

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Οκτωβρίου 1984

Αρ. Φύλλου 1184/943

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1184/943 ΔΡΧ. 100 1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1984

CHANDRIS CRUISE LINES

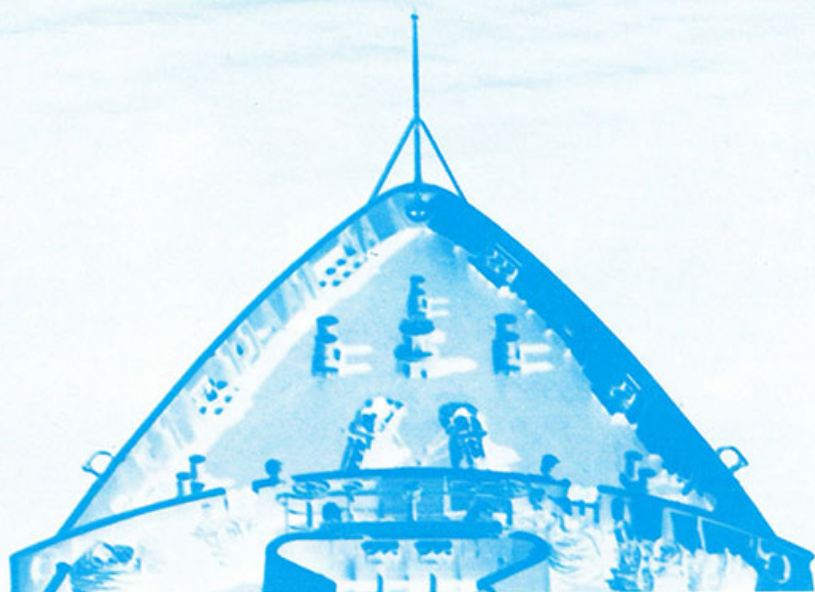
All year round
cruising programmes

Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda



AMERIKANIS • ARIANE • BRITANIS • ELLINIS
GALILEO • ROMANZA • THE VICTORIA

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS. TEL. 4120932/3.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR





**SPECIALISED
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION**

NAFTOMAR

BUSINESS CENTER
252/254 KIFISSIAS AVENUE
HALANDRI - ATHENS
TL. SWITCHBOARD: 6472041-5
OPERATION: 6472046-8
TX. 218541 / 218222
CB. NAFTOMAR ATHENS

NAFTOMAR

SHIPPING & TRADING Co LTD
ALASSIA BUILDING, 2ND FLOOR,
II MERARCHIAS 13, PIRAEUS
TEL.: 4114910 (5 LINES)
TLX.: 213077, 211605 "NAFT GR"
CABLES: NAFTOMAR PIRAEUS

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.

114, AVE DES CHAMPS - ELYSEES
75008 - PARIS
TL. 35.91.433 - 35.91.434
TX. 640641 - 640695

NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZA
30, VIA G. FARA - 20124 MILANO
TL. 657.0119 - 657.0465

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

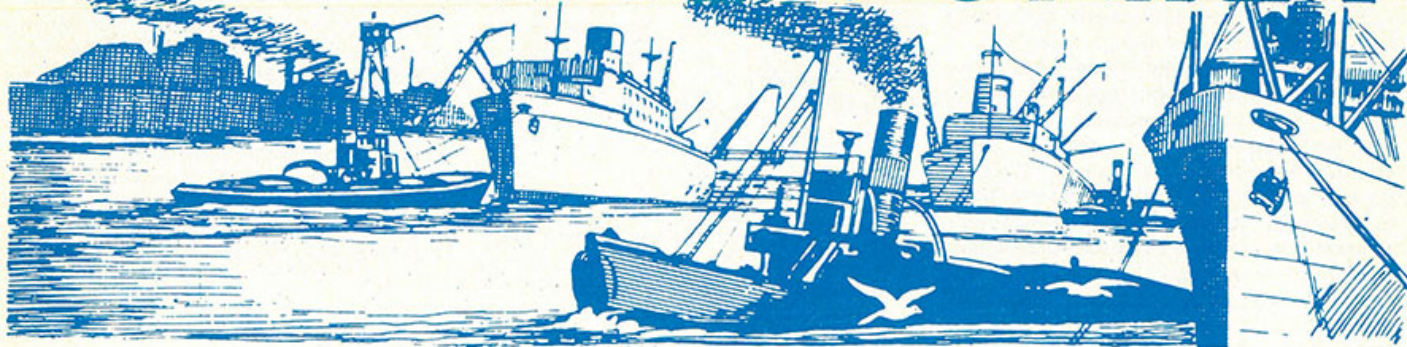
♦♦♦♦♦

- 'Ιδρύθη υπό τῶν 'Ελληνικῶν 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 14.500.000.000. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (δε-
κατέσσαρα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- 'Ανήκει καί διοικεῖται ἀπό 'Ελληνας ἐφοπλιστάς.
- 'Εκπροσωπεῖ τό 'Ελληνικόν Δημόσιον διὰ τήν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν
τῶν ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεί τήν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν 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 'Ελλήνων 'Ε-
φοπλιστῶν μέ τόν ἄνωτέρω 'Οργανισμόν διὰ τήν ἐξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΑ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1184/944

1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

Βάρβαρη μεταχείριση από τό ΝΑΤ

Οι στήλες αυτές έχουν επισημάνει επανειλημμένα ότι τό ΝΑΤ — πέρα από τό γεγονός ότι με τίς ενέργειές του πού επιδιώκεται τώρα νά καλυφθούν νομοθετικά βάλλει εὐθέως ἐναντίον τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου τῆς Ναυτιλίας — ἔχει γίνει καί μία ἀπό τίς σημαντικές αἰτίες πού ἀναγκάζουν τοὺς πλοιοκτῆτες νά ἀποσύρουν τὰ πλοία τους ἀπὸ τὸ ἐθνικὸ νηολόγιο. Καί αὐτό, διότι μεταχειρίζεται μὲ μιά πρωτοφανή συμπεριφορά, μὲ μιά χυδαία βία συνοδευόμενη ἀπὸ αὐθαιρεσία καί μὲ μιά ἐξευτελιστικὴ τακτικὴ τοὺς πλοιοκτῆτες, τοὺς ὁποίους θεωρεῖ ἔκ προοιμίου ἀπατεῶνες καί κλέφτες.

Ὅλα αὐτὰ δὲν ἀποτελοῦν ἰσχυρισμοὺς ἀλλὰ τὴν ὠμὴ πραγματικότητα πού ἀνακύπτει ἀπὸ τὴν καθημερινὴ πρακτικὴ. Θὰ ἀναφέρουμε σήμερα δύο ἀκόμη περιπτώσεις πού ἐπιβεβαιώνουν τὰ ἀνωτέρω καί πού μαζί μὲ ὅλες τίς ἄλλες κάνουν τοὺς πλοιοκτῆτες νά ἀντριχιάζουν ὅταν ἀκοῦν τὴ λέξη «ΝΑΤ».

Ἡ πρώτη: Στὶς περιπτώσεις ἀδυναμίας καταβολῆς ὁλόκληρης τῆς ὀφειλῆς ἀπὸ ἓνα «καθ' ὑπολογισμό» ναυτολόγιο — ἢ ἐκκαθάρισή τους ἐξακολουθεῖ νά καθυστερεῖ ἀκόμη καί φθάνει σχεδὸν τὰ τρία χρόνια — ἀξιῶνεται ἡ ἄμεση καταβολὴ ἑνὸς ποσοῦ καί γίνεται διακανονισμὸς γιὰ τὸ ὑπόλοιπο τῆς ὀφειλῆς μὲ συναλλαγματικές. Γι' αὐτὲς τίς συναλλαγματικές πού δὲν προέρχονται ἀπὸ ἐμπορικὴ δικαιοπραξία ἀλλὰ ἀποτελοῦν ἀπλῶς μιά ἐγγύηση στὰ χέρια τοῦ ΝΑΤ γιὰ τὴν καταβολὴ σὲ μιά συγκεκριμένη στιγμὴ τῶν ὀφειλομένων ἀξιῶνεται μὲ μιά χυδαία βία καί ἀπολύτως παράνομα ἡ καταβολὴ χαρτοσήμου πού ἀναγκάζεται νά καταβάλλει ὁ συ-

ναλλασσόμενος γιὰ νὰ ξεμπερδέψει, ὅπως νομίζει. Τότε ὁμως ἀξιῶνεται ἀπὸ τὸ ΝΑΤ νὰ ὑπάρξει καί μιά τριτεγγύηση γι' αὐτὲς τίς συναλλαγματικές καί ἐπὶ πλέον ζητεῖται ἀπὸ τὸν τριτεγγυητὴ — σὲ ἀντίθεση πρὸς τὸ ἰσχύον δίκαιο ἀξιογράφων — ἡ προσκόμιση τίτλων κατοχῆς ἀκινήτων πού νὰ καλύπτουν τὸ ποσὸ τῆς τριτεγγυήσεως. «Ὅλα αὐτὰ εἶχαν ζητηθεῖ σὲ μιά περίπτωση πού ἔχομε ὑπ' ὄψει μας καί ἐπειδὴ ἡ κατοχὴ τίτλων, δηλαδὴ συμβολαίων, δὲν ἀποδεικνύει καί τὴν ὑπαρξὴ τῶν ἀκινήτων στὴ συγκεκριμένη χρονικὴ στιγμὴ δὲν ἀμφισβάζουμε ὅτι θὰ ζητηθεῖ καί ἡ προσκόμιση βεβαιώσεων τῶν οἰκείων ὑποθηκοφυλακείων — τὸ γεγονός ὅτι τὸ δίκαιο τῶν ἀξιογράφων στὴ χώρα μας εἶναι τὸ αὐστηρότερο πού ὑπάρχει στὴν Εὐρώπη καί ὅτι ὁ ὑπογράφων μιά συναλλαγματικὴ, καθὼς καί ὁ τριτεγγυητὴς παίζουν ἐκτὸς τῶν ἄλλων καί τὴν προσωπι-

κὴ τους ἐλευθερία ἐὰν δὲν τὴν ἐξοφλήσουν, δὲν μετράει καθόλου γιὰ τοὺς μανδρινούς τοῦ ΝΑΤ καί τὸν ἐπικεφαλῆς τους.

Ἡ δευτέρα: Στὴν περίπτωση ἐξοφλήσεως ἑνὸς ναυτολογίου ἀκριβῶς στὸ ἑξάμηνο μὲ ἐπιταγή, τὸ ΝΑΤ τὸ ὁποῖο δὲν σπεύδει νὰ τὴν εἰσπράξει αὐθημερόν ἢ τὸ ἀργότερο τὴν ἐπομένη, χρεώνει ἐξοδα τραπεζῆς χωρὶς κανεὶς νὰ εἶναι σὲ θέση νὰ δώσει μιά συγκεκριμένη πληροφορία γι' αὐτὴ τὴ χρέωση, ἐνῶ ὑπάρχουν ὑπόνοιες (τὸ ζήτημα ἐρευνᾶται) ὅτι μέχρις ὅτου τὸ ΝΑΤ εὐαρεστηθεῖ νὰ εἰσπράξει τὴν ἐπιταγὴ χρεώνει καί τέλη ὑπερμερίας!

Προσπαθώντας νὰ ἐρμηνεύσουμε τὴν τακτικὴ πού ἀκολουθεῖται γενικὰ ἀπὸ τὸ ΝΑΤ ἐναντὶ τῆς πλοιοκτησίας καταλήγουμε σὲ ἓνα μόνον συμπέρασμα — καί καλοῦμε κάθε ἀρμόδιο, συμπεριλαμβανομένου καί τοῦ Ὑπουργοῦ, νὰ ἀποδείξει τὸ ἀντίθετο: «Ὅτι, δηλαδή, στὸ ΝΑΤ ὑπάρχουν ἄνθρωποι πού θέλουν νὰ διώξουν ἀπὸ τὸ ἐθνικὸ νηολόγιο ὅσα πλοία μποροῦν — τὸ γιὰ τὸ φεῖλουν νὰ τὸ διερευνήσουν ἐκεῖνοι πού ἔχουν τίς εὐθύνες.

Θὰ καλύψει τὸ Κράτος τὰ ἐλλείμματα;

Σύμφωνα μὲ πληροφορίες, τὸ Ὑπουργεῖο φέρεται νὰ ἔχει διαβεβαιώσει ὅτι σὲ περίπτωση ἐλλείμματος στὸ ΝΑΤ, αὐτὸ θὰ καλυφθεῖ ἀπὸ τὸ Κράτος. Κατὰ τίς ἴδιες πληροφορίες, τὸ Ὑπουργεῖο θεωρεῖ ὅτι μὲ τὸ νέο νομοσχέδιο (τὸ πλῆρες κείμενο μὲ ὀρισμένες ἀρχικὲς παρατηρήσεις δημοσιεύεται σὲ ἄλλες σελίδες) θὰ διορθωθοῦν τὰ οικονομικά τοῦ ΝΑΤ — ἀπὸ μιά ἀπλὴ ἀνάγνωση τοῦ νομοσχεδίου δὲν προκύπτει τέτοιο συμπέρασμα, ἀπλῶς θὰ ὑπάρξει μιά ταχύτερη ροὴ στὴν εἰσπραξὴ ἐσόδων καί τίποτε ἄλλο πού δὲν νομίζουμε ὅτι μπορεῖ νὰ καλύψει τίς μεγάλες ἀνάγκες τοῦ Ταμείου.

Εἶναι γνωστὸ ὅτι ἡ κακὴ πορεία τῶν οικονομικῶν τοῦ ΝΑΤ ἀπασχολεῖ ζωηρὸ τόσο τὸν ἐφοπλισμὸ, ὅσο καί τὴν ΠΝΟ. Ἀπὸ τὴν πλευρὰ τοῦ ἐφοπλισμοῦ μάλιστα ἐπιδιώκεται ἡ κατάρτιση κάποιας ἀναλογιστικῆς μελέτης καί ἀποφάσεις γιὰ τὴ μελέτη αὐτὴ ἀναμένεται ὅτι θὰ ληφθοῦν κατὰ τὴν τακτικὴ συνεδρίαση τοῦ Δ.Σ. τῆς Ε.Ε.Ε. τῆς προσεχοῦς Τρίτης. Κατόπιν τὰ στοιχεῖα πού θὰ προκύψουν ἀπὸ τὴν ἀναλογιστικὴ μελέτη θὰ ἐξετασθοῦν σὲ κοινὴ σύσκεψη τῆς Ε.Ε.Ε. καί τῆς ΠΝΟ γιὰ νὰ ληφθοῦν ἀποφάσεις πού θὰ ἐπηρεάσουν τὴν πορεία τοῦ ΝΑΤ.

ΟΙ ΚΙΝΕΖΟΙ ΕΠΑΝΕΡΧΟΝΤΑΙ

Οι Κινέζοι, μετά την πρώτη εξόρμηση τους για τη διάθεση πληρωμάτων στην 'Ελληνική Ναυτιλία του 1980 ή οποία απέτυχε, γιατί, όπως προκύπτει από δικές μας διαπιστώσεις, τορπιλλίσθηκε ουσιαστικά από δικούς μας, επανέρχονται. 'Η εταιρία China Marine & Seamen Service Co., που ιδρύθηκε τον περασμένο Ιούλιο και εδρεύει στο Πεκίνο, γνωστοποίησε σε πολλές ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ότι διαθέτει κινεζικά πληρώματα για άπασχόληση σε πλοία με ξένη σημαία, δηλαδή μη κινεζική, και ότι επί πλέον παρέχει ναυτιλιακές εξυπηρετήσεις σε όλα τα κινεζικά λιμάνια (από τον έφοδιασμό πλοίων μέχρι επισκευές και δεξαμενισμούς κλπ.) και ενεργεί σαν πράκτορας προς ξένες εταιρίες που ενδιαφέρονται για τη δημιουργία κοινών επιχειρήσεων (joint ventures) στο ναυτιλιακό τομέα.

Θεωρούμε ότι και αυτή τη φορά η κινεζική εξόρμηση θα αποτύχει, όχι γιατί θα τορπιλλισθεί και πάλι από δικούς μας, αλλά γιατί οι Κινέζοι δεν άποφασίζουν να εκπροσωπηθούν στον Πειραιά ώστε όλες οι συναλλαγές που επιθυμούν να αναπτύξουν, στις οποίες για μας πρέπει να περιλαμβάνονται και οι ναυλώσεις πλοίων για τις ανάγκες των κινεζικών μεταφορών, να γίνονται εδώ. Βεβαίως, για το θέμα των ναυλώσεων υπάρχει κάποιο προηγούμενο, που ώθησε τους Κινέζους να αναθέσουν τις ναυλώσεις τους ελληνικών πλοίων σε κάποιο βρετανικό οίκο, ξεχνούν όμως ότι το κακό στο οποίο αναφερόμεθα είχε ξεκινήσει από το Λονδίνο και όχι από τον Πειραιά...

ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΟΚ

Ο 'Υπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας έκανε την περασμένη Τετάρτη μία δήλωση για τις σχέσεις (φυσικά στο ναυτιλιακό τομέα) με την ΕΟΚ. Είπε ο 'Υπουργός ότι με την ευκαιρία της μεταβάσεώς του στην 'Αμβέρσα ως προσκεκλημένου του Δήμου και του 'Οργανισμού Λιμένος για να τιμηθεί στο πρόσωπό του η 'Ελληνική Ναυτιλία, υπήρξε και μία τεχνοκρατική συζήτηση με παράγοντες της Κομμισιόν και ανέφερε ότι σε πολλά σημεία οι ελληνικές θέσεις, όπως είχαν τεθεί σαν «πακέτο» προωθούνται. Ο 'Υπουργός αρνήθηκε να πει, τιδήποτε άλλο, γι' αυ-

τό και δεν μπορούμε να προβούμε σε κανένα σχόλιο. 'Ετσι θα περιμένουμε και εύχόμαστε τα πράγματα να έχουν έτσι όπως μπορούμε να φαντασθούμε, ότι δηλαδή κουβεντιάσουμε με τους εταίρους μας στην ΕΟΚ υπό γενικότερο πρίσμα για την προστασία των μακροπρόθεσμων συμφερόντων της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

ΟΙ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΕΣ

'Αναμένεται ότι κατά την τακτική συνεδρίαση του Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. της προσεχούς Τρίτης θα προσδιορισθεί η ημερομηνία διεξαγωγής των αρχαιρεσιών για την εκλογή νέας διοικήσεως. Σημειώνεται ότι ακόμη δεν έχει διευκρινισθεί το θέμα της εκλογιμότητας ή μη του κ. 'Αριστ. Καραγιώργη και κατά τις εκτιμήσεις το ζήτημα αυτό θα λυθεί στη διάρκεια της γενικής συνελεύσεως που θα προηγηθεί των αρχαιρεσιών. Στο μεταξύ πολλά ονόματα υποψηφίων για το νέο Δ.Σ. ακούγονται στην 'Ακτή Μιαούλη, αλλά οι αναφερόμενοι ούτε διαψεύδουν ούτε επιβεβαιώνουν τις σχετικές πληροφορίες και το δλο ζήτημα των υποψηφιοτήτων θα διευκρινισθεί άμεσα μετά την προκήρυξη των αρχαιρεσιών.

ΕΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑ

Μας ρωτούν και με τη σειρά μας ρωτάμε: Ποιά ενημέρωση είχε το 'Υπουργείο Ναυτιλίας για τα ελληνικά πλοία που είχαν εγκλωβισθεί σε βρετανικά λιμάνια λόγω της άπεργίας αλληλεγγύης των Βρετανών λιμενεργατών προς τους ανθρακωρύχους; — Για ενέργειες και διαβήματα δεν ρωτούν, γιατί το θεωρούν έντελώς άπιθανο να υπήρξαν ενέργειες και διαβήματα.

Για την ιστορία σημειώνουμε ότι από την άπεργία αυτή κινδύνεψαν να τιναχθούν κυριολεκτικά στον αέρα μικρές ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είχαν τη δυστυχία να βρεθούν πλοία τους την περίοδο της άπεργίας σε βρετανικά λιμάνια, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι ξεπεράσθηκαν και οι δυσκολίες που προκλήθηκαν.

Στο μεταξύ δεν υπήρξαν νεώτερες πληροφορίες εν σχέσει με την πρόθεση 'Ελλήνων και ξένων εφοπλιστών να ασκήσουν δικαστικά μέσα για την κάλυψη των ζημιών που επάθαν από την άπεργία των Βρετανών λιμενεργατών.

'Επίσης για την ιστορία αναφέρουμε ότι μερικοί από αυτούς τους 'Ελληνες πλοιοκτήτες είχαν την άφέλεια να άπευθυνθούν στα κλάμπ με τα όποια συνεργάζονται ζητώντας άπεγνωσμένα κάποια βοήθεια. Καί ένας από αυτούς μας έλεγε πρό ημερών ότι εκ των υστέρων διαπίστωσε πόσο άφελη ήταν να άπευθυνθεί στο βρετανικό κλάμπ με το όποιο συνεργάζεται, γιατί, όπως πολύ σωστά παρατήρησε, ποτέ δεν ήταν δυνατόν Βρεταννοί να κάνουν κάτι, έστω και το παραμικρό, που θα ζημίωνε Βρεταννούς.

'Από αυτή την ιστορία έχουμε και έμεις ένα έρωτημα: Πότε θα άπαλλαγοίμε από αυτή την εξάρτηση; Το έρωτημα άπευθύνεται και προς τον 'Υπουργό.

