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	71	10024	άρχει Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	73	3717	άρχει Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ.....	67	28021	άρχει Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ.....	72	1339	άρχει Πειραιά

« ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ »

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, Πειραιάς

Τηλέφωνα: 417 8658 — 412 2637 — 417 8869

Νέα Ταχυδρομική Διεύθυνση: Ταχ. Θυρίς 80076 185 10 Πειραιάς

Διευθυντής ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοταρά 77, Πειραιάς	Διευθυντής Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερήφου 50 & "Αχαρνών	Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιάς
---	--	---



Τά υπό ξένες σημαίες



Πλοία που σημειώνονται με αστερίσκο (*) δέν είναι συμβεβλημένα
 με τό NAT και πλοία τά όποία δέν φέρουν ένδειξη σημαίας
 είναι λιβεριανά

ΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. Π. "Άλφρεντ 30/11 για Σαβάνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	82	5930	ε. Ντάρμπαν 1/10	ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	α. Αύγουστα 23/11 για Γιβραλτάρ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	δ. Σουεζ 21/11	ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	ε. Πειραιά 9/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	δ. Σουεζ 21/11	ΑΝΝΑ Α. (Μάλτ.)	57	10376	α. Πειραιά 28/11
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	δ. Π. Σαΐδ 4/12 για Μεσόγειο	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλ.)	67	20501	ε. Λισαβόνα 5/12
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	ε. Γκάλβεστον 18/11	ΑΝΝΟΥΛΑ ΣΤΙΡΗ (κ.)	58	2874	δ. Σουεζ 28/11
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΤΕΛΑΤΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	α. Βίλα Κονστιτιούσιον 28/11
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ				ΑΝΤΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	α. Τσαρλεστον 1/2 για Μπρούκλιν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)	77	120204	α. Χούκτ Πόιντ 1/10 για ΗΠΑ	ΑΝΤΕΠΑΖΙΦΙΚ (π.)	68	9122	ε. Κωνσταντή 1/12
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	ε. Κίνγκστον 30/11	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Άντιφερ 5/12 για Γουίλεμσχαβεν
ΑΓΚΟΡΑΣ (Μάλ.)	62	8975	δ. Σουεζ 9/9 για Μπ. Άμπας	ΑΠΟΛΛΩΝ	57	2229	δ. Σουεζ 8/10
ΑΓΛΑΪΑ VII(π.)	74	8944	α. Βακνούβερ 23/11 για Ίαπωνία	ΑΟΥΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	α. Σιγκαπούρη 12/11 για Χοντίντα
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	δ. Π. Σαΐδ 14/11 για Μεσόγειο	ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	α. Άμβέρσα 30/11
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	α. Δουνκέρκη 29/11	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	69	5872	ε. Βενετία 2/12
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	δ. Σουεζ 21/11	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	δ. Σουεζ 21/11	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΊΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Σιγκαπούρη 10/11 για Ράς Τανούρα
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	δ. Παναμά 26/11	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	επισκ. Ν. Ύορκη 1/12	ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	α. Μπ. Άιρες 29/11 για Βραζιλία
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)	82	11988	προς Μπιμπόνα	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	α. Σιγκαπούρη 16/5 για Ίβαν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	ε. Λάντζε 15/12	ΑΡΓΥΡΑ (κ.)	67	1523	δ. Σουεζ 8/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495	προς Εύξεινο Πόντο	ΑΡΗΣ (κ.)	59	4532	α. Βομβάρ 20/11 για Π. Σαΐδ
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	α. Λεμεσό 3/12 για Ίκονο
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Νιγηρία 10/12 για Γιβραλτάρ	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	δ. Σουεζ 8/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Λαβέρδ 9/12	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	64	36115	στην Πύλο
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Γιοκοχάμα 13/12 για Κασσιόμπκι	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΝΣ (δ.κ.)	80	18495	ε. Φέλιξινγκμποργκ 11/12	ΩΝΑΣΙΟΣ (δ.)	76	125465	α. Άλιβέρι 2/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	59	8724	δ. Σουεζ 21/11	ΩΝΑΣΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	α. Άλγκεκίρα 3/11 για Κούβα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	ε. Μπαντάρ Άμπας 30/11	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	δ. Σουεζ 8/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Μίλφορντ Χάβεν 14/12 για Άμβέρσα	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	δ. Σουεζ 8/10
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716	δ. Σουεζ 21/11	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Χάβρη 4/12 για Τζέντα
ΑΪΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	δ. Σουεζ 21/11	ΑΡΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	δ. Σουεζ 8/10
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Μπρίντα 1/11 για Ταμπόκο	ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	25572	α. Σιγκαπούρη 2/12 για Ντοούρες
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΪΣΤΟΝ	72	11185	ε. Σούσα 27/11	ΑΞΠΟΥ (π.)	62	9636	ε. Μπωμόν 2/11
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ (π.)	74	12498	δ. Π. Σαΐδ 2/12	ΑΞΠΟΥ (π.)	68	3783	α. Πειραιά 12/10 για Κούβα