ΚΑΙ ΟΙ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ

'Οργανισμοί τοπικής αυτοδιοικήσεως, εταιρίες λαϊκής βάσεως, συνεταιρισμοί και μετανάστες μπορούν να γίνουν εφοπλιστές με τις εύλογες του Κράτους αλλά και με χρήματα του ελληνικού λαού. Αυτό προκύπτει από δηλώσεις του 'Υφυπουργού 'Εθνικής Οικονομίας κ. Π. Ρουμελιώτη, σύμφωνα με τις οποίες παρέχεται σε όλους αυτούς, καθώς και στους ναυτικούς που περιλήφθηκαν και αυτοί στη σχετική ρύθμιση, ενώ θα έπρεπε να ήταν οι μόνοι που θα έπρεπε να εύνοούνται, δωρεάν άπιχορήγηση του δημοσίου που φθάνει το 65% για επενδύσεις στον τομέα της άκτοπλοίας με άπόκτηση ή μετασκευή πλοίων. 'Ολα γίνονται βάσει του νόμου 1262/82 περί κινήτρων και εϊμεθα περήργοι να δοίμε ποιοι θα είναι εκείνοι που θα έπωφεληθούν και πόσο θα μας κοστίζει δλη αυτή η ιστορία.

ΤΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

Παρατάθηκε — όρθότατα — μέχρι τις 31 'Οκτωβρίου η προθεσμία για την κατάθεση των δικαιολογητικών στην 'Εστία Ναυτικών από τους ναυτικούς που δικαιούνται οικογενειακό έπίδομα για το 1983. 'Η παράταση της προθεσμίας που έληγε αρχικά στις 30 Σεπτεμβρίου ήταν έπιβεβλημένη μετά την καθυστέρηση ή οποία έχει σημειωθεί στο ΝΑΤ κατά τη χορήγηση των σχετικών βεβαιώσεων για τις ύπηρεσίες που έχουν πραγματοποιήσει οι ενδιαφερόμενοι. Οι ύπηρεσίες αυτές βρίσκονται από 3.000 περίπου ναυτο-

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ, Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ, ΟΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΕΣ
TIMES ΚΑΙ ΤΟ 24ΩΡΟ SERVICE ΣΑΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΥΝ ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

HELLENIC SHIP SUPPLY COMPANY

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

SHIP CHANDLERS * HARDWARES * PROVISIONS * BONDED STORES
CHEMICAL CLEANING * REPAIR ARRANGEMENTS



(1962)

Mailing Add:
Maxwell Road
P.O. Box 1580
Singapore 9031

Cable Add:
HELLENIC or SEVENSEAS
SINGAPORE
Telex: RS 34171 SEVSEA

Tel: 5338673, 5338595
AOH: 4579439, 2936208

FACILITIES TO SUPPLY VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS

λογία πού έχουν μεταφερθεί στο NAT από την Ύπηρεσία Ναυτικών Μητρώων και αυτό απαιτεί μία χρονοβόρα διαδικασία. Ήδη το τμήμα του NAT πού χορηγεί τις εν λόγω βεβαιώσεις έχει ενισχυθεί με 15 υπαλλήλους προκειμένου ως το τέλος Οκτωβρίου να έχει περατωθεί η όλη διαδικασία.

Είναι αναμφισβήτητο ότι η απόφαση υπαλλήλων του NAT για την διεκπεραίωση αυτής της συγκεκριμένης εργασίας θα προκαλέσει προβλήματα και δυσλειτουργίες στις υπηρεσίες από τις οποίες έχουν αποσπασθεί, όπως έχει συμβεί και με την απόφαση υπαλλήλων για την προώθηση των ισολογισμών καθώς και σε άλλες παρόμοιες περιπτώσεις — με λίγα λόγια θα αρχίσουν να «πονούν» άλλες υπηρεσίες του NAT. Γι' αυτό πρέπει να μελετηθεί και να βρεθεί από τώρα ένας τρόπος για να μην επαναλαμβανεται κάθε χρόνο η ίδια ιστορία. Έμεις το επισημαίνουμε και θέλουμε να ελπίζουμε ότι δεν θα χρειασθεί να επανέλθουμε, άλλωστε η κυριότερη μέριμνα της διοίκησης πρέπει να είναι πάντοτε η πρόβλεψη, χωρίς την οποία θα υπάρχει μόνον στασιμότητα και τίποτε άλλο.

Εν πάση περιπτώσει, στην Έστία Ναυτικών έχουν υποβληθεί ως αυτή τη στιγμή 20.000 περίπου αιτήσεις ναυτικών πού διακρίνονται οικογενειακό επίδομα για το 1983. Οι αιτήσεις αυτές ελέγχονται από την αρμόδια υπηρεσία της Έστιας για να επακολουθήσει η διαδικασία χορηγήσεως των οικογενειακών επιδομάτων, η οποία μετά την πείρα πού αποκτήθηκε πέρυσι θα γίνει με ταχύτερους ρυθμούς. Υπενθυμίζεται ότι για τα έτη 1981 και 1982 είχαν λάβει οικογενειακό επίδομα 41.500 ναυτικοί στους οποίους είχε χορηγηθεί συνολικά ποσόν 2,1 δισ. δραχμών, το οποίο, ως γνωστόν, προέρχεται από εισφορές 2% των ναυτικών και 2% των εφοπλιστών επί των μισθών της συλλογικής συμβάσεως, πού εισπράττονται μαζί με τις εισφορές από ναυτολόγια. Υπενθυμίζεται ότι ο οικογενειακό επίδομα λαμβάνουν οι ναυτικοί πού έχουν παιδιά και έχουν πραγματοποιήσει στον άμεσως προηγούμενο χρόνο — στη συγκεκριμένη περίπτωση το 1983 — θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον 60 ημερών. Για να πάρει ένας ναυτικός οικογενειακό επίδομα — 50 δραχμές για κάθε ημέρα θαλάσσιας υπηρεσίας για ένα παιδί, 125 δρχ. για δύο παιδιά και 100 δρχ. την ημέρα επί πλέον για κάθε παιδί πέρα από τα δύο — τα παιδιά του πρέπει να είναι άγαμα και ηλικίας μέχρι 18 ετών. Εφ' όσον τα παιδιά των ναυτικών είναι μαθητές ή σπουδαστές, το όριο ηλικίας παρατείνεται μέχρι το 22 και εάν είναι άνικα για κάθε βιοποριστική εργασία το επίδομα καταβάλλεται ανεξαρτήτως ηλικίας.

Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να καταθέσουν τα δικαιολογητικά τους στην Έστία Ναυτικών ή στην πλησιέστερη λιμενική αρχή ή να τα αποστείλουν με συστημένη επιστολή. Για να είναι ταχύτερη η όλη διαδικασία χορηγήσεως των οικογενειακών επιδομάτων οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να φροντίσουν τα δικαιολογητικά τους να είναι πλήρη και να μην παρουσιάζουν ελλείψεις (πέρυσι, κατά τη πρώτη εφαρμογή της διαδικασίας χορηγήσεως των οικογενειακών επιδομάτων υπήρξαν πάρα πολλές περιπτώσεις ελλείπων δικαιολογητικών και σε έναν σημαντικό αριθμό αιτήσεων έλειπε και η διεύθυνση των ενδιαφερομένων οι οποίοι αναζητήθηκαν μέσω των κατά τόπους λιμενικών αρχών, αστυνομικών

μικών τμημάτων, δήμων και κοινοτήτων!).

● Τό Δ.Σ. του ΕΛΟΕΝ όφειλε να ικανοποιήσει το αίτημα του συνταξιούχου πλοίαρχου κ. 'Ηλ. Νικολάου για την καταβολή του οικογενειακού επιδόματος για τα έτη 1981 και 1982 επειδή η εκπρόθεσμη υποβολή της αίτησής του όφειλεται σε λανθασμένη πληροφόρηση πού του έγινε από το προξενικό λιμεναρχείο πού έδρευε στην χώρα στην οποία διαμένει. Το αίτημα είναι δίκαιο — σε καμία περίπτωση δεν μπορεί «να πληρώσει» ο ναυτικός τό λάθος μιας δημόσιας υπηρεσίας.

ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ

Τό Κομμίτη έστειλε στα μέλη του μία πολύ ενημερωτική ανακοίνωση για τα θέματα πού συζητήθηκαν στην κοινή συνεδρίαση των Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. και της Έπιτροπής Ναυτικής Συνεργασίας του Λονδίνου της 5ης Σεπτεμβρίου. Αντιθέτως η Ε.Ε.Ε. περιορίσθηκε να αποστείλει στα μέλη της την ανακοίνωση πού είχε εκδώσει την επομένη ημέρα για την ενημέρωση του τύπου.

Δέν είναι η πρώτη φορά πού διαπιστώνεται η διαφορά στην ενημέρωση πού εξασφαλίζουν τα δύο σώματα στα μέλη τους. Και επισημαίνεται απλώς και μόνον για να σταματήσει, γιατί πολλές φορές οι διαμένοντες στο Λονδίνο έχουν πληρέστερη ενημέρωση για τα θέματα πού αφορούν τον εφοπλισμό, από τους εφοπλιστές της Ακτής Μιαούλη.

ΣΥΜΒΟΛΑΙΑ ΝΑΥΛΩΝ ΕΠΙ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ

Άρκετά έρωτήματα έμειναν αναπάντητα σε όσους παρακολούθησαν την πρόσφατη όμιλία του κ. Μιχ. Παππά της γνωστής ΜΕΡ- RILL LYNCH, σχετικά με κάθε πόσο το υπό επεξεργασία νέο συμβόλαιο ναύλων επί προθεσμία θα μπορέσει να βοηθήσει την ελληνική πλοιοκτησία να καλύψει ένα μέρος των κινδύνων πού περικλείει η αγορά spot στην τράπεζα ναυτικής ξηρού φορτίου. Ίδιαίτερα αυτή τη στιγμή θα σταθούμε στο κυριότερο έρωτημα πού αφορά κατά πόσο αντιπροσωπευτικός κρίνεται ότι είναι ο δείκτης ναύλων πού έχει αρχίσει ήδη να εφαρμόζεται δοκιμαστικά στην αγορά του Λονδίνου.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» θα διερευνήσουν το προτεινόμενο σχέδιο συγκεντρώνοντας στοιχεία σχετικά με τις αντιπροσωπευτικές διαδρομές πού χρησιμοποιούνται σήμερα στην διαμόρφωση του ημερήσιου δείκτου ναύλων και θα επανέλθουν στο θέμα πού ενδιαφέρει την ναυτιλιακή κοινότητα στο επόμενο τεύχος τους.

ΚΑΤΑΧΡΗΣΕΙΣ

Τρεις καταχρήσεις — δύο σε βάρος του Οίκου Ναύτου και μία σε βάρος του Δημοσίου — αποκάλυψε ο Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας.

Η πρώτη αφορά την Πλοηγική Ύπηρεσία, όπου ένας υπάλληλος (λέγεται Κων. Λουκάς) πού ήταν επί 17 συνεχή χρόνια ταμίας, εισέπραττε χαρτόσημο από ναυτιλιακές εταιρίες πού δεν ήταν υποχρεωμένες για την καταβολή του και τό έβαζε σε δικό του λογαριασμό. Η υπόθεση αποκάλυφθηκε έπειτα από μία άοριστη καταγγελία πού είχε γίνει στον κ. Κατσιφάρα. Έπειτα από αυτό έδόθη έντολή για έλεγχο της οικονομικής διαχει-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Κατετέθη εις την Βουλήν σχέδιον νόμου δι' ου τροποποιούνται και συμπληρούνται επί το αυστηρότερον ώρισμένοι διατάξεις του από 13/12/1923 Ν.Δ. «περί ποινικού και πειθαρχικού Κώδικος Ε.Ν.».

— Από των πρώτων απογευματινών ώρων της 26 Σεπτεμβρίου φιλοξενεί η θάλασσα έναν ακόμη πλωτόν γίγαντα πού αποτελεί καύχημα διά τον σύγχρονον πολιτισμόν. Πρόκειται περί του περιφήμου πλοίου εις τό όποιον η ανάδοχος βασίλισσα της Αγγλίας επεφύλασσε την τιμήν να χάριση τό όνομά της: «Queen Mary».

— Τό γαλλικόν «Nantes» ήγοράσθη παρά του κ. Λεοντ. Τεριάζου αντί 5.200 λιρών και θα παραληφθή εις Ρότερνταμ, θα εκτελέση δέ σερβέυ εις Πειραιά. Είναι σκάφος 2.719 τόν. γκρός, 1.724 τόν. νέτ, 4.400 τόν. φορτίου και κατεσκευάσθη τό 1917.

— Την αύγην της 30 Σεπτεμβρίου προσήραξεν εις τά άβαθη του άκρωτηρίου Πάπας τό κατευθυνόμενον εις Πάτρας Αγγλικόν φορτηγόν «Grodno». Εις βοήθειαν έφθασεν εκ Πατρών τό ναυαγοσωστικόν «Άγιος Νικόλαος», απέπλευσαν δέ εκ Πειραιώς τά ναυαγοσωστικά «Μαριγώ Μάτσα», «Άγιος Γεώργιος» και «Viking».

— Έναυλώθη τό α/π «Τσιροπινιάς» εκ Μαδράς 6.300 τόν. φυστίκια διά Μεσόγειον 26/- όψιόν Κόντινεντ 27/- Οκτωβρίου 24-31. Επίσης τό α/π «Μαργαρίτης» εκ Σαϊγκόν 7.500 τόν. όρύζης διά Μασσαλίαν 25/6, Νοεμβρίου 12-30.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 91/1.10.1934)

ρήσεως του εν λόγω προσώπου για τό διάστημα από 1.1.1983 — 31.5.84, όποτε είχε μετατεθεί σε άλλη υπηρεσία. Από τον έλεγχο αυτόν διαπιστώθηκε ότι στο εν λόγω χρονικό διάστημα ο Λουκάς είχε εισπράξει και τσεπώσει 935.526 δραχμές. Η μεθοδολογία πού εφαρμόζεε ήταν απλούστατη: Στο ένα αντίτυπο των αποδείξεων που έπέδιδε στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ανέγραφε τό ποσόν πού εισέπραττε μαζί με τό χαρτόσημο, αλλά στο δεύτερο πού παρέμενε στα αρχεία της υπηρεσίας παράλειπε τό χαρτόσημο και τό έβαζε στην τσέπη του.

Μετά την αποκάλυψη της καταχρήσεως ο Λουκάς κατέθεσε στο δημόσιο ταμείο 1.783.000 δραχμές πού αντιπροσωπεύουν τό ποσό πού είχε ιδιοποιηθεί σύν τά προβλεπόμενα από τό νόμο πρόστιμα και παραπέμφθηκε στο πειθαρχικό συμβούλιο της Πλοηγικής Ύπηρεσίας με τό έρωτημα της απολύσεως. Παράλληλα διατάχθηκε ένορκη διοικητική εξέταση από άνώτατο λιμενικό αξιωματικό για να διαπιστωθεί εάν υπάρχουν τυχόν ευθύνες από παραλείψεις αρμόδιων υπηρεσιακών παραγόντων και συνεχίζεται ο έλεγχος της διαχειρίσεως και για τά υπόλοιπα 15 χρόνια κατά τά όποια ο Λουκάς ήταν ταμίας.

Η δεύτερη αφορά τον Οίκο Ναύτου Άθηνών όπου όρισμένοι υπάλληλοι παραποιούσαν και πλαστογραφούσαν τις αποδείξεις των ιατρών και εισέπρατταν οι ίδιοι τά επί πλέον ποσά πού ανέγραφαν στις αποδείξεις. Η υπόθεση η οποία διερευνάται πλέον λεπτομερώς (όλες οι αποδείξεις των ιατρών έχουν συγκεντρωθεί σε ειδική αίθουσα πού

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Συμφέρει σέ όλους νά ξαναγυρίσουν τά πλοία

Τόν τελευταίο καιρό συναντήσαμε μερικούς πλοίαρχους πού άπασχολούνταν σέ έλληνόκτητα πλοία καί από τίς διεξοδικές συνμιλίεσ πού είχαμε μαζί τους προέκυψαν μερικές σημαντικές διαπιστώσεις.

Η πρώτη από αυτές είναι ότι άρκετοί Έλληνες πλοιοκτήτες πού έχουν καταφύγει σέ ξένες σημαίες, από την πλευρά τουλάχιστον της δαπάνης γιά τό πλήρωμα, όταν χρησιμοποιούν καί ξένους αξιωματικούς, όχι μόνον δέν έχουν κάποιο κέρδος αλλά αντίθετως επιβαρύνονται περισσότερο. Λόγου χάρι, ένας Φιλιππινέζος Α' μηχανικός έλάμβανε 2.500 δολάρια μηνιαίως καί άνάλογες ήταν οι άμοιβές καί των άλλων ξένων αξιωματικών, χωρίς παράλληλα νά μπορούν νά φθάσουν σέ ικανότητα τούς δικούς μας αξιωματικούς. Μιά μικρή ώφέλεια υπάρχει από το κατώτερο πλήρωμα, ή οποία όμως μακροπροθέσμως εξανεμίζεται από την έλλειψη συντηρήσεως των πλοίων.

Η δεύτερη αναφέρεται άκριβώς σ' αυτό τό σημείο, συντήρηση δέν υπάρχει, παράλληλα τά ξένα κατώτερα πληρώματα αρχίζουν καί «ξυπνούν», δηλαδή ενώ στην αρχή κάνουν — όπως μπορούν νά τό κάνουν — ό,τι διαταχθούν, έπειτα από λίγο, τό κατώτερο πλήρωμα καταστρώματος, λόγου χάρι, άρνείται νά εκτελέσει εργασίες στό μηχανοστάσιο καί αντίστροφα.

Η τρίτη είναι οι συνέπειες από την έλλειψη συνεννοήσεως, γιατί στίς περισσότερες περιπτώσεις, όταν τά κατώτερα πληρώματα δέν προέρχονται από χώρες όπου όμιλείται ή άγγλική, δέν μπορούν νά συνεννοηθούν ούτε καί μέ τούς ξένους αξιωματικούς, καί οι έντολές γιά τίς διάφορες εργασίες δίνονται μέ νοήματα — οι συνέπειες είναι εύνόητες.

Όλοι οι πλοίαρχοι μέ τούς όποιους συνομιλήσαμε εξέφρασαν την άπορία τους γιά τήν έμμηση των πλοιοκτητών μέ τούς όποιους συνεργάζονται νά διατηρούν τά πλοία τους υπό ξένη σημαία καί νά χρησιμοποιούν ξένους στούς όποιους πληρώνουν περισσότερα άπο τούς Έλληνες. Επίσης εξέφρασαν την αντίληψη ότι μόνον τό σχήμα πού έχουν προτείνει ή «Ναυτική Χρονικά» γιά την επάνδρωση των πλοίων — όλοι οι άξιωματικοί μαζί μέ μάγειρο καί τό ναύκληρο Έλληνες καί οι υπόλοιποι ξένοι — μπορεί νά αποδώσει υπό την προϋπόθεση ότι οι ξένοι πού θά χρησιμοποιηθούν σάν κατώτερα πληρώματα θά είναι ναυτικοί μέ συνείδηση καί εκπαιδευμένοι.

Μεταφέραμε αυτές τίς διαπιστώσεις άλλά καί την άπορία των πλοιάρχων σέ πλοιοκτήτες πού έχουν καταφύγει σέ ξένες σημαίες καί χρησιμοποιούν είτε όμοειδη ξένα πληρώματα, είτε μερικούς Έλληνες αξιωματικούς, ενώ γιά τίς υπόλοιπες θέσεις άπασχολούν ξένους, συνήθως όχι μιάς εθνικότητας. Η άπάντησή τους, σάν νά είχε βγει άπό ένα στόμα, ήταν: «Πράγματι, ούτε οικονομία υπάρχει, ιδιαίτερα σήμερα μέ την ύψηλή τιμή του δολλαρίου, ούτε καί ή συντήρηση των πλοίων γίνεται όπως θά έπρεπε.

Άλλά μέ την ξένη σημαία έχουμε άποφύγει όλες τίς άνόητες καί χωρίς νόημα, τίς πε-

ρισσότερες φορές, παρεμβάσεις των ελληνικών αρχών (έτσι τίς χαρακτηρίσαν, αλλά έννοούσαν προφανώς τίς λιμενικές), καθώς καί όλα αυτά πού προκαλεί τό ΝΑΤ καί πού έσεις έπισημαίνετε συνεχώς καί έτσι έχουμε την ήσυχία καί έμεις καί τά στελέχη μας γιά νά κάνουμε την κύρια δουλειά μας πού αυτή τή στιγμή είναι ή εξεύρεση ενός όχι καλού αλλά άπλως ύποφερτου ναύλου. Δέν χάνουμε, δηλαδή, τόν καιρό μας, όπως βλέπομε νά τόν χάνουν, δυστυχώς, πολλοί συνάδελφοί μας, μέ τό νά αντιμετώπιζουμε τά καθημερινά προβλήματα πού δημιουργούν συνεχώς εκείνοι πού αυτές τίς στιγμές έπρεπε νά σταθούν μέ κατανόηση στό πλευρό του ελληνικού πλοίου γιά νά περάσει τή θύελλα».

Δέν θά διατυπώσουμε συμπεράσματα άπό όλα αυτά. Θά επαναλάβουμε άπλως ότι μέ άφορμή διάφορα περιστατικά έχουμε διαπιστώσει πολλές φορές καί τό έχουμε γράψει ότι τό Ύπουργείο δέν έχει καμμία έπαφή μέ την Άκτή Μισούλη μέ άποτέλεσμα νά άγνοεί καί τούς προβληματισμούς της, καί τίς διεργασίες πού γίνονται συνεχώς εκεί καί έχουν επιπτώσεις στό ναυτιλιακό μας πράγματι. Γι' αυτό θά ζητήσουμε γιά μία άκόμη φορά νά υπάρξει επί τέλους αυτή ή έπαφή. Ο φίλος Ύπουργός πού έχει άποδείξει — καί αυτό τό δέχονται όλοι — ότι ενδιαφέρεται πραγματικά γιά τή Ναυτιλία καί τούς ανθρώπους της είναι καιρός νά άφήσει γιά λίγο τό γραφείο όπου τά πράγματα συνήθως παρουσιάζονται παραμορφωτικά, νά βγει στούς δρόμους, νά μάθει καί νά άκούσει άπό πρώτο χέρι, νά δει τά πράγματα κατάντα καί κατόπιν νά προχωρήσει μέ άποφασιστικά βήματα. Μας συμφέρει όλους νά ξαναγυρίσουν τά πλοία: Καί στούς έφοπλιστές, καί στούς ναυτικούς μας, καί στόν τόπο, καί πρέπει νά ξαναγυρίσουν.

● Σύμφωνα μέ πληροφορίες άπό την Ουάσινγκτον, οι άμερικανικές τράπεζες θά σταματήσουν μέχρι τίς άμερικανικές εκλογές τουλάχιστον, τή χρηματοδότηση ξένων έφοπλιστών γιά μετασκευές πλοίων. Σύμφωνα μέ τίς ίδιες πληροφορίες, τό θέμα της διακοπής των χρηματοδοτήσεων αυτών είχε τεθεί σέ μία άτυπη σύσκεψη πού είχε γίνει στίς 24 Ίουλίου στην Καλιφόρνια μεταξύ Άμερικανών ναυτιλιακών παραγόντων (κυρίως εκπροσώπων της άμερικανικής ναυπηγοβιομηχανίας) καί κομματικών στελεχών των Ρεπουμπλικάνων. Στή σύσκεψη αυτή είχε άποφασισθεί νά ζητηθεί άπό τόν Πρόεδρο Ρήγκαν ή διακοπή των έν λόγω χρηματοδοτήσεων, ή πρόταση όμως άρχικά είχε άπορριφθεί άπό τό προεδρικό περιβάλλον. Τελικά λέγεται ότι τό «λόμπυ» των Άμερικανών ναυπηγοβιομηχανών κατέφυγε στο Κογκρέσσο καί πέτυχε ύπόσχεση έκ μέρους ειδικού συμβούλου του Άμερικανού Προέδρου ότι ή ρύθμιση αυτή θά γινόταν στό μέσα Σεπτεμβρίου καί τό άργότερο ως τίς άρχές Οκτωβρίου. Οι εξέλιξεις θά δείξουν κατ'άποσο οι έν λόγω πληροφορίες είναι άκριβείς.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

φυλάσσεται νυχθημερόν γιά τό φόβο των Ίουδαίων) άποκαλύφθηκε ύστερα άπό σχετικές ύπόνοιες πού είχε ή προϊσταμένη του ΟΊκου Ναύτου Άθηνών κ. Μαρία Δασκαλοπούλου — Νταντάμη καί διαπιστώθηκε άπό μία πρόχειρη εξέταση πού διενήργησε ό διευθυντής του ΟΊκου Ναύτου Πειραιώς κ. Δήμοβιτς. Όλοι οι ύπάλληλοι πού φέρονται άναμειγμένοι στην ύπόθεση αυτή έχουν άποσπασθεί σέ άλλες ύπηρεσίες, γίνεται ήδη διοικητική εξέταση καί όσοι θά βρεθούν ένοχοι θά παραπεμφθούν στό ύπηρεσιακό συμβούλιο μέ τό έρώτημα της άπολύσεως, εκτός φυσικά των ποινικών συνεπειών πού επιφέρει ή πράξη τους.

Η τρίτη περίπτωση κατάρχεως άφορά καί τόν ΟΊκο Ναύτου καί Τό Δημόσιο Δράστης ό σημιοφόρος Χρ. Μείντανάς ό όποιος μέ άπόφαση του Πρωτοβαθμίου Συμβουλίου πού έλήφθη παμψηφεί άποτάχθηκε ήδη άπό τό Λιμενικό Σώμα. Ο Μείντανάς ήταν προϊστάμενος του Παραρτήματος ΟΊκου Ναύτου Ρόδου καί ταυτόχρονα διαχειριστής του εκεί λιμεναρχείου καί βαρύνεται μέ άτασθαλίες στή διαχείριση των καυσίμων (ύπάρχει έλλειμμα 4.200 λίτρων βενζίνης 1.750 λίτρων ντίζελ καί 21 λίτρων λιπαντικών) καί στή διαχείριση των χρημάτων του ΟΊκου Ναύτου καθώς καί μέ την παρακράτηση δόσεων δανείων λιμενικών αξιωματικών πρós τό Ταμείο Παρακαταθηκών καί Δανείων καί τό Ταχυδρομικό Ταμειύτήριο. Τό ύψος της κατάρχεως σέ βάρος του ΟΊκου Ναύτου, πού μέ ενδιαφέρει έν προκειμένω, άναμένεται ότι θά προσδιορισθεί άπό όρκωτούς λογιστές πού διενεργούν ήδη σχολαστικό έλεγχο.

Μιλώντας γιά τίς κατάρχεις αυτές ό κ. Κασιφάρας είπε ότι τό φαινόμενο είναι άπογοητευτικό, τόνισε ότι τά περιστατικά όφείλονται στό γεγονός ότι οι ύπάλληλοι παρέμεναν γιά πολλά χρόνια στην ίδια θέση μέ άποτέλεσμα νά μουχλιάζουν, κατ'άποψη του, σέ μία καρέκλα, άνέφερε ότι οι έκάστοτε διοικήσεις του ΥΕΝ ποτέ δέν τά κοίταξαν αυτά τά πράγματα καί είπε ότι τώρα οι ύπάλληλοι μετακινούνται συνεχώς γιά νά άποφεύγονται άκριβώς αυτά τά κρούσματα. Μιλώντας ειδικότερα γιά την κατάρχηση στην Πλοηγική Ύπηρεσία ό κ. Κασιφάρας είπε ότι όταν ένας ύπάλληλος κατακρατεί τό χαρτόσημο του Δημοσίου δημιουργεί ύπόνοιες ότι ή όλη «κομπίνα» έχει βάθος. «Έχω βάσιμες ύπόνοιες, υπογράμμισε, ότι έκανε καί άλλες λοβιτούρες καί ή έρευνα θά στραφεί καί πρós κάθε άλλη κατεύθυνση. Καί τίς ύπόνοιες αυτές, επιτείνει τό γεγονός ότι ένας άπλός δημόσιος ύπάλληλος είχε στή διάθεσή του δύο έκατομ. δραχμές γιά νά καλύψει την κατάρχηση πού είχε κάνει σέ διάστημα 17 μόνον μηνών».

Τί άλλο νά προσθέσουμε; Ότι χρειάζεται κάθαρση πρós κάθε κατεύθυνση; Αυτό είναι αυτονόητο, μπορούμε όμως νά πούμε ότι ύπάρχουν καί ευθύνες της Πολιτείας γιά τίς κατάρχεις δημόσιων λειτουργών, γιατί ή Πολιτεία δέν έλέγχει άποτελεσματικά τά περιουσιακά στοιχεία των δημόσιων ύπαλλήλων καί των οικογενειών τους — σέ μία πρόσφατη περίπτωση πού ζητήθηκε άπό δημόσιους ύπαλλήλους νά άναφέρουν καί τά περιουσιακά στοιχεία των παιδιών τους ύπήρξε διαμαρτυρία τους πού είδε μάλιστα καί τό φώς της δημοσιότητας!

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ

Σύμφωνα με τις πληροφορίες του τριμηνιαίου ναυπηγικού στατιστικού δελτίου του Λόυδ Ρέτζιστερ, στις 30 'Ιουνίου υπήρχαν 1.573 πλοία 15.260.116 τόν. γκρός υπό παραγγελία, των οποίων η κατασκευή δεν είχε αρχίσει ακόμη. Σύνολο παγκόσμιου ναυπηγικού καρνέ 2.657 πλοία 31.193.767 τόν. γκρός. 'Από το σύνολο αυτό, παραγγελίες 3,8 εκατομμ. τόν. γκρός τοποθετήθηκαν μέσα στους τρεις τελευταίους μήνες ενώ το 18% του υπό ναυπήγηση τονάζ προβλέπεται να παραδοθεί εντός του 1985.

Πρώτη φυσικά η 'Ιαπωνία με 13.510.227 τόν. γκρός (5.849.865 υπό ναυπήγηση και 7.660.362 υπό παραγγελία). Δεύτερη σε μέγλη απόσταση η Ν. Κορέα με 5.078.631 τόν. γκρός. 'Ακολουθούν σε ακόμη μεγαλύτερη απόσταση κατά σειρά η Βραζιλία με 1.612.508 τόν., η Ταϊβάν με 1.518.782 τόν., η Πολωνία με 1.288.834 τόν. και η 'Ισπανία με 1.222.474 τόν. Τών υπολοίπων ναυπηγικών χωρών του κόσμου το καρνέ κυμαίνεται μεταξύ 680 και 260 χιλιάδων τόν. γκρός.

'Από τα υπό ναυπήγηση πλοία το 27,3% προβλέπεται να νηολογηθεί υπό άλλη σημαία εκτός της χώρας ναυπηγήσεως και ειδικότερα τονάζ 2.211.465 στον Παναμά, 1.995.556 στη Λιβερία, 659.876 στην 'Ελλάδα, 549.457 στη Νορβηγία, 430.225 στην ΕΣΣΔ και 335.090 στην 'Ινδία.

'Από άποψη κατηγορίας πλοίων στο σύνολο των υπό ναυπήγηση και παραγγελία τα δεξαμενόπλοια καταλαμβάνουν ποσοστό 15,6% (4.865.917 τόν. γκρός) τα μπάλκ κάρριερς ποσοστό 56,7% (17.639.637 τόν. γκρός) και τα γενικού φορτίου ποσοστό 16,8% (5.231.857 τόν. γκρός). Το υπόλοιπο ποσοστό αφορά πλοία βοηθητικής ναυτιλίας.

ΑΠΕΡΓΙΕΣ

'Αρκετά συγκεχυμένη παρουσιάζεται η απεργιακή κίνηση στους βρεταντικούς λιμένες υπό το κλίμα της αλληλεγγύης προς τον αγώνα των ανθρακωρύχων. 'Ετσι ενώ στο Τίλμπουρι, που είναι το μεγαλύτερο κέντρο φορτίων κοντέινερς, καθώς και στο Μπέλφαστ, οι λιμενεργάτες εξακολουθούν ν' απεργούν, στο Φέλιξταουν και το 'Ιμμινχαμ και γενικώς στα λιμάνια που δεν υπάγονται στο εθνικό σύστημα των λιμενεργατών, οι εργάτες λιμένος κήφισαν έναντι της στάσεως εργασίας. 'Υπολογίζεται ότι μόνο 23 λιμάνια της χώρας παρέλυσαν από την άγνοια, ή όποια έπληξε το 37% του ναυτικού έμπορου. Πάντως η αλληλεγγύη προς τους ανθρακωρύχους, περισσότερο τυπική παρά ουσιαστική, δεν έγινε όμοφωνα δεκτή και καταπολεμάται ήδη από τα συνδικάτα των ηλεκτρολόγων, των λεβητοποιών και των σιδηρουργών, ενώ και η ήγεςία των ίδιων των λιμενεργατών αναζητεί μία φόρμουλα έντιμου τερματισμού της απεργίας.

'Εξάλλου στο Κόντινεντ, η άναγγελία της απολύσεως 130 εργατών λιμένος του Ρόττερνταμ προκάλεσε στάσεις εργασίας των λιμενεργατών οι οποίοι απειλούν να κατέβουν σε απεργία διαρκείας. Τά γραφεία του οργανισμού λιμένος αποκλείστηκαν με καμινία και ρυμουλκά αλλά κατά τη δήλωση συνδικαλιστικού εκπροσώπου τά συνθήματα αυτά δεν υπάρχει κίνδυνος να επεκταθούν και σε άλλους τομείς του λιμένος.

Τέλος κάπου τρεις χιλιάδες λιμενεργάτες

της Γένοβας, σταμάτησαν την εργασία τους σε ένδειξη διαμαρτυρίας γιά τη βραδύτητα διακανονισμού των αποδοχών τους, με αποτέλεσμα να διακοπεί η φορτοεκφόρτωση έννεα πλοίων. Φαίνεται πάντως ότι γενικότερα τό λιμάνι της Γένοβας υποφέρει από έλλειψη χρημάτων, οι δέ άρμόδιοι παράγοντες έκαμαν έκκληση προς τις τοπικές 'Αρχές γιά την έγκριση συμπληρωματικών πιστώσεων, οι όποιες από τό 1982 έχουν ανέλθει ήδη σε 30 δισεκατομμ. λιρετών.

ΕΛΛΕΙΨΗ ΟΡΑΤΟΤΗΤΟΣ

Η "Ένωση των Πλοηγών του Μαΐριλαντ υπέβαλε παράπονα στις άρμόδιες κρατικές υπηρεσίες γιά την υπερβολική φόρτωση έμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα όρισμένων πλοίων, ένεκα της όποιας προκαλείται έλλειψη ορατότητας με προφανή κίνδυνο στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Κατά την άναφορά των πλοηγών η κίνηση στις εισόδους των λιμένων της χώρας είναι τόσο μεγάλη και τό ύψος των στοιβαζόμενων κοντέινερς τόσο πολύ, ώστε είναι άναγκασμένοι να τρέχουν από τη μία βαρδιόλα της γέφυρας στην άλλη και να κάνουν συνεχείς έπαληθεύσεις με τό ραντάρ, ώστε με τη μειωμένη ταχύτητα και με κυριολεκτικά άκροβατικές προσπάθειες να άποφεύγουν τά μικρά άκτοπλοϊκά σκάφη και τά άλλα πλοία άναψυχής. Οι πλοηγόι κατηγορήσαν εύθέςως όρισμένες εταιρίες ότι θυσιάζουν στο κέρδος την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στα παράκτια ύδατα.

Οι 'Αρχές της Πολιτείας του Μαΐριλαντ, μολοντί ύποσχέθηκαν πώς θά μελετήσουν τό ζήτημα, υπέδειξαν ότι δεν είναι σωστό να λαμβάνονται μέτρα τά όποια ένδέχεται να διώξουν μία μεγάλη εταιρία από τό λιμάνι της Βαλτιμόρης. 'Επ' αύτού η "Ένωση των Πλοηγών άπήντησε ότι κατά κανόνα η εξασφάλιση της άναγκαίας ικανοποιητικής ορατότητας είναι θέμα καλύτερης στοιβασίας των επί των καταστρώματος κοντέινερς και ότι έν πάσει περιπτώσει δεν άποτελεί επίθεση κατά των έφοπλιστικών εταιριών ή αξίωση όπως τηρούνται οι διεθνείς κανονισμοί άσφαλείας.

ΘΑ ΑΥΞΗΘΟΥΝ ΤΑ ΔΙΟΔΙΑ;

Μετά την τελευταία έκθεση του 'Οργανισμού έκμεταλλεύσεως της διώρυγας του 'Αγίου Λαυρεντίου, φαίνεται ότι δεν είναι διόλου άπίθανο να αύξηθούν κατά τό προσεχές έτος τά τέλη διελεύσεως.

Κατά τό 1983 ό έν λόγω οργανισμός πραγματοποίησε έλάχιστα κέρδη, της τάξεως των 90 χιλιάδων δολλαρίων, και μόρεσε να λειτουργήσει αυτόνομα, δηλαδή χωρίς να προσφύγει σε καμμία κρατική ή άλλη βοήθεια. Χρειάζεται πάντως η άκροσφαλής αύτή κατάσταση να βελτιωθεί και αύτό μπορεί να γίνει με αύξηση της κινήσεως τόσο στο τμήμα Μόντρεαλ — 'Οντάριο όσο και στο τμήμα της διώρυγας Γουέλαντ. Μία τέτοια αύξηση ύπολογίζεται ότι θά άποφέρει εισπράξεις της τάξεως των 2 έκατομμ. καναδικών δολλαρίων. Παράλληλα θά πρέπει να γίνει μείωση των αποδοχών του προσωπικού και περιορισμός διαφόρων άλλων δαπανών.

"Όπως είναι γνωστό τά τέλη διελεύσεως της διώρυγας είχαν σταθεροποιηθεί υπό την πίεση των 'Αμερικανικών 'Αρχών, ύπάρχουν δέ πολλοί που πιστεύουν ότι επιβάλλεται να δοθεί στη ναυτιλία των Μεγάλων Λιμένων, ό

άναγκαίος χρόνος να άναρρώσει από περίοδο κρίσεως που ύπολογίζεται να διαρκέσει περί τά δύο χρόνια.

Πάντως η έκθεση του Καναδικού οργανισμού δεν άφήνει άμφιβολίες ότι άν η κίνηση δεν βελτιωθεί αισθητά και γρήγορα τό μέν 1984 θά κλείσει με άσήμαντα κέρδη, ενώ γιά τά δύο έπόμενα χρόνια πρέπει να άναμένονται ζημιές.

ΚΑΤΑ ΤΥΧΗ

Τό φέρρυ - μπότ της Μάγχης "Free Enterprise II" του έφοπλιστού Townsend Thoresen ήταν παροπλισμένο στο Σαουθάμπτον άπό διετίας. Καί τως θά παρέμενε γιά πολύ άκόμα καιρό άν δεν έφθανε εκεί γιά όλιγοήμερες διακοπές ό Μαλτέζος έφοπλιστής G. Zammit. Τό είδε κατά τύχη, του άρεσε και πιστεύοντας στο αξίωμα ότι κάθε πλοίο είναι πάντα προς πώληση, ρώτησε ποιός είναι ό πλοιοκτήτης. Τόν συνάντησε, του έκαμε μία προσφορά, την όποια αύτός άποδέχτηκε.

Cockatoo Ship Repairs

Cockatoo Dockyard is experienced in all types of repairs of steam and gas turbines and diesel machinery. We provide extensive hull repair facilities, a machine shop for light, medium and heavy machining with a NATA registered metrology section, an electrical and electronic repair division, a modern hydraulics shop and clean-room facilities maintained to a level of 5 microns, and facilities for water/grit blasting of hulls and metal bonding and techniques for shafting.

Details of the two graving docks are:

	Sutherland	Fitzroy
Length	210 M	145.5 M
Breadth	26.7 M	17.9 M
Water over blocks	7.55 M	3.65 M

Service agents for: ● VSG Pumps
● Stal-Laval Turbines ● Stork Diesels
● Elliott Turbines ● GEC Turbines

Ship Technology Unit, a division of Cockatoo Dockyard Pty Ltd — formed in 1981 to extend the services provided to the maritime industry. These services include:
● Marine design ● Feasibility studies
● Marine technology ● Trials evaluation
● Noise and vibration studies
● Special equipment to record and analyse
● Bollard pull on tugs and other craft.

Contact the marketing department:



Cockatoo Dockyard Pty Ltd
P.O. Box 1139, North Sydney, NSW 2060, Australia
Telex: AA72086 SHPTCE

A member of the Comsteel Vickers Group

For further particulars, contact
General Engineering Marine Bureau,

Piraeus Consultant C. Papatheodorou
M. Sc. (Munich) CEng. FIMarE MRINA

P.O. Box 80347 185 10 Piraeus, Greece.
Tel. 417 8181. Tlx. 241015 CRIS GR.

Καί ή συμφωνία έκλεισε. 'Αλλά καθώς ό αγοραστής δέν ήταν προετοιμασμένος γιά τήν αγορά, δέν έχει ακόμα αποφασίσει τί θα κάνει τό καινούργιο πλοίο του.

'Επειδή πάντως ό κ. Zampit είναι ένας από τούς πέντε συμπλοιοκτήτες του Μαλτέζικου ναυτιλιακού συγκροτήματος Mira Shipping, τό πιθανότερο είναι ότι τό φέρρυ-μπώτ αυτό, τό όποιο είναι όλλανδικής ναυπηγήσεως του 1966 και μετονομάστηκε ήδη σέ «Tampira», θα χρησιμοποιηθεί μέ βάση τή Βαλέτα της Μάλτας σέ γραμμή είτε προς τήν 'Ιταλία είτε προς τήν Βορ. 'Αφρική.

ΤΕΛΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ

Συνήθως οι οικονομικές κυρώσεις κατά της ρυπάνσεως είναι κατασταλτικές. 'Επιβάλλονται δηλαδή κατά του πλοίου πού έχει προκαλέσει ήδη τή ρύπανση της θαλάσσης. 'Ηδη όμως ή Μαλαισία, ή Σιγκαπούρη και ή 'Ινδονησία αντιμετωπίζουν τήν επιβολή προληπτικών προστίμων ρυπάνσεως γιά κάθε πλοίο πού περνά τόν Μαλαϊκό διέκπλου.

'Όπως είναι γνωστό τά στενά αυτά, πού σχηματίζονται μεταξύ της Μαλαισιακής χερσονήσου και της νήσου Σουμάτρας, είναι μήκους πολλών εκατοντάδων μιλίων και θεωρούνται καιρίας σημασίας γιά τίς εμπορικές θαλάσσιες όδους των χωρών της νοτιοανατολικής 'Ασίας και της 'Απω 'Ανατολής. Είναι επομένως πολύ πιθανό ότι τό σχέδιο της επιβολής τελών θα συναντήσει ζωηρές αντιδράσεις έκ μέρους της 'Ιαπωνίας, της όποιος τά πλοία χρησιμοποιούν τά στενά σέ μεγάλο βαθμό γιά τήν μεταφορά των πετρελαίων πού προέρχονται από τόν Περσικό. Σημειωτέον ότι από τριών περίπου έτών έχει εφαρμοσθεί στά στενά αυτά σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας, δεδομένου ότι περιλαμβάνουν ζώνες άβαθών ύδάτων.