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	δ. Σουεζ 1/10 για Μπ. Άμπας	ΑΤΡΟ (κ.)	52	1559	α. Κοπερ 23/11 για Τομπρούκ
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	ε. Βίλα Κονστιτιούσιον 1/12	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛ(π.)	71	1453	δ. Σουεζ 8/10
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (π.)	74	12498	ε. Εινγκλντν 18/10	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡ (π.)	69	7574	α. Κέιπ Τάουν 29/11 για Μπανάνα
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	α. Ναγκόνα 22/11 για Ντάρμπαν	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	7	128398	α. Π. Έλιζαμπεθ 17/11 για Βαλένθια
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205	ε. Μπάρ 27/11	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	δ. Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Μπουσαν 28/7 για Κίνα	ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	δ. Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (π.)	69	9199	α. Άμβέρσα 3/12 για Άλεξάνδρεια	ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078	δ. Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	α. Ροσφόρ 22/10 για Βάρνα	ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	δ. Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	δ. Σουεζ 20/11 για Κίνα	ΒΑΓΓΕΛΗΣ (π.)	69	12360	δ. Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	α. Σιγκαπούρη 15/9 για Ίβαν				
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘΩ (π.)	69	9199	ε. Καστελαμάρε 21/11				
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	ε. Άκαμα 4/11				
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Τακόμα 23/11 για Ίαπωνία				
ΑΪΪΚΟΝ	71	27958	α. Τακόμα 7/11 για Ίαπωνία				
ΑΪΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	α. Λός Άντζελες 1/11 για Γιοκοχάμα				
ΑΪΪΝΤΗΑΛ (Μαλτ.)	65	9223	ε. Σιτακόγκ 29/11				
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	α. Φερρόλ 24/11 για Βιλαγκαρσία				
ΑΪΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΛΕΥ (π.)	69	15850	α. Ν. Όρλεάν 3/12				
ΑΪΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	α. Τάμα 10/11 για Σιτακόγκ				
ΑΪΪΡΗΝΣ ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)	67	29256	δ. Σουεζ 15/10 για Κίνα				
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ε. Ρανγκούν 9/11				
ΑΙΤΖΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57781	α. Ρότερνταμ 24/11 για Ν. Όρλεάνη				
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	ε. Πειραιά 18/11				
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	α. Φρεμάκτ 1/9 για Σίντα				
ΑΚΤΗ	77	17395	δ. Ρότερνταμ 22/11 για Έπτάνησα				
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	ε. Λεμεσό 2/12				
ΑΛΕΝΤΕΪΑ (δ.)	70	51615	α. Γένοβα 2/12 για Τζέντα				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ.)	71	68731	α. Κέιπ Τάουν 20/11				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΪΣ (π.)	69	10722					
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.							
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Άλιβέρι 6/8				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ *	58	4877	δ. Άντι Χάιρα				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Κ. (λιβ.δ.)	60	12762	δ. Άντι Τσέκα				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	ε. Π. Πρίνς 15/11				
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	ε. Λάγος 30/10				
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΥΥΠ.	65	18389	ε. Σάουδα 26/10				
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	επισκευές Πειραιά				
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	μετατρέπεται Σέμεντ Καρριέρ				
ΑΛΚΑΡΙΜ.	67	15697	υπό παραλαβή				
ΑΛΚΜΑΝ *	66	27985	δ. Σουεζ 15/10 για Κίνα				
ΑΛΚΜΗΝΗ Α. (Μ.)	57	8898	ε. Ρανγκούν 9/11				
ΑΛΚΥΟΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	α. Ρότερνταμ 24/11 για Ν. Όρλεάνη				
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	ε. Πειραιά 18/11				
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	α. Φρεμάκτ 1/9 για Σίντα				
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	δ. Ρότερνταμ 22/11 για Έπτάνησα				
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	ε. Λεμεσό 2/12				
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	α. Γένοβα 2/12 για Τζέντα				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Κέιπ Τάουν 20/11				
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Νατίερ 5/12 για Γουέινγκτον				
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	υπό παραλαβή				
ΑΜΠΕΡ (κ.) *	62	10344	δ. Σουεζ 15/10 για Κίνα				
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	ε. Ρανγκούν 9/11				
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	α. Ρότερνταμ 24/11 για Ν. Όρλεάνη				
ΑΠΑΡΟΜΕΔΑ (λιβ.)	67	43231	ε. Πειραιά 18/11				
ΑΠΑΡΟΣ ΑΪΪΛΑΝΤ	67	21457	α. Φρεμάκτ 1/9 για Σίντα				
ΑΠΑΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	δ. Ρότερνταμ 22/11 για Έπτάνησα				
ΑΠΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ε. Λεμεσό 2/12				
ΑΠΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Γένοβα 2/12 για Τζέντα				
ΑΠΑΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Κέιπ Τάουν 20/11				
ΑΠΑΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Λός Άντζελες 30/11 για Ίαπωνία				
ΑΠΑΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	α. Ταγκονούρα 25/11				
ΑΠΑΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	δ. Σουεζ 21/11				
ΑΠΟΘΥΛΑ I. (κ.)	65	1204	δ. Σουεζ 21/11				
			μεσογειακές μεταφορές				

ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	άρχει 'Αλιβέρι	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μαλ.)	45	3684	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ (η.)	68	9070	α. Ούμ Σάιντ 14/10 για Μπουσίρ	ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	65	21388	δ. Σουέζ 4/12 για Μπ. 'Αμπάς	ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μάλτ.)	61	5201	δ. Κων/πολη 13/11
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (η.)	60	4470	δ. Παναμά 25/11	ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ.)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (η.)	68	9079	α. Ούμ Σάιντ 2/11 για Μπ. 'Αμπάς	ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (η.)	68	9067	δ. Σουέζ 4/9 για Μπ. 'Αμπάς	ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (η.)	61	8999	ε. Π. ω. Πρίνς 11/10
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (κ.)	74	3279	α. Π. 'Αρθρουρ 27/11	ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (Μαλ.)	52	7304	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ (η.)	60	11838	δ. Παναμά 31/10 για Σαγκάη	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Μαλ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ (η.)	75	3523	α. Π. 'Αρθρουρ 12/11	ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (η.)	57	9079	δ. Σουέζ 11/7 για Μπ. 'Αμπάς	ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΤ	63	8432	α. Δουκέρκη 20/11 για Νιγηρία	ΙΟΣ I (η.)	70	3971	στών Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ (η.)	58	8891	άρχει Πειραιά	ΙΣΜΗΝΗ (η.)	68	4202	έπισκευές Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ (η.)	67	38636	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/9	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Χακάτα 14/11
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (η.)	67	42273	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/9	ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (η.)	62	8631	δ. Σουέζ 12/10 για Μπ. 'Αμπάς	ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	α. Μπαρλέτα 24/11 για Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ η.	73	6415	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 30/11 για ΗΠΑ				
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	9954	δ. Σουέζ 22/9 για 'Ιράν				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (η.)	75	3520	α. Χιούστον 14/11				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	ε. Γάνδη 29/11	ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (η.)	61	10934	άρχει 'Αστακό
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝΤ II (η.)	60	7187	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/11	ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (η.)	60	10934	άρχει 'Αστακό
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ ('Ονδ.)	63	2603	α. Πειραιά 10/9 για 'Ελ Τζαζαίρ	ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	α. Τάμα 14/11 για Βομβάη
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (η.)	67	38636	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/8	ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	59	5051	άρχει Πειραιά
ΓΚΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (η.)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. 'Αμερικής
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	ε. Λισαβόνα 1/12	ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ' (η.)	60	4240	άρχει Γάνδη
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	άρχει Πειραιά	ΚΑΛΙΟΠΗ (η.)	60	5323	στή Σαγκάη
ΓΟΥΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	ε. Ταμπόκο 25/11	ΚΑΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	α. Λός Πάλμας 2/12 για 'Ελ Τζαζαίρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Σάντος 21/12	ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ	69	4267	α. Ταμπόκο 3/11 για Χάμυλντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. 'Αμβέρσα 15/1	ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	α. Σάν Πέντρο 19/11 για Λάγος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Χώρ Φακάς 12/12	ΚΑΛΥΨΩ (η.)	69	5997	δ. Κων/πολη 3/12 για Σ. 'Αραβία
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. Γιβραλτάρ 16/12	ΚΑΝΙΚΑ (π.)	60	3840	α. Τζέντα 28/11 για Βομβάη