'Εκτοτε μειώθηκε τό βύθισμα των πλοίων πού μπορούν νά διέλθουν από εκεί, μέ απο-

τέλεσμα νά διπλασιασθούν τά τιμολόγια των πετρελαϊκών εισαγωγών της 'Ιαπωνίας.

'Από τήν πλευρά της ή Μαλαισία, στήν πρωτοβουλία της όποιος ανήκει τό σχέδιο επιβολής των τελών, ανησυχεί ιδιαίτερως γιά τό φαινόμενο της ανεξέλεγκτης εκπλύσεως των δεξαμενών των τάνκερς και της απορρίψεως άποβλήτων, κατά τή διάβάσή τους από τά έν λόγω στενά. 'Υπολογίζεται δέ ότι κάθε χρόνο κατά τούς πλόδες τους μεταξύ 'Ινδικού και Ειρηνικού, περνούν τά στενά περί τίς 15 χιλιάδες πλοία.

Κατά τά σχόλια του διεθνούς τύπου, εάν πραγματοποιηθεί τελικά ή επιβολή του τέλους, θα είναι ή πρώτη φορά στή ναυτική ιστορία πού τά πλοία θα υποχρεωθούν νά πληρώνουν τέλη γιά τή χρησιμοποίηση φυσικής θαλάσσιας όδου.

ΤΑ ΛΥΜΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

'Αν και ή ανάγκη ύπάρξεως δεξαμενών ύποδοχής των λυμμάτων των πλοίων, έχει γίνει σαφής σέ κάθε διάσκεψη γιά τήν προστασία της θάλασσας από τήν μόλυνση, έδώ και δέκα χρόνια, τό πρόβλημα δέν έχει ακόμα λυθεί ικανοποιητικά κυρίως λόγω της άργοπορίας των κυβερνήσεων νά δημιουργήσουν τίς κατάλληλες ύποδομές. 'Ακολουθώντας τόν αυστηρό κανονισμό της MARPOL, οι περισσότεροι πλοιοκτήτες έχουν έφοδιάσει τά πλοία τους μέ ακριβά συστήματα διαχωρισμού αλλά πολλά λιμάνια δέν διαθέτουν εγκαταστάσεις ύποδοχής λυμμάτων, έτσι τά πλοία αναγκάζονται νά μεταφέρουν τά λύμματα ως τό επόμενο λιμάνι μέ συνέπεια μείωση της μεταφορικής ικανότητας και αύξηση των εξόδων. Μία πιθανή λύση θα ήταν ή συνεργασία μέ τήν πετρελαϊκή βιομηχανία ώστε τά έξοδα της μεταφοράς των λυμμάτων νά μοιράζονται έξ ίσου από τούς πλοιοκτήτες, τίς εταιρίες πετρελαίου και τούς ναυλωτές.

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

'Υστερα από τή Νέα Ζηλανδία, μιά ακόμα χώρα του Ειρηνικού αποφάσισε νά άπαγορεύσει τήν προσέγγιση στους λιμένες της ξένων πλοίων μέ φορτία άτομικών όπλων. Πρόκειται γιά τή μακρινή Παπούα — Νέα Γουινέα, τό μεγάλο νησί βόρεια της Αυστραλίας. Τήν άπόφαση αυτή άνήγγειλε πρόσφατα στή Βουλή της χώρας ό Πρωθυπουργός της, ό όποιος πρόσθεσε ότι μερικές εξαιρέσεις δέν αποκλείεται νά παρουσιασθούν, αλλά ότι θα πρόκειται γιά εξαιρετικές περιστάσεις πού θα τίς αντιμετωπίζει κατά περίπτωση ή Κυβέρνηση ύστερα από διαπραγμάτευση μέ τήν ένδιαφερόμενη χώρα.

Βέβαια ή είδηση μάς φαίνεται άπομακρη κι αδιάφορη. 'Αλλά δέν πρέπει νά ξεχνάμε ότι ή Παπούα — Ν. Γουινέα είναι σέ μέγεθος ή δεύτερη στόν κόσμο νησιωτική χώρα μετά τή Γροιλανδία και ότι μόλις πρό ήμερών ό νέος πρεσβευτής της επέδωσε τά διαπιστευτήριά του στόν Πρόεδρο της Δημοκρατίας μας. Βλέπετε ό κόσμος σήμερα έγινε πολύ μικρός. Μέ τά σύγχρονα μέσα μαθαίνουμε τίς πιό ιδιαίτερες λεπτομέρειες γιά χώρες κι ανθρώπους πού ζούν στήν άλλη άκρη του πλανήτη. Καί νοιαζόμαστε γιά τήν τύχη και τά προβλήματά τους σάν νά ήταν δικά μας.

'Ετσι επιβεβαιώνουμε καθημερινά τούς περίφημους στίχους του Βρεταννού μεταφυσικού ποιητή John Donne πού έγραφε πρίν 400 χρόνια πώς: «άν ή θάλασσα ξεπλύνει ένα σβώλο χώμα ή στεριά γίνεται μικρότερη, κι ό θάνατος του κάθε ανθρώπου λιγοστεύει έσένα τόν ίδιο. Γι' αυτό μή στέλνεις νά ρωτήσεις γιά ποιόν χτυπά ή καμπάνα. Χτυπάει γιά σένα».

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN — HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG

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

GREECE — PIRAEUS

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE
11 MERARCHIAS STREET No 12
AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127
185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



T.T. DOLCE — CY FLAG — DWT 232979 M/T

LONDON

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART
TELEX: 883691 TRODOS G
889361
PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

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

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART
TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

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

...
Τήν πρόβλεψη ότι οι σοβιετικές εισαγωγές-δημητριακών θα κυμανθούν σε νέα επίπεδα ρεκόρ κατά τη φετεινή περίοδο διατύπωσε το αμερικανικό υπουργείο Γεωργίας.

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς του USDA, για να καλύψει επισιτιστικές της ανάγκες, η Σοβιετική Ένωση πρέπει να εισάγει μέχρι τον έρχομενο Ιούνιο ποσότητες δημητριακών ύψους 46 εκατομ. τόννων έναντι εισαγωγών 33 εκατομ. τόννων που πραγματοποιήθηκαν την περασμένη περίοδο. Από τη ποσότητα αυτή, που είναι κατά 3 εκατομ. τόννους υψηλότερη και των εισαγωγών ρεκόρ της περιόδου 1981-82, περί τους 24 εκατομ. τόννους αντιπροσωπεύουν τα σιτηρά και περί τους 21 - 22 εκατ. τόννους τα λοιπά δημητριακά, αναγκαία να συμπληρώσουν τη σοβιετική παραγωγή που υπολογίζεται να διαμορφωθεί γύρω των 175 εκατομ. τόννων δημητριακών.

...
Παρά το ότι ακούγεται σαν σχήμα οξύμωρο, η Ιαπωνία καλείται από τον IMIF να αναλάβει ως η πρώτη ναυπηγική χώρα την κοινή προσπάθεια που οφείλεται να καταβληθεί από όλους για τον περιορισμό της υπερπροσφοράς χωρητικότητας.

Μιλώντας πρόσφατα στο Τόκιο ο πρόεδρος του 'Ιντερνέτιοναλ Μαρίν 'Ινταστρις Φόρουμ» κ. Τζιμ Ντένβις, κάλεσε τους Ιάπωνες να επιδείξουν μεγαλύτερη τόλμη αυξάνοντας τις διευκολύνσεις ώστε τα ιαπωνικά ναυπηγεία να στραφούν στην διάλυση πλοίων. 'Ενδεικτικά δέ ανέφερε ότι εάν αντί να χορηγούνται δάνεια για νέες κατασκευές, σφοδρότερους επιδοτήσεις για διαλύσεις ή έτησια χωρητικότητα που μπορούν να διαλύσουν οι Ιάπωνες πλησιάζει τους 15 εκατομ. τόν. d.w., έναντι χωρητικότητας 3 εκατομ. τόννων που διαλύουν σήμερα.

...
Πάνω στο ίδιο θέμα, ο γνωστός δυτικο-γερμανικός ναυλομεσιτικός οίκος «Toerper Transport» καλεί την διεθνή πλοιοκτησία να προχωρήσει μέσα στην επόμενη τριετία στην διάλυση χωρητικότητας 120 εκατομ. τόν. d.w. ώστε να απορροφηθεί η υπερπροσφορά τοννάζ που πληττει σήμερα όλες τις κατηγορίες των πλοίων και δεν επιτρέπει την ανάκαμψη της ναυλαγοράς.

...
Μέχρι στιγμής φέτος, η μόνη κατηγορία πλοίων στην οποία παρατηρήθηκε αύξηση του ρυθμού διαλύσεων έναντι του περασμένου έτους είναι τα μπάλκ κάρριερς, όπου από τις αρχές του έτους έχουν διαλυθεί 131 σκάφη, 3.66 εκατ. τόν. d.w. έναντι 102 μπάλκ κάρριερς χωρητικότητας 3.2 εκατ. τόννων που οδηγήθηκαν στα διαλυστήρια καθολή την διάρκεια του 1983.

...
'Αρκετές είναι οι ξένες έφοπλιστικές εταιρίες που σπεύδουν να ναυπηγήσουν μεγάλα μπάλκ κάρριερς για να εκμεταλλευθούν με

πολυετή συμβόλαια τις εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από το νέο βραζιλιανό ορυχείο Καρατάς.

Ήδη υπάρχουν υπό παραγγελία 31 μπάλκ κερς, μεγέθους άνω των 150.000 τόν. d.w. και συνολικής χωρητικότητας 5,7 εκατομ. τόν. d.w. τα περισσότερα από τα οποία πρόκειται να απασχοληθούν από το 1986 για την μεταφορά μεταλλεύματος από την Βραζιλία προς την Ιαπωνία/Νοτ. Κορέα και την Εύρωπη, ενώ πρόσφατες πληροφορίες φέρουν το γνωστό νορβηγικό ναυτιλιακό οίκο «Leif Hoegh» διατεθειμένο να παραγγείλει ένα υπερμεγέθους μπάλκ κάρριερ χωρητικότητας 300.000 τόν. d.w.

...
Παρά την επιβράδυνση που σημειώθηκε στον ρυθμό επαναλειτουργιών των παροπλισμένων σκαφών κατά τον περασμένο Αύγουστο, στις αρχές του Σεπτεμβρίου το παγκόσμιο παροπλισμένο τοννάζ έφθασε στο χαμηλότερο σημείο από τον Ιούλιο 1982 και άρριμωσε 1.453 σκάφη, χωρητικότητας 65,6 εκατομ. τόν. d.w. Από την παραπάνω παροπλισμένη χωρητικότητα τα δεξαμενόπλοια αντιπροσωπεύουν 363 σκάφη, 52,7 εκατομ.

τόν. d.w. και τα φορτηγά έφθασαν τα 1.090 χωρητικότητας 12,9 εκατομ. τόννων.

...
Στην πρόσφατη συνάντηση των διευθυντών της «'Ιντερκάργκο» επαναλήφθηκε η εκκλήση προς τους πλοιοκτήτες πλοίων ξηρού φορτίου να αποφύγουν κατά το δυνατό την τοποθέτηση νέων παραγγελιών, καθώς όπως χαρακτηριστικά αναφέρθηκε «υπάρχουν πάρα πολλά πλοία που κυνηγούν λίγα φορτία».

Η διοικούσα επιτροπή της «'Ιντερκάργκο» χαιρέτησε σαν θετική εξέλιξη το νέο συμβόλαιο ναύλων επί προθεσμία που πιστεύεται ότι θα εφαρμοσθεί από τον προσεχή Μάρτιο, καθώς και την συνεχή μείωση του όγκου του παροπλισμένου τοννάζ.

...
'Ανησυχίες εκφράστηκαν τις τελευταίες ημέρες στο Λονδίνο για τον κίνδυνο αναζωπυρώσεως των έχθροπραξιών και των αεροπορικών επιδρομών κατά ναυτικών στόχων στον Περσικό. Μέχρι στιγμής βέβαια οι ανησυχίες δεν έχουν εκφραστεί με άνοδο του επιπέδου των ναύλων από την περιοχή, παρά το γεγονός ότι διανύουμε πλέον την περίοδο που συνήθως πραγματοποιούνται αγορές ικανών ποσοτήτων πετρελαίου από τις καταναλώτριες χώρες.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Συνηθίσαμε πλέον τους πηχάιους τίτλους των εφημερίδων: το δολλάριο έπασε το φράγμα των Γερμανικού Μάρκου 3 ή το 'Ελβετικό Φράγκο 2.50 ή Γαλ. Φρ. 9.50, για να μην μιλούμε για την δραχμή, μιά και κάθε μέρα παρουσιάζει και μεγαλύτερη πτώση έναντι του δολλαρίου.

Οι λόγοι που κάνουν το δολλάριο να παρουσιάζει μία σχεδόν συνεχή άνοδο έναντι όλων των άλλων νομισμάτων, είναι όπως σημειώσαμε από την αρχή της χρονιάς τα υψηλά επιτόκια που οφείλονται στην ισχυρή αμερικανική οικονομία (δείκτης άνοδου του ακαθαρίστου έθνικού εισοδήματος, σε έτησια βάση 7.60%) και το πολύ υψηλό έλλειμμα του προϋπολογισμού, που και τα δύο μαζί απορροφούν όλα τα κεφάλαια της αγοράς.

Το περίεργο είναι ότι το δολλάριο ανεβαίνει παρά τις αντίθετες συνθήκες που αποτελούν το έλλειμμα του έμπορικου ισοζυγίου (της τάξεως των δολ. 73.8 δισεκ. για τους πρώτους 7 μήνες), τις απεργίες στην αυτοκινητοβιομηχανία (Τζένεραλ Μότορς), το συνεχιζόμενο υψηλό δείκτη ανεργίας και την κρίση ρευστότητας της AMERICAN FINANCIAL CORP., που ακολουθήσε την κρίση της CONTINENTAL BANK.

Στην άνοδο του δολλαρίου συντρέπει και ο χαμηλός δείκτης πληθωρισμού που σε έτησια βάση δεν ξεπερνά το 4%. 'Αποτέλεσμα όλων αυτών οι τιμές ρεκόρ που έπιασε το δολλάριο την Παρασκευή 21 Σεπτεμβρίου, που αποτελούν τα υψηλότερα επίπεδα από το 1972, όπως παρουσιάζονται στον πίνακα 1.

Τό Μάρκο Γερμανίας.

Οι πρόσφατες απεργίες, ή πολιτική αστάθεια και ο χαμηλός ρυθμός άνοδου της οικονομίας κρατούν τα επιτόκια του Γερμανικού Μάρκου σε σχετικώς χαμηλά επίπεδα τα οποία προσφέρουν μικρό ενδιαφέρον στα διεθνή κεφάλαια και τούτο παρά το πολύ χαμηλό δείκτη πληθωρισμού 1.7% και τον επικείμενο νόμο που θα απαλλάξει τους ξένους κατόχους Γερμανικών μετοχών της παρακράτησης φόρου στα εισπρατόμενα μερίσματα.

Τό Φράγκο 'Ελβετίας

Τό έλλειμμα στο έμπορικό ισοζύγιο, αυξάνει μηνιαίως. 'Ετσι τον Ιούλιο παρουσίασε έλλειμμα 'Ελβ. Φρ. 863 εκατ. (και για το επτάμηνο Ιανουαρίου - Ιουλίου 5.5. δισ.) ενώ ο δείκτης ανεργίας συνεχίζει να είναι ο χαμηλότερος στον κόσμο.

Οι υψηλές σχετικές τιμές του 'Ελβετικού Φράγκου αποτελούν τροχοπέδη τόσο στον τουρισμό όσο και στο εξαγωγικό εμπόριο, ενώ η πατροπαράδοτη εισροή κεφαλαίων για σιγουριά αρχίζει σιγά - σιγά να γίνεται έκροη προς το δολλάριο (βασικώς για τα διπλάσια ή τριπλάσια επιτόκια). 'Ετσι στις 21.9.84 είχαμε Δολ. 1 = 'Ελβ. Φρ. 2.535.

'Η Λίρα 'Αγγλίας

'Η συνεχιζόμενη απεργία των άνθρακωρύχων, ή απειλούμενη απεργία σε άλλους τομείς, τό συνεχιζόμενο υψηλό ποσοστό ανερ-

γίας, ή επανεμφάνιση του πληθωρισμού άποτελούν τις βασικές αιτίες καθίζησης της στερλίνας.

Η παρέμβαση της Τράπεζας της Άγγλιας, και τα σχετικά ύψηλά επιτόκια δέν εμπόδισαν την Λίρα νά κλείσει στις 21 Σεπτεμβρίου στή κατώτατη τιμή της ιστορίας Λίρα Άγγλ. 1 = Δολλ. 1.2460.

Τό Ίαπωνικό Γιέν

Τό Γιέν παρά τό ούσιαστικό ένεργητικό ύπόλοιπο πού παρουσιάζει τό έμπορικό ίσοζύγιο της Ίαπωνίας μέ δείκτη βιομηχανικής παραγωγής σέ άνοδο (12%), μέ δείκτη πληθωρισμού άπό τούς χαμηλότερους στόν κόσμο καί σχετικώς χαμηλό δείκτη άνεργίας, παρουσίασε καί αυτό άδυναμία έναντι τού δολλαρίου καί στις 21.9.84 ή ίσοτιμία διαμορφώθηκε στά Δολ. 1 = Γιέν 247.60.

Άπό τίς αιτίες πού συζητούνται είναι τά χαμηλά επιτόκια, ή άθρόα έξοδος κεφαλαίων γιά επενδύσεις στήν Άμερική, Καναδά, Εύρώπη καί ή συμμετοχή της Ίαπωνίας σέ διεθνή κρατικά δάνεια.

Τό Φράγκο Γαλλίας

Τό Γαλλικό Φράγκο όδεύει αισίως πρός τά Δολ. 1 = Γαλ. 10 καί νά σκεφθούμε ότι πρό τριετίας ή ίσοτιμία πρός τό δολλάριο ήταν 4 φράγκα.

Οί λόγοι είναι ή άποτυχία της οικονομικής πολιτικής τού Μιττεράν πού προκάλεσε σχετική αύξηση της άνεργίας, μείωση της βιομηχανικής παραγωγής καί επανάκαμψη τού πληθωρισμού, ένώ ή έξοδος κεφαλαίων άπό τή Γαλλία συνεχίζεται.

Ή Δραχμή

Άπό τίς 16 Σεπτεμβρίου ή δραχμή ένετά-

χθη στό καλάθι τών νομισμάτων της Κοινής Άγοράς πού καθορίζουν τήν τιμή της ECU (Εύρωπαϊκή Νομισματική Μονάδα) μέ ειδικόν βάρος 1.2%.

Ή ένταξη της δραχμής στήν ECU δέν σημαίνει καί αυτόματη εισδοχή στό Εύρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα (άπό τό όποίο ή Άγγλία βγήκε πρό τριετίας καί ή Γαλλία τρεις φορές).

Οί δηλώσεις λοιπόν περί σταθεροποίησως της δραχμής καί της ελληνικής οικονομίας θά ίσχυαν μόνο εάν ή δραχμή εισήρχετο στό E.N.Σ., πράγμα πού είναι άδύνατο νά πραγματοποιηθεί μέ τήν σημερινή οικονομική κατάσταση.

Ή Μετατρέψιμη Δραχμή

Ή έγκύκλιος της Τράπεζας της Ελλάδος (398/14.9.84) εισάγει σοβαρές καινοτομίες στό καθεστώς τών μετατρέψιμων δραχμών τού 1959.

Έτσι οί Τράπεζες στήν Ελλάδα μπορούν τώρα νά δέχονται καταθέσεις μετατρέψιμων δραχμών σέ προθεσμιακούς λογαριασμούς 1, 3 καί 6 μηνών μέ επιτόκια διαπραγματεύσιμα μεταξύ καταθέτου καί Τράπεζας.

Επίσης οί Τράπεζες στήν Ελλάδα μπορούν νά χορηγούν δάνεια σέ Τράπεζες τού έξωτερικού σέ μετατρέψιμες δραχμές μέχρι 6 μηνες.

Μέ τήν ίδια έγκύκλιο επιτρέπεται στις Τράπεζες πού εργάζονται στήν Ελλάδα νά αγοράζουν ξένο συνάλλαγμα άπό Τράπεζες τού έξωτερικού έναντι μετατρέψιμων δραχμών μέ προθεσμία 1, 2 καί 3 μηνών καί αντίστροφως νά πωλούν ξένο συνάλλαγμα σέ Τράπεζες τού έξωτερικού έναντι μετατρέψιμων δραχμών γιά προθεσμία 1, 2 καί 3 μηνών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολλαρίου
Νέα Υόρκη

	23.8.84	21.9.84	Ποσ/παία μεταβολή
Λίρ. Άγγλ.	1.3145	1.2165	7.5
Μάρκ. Γερμ.	2.8720	3.1400	8.5
Φρ. Έλβετ.	2.3910	2.5660	6.8
Φρ. Γαλλ.	8.8070	9.6250	8.5
Λίρ. Ίταλ.	1770.7	1935.00	8.5
Γιέν	241.0	247.60	2.6

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Έπιτόκια Λονδίνου

Μήνες	1	2	3
Δολλάριο	11 5/16	11 1/2	11 11/16
Λίρ. Άγγλ.	10 1/2	10 5/8	10 5/8
Μάρκ. Γερμ.	5 1/2	5 11/16	6 1/16
Φρ. Έλβ.	5 5/8	5 9/16	5 1/2
Φρ. Γαλλ.	11	11 1/4	11 9/16

ΠΙΝΑΚΑΣ

Τιμές Δραχμής (Fixing)

	23.8.84	21.9.84	24.9.84
Δολ. ΗΠΑ	115.200	124.100	123.005
Λίρ. Άγγλ.	150.890	150.440	153.560
Μάρκ. Γερμ.	40.164	39.180	40.774
Φρ. Έλβ.	48.230	48.316	49.422
Γιέν Ίαπ. (100)	47.806	50.134	50.514
Λίρ. Ίταλ. (100)	6.4970	6.3695	6.579

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.

Φέτος συμπληρώνουμε:
ΔΕΚΑ χρόνια στην Ναυλαγορά του
ΛΟΝΔΙΝΟΥ
ΕΠΤΑ χρόνια στην **ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ**
καί σύνολον
ΤΡΕΙΣ ΔΕΚΑΕΤΙΕΣ πείρας
στόν Ναυτιλιακό Στίβο

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

19 Rector Str.
Suite 2602
NEW YORK 10006
342393/4/5
ITT 426799 BALF

‘Η άλλη λογαφία μας

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Τό άρθρο 22, τού πρόσ ψήφιση νέου Νομοσχεδίου περί Ν.Α.Τ. απαγορεύει τήν άπασχόληση συνταξιούχων ναυτικών σέ πλοία «Έλληνικά ή συμβεβλημένα ή υπό ξένη σημαία». Επίσης απαγορεύει τήν άπασχόληση συνταξιούχων ναυτικών «σέ όποιαδήποτε εργασία» σέ ναυτιλιακά γραφεία στήν ‘Ελλάδα, «ώς και σέ ναυτιλιακά γραφεία ‘Ελληνικών συμφερόντων στό έξωτερικό». Ποινή γιά τούς μή συμμορφωνόμενους ή άναστολή τής συνταξιοδότησεως και ή επιστροφή των ποσών τής συντάξεως πού καταβλήθηκαν.

Καί όσον άφορά τά ‘Ελληνικής σημαίας και τά συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ πλοία κανείς δέν μπορεί νά έχει αντίρρηση γιά τήν άπαγόρευση ναυτολογήσεως και άπασχόλησεως σ’ αυτά συνταξιούχων. Γιά τήν άπαγόρευση όμως τής ναυτολογήσεως συνταξιούχων σέ ξένα πλοία (μή συμβεβλημένα και όποιαδήποτε πλοιοκτησία), όπως και γιά τήν άπαγόρευση άπασχόλησεως των σέ ναυτιλιακά γραφεία, στήν ‘Ελλάδα και στό έξωτερικό, φαίνεται ότι οι συντάξαντες τό νομοσχέδιο δέν έλαβαν υπόψη τους:

1ον) ‘Ότι πούθενά τό Σύνταγμα τής χώρας μας δέν αναφέρει τούς ναυτικούς ως όντα ειδικής κατηγορίας και ότι άν εφαρμόστούν τά παραπάνω μέτρα γιά τούς συνταξιούχους ναυτικούς θά πρέπει τά ίδια μέτρα νά εφαρμοστούν και γιά όλους τούς άλλους άπασχολούμενους συνταξιούχους τής χώρας δηλαδή: νά άνασταλεί ή συνταξιοδότησή τους και νά επιστραφούν τά ποσά των συντάξεων πού τούς κατεβλήθησαν, ιδιαίτερος δέ αυτών πού παίρνουν σύνταξη από τό Δημόσιο και μισθοδοτούνται, άπασχολούμενοι, από δημόσιες επιχειρήσεις (κοινωνικοποιημένες ή μή). Μέ επέκταση βέβαια και στους αίρετούς άρχοντες και στους εκπροσώπους τού λαού. ‘Επ’ αυτού όμως τό λόγο έχουν νομικοί και συνταγματολόγοι.

2ον) ‘Ότι ή ιδιομορφία τής ναυτιλιακής επιχειρήσεως και ό διεθνής στίβος στόν όποιο παλεύει, επιβάλλουν νά έξετασθούν σοβαρά οι συνέπειες άποτόμου στερήσεως της από στελέχη πού διαθέτουν γνώσεις και πείρα, των όποιων οι ύπηρεσίες, όσο μπορούν ακόμα νά τίς προσφέρουν, είναι πολύτιμες και τά όποια δέν αντικαθίστανται διά νόμων και διαταγμάτων αλλά προοδευτικά και μέ κατάλληλη κατάρτιση, ενημέρωση και εμπειρία των νεωτέρων. ‘Εδώ όμως τό λόγο έχουν οι ‘Ελληνες έφοπλιστές, όσο ή ναυτιλία μας έχει τή σημερινή της μορφή, δηλαδή πρίν κοινωνικοποιηθεί και «φουντάρει».

3ον) ‘Ότι και άν ακόμα άγνοήσουμε τά παραπάνω δέν έχουμε δικαίωμα νά άγνοούμε τόν όρο (ή καλύτερα τόν όρρό τής οικονομίας μας) ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ. Αυτή τή μεγάλη θεά, στήν όποία οι οικονομίες όλων των χωρών (καπιταλιστικές και σοσιαλιστικές, ύπαρκτες, μισούπαρκτες και άνύπαρκτες) προσκυνούν, θυσιάζουν και δέονται, νομοθετώντας κατάλληλα.

Καί θά έπρεπε νά έρωτηθούν οι συντάξαντες τό νομοσχέδιο:

Ποιοί θά αντικαταστήσουν τούς άποχωρούντες (για νά μή χάσουν τή σύνταξη τους) συνταξιούχους άρχιπλοιάρχους, άρχιμηχανικούς, διευθυντές ή σέ «όποιαδήποτε εργασία» άπασχολούμενους, στά ‘Ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακά γραφεία έξωτερικού; Είμαστε βέβαιοι ότι θά τούς αντικαταστήσουν ‘Ελληνες μή συνταξιούχοι; Καί άν οι αντικαταστάτες είναι ντόπιοι, ‘Αγγλοι, Γερμανοί, Γιαπωνέζοι; Θά καταλάβουν τή χάρη πού τούς κάναμε ώστε νά στέλνουν τό συνάλλαγμα τους στήν ‘Ελλάδα;

Καί στά πλοία ξένης σημαίας, τά μή συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ, πώς θά ... επιβάλουν τή ναυτολόγηση ‘Ελλήνων άνέργων; Μήπως οι διάφορων έθνικοτήτων πού θά αντικαταστήσουν τούς συνταξιούχους, θά καταλάβουν τό καλό πού τούς κάναμε και θά μάς στέλνουν τό συνάλλαγμα;

Καί γιατί τό μέ σημαία εύκολίας, ξένης ιδιοκτησίας ή τό πλοίο τής νεοαναπτυσσόμενης ναυτιλίας άσιατικής, άφρικανικής ή όποιασδήποτε χώρας νά μήν έχει ‘Ελληνα συνταξιούχο πλοίαρχο ή μηχανικό και νά έχει ‘Αγγλο, Γερμανό, Φιλιππινέζο, Κορεάτη;

Μήπως γιατί δέν χρειαζόμαστε τό συνάλλαγμα; Αυτό γιά τό όποιο κάνουμε τούμπες στόν κάθε φτωχoturίστα πού θά μάς έρθει τό καλοκαίρι; Αυτό πού έπαιτούμε νά μάς δανείσουν; Είδαμε τί κάνουν σ’ αυτές τίς περιπτώσεις χώρες μέ εύρωστότερες οικονομίες άπ’ τή δική μας;

Τέλος, έπειδή άντιλαμβάνομαι κάποιο άντίλογο, δηλαδή:

α) Μά και πόσο θά είναι αυτό τό συνάλλαγμα; και β) και θάρχετε όλο στήν ‘Ελλάδα; ‘Απαντώ: στό α) όσο και νά είναι, στό δέ β) Κι άν ακόμα δέν έρχεται όλο στήν ‘Ελλάδα, δηλαδή και άν ακόμα δέν γίνεται όλο ‘Ελλαδικό, δέν παύει όμως νά είναι ‘Ελληνικό, κάποτε θά πρέπει νά μάθουμε τή σημασία των δρων, κάποτε θά πρέπει νά καταλάβουμε και

νά αξιοποιήσουμε τήν παγκοσμιότητα και οικονομικότητα τού ‘Ελληνισμού, ιδιαίτερα δέ στήν κρίσιμη εποχή πού ζούμε σήμερα σάν ‘Εθνος.

ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΜΑΡΜΑΤΣΟΥΡΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς 25/9/1984

Σημ. Συντ.: Πολύ εύστοχος οι παρατηρήσεις τού έπιστολογράφου γι’ αυτή τήν πρόθεση καταργήσεως τής άπασχόλησεως των συνταξιούχων ναυτικών. Τίς συμπληρώνουμε στίς παρατηρήσεις μας γιά τό νομοσχέδιο.

Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΠΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά μέ τό άρθρο 25 τού Ν. 1473/84 πού άφορά τίς τελωνειακές άπαλλαγές ναυτικών και τίς όδηγίες τού ύπουργείου Οικονομικών πρós τίς τελωνειακές άρχές γιά τήν έφαρμογή τους μέ ήμερομηνία 13.9.83 έχω νά παρατηρήσουμε τά παρακάτω:

1) Προκειμένου γιά τήν είσαγωγή αυτοκινήτου ό θεσμός προφανώς έγινε κατ’ άπομίμηση παρομοίων άπαλλαγών πού ίσχυαν γιά τούς μετανάστες, έπομένως ή όλη συλλογιστική τού νόμου επικεντρώνεται στήν άντιπαροχή ενός προνομίου πού δίδεται γιά λόγους κοινωνικούς και γιά λόγους παροχής κινήτρου είσαγωγής συναλλάγματος, ποιά ήταν λοιπόν ή επιπρόσθετη αναγκαιότητα τής ύπάρξεως συγκεκριμένης έλαχίστης θαλασσίας ύπηρεσίας πού μάλιστα είναι άντιρεαλιστική.

2) ‘Εάν υποθέσουμε ότι επιβαλλόταν γιά λόγους άποφυγής καταβολής ύσεως τού νόμου ή ύπαρξη έλαχίστης θαλασσίας ύπηρεσίας, γιατί θεσμοθετήθηκε ή διετής ύπηρεσία πού πρέπει νά συμπληρωθεί έντός τετραετίας ή όποια εκ των πραγμάτων είναι σχεδόν άδύνατη λαμβάνοντας ύπ’ όψη τήν άνακύκλωση και τήν παρούσα ναυτιλιακή κρίση και δέν ακολουθήθηκε τό δικαίο μέ-

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 ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. MR. VALAOURIS 226316, 226371, 222063

Telexes: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR

CABLES: HELLASMAR BAIRE

τρο της συνολικής θαλασσίας υπηρεσίας τριών χρόνων γενικώς και άορίστως σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, που ισχύει στις αγορές ακινήτου για την απαλλαγή από τους φόρους μεταβίβασης.

3) Προκειμένου για την εισαγωγή ειδών οικιακής χρήσης άτελως, οι οδηγίες του υπουργείου οικονομικών περιέχουν ένα ακόμα όλοισθημα, δηλαδή όταν η αξία του είδους ξεπερνά το όριο ατέλειας, που είναι συνάρτηση του συναλλάγματος που δραχμοποιήθηκε, τότε θα εισπράττεται το σύνολο των δασμών και φόρων, δεδομένου ότι δεν θα είναι δυνατή η μερική υπαγωγή του είδους στην ατέλεια, ενώ παλαιότερα γλυνωνόταν μόνον η διαφορά των δασμών για το ποσό της αξίας που δεν καλυπτόταν από την ατέλεια.

Από τα παραπάνω γίνεται απόλυτα εμφανές ότι το άρθρο 25 του νόμου 1473/84 όχι μόνον δεν έδωσε τις τελωνειακές απαλλαγές στους ναυτικούς, όπως υποδηλώνει ο τίτλος τους, αλλά σε μερικές περιπτώσεις έκανε δυσμενέστερο το καθεστώς που υπήρχε και περιττεύει να ειπωθεί ότι επιβάλλεται η άρση των άστοχων διατάξεων με άμεση τροποποίηση.

Με εκτίμηση
Χ. ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 25.9.1984

Σημ. Συντ.: Δεν συμφωνούμε απόλυτα με τον επιστολογράφο σχετικά με όσα αναφέρει για την αναγκαιότητα της ελαχίστης θαλασσίας υπηρεσίας. Το μέτρο θεσπίστηκε για τους πραγματικούς ναυτικούς

και όχι για τους εύκαιριακούς οι οποίοι, εάν γίνονταν δεκτά η δική του συλλογιστική, θα έκαναν ένα μπάρκο για να αποκτήσουν αυτοκίνητο με τις ευνόικες ρυθμίσεις που προβλέπει ο νόμος. Συμφωνούμε πάντως με την αντίληψη ότι λόγω της ναυτιλιακής κρίσεως έπρεπε να είναι μεγαλύτερος ο χρόνος στη διάρκεια του οποίου πρέπει να αποκτηθεί ή απαιτούμενη διετής θαλασσία υπηρεσία ώστε να μπορούν να συμπληρώνουν αυτή την προϋπόθεση οι επαγγελματίες ναυτικοί μας. Δεν συμφωνούμε επίσης με την αντίληψη του για τα είδη οικιακής χρήσεως — και σ' αυτά έπρεπε να υπάρχει κάποιο όριο δεδομένου ότι η σχετική ατέλεια ισχύει για κάθε χρόνο και επί πλέον με την εγκύκλιο παρέχεται η ευχέρεια όταν τα είδη αυτά είναι πολλά ή απαλλαγή να παρέχεται σε εκείνα που η αξία τους άθροιστικά υπολογιζόμενη καλύπτεται από το όριο της ατέλειας. Το μέτρο είναι ευεργετικό γενικά για τους ναυτικούς και το μόνο που πρέπει να γίνει, κατά την αντίληψή μας, είναι να επεκταθεί η χρονική διάρκεια μέσα στην οποία πρέπει να έχει πραγματοποιηθεί η απαιτούμενη διετής θαλασσία υπηρεσία.

ΜΕΡΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΟΥ ΝΑΤ

'Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Σας εύχαριστώ διά την δημοσίευσιν της επιστολής μου στο τεύχος σας 1.8.1984, επίσης διότι τακτικά αναφέρεσθε στο μέγα θέμα, το οποίο δι' εμάς τους συνταξιούχους πλοίαρχους με πολλά χρόνια υπηρεσία σε ποντοπόρα πλοία είναι αφ' ενός τό 80% επί του βασικού μισθού και τό θέμα της φορολογίας, είναι γνωστά και δίκαια και δεν αναφέρομαι σε έκτασει.

'Εκείνο τό οποίο με στεναχωρεί είναι ότι

δέν γίνονται ενέργειες διά τά φλέγοντα θέματα μας ενώ εξακολουθούν νά υπάρχουν οι παραλογισμοί εις τό ΝΑΤ.

1) Οι εισφορές τόσος των πλοιοκτητών όσο καί των ναυτικών εύρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα καί δυστυχώς ούτε από τό YEN, ούτε από την ΕΕΕ καί πολύ περισσότερο από τή ΠΕΠΕΝ δέν γίνονται τίποτα ενέργειες καί φοβούμαι ότι σύντομα θά συμβεί αυτό πού είχε πεί πρό 12 ετών περίπου ο 'Ελβετός αναλογιστής, ότι εάν δέν αύξηθούν τά έσοδα, τό ΝΑΤ σε λίγα χρόνια θά καταρρεύσει.

2) 'Επίσης πρέπει νά εύρεθούν κοινωνικοί πόροι, π.χ. μία μικρή επιβάρυνση σε όλα τά ατμοπολικά εισιτήρια καί γιά κάθε εισαγόμενο δολλάριο (ναυτιλιακό) 20-30 λεπτά της δραχμής νά δίδετε στό ΝΑΤ.

3) 'Επίσης πρέπει νά καταργηθούν όρισμένα εύεργετήματα εάν θέλουμε νά διατηρηθεί τό ΝΑΤ, άλλως φοβούμαι ότι μετά 1-2 χρόνια θά καταρεύση. Αυτή την στιγμήν όπως ξέρετε χιλιάδες συνταξιούχοι εργάζονται ως 'Αρχιπλοίαρχοι — 'Αρχιμηχανικοί σε άλλες θέσεις γραφείων ενώ θά έπρεπε νά τους είχε διακοπεί ή σύνταξις.

4) Πολλοί πάρα πολλοί παίρνουν σύνταξιν αναπηρίας ή άσθενείας χωρίς νά έχουν τίποτα, τώρα πώς γίνεται αυτό όλοι τό γνωρίζουν.

5) 'Όταν ο νομοθέτης ανέφερε ότι ή πλήρης σύνταξις δίδεται μετά από υπηρεσία 23 ετών έννουσε τά ποντοπόρα, διότι πράγματι εάν ένας στά 50 χρόνια του έχει 23 έτη υπηρεσία είναι λογικό νά πάρη σύνταξιν, αλλά σήμερα τό μέτρο αυτό εφαρμόζεται σε αυτούς πού είναι σε θαλαμηγούς, 'Αρχιπλοίαρχους, 'Αρχιμηχανικούς, οι οποίοι καί στά σπίτια τους είναι καί κάνουν συνεχή υπηρεσία. 'Ενώ ένας ποντοπόρος γιά νά κάνει 23 χρόνια υπηρεσία χρειάζεται τουλάχιστο 35 χρόνια, ο εργαζόμενος σε κόττερα καί γραφείο θέλει μόνο 20 διότι παίρνει καί την άδεια. Γιά μένα θά έπρεπε νά παίρνουν σύνταξιν έφ' όσον θά έχουν συμπληρώσει τουλάχιστο τό 55 έτος της ηλικίας των καί έφ' όσον εργάζονται νά διακόπτεται ή σύνταξις.

'Εάν δέν αύξηθούν οι εισφορές υπέρ ΝΑΤ, εάν δέν εύερευθούν κοινωνικοί πόροι, εάν δέν υπάρχει χρηστή διοίκησης του 'Ιδρύματος καί εάν δέν καταργηθούν όρισμένα παράλογα εύεργετήματα νομίζω σε λίγα χρόνια τό ΝΑΤ θά καταρεύσει, ενώ οι πραγματικοί δικαιούχοι παίρνουμε σύνταξιν ΠΕΙΝΑΣ.

Εύχαριστώ
Γ. ΠΟΛΕΜΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

'Αθήνα, 9.9.84

Σημ. Συντ.: Διαφωνούμε ριζικώς με τις αντιλήψεις του επιστολογράφου στά σημεία 1 καί 3 καί μερικώς στό σημείο 5.

Γιά τό σημείο 1, δηλαδή την αύξηση των εισφορών πρὸς τό ΝΑΤ, επαναλαμβάνουμε τά όσα είχαμε την εύκαιρία νά σημειώσουμε πολύ πρόσφατα. 'Η συνολική εργοδοτική εισφορά πρὸς τό ΝΑΤ, μαζί με τις εισφορές γιά τά οικογενειακά επιδόματα κλπ., φθάνει τό 16,6% κι' αν στό ποσοστό αυτό προστεθούν οι δαπάνες γιά την κάλυψη του κινδύνου της άσθενείας των ναυτικών καί άλλες σχετικές δαπάνες πού δέν αντιμετωπίζουν καί ούτε φυσικά καταβάλλουν οι εργοδότες της στερηγιάς τότε διαπιστώνουμε ότι φθάνει καί ίσως ξεπερνάει τις δικές τους εισφορές πρὸς τό ΙΚΑ καί στά άλλα ασφαλιστικά ταμεία. 'Ασφαλώς τό ΝΑΤ χρειάζεται ενίσχυση με κοινωνικούς πόρους γιαντί τόσα χρόνια δέν έγινε καμία αξιοποίηση των αποθεματικών του σε συναλλάγμα τά όποια ήρθαν εδώ καί χρησιμοποιούνται από την Τράπεζα της 'Ελλάδος με ένα επιτόκιο πού απέχει περί τις τέσσερις έως πέντε μονάδες από τά ισχύοντα διεθνώς. Παράλ-



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE
TONIO COLON
TELEX
From U.S.A.: 368-8572
From Others: 379-8572
TELEPHONE
Colon 45-0127
45-0137 45-0128
MAILING ADDRESS
P O Box 443
Colon R Panama
PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE
TONIO PANAMA
TELEX
From U.S.A.: 368-2633
From Others: 379-2633
TELEPHONE
Panama 23-9920
MAILING ADDRESS
P O Box 6-4000
El Dorado
Panama R Panama
CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

ήλθα τό ΝΑΤ χρειάζεται νά ἀπαλλαγῇ ἀπό δλους τούς ἀλεξιπτωτιστές πού λυμαινόνται τό ταμείο του χωρίς νά ἔχουν εἰσφέρει οὔτε δραχμή. Τέλος γιά νά μπορέσει τό ΝΑΤ νά ἐξασφαλίσει καλὰ γη-ρατειά στούς πραγματικούς ναυτικούς χρειάζεται νά αὐξηθοῦν τά εἰσφέροντα πλοῖα, μέ λίγα λόγια νά ξανάρθουν στό ἐθνικό νηολόγιο τά πλοῖα πού ἐφυγαν καί νά προσελκυσθοῦν καί ἐκεῖνα πού ἐλέγ-χονται ἀπό "Ἑλληνες ἀλλά τελοῦν ὑπό ξένες ση-μαίει. Γιά νά γίνει αὐτό χρειάζεται νά βοηθήσουν καί οἱ ἴδιοι οἱ ναυτικοί μας οἱ ὁποῖοι μέ τά πολλά πλοῖα εἶδαν καί τίς καλύτερες ἡμέρες στήν ἐπαγ-γελματική τους σταδιοδρομία.