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	α. Μανίλα 22/12	ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Μαπούτο 27/11 για Μπέιρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	α. Καρντέγεβο 25/12	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η.)	57	3826	άρχει Π. ορ. Σπαίην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Βελόνια 13/12	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Μπ. 'Αίρες 14/12	ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	ε. Γκιζό 22/12	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.π.)	54	10993	α. Σιγκαπούρη 21/10 για Λάγος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	ε. Ποχάν 26/12	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΟΣ (Παν.)	62	9991	α. Σάο Σεμπασιτιό 18/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	ε. Περαικό 24/12	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (η.)	62	9222	α. Σιγκαπούρη 2/11 για 'Αγκόλα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	άρχει Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			ε. Λομέ 25/11
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (η.)	57	9158	άρχει Πειραιά				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	ε. Πόρτ Σάϊδ 26/12				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	ανάμενι Φουκάρ Φακάν				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΣ (δ.)	71	102326	άρχει Πειραιά				
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (η.)	45	2740	άρχει Χαλκίδα				
ΔΑΖΑΚΙ	72	14334	δ. Σκάω 8/11 για Λένινγκραντ				
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ε. Ν. 'Υόρκη 8/11				
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.η.)	71	17805	α. Βοστώνη 20/11 για Ν. 'Υόρκη				
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	υπό παραλαβή				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β. (η.)	61	2981	α. Μομπά 23/11 για Σ. Λουκία				
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μάλτ.)	61	7838	α. Μομπάσα 29/11 για Μπουάρα				
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Σιγκαπούρη 29/11 για Μίρι				
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Τζέντα 28/11 για Κουίν 'Αιλ				
ΔΩΤΩ	68	35191	α. 'Αμβέρσα 13/11 για Π. 'Ορντάζ				
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Σιγκαπούρη 18/11 για Μπ. 'Αμπάς				
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές				
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ. (η.)	62	8399	α. Ρότερνταμ 30/11 για Κων/πολη				
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (η.)	67	23552	άρχει 'Αστούρια				
ΕΚΤΩΡ (κ.)	72	4922	α. Ρουέν 14/11 για 'Ελτζαζαίρ				
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	α. Χαλκίδα 1/12				
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	α. Χαλκία 29/11				
ΕΛΕΝ	67	27989	άρχει Χώγκεσαντ				
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Ροζάριο 20/10 για 'Ιαπωνία				
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Ντουμπάι 27/10 για Π. Πιέρ				
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	δ. Κων/πολη 3/12 για Κωνσταντζα				
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	α. Ταργκόνα 25/10 για 'Ελ Ταμπλάζο				
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ I (η.δ.)	59	12662	α. Ράς Τανούρα 10/11				
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	ε. Ροζάριο 5/12				
ΕΛΛΕΝΙΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Σιγκ.)	82	5225	ε. Λεμεσό 3/12 *				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΕ'Ι'Π (Σιγκ.)	82	4280	ε. Λάρνακα 1/12 *				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ (σιγκ.)	81	4280	ε. 'Αμβούργο 1/12				
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Τζέντα 4/12 για Σουέζ				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Σιγκαπούρη 30/11 για Ρ. Τανούρα				
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Σακά 21/11 για Ντουμπάι				
ΕΛΛΗ (Μαλτ.)	66	9135	α. Βαλένθια 22/11 για Ραβένα				
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές				
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μάλτ.)	69	12102	ε. Καρσάκι 21/11				
ΕΛΝΤΑΝΙΑ (κ.)	65	7498	δ. Γιβραλτάρ 24/9 για Κούβα				
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	άρχει 'Αστακό				
ΕΞΠΕΡΑΝΤΖΑ II (η.)	64	32756	ανάμενι Ντουμπάι				
ΕΣΤΙ (η.)	72	10351	α. Ντάρμπαν 19/11 για Ν. 'Υόρκη				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές				
ΕΥΑΛΗ (η.)	59	7059	άρχει Πειραιά				
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	α. Ρίε				
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Π. Βέσμε 15/11 για Π. 'Ορντάζ				
ΕΥΝΙΚΗ	79	29875	α. Ρότερνταμ 3/12 για Π. Καρτίερ				
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (η.)	69	8676	ε. Τόκιο 28/11				
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (η.)	69	10900	ε. Μόντρεαλ 5/12				