Γιά τό σημεῖο 3 παραπέμπω τόν ἐπιστολογρά-φο στήν ἐπιστολή τοῦ πλοίαρχου κ. Λεωτέρη Μα-ματσούρη μέ τήν παρατήρηση ὅτι ἀκόμη καί ἂν ἀ-παγορευόταν ἡ ἐργασία τῶν συνταξιούχων δλων τῶν ἄλλων κλάδων — ὁπότε καί θά ἐλύετο καί τό πρόβλημα τῆς ἀπασχολήσεως τῶν νέων μας πού μάταια ἀναζητοῦν μία ἐργασία — θά ἔπρεπε νά ἐ-πιτρέπεται στούς συνταξιούχους ναυτικούς πού ἐργάζονται σέ πλοῖα μέ ξένες σημαίες, γιὰ ἂν τήν ἀπαγορεύουμε τίς θέσεις αὐτές θά κάλυπταν ναυτικοί ἄλλων ἐθνικότητων.

Γιά τό σημεῖο 5 συμφωνοῦμε μέ μία προϋπόθε-ση: "Ὅτι δηλαδή ἡ αὐξηση τοῦ ὁρίου ἡλικίας γιά συνταξιοδότηση τῶν μὴ ποντοπόρων ναυτικῶν καί κυρίως ἐκείνων πού ἐργάζονται στίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις θά ἔπρεπε νά ἰσχύσει γιά ἐκείνους πού θά ἀρχίζουν ἀπό δῶ καί πέρα μία παρόμοια σταδιοδρομία. Τώρα δέν μπορούμε νά αὐξήσουμε τό ὁριο ἡλικίας γιά ἐκείνους πού ἀρχισαν αὐτή τή σταδιοδρομία μέ τίς προϋποθέσεις πού ἰσχύουν ὡς αὐτή τή στιγμή, δέν μπορούμε, δηλαδή, μέ καμ-μία δικαιολογία νά ἀνατρέψουμε τόν προγραμμα-τισμό τους καί νά ἀλλάξουμε ἀρδην τή ζωή τους.

ΑΝΕΠΙΤΡΕΠΤΕΣ ΟΙ ΓΕΝΙΚΕΥΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ «ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ»

Κύριε Διευθυντά,

Διαμένω εἰς ἐπαρχίαν ὅπου τήν θάλασσαν τήν γνωρίζουν ἐκ τῶν διηγημάτων τοῦ Πα-παδιαμάντη, τοῦ Καρκαβίτσα, καί ἐκ τῶν προγραμμάτων τῆς Ραδιοφωνίας καί τῆς Τη-λεοράσεως.

Οὕτω κάθε θέμα καί σκόλιον ἀναφορικῶς μέ τήν θάλασσαν καί τήν ἐμπορικὴν μας Ναυτιλίαν ἐπιδρά εἰς τό ὅρεσίβιον, ἀκροατή-ριον ὅσον δέν φαντάζεται τις ὁ ὁποῖος δια-μένει ἐν Πειραιεῖ ἢ εἰς τήν νησιωτικὴν Ἑλλά-δαν.

"Ἐν τοιοῦτον περιστατικόν ὃ ἐπέδρασε ἐ-πί τῶν μὴ ναυτικῶν ἀκροατῶν, καί ὑπεβίβα-σε τήν τάξιν τῶν Ἑλλήνων Πλοίαρχων, εἰς τάξιν ἀνθρώπων κατωτάτης βαθμίδος, ἦτο καί τό περιστατικόν τοῦ «ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ» καί ἡ ἐνέργεια τοῦ Πλοίαρχου του εἰς βάρος τῶν Κενυατῶν λαθρεπιβατῶν.

Δηλαδή οἱ ἄνθρωποι αὐτοὶ τῶν μὴ ναυτι-κῶν πριοχῶν ἐφθασαν στό σημεῖον νά φαν-τάζονται κάθε "Ἑλλήναν Πλοίαρχον «ἐγκλη-ματίαν, κακοῦργον καί βασανιστήν».

"Ἀνθρωποι μέ τούς ὁποῖους εἶχον γνωρι-μίαν καί κοινωνικάς σχέσεις ἀπό τό ἔτος 1961, ὅτε ὑπηρετοῦν ὑπό τὰς διαταγὰς μου ὡς Ἐφέδρου Ἀξιωματικοῦ, μετὰ τό περι-στατικόν τοῦ «ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ», μέ βλέπουν μέ ἄλλο βλέμμα.

"Ἰσως νά φαίνομαι καί ἐγὼ ὡς εἰς Πλοίαρ-χος τοῦ ἦθους τοῦ πλοίαρχου τοῦ «ΓΑΡΥΦΑ-ΛΙΑ» πού «πέταξε τούς λαθρεπιβάτες στήν θάλασσαν».

Προσπαθῶ δέ νά τούς ἀποδείξω τό ἀντί-θετον ἀπ' ὃ, τι πιστεύουσι διὰ τούς "Ἑλλήνας Πλοίαρχους καί τούς Ναυτικούς γενικῶς, μ' ἀδιάσειστα στοιχεῖα καί ἔγγραφα διεθνῶν Ὄργανισμῶν, ὅτι οἱ "Ἑλλήνες πλοίαρχοι καί οἱ ναυτικοί μας, εἶναι ἄτομα μ' ἀνώτερα ἰθα-νικά καί αἰσθήματα.

Ὁ γράφων, εἰς ἐκ τῶν τόσων ἀφανῶν Ἑλ-λήνων Πλοίαρχων, ἔχει διασώσει τήν 7ην Σε-πτεμβρίου 1980, ἐπτά Βιετναμέζους πρό-σφυγας 210 ναυτικά μίλια ΑΒΑ τῶν ἁκτῶν τοῦ Βιετνάμ. Ἐπέβαιναν σ' ἓνα «καρυδό-τσουφλο». Εἶχον 10 ἡμέρας στὸν Ὠκεανόν κι ἀπέμειναν ἀνευ ὕδατος καί τροφίμων.

Σὰς ἀποστέλλω τήν πρὸς ἐμέ συγχαρητή-ριον ἐπιστολήν τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν πρὸς ἐπιβεβαίωσιν τῶν ἀνωτέρω.

Ἐπίσης ὀνομαστικόν κατάλογον τῶν δια-σωθέντων, ὡς καί ἐπιστολήν μου πρὸς τόν Διευθυντὴν Μεταναστεύσεως «CONTROL-LER OF IMMIGRATION» τῆς Σιγκαπούρης.

"Ὅλα τ' ἀνωτέρω σκοπὸν ἔχουν ν' ἀποδεί-ξουν ὅτι δέν κατακρημνίζονται τά εὐγενῆ ἔργα τῶν Ἑλλήνων Πλοίαρχων καί αἱ πρά-ξεις αὐτοθυσίας τῶν Ναυτικῶν μας μ' ἓνα μεμονωμένον περιστατικόν τοῦ πλοίαρχου τοῦ «ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ».

Ἐπίσης τά μέσα μαζικῆς ἐνημερώσεως, τύπος, ραδιοφωνία καί τηλεόρασις, νά «χτε-νίζουν λιγάκι» παρομοίας εἰδήσεις. Ἐβλα-ψαν ἀνεπανορθῶτως τήν Ἐμπορικὴν μας Ναυτιλίαν μέ τόν τρόπον πού παρουσίασαν τό γεγονός.

"Ἰσως δέ μερικοὶ ἀρμόδιοι νά κατανοή-σουν τήν θέσιν τοῦ Ἑλλήνος Πλοίαρχου ὃ-στις βάλλεται πανταχόθεν.

Σὰς εὐχαριστῶ διὰ τήν φιλοξενίαν

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Π. ΛΕΚΑΤΣΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Βέροια, 12.9.84

ΟΙ ΠΡΟΣΛΗΨΕΙΣ ΠΛΟΗΓΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Εἶμαι πλοίαρχος καί μένω στό ἐξωτερικό λόγω οἰκογενειακῶν ὑποχρεώσεων.

Δυστυχῶς οἱ ἀσχολίες μου ἦταν τόσες πολλές στό διάστημα τοῦ καλοκαιριοῦ πού βρισκόμουν στήν Ἑλλάδα πού δέν μπόρεσα νά σᾶς γράψω, παρά τώρα πού ἡσύχασα.

Λοιπόν, κύριε διευθυντά, πρόκειται γιά τό θέμα τῶν πλοηγῶν πού τόσο πολύ ἀπασχο-λεῖ ἐμᾶς τούς ἐν ἐνεργείᾳ πλοίαρχους.

Καί πρῶτα πρῶτα γιὰ τί ἐπιτέλους δέν μπαίνουν αὐτοὶ οἱ 11 πού ἐπέτυχον στίς ἐξε-τάσεις πλοηγῶν γιά τὸν Πειραιά; Δυστυχῶς ἐγὼ δέν πρόλαβα νά λάβω μέρος διότι τσα-λαβουτοῦσα στὸν Εἰρηνικό.

Δεύτερον: Τί κάνουν καί τί περιμένουν αὐ-τοὶ οἱ 30 συνάδελφοι πού ἐκλήθησαν νά πα-ραστήσουν τὸν πλοηγό σέ ἡμέρες χαλεπές γιά τό λιμάνι; Γιὰ τί δέν ἔλαβαν μέρος στίς τελευταῖες ἐξετάσεις ὥστε νά ἐξασφαλί-σουν τίς θέσεις πού προσωρινὰ κατέχουν;

Τί τούς ἔταξαν; Μήπως προσβλέπουν στό νομοσχέδιο τοῦ κ. Λάζαρη (περί μονιμοποιή-σεως) γιά νά μποῦν ἀπό τό παράθυρο καί νά κατακυριεύσουν τήν Πλοηγική; Καί μέ τί προσόντα θά γίνουν αὐτοὶ πλοηγοί; Ἐπειδὴ ἔτυχε ἐκεῖνο τὸν καιρὸ νά βρίσκονται ξέμ-παρκοι (ὅταν ἐδιωχναν τούς ἄλλους) καί τούς ἔβαλαν στό πόστο αὐτὸ διάφοροι λιμε-νικοί, βουλευτές κλπ.

Μερικοὶ ἀπὸ αὐτοὺς οὔτε τά τυπικά προ-σόντα δέν ἔχουν. Μήπως πέρασαν ἐπιλογή, ἐξετάσεις ἢ εἶχαν πείρα περὶ τήν πλοηγία; Τήν πείρα τήν ἀπέκτησαν τρακάροντας καί διαλύοντας τά πλοῖα τῆς περιοχῆς (περίπτω-ση «QUEEN ELISABETH II» καί «ΜΙΑΟΥΛΗΣ» τά πῶς κτυπητά).

Κύριε Διευθυντά, ἂν ἀποφασίσθηκε νά καλυφθοῦν οἱ 30 αὐτές θέσεις πλοηγῶν τοῦ Πειραιᾶ θά εἶναι σφάλμα νά καλυφθοῦν ἀπὸ τούς «ἀλεξιπτωτιστάς» πού ὑπάρχουν.

Αὐτές οἱ θέσεις ἀνήκουν σ' ὅλη τή ναυτι-κὴ οἰκογένεια τῶν 6.000 πλοίαρχων καί αὐ-τοὶ δικαιοῦνται μετὰ ἀπὸ τίς νόμιμες ἐξετά-σεις νά τίς καταλάβουν.

"Ἄς μὴ δημιουργηθεῖ σ' αὐτὸ τὸν πολύπα-θο πλοηγικό Σταθμὸ καί δεύτερο μεγάλο σκάνδαλο.

"Ὅσον ἀναφορὰ γιά τούς μόνιμους πού ἐ-ξεδιώχθησαν γιά τό «φακελλάκι» ἀλήθεια ἐ-ψαξαν πολὺ γιά νά τούς ἀνακαλύψουν; Ἐνα λέω μόνο, «τούς λυπάμαι».

Μετά τιμῆς

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΛΕΟΝΗΣ
Πλοίαρχος

6 ELTON STRETT — BROOKLYN N.Y. U.S.A

Σεπτέμβριος, 1984

Σημ. Συντ.: Ἐπειδὴ ἡ ἐπιστολή εἶναι ἐνυπόγρα-φη τῆ δημοσιεύσεως μέ τήν προσδοκία ὅτι ὁ ἐπιστο-λογράφος θά θελήσει νά προσδιορίσει μέ ἀκριβῆ στοιχεῖα ὅσα καταγγέλλει. Ἀναμένουμε.

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363
A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS
Telexes: 23867 OR 21017 FAROS - AR
23625 ARGO - AR.

Tucuman 359 - 5th Floor
1049 Buenos Aires

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

Ο λιμάνι του Πειραιώς

Τό πρόγραμμα επενδύσεων του Ο.Λ.Π. για τό 1985

Επενδύσεις σε λιμενικά έργα, σε μηχανήματα και πλωτά μέσα, ύψους 1.757, εκατομ. δραχμών, θα πραγματοποιήσει ο ΟΛΠ μέσα στο 1985.

Από τα προγραμματισθέντα έργα για τό 1985 τα περισσότερα προεβλέποντο να αρχίσουν μέσα στο 1984, χωρίς όμως να υπάρξει έναρξη εργασιών για τα περισσότερα απ' αυτά.

Σύμφωνα με τό πρόγραμμα προβλέπονται για τό 1985:

α. Κατασκευή λιμενικών έργων, έργων οδοποιίας και οικοδομικών, προϋπολογισμών δαπάνης 1.142 εκατομ. δρχ.

β. Προμήθεια μηχανημάτων και μεταφορικών μέσων, προϋπολογισμού δαπάνης 446 εκατομ. δρχ.

γ. Προμήθεια πλωτών μέσων, δαπάνης 51 εκατομ. δρχ.

δ. Προσκτήσεις γηπέδων, δαπάνης 17 εκατομ. δρχ.

Από τό σχετικό πρόγραμμα προβλέπονται τα εξής κυριότερα έργα και προμήθειες:

1. Προμήθειαι:

— Μιάς γερανογεφύρας φορτοεκφορτώσεως εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερς).

— Είκοσι περνοφόρων οχημάτων, αξίας 200 εκατομ. δρχ.

— Δέκα οχημάτων στοιβασίας και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερς), αξίας 350 εκατομ. δρχ.

— Δέκα γερανών επί ελαστικών τροχών, αξίας 100 εκατομ. δρχ.

— Τριανταέξι φορτηγών, επιβατηγών και ειδικής χρήσεως αυτοκινήτων, αξίας 60 εκατομ. δρχ.

— Δέκα τράκτορες, αξίας 85 εκατομ. δρχ.

— Ειδικού εξοπλισμού του Σταθμού Έμπορευματοκιβωτίων, αξίας 100 εκατομ. δρχ.

— Μιάς υδροφόρου, χωρητικότητας 500 κυβ. μέτρων, αξίας 50 εκατομ. δρχ.

— Ακάτου και βάρκας μεταφοράς προσωπικού, αξίας 20 εκατομ. δρχ.

— Ήλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, αξίας 65 εκατομ. δρχ.

— Έπτά γεφυροπλαστήγγων, ικανότητας 80 τόννων, αξίας 16,8 εκατομ. δρχ.

— Διαφόρων εργαλείων και μηχανημάτων εργοθεσίου, συνολικής αξίας 35 εκατομ. δρχ.

— Δύο ηλεκτρονικών υπολογιστών και τιμολογιακών μηχανών, αξίας 60 εκατομ. δρχ.

— Κλιμάκων αποεπιβίβασης επιβατών και αναβατορίων αποσκευών, αξίας 15 εκατομ. δρχ.

2. Θαλάσσια έργα:

— Έργασίες αποπερατώσεως του ανατολικού τμήματος του προβλήτα σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, προϋπολογισμού 2 δισεκατομμυρίων δρχ.

— Διάφορα έργα στο κεντρικό λιμάνι, προϋπολογισμού δαπάνης 20 εκατομ. δρχ.

— Κατασκευή κρηπιδώματος στο Κερατσίνι, μπροστά από τις εγκαταστάσεις της ΔΕΗ και σ' άλλες, προϋπολογισμού 150 εκατομ. δρχ.

— Κατασκευή κρηπιδώματος στην Κυνοπούρα και έπισκευή του προβλήτα Γερμανικής Σκάλας, προϋπολογισμού 60 εκατομ. δρχ.

3. Οικοδομικά έργα:

Κατασκευή κτιρίου ύπηρεσιών ΟΛΠ στην περιοχή Νηοδόχης φορτηγίδων, στο Ίκονιο και Πέραμα, σταθμοί εξυπηρέτησεως επιβατών, κατασκευή κτιρίου με αίθουσα επιβατών στην προβλήτα Βασ. Κωνσταντίνου, ανέγερση δύο ορόφων στο κτίριο συνεργείων, αποκατάσταση των κυψελών των Σιλό και έπισκευές — ανακαινήσεις κτιριακών εγκαταστάσεων, συνολικής δαπάνης 904 εκατομ. δρχ.

4. Έργα Όδοποιας:

Όλοκλήρωση της λεωφόρου Ξαβερίου, διαμορφώσεις χώρων εντός της λιμενικής περιοχής, για βελτίωση των συνθηκών προσπελάσεως και σύνταξη μελετών γεφυρών έναερίων διαβάσεων προϋπολογισμού δαπάνης 301 εκατομ. δρχ.

Ειδικό τιμολόγιο του ΟΛΠ για τά μετασκευαζόμενα πλοία

Από τό διοικητικό συμβούλιο του Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς εγκρίθηκε ειδικό τιμολόγιο έπισκευαστικών δικαιωμάτων για την αποπεράτωση:

α. Του νεοκατασκευαζόμενου φορτηγού πλοίου LION OF OLYMPIA Ν.Π. 8150.

β. Του μετασκευαζόμενου επιβατηγού πλοίου «STELVIO», Ν.Π. 7675 σε κρουαζιερόπλοιο.

γ. Του μετασκευαζόμενου τουριστικού — επιβατηγού πλοίου «ΑΤΤΙΚΑ» Ν.Π. 8577.

Τό ειδικό τιμολόγιο για τά πρώτο και τρίτο πλοία θα ισχύσει για 120 ημέρες και για τό δεύτερο για 180 ημέρες.

Η έγκριση αυτή για τά τρία πλοία δίδεται με τούς εξής όρους:

α. Τό χρονικό διάστημα της συμβάσεως αρχίζει από την έπομένη της λήψεως της αποφάσεως από τον ΟΛΠ.

β. Τά δικαιώματα για τά καθορισμένα χρονικά διαστήματα θα είναι σταθερά και θα είναι ίσα με τά προβλεπόμενα στο τιμολόγιο του οικείου κανονισμού.

γ. Σε περίπτωση που για όποιοδήποτε

λόγο ή αίτια δέν εκτελεσθούν οι προγραμματισμένες εργασίες ή έγκριση ανακαλείται αυτοδικαίως και στά πλοία, θα καταλογισθούν αναδρομικά, από τη λήψη της αποφάσεως τά αντίστοιχα δικαιώματα της παραγράφου 5/1/1 του άρθρου 5 του κανονισμού, σε συνδυασμό με την προσαύξηση της παραγρ. 5/1/2 του ίδιου άρθρου του Κανονισμού.

Η απόδοση στον Ο.Λ.Π.

είσπραττομένων από τρίτους δικαιωμάτων

Τροποίηθηκαν από τον Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς όρισμένες διατάξεις του άρθρου 14 του Κανονισμού Οικονομικής Διαχειρίσεως ως εξής:

1. Τό έδάφιο α' της παραγράφου 1 συμπληρώνεται ως ακολούθως:

«Μεταφοράς των αποσκευών των επιβατών γραμμών. έξωτερικού, τράνζιτ και κρουαζιερόνων εκ της θέσεως των εις την προκυμαίαν και αντίστροφως».

2. Τό υπό της παραγράφου 6 ποσοστόν 5% της μεταφοράς αποσκευών επιβατών έσωτερικού αυξάνεται σε 8% και διαγράφεται ή προβλεπομένη στην ίδια παράγραφο προσαύξηση 3% για τά έσοδα που αποδίδονται εφάπαξ και εμπρόθεσμα.

3. Στο τέλος της παραγράφου 7 προστίθεται νέα ως εξής:

«Για τον έλεγχο της επικόλλησης του ειδικού ένσήμου, του ΟΛΠ επί των εισιτηρίων των διακινουμένων από και προς τον Πειραιά επιβατών έσωτερικού ο ΟΛΠ δύναται να διενεργεί περιοδικούς έλέγχους επί των εκδοτηρίων εισιτηρίων ή της προκυμαίας ή κατά τον πλούν με ύπαλληλους της αρμοδίας Διεύθυνσης του 3ου Διαμερίσματος».

4. Τό γ' έδάφιο της παραγράφου 1 αντικαθίσταται ως εξής: «Διευκρίσεις διά των προκυμαίων του ΟΛΠ πάσης φύσεως τροχοφόρων και των ένοποιηθέντων με την 136/84 πράξη του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΛΠ με αυτή ζυγιστικών δικαιωμάτων των φορτηγών μεταφορικών οχημάτων των διακινουμένων δι' οχηματαγωγών πλοίων έσωτερικού και των φορτοεκφορτωτικών δικαιωμάτων των με αριθμό κυκλοφορίας φορτοεκφορτωνομένων τοιούτων».

Παραμονή πλοίων σε κρηπιδώματα του ΟΛΠ

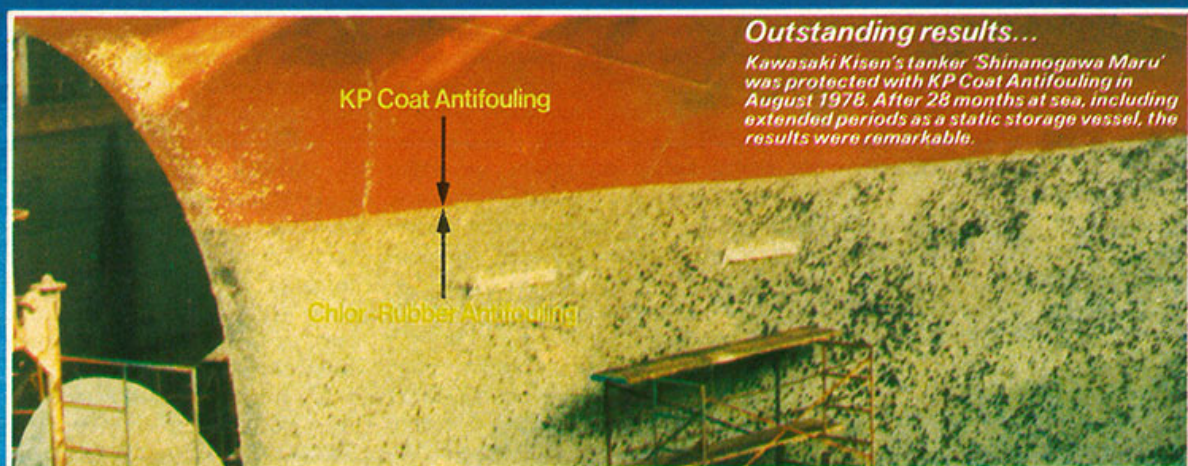
Από τον Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς παρατάθηκε ή παραμονή σε έπισκευαστικές θέσεις με μειωμένο τιμολόγιο των μετασκευαζόμενων πλοίων:

α. Του κρουαζιερόπλοίου «OCEAN ISLANDER» επί ένα μήνα.

β. Του επιβατηγού — οχηματαγωγού πλοίου «FLAVIA» επί 75 ημέρες.

KP Coat

— the copolymer antifouling that's different

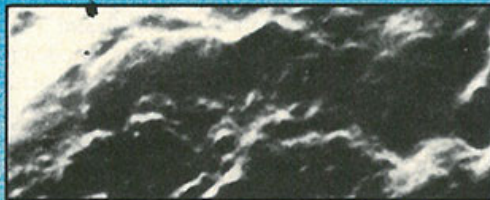


...the smooth alternative

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 30 months

● **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
Northumberland House, 303/306 High Holborn, London WC1V 7LA
Tel: 01-2424567 Telex: 297998 BERMAR G

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

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

Τό σύστημα του ελεύθερου νηολογίου

Γράψαμε ήδη για τα αποτελέσματα — όχι ιδιαιτέρως ικανοποιητικά — της διεθνούς Διασκέψεως της Γενεύης επί του περιήμου πλέον θέματος του ελεύθερου νηολογίου, όπως τελικά επικράτησε να αποκαλείται τό μέχρι τώρα γνωστό ως σύστημα σημαίων ευκαιρίας. Σήμερα παρέχουμε αναλυτικά τις εκφρασθείσες απόψεις τόσο από τα γνωστά συγκροτήματα χωρών που εκπροσωπούνται στις διεθνείς διασκέψεις όσο και από μεμονωμένες χώρες διαφορετικού πολιτικού, κοινωνικού και οικονομικού κλίματος, και από τους Διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς.

Τό Γκρούπ Β αναγνωρίζει ότι η διάσκεψη δεν πραγματοποίησε μόνον εμφανείς προόδους αλλά πρέπει τό έργο της να εκτιμηθεί δεόντως αν ληφθεί υπόψη πόσο μεγάλες δυσκολίες είχε να αντιμετωπίσει. Οί διαφωνίες για τό μέλλον μιας γενικής συμφωνίας δέν εμπόδισαν να επιτευχθούν σημαντικές πρόοδοι σε άλλες σχετικές διατάξεις όπως είναι τά ναυτικά μητρώα και ή ευθύνη του πλοιοκτήτου. Έξάλλου διαγράφεται ήδη στόν ορίζοντα μία κάποια λύση στό πρόβλημα της εθνικής συμμετοχής στην εκμετάλλευση του πλοίου, ενώ τό αδιέξοδο παραμένει επί της συμμετοχής στό χρηματικό κεφάλαιο και στη σύνθεση του πληρώματος.

Τό Γκρούπ D θεωρεί σημαντική την παρατηρηθείσα μεταβολή της στάσεως του γκρούπ Β από την άποψη ότι δέχεται ήδη την ιδέα μιας διεθνούς συμφωνίας. Πρέπει να αναγνωρισθεί ότι υπήρξε συμφωνία επί ενός κειμένου σχετικού με τις απαιτήσεις εθνικότητας σε σχέση με τη διαχείριση του πλοίου και υπάρχει ακόμη γενική συναίνεση επί της ανάγκης υπέρθεσης γνήσιου δεσμού και επί της καθιέρωσης της αρχής κατά την οποία τό κράτος της σημαίας ο-

φείλει να άσκει αποτελεσματικό έλεγχο στά πλοία που φέρουν τη σημαία του.

Τό Γκρούπ των 77 πιστεύει ότι οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να πραγματοποιούνται στη βάση ενός νόμιμου ανταγωνισμού και σύμφωνα με διεθνείς κανονισμούς σεβαστούς από όλους. Θά χρειασθεί επομένως να υπάρξει γενική συναίνεση ώστε να επιτευχθεί κάποια συμφωνία και να εξασφαλισθεί ή ύπαρξη γνήσιου δεσμού και αποτελεσματικής διοικήσεως.

Η Κίνα: Τό πρόβλημα της νηολογήσεως των πλοίων πρέπει να εξετασθεί κάτω από τό φως της εξέλιξης των διεθνών τάσεων. Οί φιλοδοξίες των υπό ανάπτυξη χωρών για τη δημιουργία μιας εθνικής βιομηχανίας θαλάσσιων μεταφορών για την αναζωογόνηση της οικονομίας τους, υποστηρίζεται από την Κίνα, ή οποία γνωρίζει ότι ή λύση του προβλήματος της νηολογήσεως θά βελτιώσει τό κλίμα συνεργασίας Βορρά- Νότου. Τό κλειδί για την κανονική νηολόγηση βρίσκεται στην αξίωση αυθεντικού δεσμού μεταξύ πλοίου και σημαίας. Πάντως ή σχετική συμφωνία πρέπει να χαρακτηρίζεται από απλότητα ώστε να μπορέσουν να προσχωρήσουν όλα τά κράτη του κόσμου.

Η Λιβερία: Τό γεγονός ότι οι απόψεις της Λιβερίας δέν ελήφθησαν ύπ' όψη στις προπαρασκευαστικές εργασίες έχει ως συνέπεια την εκδήλωση τόσων διαφορετικών τάσεων ώστε ή κατάρτιση μιας διεθνούς συμβάσεως να είναι σήμερα ή ανεπιθύμητη ή σχεδόν αδύνατη. Τά πολλαπλά προβλήματα των υπό ανάπτυξη χωρών δέν θά ληφθούν με την επίθεση κατά του συστήματος της ελεύθερας νηολογήσεως, τό όποιο με κανένα τρόπο δέν παρεμποδίζει την ανάπτυξη του στόλου των χωρών αυτών. Γι' αυτό και κάθε συμπέρασμα στό όποιο θά

καταλήξει ή διάσκεψη πρέπει να είναι άρκετά ευρύ και καλοζυγισμένο ώστε να μπορεί να τύχει γενικής έπιδοκιμασίας και παγκόσμιας εφαρμογής.

Οί Η.Π.Α.: Μολονότι υποστηρίζουν τη βελτίωση του διοικητικού ελέγχου εκ μέρους του κράτους της σημαίας επί των πλοίων του νηολογίου του, δέν θεωρούν επικαίρη την υιοθέτηση συμβάσεως που θά εφαρμόζε πολιτική διακρίσεως σε βάρος των κρατών της ελεύθερας νηολογήσεως. Οί Η.Π.Α. δέν είναι ούτε υπέρ ούτε κατά της ελεύθερας νηολογήσεως και πιστεύουν ότι κάθε χώρα έχει τό δικαίωμα να καθορίσει ή ίδια τους όρους για τη νηολόγηση των πλοίων που φέρουν τη σημαία της, ώστε να άσκει επ' αυτών αποτελεσματικό έλεγχο και ή εκμετάλλευση τους να γίνεται σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς και τά παραδεδομένα έπίπεδα.

Η Ιταλία: Είναι πεπεισμένη ότι μόνο χάρη σε μία μεσολαβητική εργώδη προσπάθεια εξισώσεως των διαφορετικών και αντιτιθεμένων συμφερόντων, θά κατορθώσει ή διάσκεψη να φθάσει σε ικανοποιητικά αποτελέσματα για όλα τά μέρη που έχουν ενδιαφέρον για τον χωριστό τομέα των θαλασσιών μεταφορών.

Η Μ. Βρετανία: Έπέσυρε την προσοχή της διασκέψεως επί του σχεδίου συμβάσεως περί νηολογήσεως πλοίων που έπρότεινε τό γκρούπ Β. Τό σχέδιο αυτό ενώ αναγνωρίζει ότι τό κράτος της σημαίας έχει όρισμένες ευθύνες επί διεθνούς επέδου, εκφράζει την θέση κατά την οποία ή καθιέρωση ενός εθνικού νηολογίου δημιουργεί προβλήματα οικονομικής και κοινωνικής σημασίας στό έν λόγω κράτος. Οί διατάξεις του προταθέντος σχεδίου θά έχουν την ισχύ «συστάσεως» και δέν υπεισέρχονται σε τομείς στους όποιους ανακύπτει απο-

PHONES: 675.4321, 323.0064
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

κλειστική ευθύνη του κράτους της σημαίας.

Ο Παναμάς δήλωσε ότι τα έσοδα του που προέρχονται από το σύστημα της ελευθέρων νηολογήσεως υπερβαίνουν τα έσοδα εκ της λειτουργίας της διώρυγας του Παναμά. Καί ότι η κατάρτιση του συστήματος αυτού θα στοίχιζε στη χώρα απώλεια 600 εκατομ. δολλαρίων ετησίως από θέσεις απασχολήσεως σ' αυτόν τον τομέα. Τόνισε τέλος ότι οι χώρες που προσφέρουν εργατικά χέρια έχουν εξίσου μεγάλο συμφέρον για τη διατήρηση του συστήματος.

Οι Μπαχάμες δήλωσαν ότι μολονότι εφαρμόζουν το σύστημα ελευθέρων νηολογήσεως δεν παύουν να ασκούν αποτελεσματικό έλεγχο επί των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους. Δεν συμμερίζονται την άποψη ότι η εισαγωγή όρων εθνικότητας θα ενίσχυε αυτόν τον έλεγχο. Πιστεύουν δέ ότι το σύστημα αυτό με το να προσφέρει τη δυνατότητα συναγωνιστικών ναύλων θα έπρεπε μάλλον να επαινείται παρά να επικρίνεται. Τέλος αμφισβητούν την άποψη ότι το σύστημα ελευθέρων νηολογήσεως θα έχει αρνητικές συνέπειες στην οικονομική ζωή των υπό ανάπτυξη χωρών.

Η Αργεντινή πιστεύει ότι από πολλά χρόνια τώρα η πλειοψηφία των χωρών του κόσμου έχει εκφραστεί υπέρ της καταργήσεως της πρακτικής της ελευθέρων νηολογήσεως. Καί αυτό γιατί μόνον έτσι θα δη-

μιουργηθούν συνθήκες ευνοϊκές για την άρμονική ανάπτυξη των παγκοσμίων θαλασσίων μεταφορών.

Η Διεθνής Όμοσπονδία Έφοπλιστών (Αντιπροσωπεύει περίπου το 60% του παγκοσμίου τοννάζ) ανέφερε στις συνεπείες επί της εργατικής απασχολήσεως που θα δημιουργήσουν οι περιορισμοί εθνικότητας στη συγκρότηση των πληρωμάτων. Κατά το 1982 περίπου 140.000 ναυτικοί χρησιμοποιούνται σε πλοία ξένων χωρών, οι οποίοι θα προστεθούν στους ήδη ανέργους που ανέρχονται σε 170.000. Εξάλλου οι περιορισμοί εθνικότητας δεν ευνοούν την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, ή οποία θα μπορούσε να συνδυασθεί με την ναυτολόγηση εθνικών ναυτικών με ικανοποιητικά προσόντα καί ναυτική κατάρτιση. Δήλωσε τέλος ότι αντιτίθεται απόλυτα σε κάθε διεθνή όρο ή όποιος θα απαιτούσε όπως το πλήρωμα ενός πλοίου συγκροτείται εν όλω ή εν μέρει με υπηκόους του κράτους της σημαίας.

Τό Διεθνές Ναυτικό Έπιμελητήριο (Αντιπροσωπεύει τον έφοπλισμό 32 χωρών) εκκήρυξε υπέρ της υπάρξεως αληθούς ελέγχου του Κράτους επί των πλοίων του διά της εφαρμογής των διεθνών επιπέδων που εξασφαλίζουν εκμετάλλευση των πλοίων σεβαστή από τους ναυτιλιακούς κύκλους.

Η Ίντερτάνκο: (Αντιπροσωπεύει πλέον του ήμισους του παγκόσμιου πετρελαιοφόρου στόλου). Πιστεύει ότι το σύστημα της

ελευθέρων νηολογήσεως συνέβαλε ώστε οι ναύλοι να μειωθούν σχεδόν στο ένα τρίτο, πράγμα που όφελσε όλες τις χώρες καί ιδιαίτερα τις υπό ανάπτυξη. Βεβαίως ή κα-
θιέρωση όρισμένων κατευθυντηρίων γραμμών επιτρεπουσών την εξακρίβωση των υπευθύνων της εκμεταλλεύσεως του πλοίου, θά είναι χρήσιμη, αλλά απόκειται στο κάθε κράτος να καθορίζει τους όρους επανδρώσεως του πλοίου, της ιδιοκτησίας καί της διαχειρίσεως του σύμφωνα μέ την οικονομική, κοινωνική καί νομική του πολιτική. Τέλος εξέφρασε την έλπίδα ότι ή Διάσκεψη θά υιοθετήσει όρους εκμεταλλεύσεως, επιθεωρήσεως καί ελέγχου που θά συμβάλουν στην ασφάλεια των απασχολουμένων στις θαλάσσιες μεταφορές.

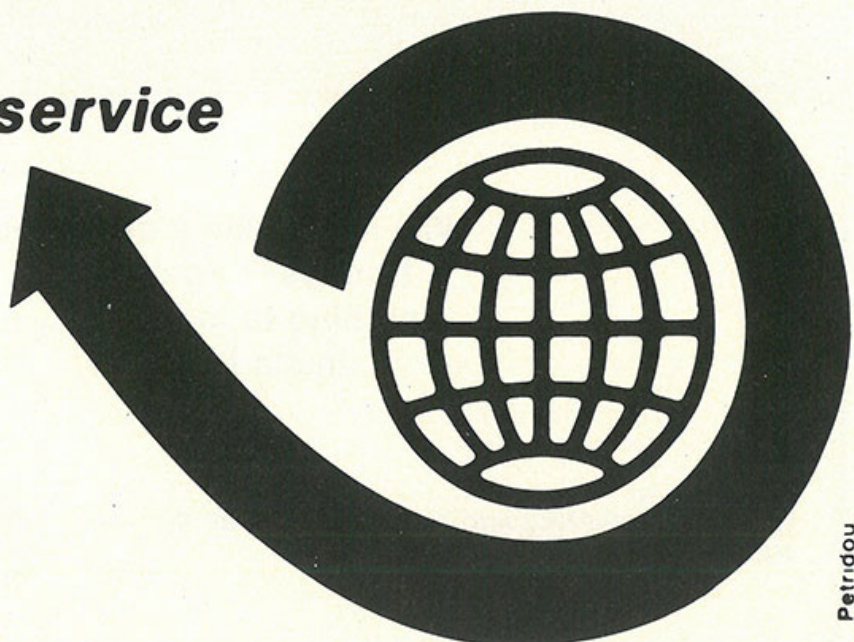
Η Ίντερκάργκο: (Αντιπροσωπεύει τους πλοιοκτήτες πλέον των 500 φορτηγών πλοίων). Υπεγράμμισε την ανάγκη της διατηρήσεως των αρχών της ελευθερίας των θαλασσών καί του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Τέλος ό ΙΜΟ εξέφρασε την ευχή όπως ή συμφωνία στην όποία θά καταλήξει ή Διάσκεψη καθορίζει σαφώς τά πεδία αρμοδιότητος των τριών όργάνων του ΟΗΕ τά όποία χειρίζονται τά ναυτιλιακά θέματα. Δηλαδή τά έμπορικά θέματα στην αρμοδιότητα της UNCTAD, τά κοινωνικά θέματα στην αρμοδιότητα του ΔΟΕ καί τά τεχνικά στην αρμοδιότητα του ΙΜΟ.

Universe Sea Marine Inc.

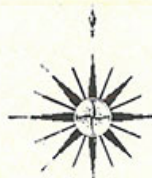
Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



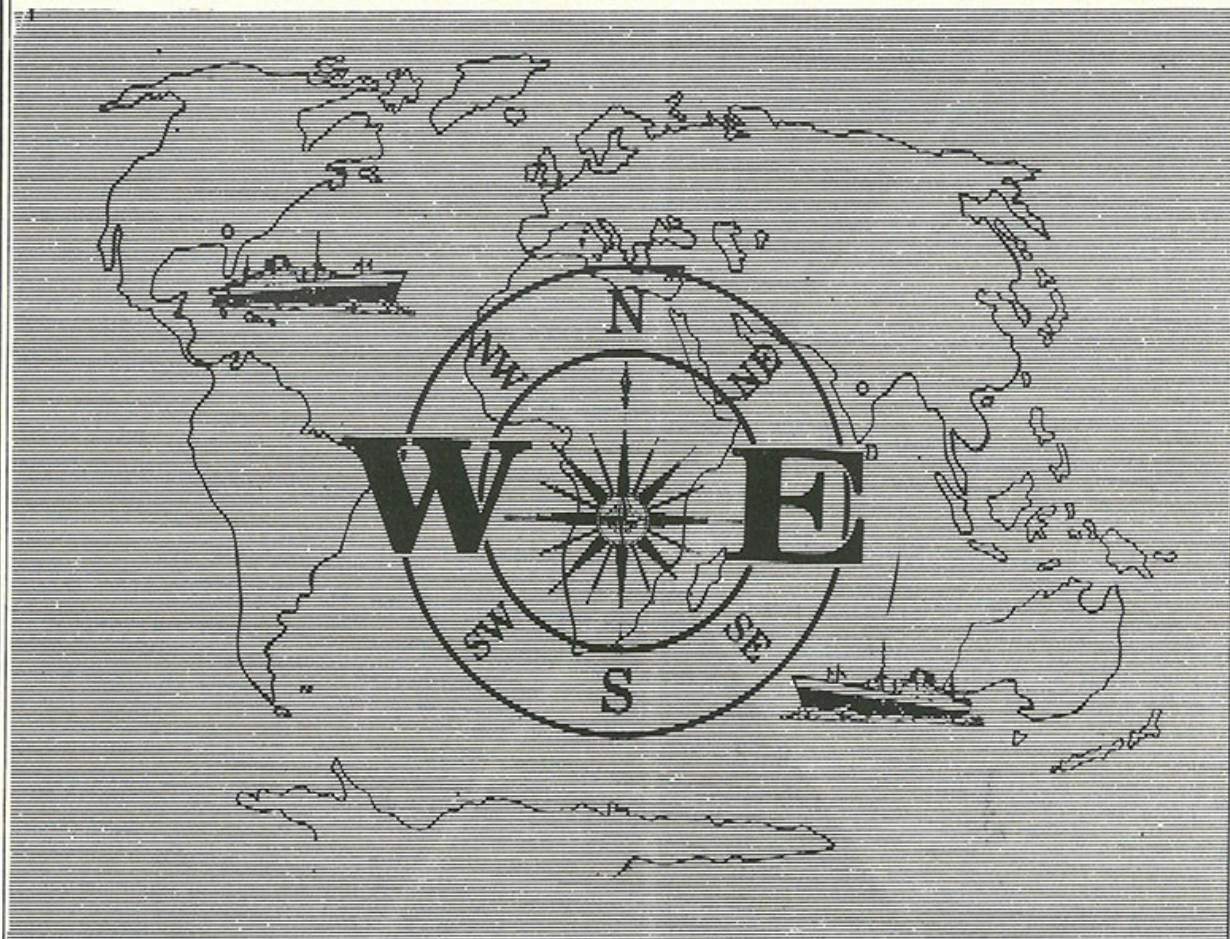
Piraeus office

Address: Filonos 107-109 Phones 4531 583 4531 478, 4531 479 Telexes '3602 3115 UNIV. GREECE



Hellarabia BUNKERS

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



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

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

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

‘Υπερκομματική πολιτική καί σταθερή γραμμή πλεύσεως χρειάζεται η ‘Ελληνική Ναυτιλία

Δηλώσεις του κ. Κων. Μητσοτάκη μέ την εύκαιρία της όμιλίας του κ. Π. Σαρλή στην Ναυτιλιακή Λέσχη μέ θέμα «‘Ελληνική Ναυτιλία — Παρόν καί μέλλον»

Μέ έπιτυχία πραγματοποιήθηκε τό μεση-
μέρι της 20 Σεπτεμβρίου η δεύτερη συνε-
στιάση της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς
γιά τό 1984, μέ όμιλητή τόν βουλευτή καί
πρώην γεν. γραμματέα του ΥΕΝ, δικηγόρο κ.
Παύλο Σαρλή.