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	άρχει 'Ιτέα				
ΖΑΚ (η.)	62	10028	άρχει Ρίβερ Μπλακγουάτερ				
ΖΕΥΣ I (η.)	60	17447	δ. Κων/πολη 23/11 για Κωνσταντζα				
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Κόμπε 22/11 για Κάντα				
ΖΗΝΑ (λι.)	68	31093	α. Μ. 'Ορλεάνη 24/11				
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (η.)	66	10051	ε. Σιγκαπούρη 30/11				
ΖΒΗ	79	16379	ε. Ντακάρ 22/10				
ΗΡΑ	79	16390	δ. Παναμά 2/12 για Λ. 'Αντζελες				
ΗΡΑΚΛΗΣ (η.)	57	2875	α. Πειραιά 24/11 για Βόλο				
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ.)	58	5266	υπό παραλαβή				
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ.)	53	5691	άρχει Πειραιά				
ΗΣΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	63	29739	ε. Μπαχάμες 6/10				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	ε. Κασσιούγκ 5/11				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στή Μπάρα				
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	άρχει 'Αγ. Δομνίκιο				
ΘΑΡΡΟΣ (η.)	63	3293	άρχει 'Αγ. Δομνίκιο				
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Σιγκαπούρη 1/12 για Χώρ Φοκάν				
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	α. Ρεσίφ 19/11 για 'Αλγερία				
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (η.)	61	9266	προσάραξε Πειραιά				
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)	58	11765	δ. Σουέζ 6/12				
ΘΕΟΧΑΡΗΣ (η.)	68	9803	ε. Σιγκαπούρη 5/12				
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	δ. Σουέζ 4/12 για 'Ερυθρ. Θάλ.				
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	δ. Παναμά 17/11				
ΙΜΑ	68	27989	ε. Κόμπε 28/11				
ΙΝΔΙΑΝΑ (λιβ.)	77	11280	α. Λάρνακα 26/11 για Βραζιλία				
ΙΝΓΚΑΠΙΚΑ	66	11153	δ. Παναμά 1/12				
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές				
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές				
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ.)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές				
				ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (η.)	61	10934	άρχει 'Αστακό
				ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (η.)	60	10934	άρχει 'Αστακό
				ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	α. Τάμα 14/11 για Βομβάη
				ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	59	5051	άρχει Πειραιά
				ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. 'Αμερικής
				ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ' (η.)	60	4240	άρχει Γάνδη
				ΚΑΛΙΟΠΗ (η.)	60	5323	στή Σαγκάη
				ΚΑΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	α. Λός Πάλμας 2/12 για 'Ελ Τζαζαίρ
				ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ	69	4267	α. Ταμπόκο 3/11 για Χάμυλντ
				ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	α. Σάν Πέντρο 19/11 για Λάγος
				ΚΑΛΥΨΩ (η.)	69	5997	δ. Κων/πολη 3/12 για Σ. 'Αραβία
				ΚΑΝΙΚΑ (π.)	60	3840	α. Τζέντα 28/11 για Βομβάη
				ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Μαπούτο 27/11 για Μπέιρα
				ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η.)	57	3826	άρχει Π. ορ. Σπαίην
				ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	άρχει Πειραιά
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927	άρχει Πειραιά
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.π.)	54	10993	α. Σιγκαπούρη 21/10 για Λάγος
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΟΣ (Παν.)	62	9991	α. Σάο Σεμπασιτιό 18/11
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (η.)	62	9222	α. Σιγκαπούρη 2/11 για 'Αγκόλα
				ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			ε. Λομέ 25/11
				(κ.δ.)	81	18000	α. Ντακάρ 17/12 για Ρότερνταμ
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)	66	3168	άρχει Πειραιά
				ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
				ΚΑΡΕΝ (η.)	66	16301	ε. Λάγος 13/11
				ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	ε. Ρενιουνόν 23/11
				ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	ε. Ρουέν 25/11
				ΚΑΡΡΑΣ (η.)	62	10834	α. Σάρι 19/11 για Κόλπο ΗΠΑ
				ΚΑΡΟΣ (κ.)	53	2806	άρχει Χαλκίδα
				ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	59	9493	στή Θεοσίνκη
				ΚΑΣΤΑΝΙΑ (η.)	81	3900	α. 'Αλεξάνδρεια 20/11
				ΚΑΣΤΑ. (κ.)	72	17674	ε. 'Αλεξάνδρεια 19/11
				ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Νακάλα 26/10
				ΚΑΣΤΩΡ (κ.)	63	8671	ε. Φλώσινγκ 1/11
				ΚΑΤΙΑ Κ. (η.)	57	1324	άρχει Σαουδική 'Αραβία
				ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (η.)	62	5870	ε. Πειραιά 21/11
				ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (η.)	65		

ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	α. Σεπετίμα 21/10 για Κόμπε
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Τζέντα 23/11 για Κουβέιτ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	36881	ε. Ροζάριο 8/12
ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511	προς Καναδά 5/12
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	ε. Θεόντα 17/11
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Καρθαγίνη 1/12 για Σάντος
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	αργεί Γάνδη
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	α. Σιγκαπούρη 25/11 για Σίρεμπαν
ΜΑΡΘΑ Α. (π.)	59	8596	αργεί Μπλιμπό
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	α. Χιούστον 16/11
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	ε. Π. ντ. Μπούς 25/11
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	ε. Α. 'Αντζελες 21/10
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	α. Λισαβόνα 30/11 για Σετουμπάλ
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/11
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ III (κ.δ.)	65	46941	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ)	69	8773	α. Λός Πάμας 28/11 για 'Ελ Τζαζαίρ
ΜΑΡΙΝΕΡ (Ονδ.)	60	5760	δ. Κων/πολη 10/11 για 'Αλγερία
ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	69	9072	στο Ντουμπάι
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.)	68	10099	ε. 'Αλεξάνδρεια 25/11
ΜΑΡΙΝΙΚΗ (π.)	73	86098	α. Σεπετίμα 24/11 για 'Ιμουίντεν
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.κ.)	66	57027	α. 'Αιν Σούνκα 29/11
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.κ.)	61	30236	επισκευές Σουέζ
ΜΑΡΙΦΙΛΙΠ (Ονδ.)	58	2140	στη Βερμούδα 3/12
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Μαλάγα 30/11 για Ταραγκόνα
ΜΑΡΙΩ	65	17238	αργεί Στουλίδα
ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	αργεί Λευκάδα
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	στο Καϊμά Μπράκ 18/11
ΜΕΤ'ΟΝ II (π.)	61	7351	προσάραξε Λάγος
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Βοστώνη 18/11
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	αργεί Κουβέιτ
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	δ. Κων/πολη 28/11 για Κωνστανζα
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μπόου (αποθήκη)
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (π.)	61	9194	στο Μπαντρά 'Αμπάς
ΜΕΣΙΣ	69	9650	ε. Ουλάν 13/11
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	ε. Σιγκαπούρη 8/12
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	αργεί Πειραιά
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	76	75125	επισκ. Πειραιά
ΜΕΣΣΗΝ.ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	επικλήθη 'Αλλοδαπούς
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	επικλήθη 'Αλλοδαπούς
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	ε. Πειραιάς 4/12
ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	μεσογειακές μεταφορές
ΜΗΛΟΣ V(κ.)	59	4668	α. 'Ικόνιο 18/11
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	δ. Σουέζ 3/12 για Σ. 'Αραβί
ΜΙΑ	80	15552	α. Σάν Νίκολας ('Αργ.) 1/12
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	35000	ε. Λός 'Αντζελες 28/11
ΜΙΑΝΤΑ Α. (Μ)	56	8985	δ. Κων/πολη 19/11
ΜΙΜΗ Μ. (Μάτ.)	69	13525	δ. Π. Σαΐδ 11/11
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝ (π.)	70	1582	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/11
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'Τ (π.)	70	1587	α. Γκουαγιακούιλ 22/11
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	α. Χιούστον 9/11
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Σάντα Μάρτ 9/11 για Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584	δ. Παναμά 25/11
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1582	α. Τσάρλεστον 30/11 για Σαβάνα
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1582	δ. Παναμά 12/11
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/10
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (π.)	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ (π.)	71	1584	α. Ντεμεράρα 19/11 για Μεξικό
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΙΚ (π.)	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/11
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/11
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/11
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	

ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ I. (π.)	65	31779	δ. Πειραιά 3/12
ΜΠΕΛ (π.)	56	8717	ε. Ντάρμπαν 2/12
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	α. Τζέντα 28/11
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	δ. Σουέζ 18/9
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ	73	56273	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	στην καβάλα
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λβ.)	73	31861	δ. Ντόμπερ 2/12
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	αργεί 'Ιτέα
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	δ. Γιβραλτάρ 2/12
ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	αργεί Πειραιά
ΜΥΡΙΝΑ (λβ.)	82	32506	δ. Σουέζ 8/10
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	υπό παραλαβή
			δ. Κίνουρα 27/11
			δ. Ντουμπάι 27/11
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	ε. Πειραιά 3/12
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250	ε. Ντάρμπαν 2/12
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	α. Τζέντα 28/11
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	δ. Σουέζ 18/9
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	στην καβάλα
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	δ. Ντόμπερ 2/12
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	αργεί 'Ιτέα
ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	δ. Γιβραλτάρ 2/12
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	αργεί Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	α. 'Ημοχάδεν 11/2
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	αργεί Μπράνκς
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)	63	5955	αργεί Σπέτσες
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	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 'Εμπεδόκλε 3/12
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/11
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123	δ. Μπρανσμπάι 7/11
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Βομβάη 4/12
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	αργεί Χαλκίδα
ΝΙΜΑΣ Ι. (π.)	56	3274	ε. Π. Σουδάν 2/5
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	δ. Μάλτα 1/12
ΝΙΟΒΗ (Μάτ.)	69	21427	δ. Σουέζ 12/11
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	ε. Μπέντι 13/11
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	δ. Παναμά 19/11
ΝΟΡΕ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	αργεί Στουλίδα
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	α. 'Αμμούργο 19/11 για ΗΠΑ
ΝΤΑΝΙΕΛ II(π.)	69	1999	α. Τζέντα 29/11 για 'Αντεν
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	α. 'Ελευσίνα 27/12
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	ε. 'Αλεξάνδρεια 24/11
ΝΤΑΦΕΜΑΡ (π.)	61	5816	αργεί Μίνα Σάκρ
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	α. Πόρτ Κήλωνγκ 10/11 για Χοντίντα
ΝΤΕΝΕΜΠ (π.)	68	2534	α. Βαρκελώνη 29/11
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	α. Σουέζ 23/11
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	ε. Βομβάη 11/11
ΝΤΟΛΛΥ II (π.)	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 Σεμαράγκ
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Ρότερνταμ 21/11 για Νιγηρία
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. Ντάρμπαν 19/11 για Σίμπα
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260	ε. 'Αρατού 22/11
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ	80	16200	α. Ρίο 'Ιανείρο 24/11 για Νιγηρία
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Σάο Σεμπασιάν 17/11
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)	63	11120	αργεί 'Αστακό
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λβ.)	65	10842	υπό παραλαβή
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	α. Π. Σαΐδ 8/11
ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΑΟΥΡΥ	68	45678	α. Π. ορ. Σπαίρν 31/10
ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.)	64	26174	α. Χάμπτον 20/11 για 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΣΕΡ (δ.)	72	106123	αργεί 'Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	αργεί 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ(δ.)	72	106123	αργεί 'Ελευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935	ε. Ρότερνταμ 20/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	ε. Μόντρεαλ 9/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	προς Ναγκόγια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	αργεί 'Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	ε. Ρας Τανούρα 28/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Μπαχάμες 18/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	15625	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15909	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Γ'Σ	69	15688	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	αργεί Πειραιά

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 ΣΤΡ.
P.O. BOX 80076 — 185 10 ΠΙΡΑΕΥΣ
PHONE: 01 - 4176658 or 4122537
CABLE: "CHRONIKA" ΠΙΡΑΕΥΣ



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, Filonos 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