Ο κ. Σαρλής κατέκρινε την μέχρι σήμερα
ναυτιλιακή πολιτική της κυβερνήσεως χαρα-
κτηρίζοντας σκόπιμη την παράλειψη σχετι-
κών σημείων αναφοράς στό πενταετές πρό-
γραμμα του ΠΑΣΟΚ γιά την ένίσχυση της αν-
ταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου καί
την παροχή συγκεκριμένων μέτρων πού θά
ένισχύσουν την ανάπτυξη της ελληνικής έ-
φοπλιστικής επιχειρήσεως, ώστε ακόμη ση-
μαντικότερο ποσοστό της διεθνούς ποντο-
πόρου ναυτιλίας νά έλέγχεται από “Ελλη-
νες.

Ειδικότερα, ό όμιλητής έστερνιζόμενος
την πρόταση πού έχει επανειλημμένα διατυ-
πωθεί από τά «Ναυτικά Χρονικά», έπεςήμανε
ότι πρέπει νά δοθεί στους πλοιοκτήτες ή δυ-
νατότητα νά απασχολούν ελεύθερα στά
πλοία τους κατώτερα άλλοδαπά πληρώμα-
τα, εξασφαλίζοντας γιά τούς “Ελληνες τίς
θέσεις των αξιωματικών γεφύρας, μηχανής
καί άσυρμάτου.

Αναφερόμενος εξάλλου στό φλέγον θέμα
ανάπτυξης επαρκούς ναυτιλιακής ύποδο-
μής, ό κ. Σαρλής όρθότατα ύποστήριξε ό-
τι δέν είναι δυνατόν νά δημιουργηθούν διαλυ-
τήρια πλοίων στην ‘Ελλάδα εφόσον δέν έπι-
τρέπεται ή εξαγωγή του σκράπ καί δέν χα-
ρακτηρίζονται ως ύλικά “τράνσιτ” τά προϊόν-
τα του διαλυομένου πλοίου ώστε νά είναι δυ-
νατή ή επανεξαγωγή τους χωρίς δασμολογι-
κούς περιορισμούς.

Σχετικά μέ τόν τομέα των έπισκευών, ό ό-
μιλητής κατέκρινε την κυβέρνηση γιά την
έγκατάλειψη του σχεδίου δημιουργίας της έ-
πισκευαστικής βάσης στά Σελλήνια της Σαλα-
μίνας, ή όποια επί κυβερνήσεως Ν.Δ. είχε έγ-
κριθεί από τόν ΟΛΠ καί τό ύπουργείο Συντο-
νισμού καί επρόκειτο νά χρηματοδοτηθεί ά-
πό την ΕΤΒΑ, ενώ τόνισε την ανάγκη τροπο-
ποίησεως των όρων πού ισχύουν σήμερα γιά



την χρηματοδότηση των έπισκευών παρέ-
χοντας την δυνατότητα στίς επιχειρήσεις νά
τηρούν έξωλογιστικούς λογαριασμούς συ-
ναλλάγματος.

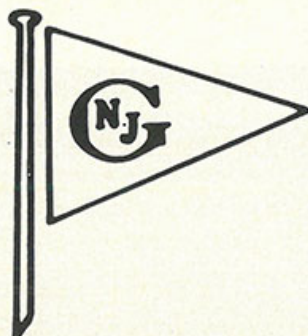
Τέλος, ό κ. Σαρλής ύπογράμμισε την ού-
σιαστική συμβολή πού παρέχουν στην ναυτι-
λία οι ξένες Τράπεζες πού είναι έγκατεστη-
μένες στόν Πειραιά καί κατέληξε ύπογραμμί-
ζοντας ό-
τι τό ιστορικά καταξιωμένο έργο
της παρατάξεώς του άποτελεί την καλύτερη
έγγύηση γιά τό τί θά πράξει ή Νέα Δημοκρα-
τία ως κυβέρνηση γιά νά βοηθήσει την ναυτι-
λία καί τούς ανθρώπους της.

Σέ σύντομο χαιρετισμό πού άπηύθυνε
πρός τούς παρισταμένους, ό άρχηγός της
Ν.Δ. κ. Κων. Μητσοτάκης ύπογράμμισε ό-
τι είναι ανάγκη νά ύπάρξει ύπερκομματική πο-

λιτική γύρω από τά θέματα της ‘Ελληνικής
Ναυτιλίας καί δήλωσε ό-
τι πρώτο μέλημα του
κόμματός του όταν αναλάβει την έξουσία εί-
ναι νά δώσει ένα σταθερό πλαίσιο στην ναυ-
τιλία καί νά περιορίσει την κρατική παρέμβα-
ση εκεί όπου δέν χρειάζεται, ενώ παράλλη-
λα θά επιδιώξει την ειρηνική συνύπαρξη των
πλοιοκτητών καί των ναυτικών καί θά προ-
σπαθήσει νά βελτιώσει τό ψυχολογικό κλίμα
έναντι της ναυτιλίας.

● Στή συνεστιάση παρευρέθηκαν οι βου-
λευτές κ.κ. Ι. Παλαιοκρασσάς, Γ. Μπουγάς,
‘Ηλ. Βουγιουκλάκης, ό γεν. γραμματέας της
Ν.Δ. ναύαρχος κ. Ι. Βασιλειάδης καί μεγάλος
άριθμός έφοπλιστών, στελέχη ναυτιλιακών
επιχειρήσεων καί Τραπεζών.

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



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

you can rely on NAFSI, also for specialised works

IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory
licensee of the British company

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **USNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with Messrs H. A. SPRINGER, W. Germany,
being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15 000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

NAFSI S.A.

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.

Τό νομοσχέδιο για τό NAT

Από μία πρόχειρη μελέτη του νομοσχεδίου για τό NAT που έδωσε στη δημοσιότητα ο Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας «για συζήτηση, βελτίωση των διατάξεων του ή και απόρριψή τους», όπως είπε ο ίδιος (τό πλήρες κείμενο δημοσιεύεται εν συνεχεία) προκύπτει ότι περιέχει πολλές θετικές διατάξεις αλλά και όρισμένες αρνητικές που πρέπει να απαλειφθούν γιατί θα δημιουργήσουν πολύ σοβαρότερα προβλήματα με άπροσδιόριστες αυτή τη στιγμή επιπτώσεις από εκείνα τα οποία υποτίθεται ότι επιδιώκουν να θεραπεύσουν. Σημειώνεται ότι τό νομοσχέδιο επεδόθη ταυτόχρονα στους εκπαιδευτικούς των εφοπιστικών και ναυτεργατικών οργανώσεων που εκλήθησαν να υποβάλουν έγγραφως τις παρατηρήσεις τους ως τό τέλος Οκτωβρίου (ήδη η Ένωση Πλοίαρχων κυκλοφόρησε τό νομοσχέδιο σε χιλιάδες αντίτυπα για να διατυπώσουν τις απόψεις τους τά μέλη της ως τις 15 Οκτωβρίου) καθώς και στους βουλευτές όλων των κομμάτων που μετέχουν στην κοινοβουλευτική επιτροπή για τή Ναυτιλία.

Από την πρόχειρη μελέτη του νομοσχεδίου καταλήγουμε και πάλι στην αντίληψη ότι με αυτό πρέπει να ρυθμισθούν μόνον διάφορα συνταξιοδοτικά θέματα που αφορούν τους πραγματικούς ναυτικούς μας και τίποτε άλλο.

Ανακοινώνοντας τό νομοσχέδιο ο Υπουργός δήλωσε ότι με αυτό:

- Δεν θίγεται κανένα από τά κεκτημένα δικαιώματα των ναυτικών και ότι αυξάνονται οι κατώτερες συντάξεις καθώς και οι συντάξεις όρισμένων κατηγοριών ναυτικών, όπως των πλοίαρχων και Α' μηχανικών κλπ.

- Γίνεται διοικητική ένοποίηση στο NAT, που ταυτόχρονα μετονομάζεται από Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο σε Ναυτικό Άσφαλιστικό Ταμείο, όλων των ασφαλιστικών οργανισμών που υπάγονται στο YEN χωρίς να θίγεται η οικονομική τους αυτοτέλεια και χωρίς να επιτρέπεται η μεταφορά περιουσιακών τους στοιχείων στο NAT.

- Παρέχεται, για πρώτη φορά, η δυνατότητα στους ναυτικούς να υπαχθούν στις διατάξεις του Όργανισμού Έργατικής Κατοικίας για τήν απόκτηση στέγης.

- Καθιερώνεται, επίσης για πρώτη φορά, προαιρετική ασφάλιση για τους ναυτικούς.

- Καθιερώνεται τό απάγραφο του δικαίωματος των ναυτικών για εξαγορά διαφορών υπηρεσιών.

- Έπικερίνεται η ελαχίστη ασφαλιστική προστασία και σε όσους έχουν υπηρετήσει σε σκάφη κάτω των 10 τον γκρός.

- Καθιερώνεται δικαίωμα συνταξιοδότησεως για όσους έχουν εξαετή θαλάσσια υπηρεσία και έχουν συμπληρώσει τό 67ο έτος τής ηλικίας τους.

- Αυξάνεται στο εξηκοστό έτος τής ηλικίας ή συνταξιοδότηση βάσει τής διαδοχικής ασφάλισως καθώς, και για εκείνους που υπηρετούν σε πλοία τής κατηγορίας και για όσους θα κάνουν χρήση του δικαιώματος τής ασφαλίσεως ή αποκτώμενη κατ' αυτόν τόν τρόπο ασφαλιστέα υπηρεσία θα υπερβαίνει τά πέντε έτη, ενώ για τό πραγματικούς ναυτικούς διατηρείται τό όριο των 50 ετών.

- Καθιερώνεται επανεξέταση από τις υ-

γειονομικές επιτροπές ναυτικών που έχουν συνταξιοδοτηθεί λόγω άτυχήματος.

- Καθιερώνεται προσωρινή συνταξιοδότηση ναυτικών που καθίστανται άνικανοί λόγω άτυχημάτων.

- Αυξάνονται σε 3% μηνιαίως οι επιβαρύνσεις για τήν καθυστέρηση όφειλών από ναυτολόγια και παράλληλα παρέχεται η εύχρηστική διοίκηση του NAT να άπορροφεί τις εισφορές από τά ναυτολόγια για να γίνεται ή είσπραξη τους και σε μικρότερα του εξαμήνου χρονικά διαστήματα.

- Έπιστρέφονται τά ναυτικά φυλλάδια στους συνταξιούχους άφου άκυρωθούν με τή λέξη «συνταξιούχος» στα έλληνικά και στα αγγλικά.

- Καθορίζεται ότι άπαγορεύεται ή εργασία στα πλοία και των συνταξιούχων άλλων ασφαλιστικών ταμείων και όχι μόνον του NAT έφ' όσον διαρκεί ή άπαγόρευση ναυτολογίσεως συνταξιούχων.

Έκ προοιμίου θεωρούμε ότι τό νομοσχέδιο:

ΔΕΝ ΕΠΙΛΥΕΙ τό πρόβλημα άναδιοργανώσεως και έκσυγχρονισμού του NAT που ζητείται από όλους για να μπορεί να επιτελέσει τήν άποστολή του και ή εφαρμογή ενός νόμου του σωτηρίου έτους 1957 που αναφέρεται στις άρμοδιότητες του Δ.Σ. του ΙΚΑ και του διοικητή του ίκανοποιεί άλλως τις φιλοδοξίες ενός προσώπου και τίποτε άλλο.

ΕΠΙΧΕΙΡΕΙ να νομιμοποιήσει ένέργειες του NAT που παραβιάζουν τά γενικότερα συμφέροντα τής Έλληνικής Ναυτιλίας άφου με αυτές βάλλεται εύθως τό θεσμικό πλαίσιο που όδήγησε στην άνάπτυξη και τή γιγάντωση τής Έλληνικής Ναυτιλίας (για πρώτη φορά, σε διεθνές επίπεδο, καθιερώνεται ή άρχή ότι ο ύπερθεματιστής δεν παραλαμβάνει τό άντικείμενο πλειστηριασμού ελεύθερο κάθε βάρους!).

Όριστικές αντίληψεις για τό νομοσχέδιο θα έκφέρουμε όταν άναδιατυπωθεί μετά τις παρατηρήσεις που θα υποβάλουν οι ναυτεργατικές και έφοπιστικές οργανώσεις.

Πρός τό παρόν μπορούμε να πούμε μόνον ότι:

- Είμαστε άπολύτως αντίθετοι στην προσπάθεια που καταβάλλεται για να σταματήσει ή άπασχόληση των συνταξιούχων ναυτικών. Θα δεχόμαστε τό μέτρο άν άφορούσε όλους γενικά τους συνταξιούχους, γιατί όπως εξηγήσαμε και άλλη φορά, με τόν τρόπο αυτόν θα μπορούσε να άνοίξει ο δρόμος για τήν άπασχόληση των νέων μας που προσπαθούν μάταια να έκπορθήσουν κάποια πόρτα για να μπουν στον παραγωγικό μηχανισμό — και όλοι ξέρομε ότι τις πόρτες αυτές τις κλείνουν, σε μεγάλο μάλιστα βαθμό, οι συνταξιούχοι κυρίες του Δημοσίου και άλλων τομέων. Άλλά και στην περίπτωση αυτή θα εξαιρούσαμε όλους τους συνταξιούχους που θα εργάζονταν στο έξωτερικό, όπως και τους συνταξιούχους ναυτικούς που θα εργάζονταν σε ξένα πλοία για να μην έχουμε όλα αυτά που έπισημαίνει σε έπιστολή του που δημοσιεύεται στην οικεία στήλη ο πλοίαρχος κ. Λευτέρης Μαρματσούρης. Με τήν εύκαιρία πρέπει να πούμε ότι ο συντάκτης τής σχετικής διατάξεως καθώς και των διατάξεων που πλήττουν τό θεσμικό πλαίσιο τής Ναυτιλίας ή δεν ξέρει τί

του γίνεται, ή έπιχειρεί να πλήξει τά εθνικά συμφέροντα — ο Υπουργός καλείται να έπιλέξει όποια έκδοχή από αυτές θέλει.

- Συμφωνούμε άπολύτως ότι πρέπει να έπιταχυνθεί ή ροή των εισπράξεων του NAT αλλά αυτό, όπως και ή έπιχειρούμενη έμμέσως κατάργηση τής οικονομικής αυτοτέλειας των Ταμείων Προνοίας με τόν άποκρουστικό έπιμελώς στόχο να διατεθούν τά περιουσιακά τους στοιχεία στην κάλυψη των άναγκών του NAT, δεν έπιλύει τό οικονομικό πρόβλημα του Ταμείου, τό όποιο θα άντιμετωπισθεί μόνον με τήν αύξηση του άριθμού των εισφερόντων πλοίων, τό ξεκαθάρισμα του μητρώου των συνταξιούχων από εκείνους που δεν έχουν εισφέρει ούτε μία δραχμή — δεν άντιτιθέμεθα στην κοινωνική πολιτική, θεωρούμε όμως ότι τά βάρη μιάς τέτοιας πολιτικής πρέπει να κατανέμονται στο σύνολο του έλληνικού λαού και όχι να φορτώνονται στις πλάτες των ναυτικών οι όποιοι έχουν προσφέρει και εξακολουθούν να προσφέρουν πολλά και σάν άτομα αλλά και με τόν άσφαλιστικό τους οργανισμό — τή σωστή άξιοποίηση των περιουσιακών του στοιχείων χωρίς εκείνη τήν έπωδό «να παρακαλέσουμε τήν Τράπεζα τής Ελλάδος να μας εξασφαλίσει τό καλύτερο δυνατόν έπιτόκιο» και τήν πλήρη άναδιοργάνωση και άναδιάρθρωσή του.

- Κατ' άκολουθίαν των άνωτέρων άντιτιθέμεθα στην προσθήκη νέων κατηγοριών προσώπων που θα επιβαρύνουν τό NAT — και τους πραγματικούς ναυτικούς — χωρίς να έχουν προσφέρει τό παραμικρό.

- Άντιτιθέμεθα άκόμη και σ' αυτή τήν άλλαγή τής όνομασίας του σε «Ναυτικό Άσφαλιστικό Ταμείο», τό NAT ήταν και πάραμειν τό άπομαχικό ταμείο των ναυτικών μας που εξασφαλίζει τά γηρατειά τους — ή ιδέα ενός ξενόφερτου δεν πρέπει να υλοποιηθεί σε καμμία περίπτωση.

- Άντιτιθέμεθα στην έπιχειρούμενη μείωση των παροχών των Ταμείων Προνοίας που γίνεται με τήν άλλαγή των συντελεστών. Τά χρήματα των Ταμείων Προνοίας προέρχονται από άποκλειστικές εισφορές των πραγματικών ναυτικών μας και τά έφ' άπαξ είναι άνάλογα αυτών των εισφορών — δεν έχει δικαίωμα να παρέμβει κανένας.

- Συμφωνούμε με τή διοικητική ένοποίηση που άφορά ουσιαστικά μόνο τό NAT και τόν Οίκο Ναύτου — τά Ταμεία Προνοίας και οι άλλοι λογαριασμοί δεν είχαν ποτέ διοικητικές υπηρεσίες και συμμετείχαν στις δαπάνες του NAT για τήν άπασχόληση του προσωπικού του στις ύποθέσεις τους και τή διεκπεραίωση των εργασιών τους — χωρίς, έπιναλαμβάνομε, τή συγχώνευση των περιουσιακών στοιχείων των Ταμείων Προνοίας.

Καταλήγοντας σήμερα, επαναλαμβάνομε τή σύσταση, στηριζόμενοι και στην δήλωση του Υπουργού ότι τό «νομοσχέδιο τίθεται για συζήτηση, βελτίωση των διατάξεων του ή και απόρριψή τους», ότι πρέπει να άπορριφθούν όλες οι διατάξεις που δεν άναφέρονται σε συνταξιοδοτικά θέματα των πραγματικών ναυτικών και να έτοιμασθεί ένα άλλο νομοσχέδιο για τόν έκσυγχρονισμό του ένοποιημένου ασφαλιστικού οργανισμού των ναυτικών μας.

Τό πλήρες κείμενο του νομοσχεδίου

Τό πλήρες κείμενο του νομοσχεδίου έχει ως εξής:

ΑΡΘΡΟ 1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΙ

1. Στο άρθρο 1 του Κ.Ν. 792/1978 καταργούνται οι έννοιολογικοί προσδιορισμοί «άπολύτως άνικανός», «άπόλυτος άνικανότης», «σχετικός άνικανός» και «σχετική άνικανότης».

2. Στο τέλος του άρθρου 1 του Κ.Ν. 792/1978 προστίθενται οι έννοιες «μερικός άνικανός», «μερική άνικανότης», «πλήρως άνικανός», «πλήρης άνικανότης», «προσωρινή σύνταξη», «όριστική σύνταξη», «μερική σύνταξη» και «πλήρης σύνταξη», ως εξής:

ΜΕΡΙΚΩΣ ΑΝΙΚΑΝΟΣ: Ο ναυτικός πού λόγω πάθησης ή βλάβης ή εξασθένησης σωματικής ή πνευματικής, εξάμηνης τουλάχιστον διάρκειας κατά ιατρική πρόβλεψη, μπορεί να κερδίζει με εργασία στο ναυτικό επάγγελμα, ή όποια να ανταποκρίνεται στις δυνάμεις τις δεξιότητες, τη μόρφωση και την συνήθη επαγγελματική του άπασχόληση, πλέον του ενός τρίτου, όχι όμως και των δύο τρίτων, εκείνου πού κερδίζει στην ίδια περιφέρεια και επαγγελματική κατηγορία σωματικά και πνευματικά ύγιής άνθρωπος με τά ίδια ναυτικά προσόντα.

ΜΕΡΙΚΗ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΣ: Η άνικανότητα πού λόγω πάθησης ή βλάβης ή εξασθένησης σωματικής ή πνευματικής εξάμηνης τουλάχιστον διάρκειας κατά ιατρική πρόβλεψη επιτρέπει στον ναυτικό να κερδίζει με εργασία στο ναυτικό επάγγελμα, ή όποια να ανταποκρίνεται στις δυνάμεις, τις δεξιότητες, τη μόρφωση και την συνήθη επαγγελματική του άπασχόληση, πλέον του τρίτου, όχι όμως και των δύο τρίτων εκείνου πού κερδίζει στην ίδια περιφέρεια, και επαγγελματική κατηγορία σωματικά και πνευματικά ύγιής άνθρωπος με τά ίδια ναυτικά προσόντα.

ΠΛΗΡΩΣ ΑΝΙΚΑΝΟΣ: Ο ναυτικός πού λόγω πάθησης ή βλάβης ή εξασθένησης σωματικής ή πνευματικής, εξάμηνης τουλάχιστον διάρκειας κατά ιατρική πρόβλεψη, δεν μπορεί να κερδίζει με εργασία στο ναυτικό επάγγελμα πού να ανταποκρίνεται στις δυνάμεις, τις δεξιότητες, τη μόρφωση και την συνήθη επαγγελματική του άπασχόληση πλέον του τρίτου εκείνου πού κερδίζει στην ίδια περιφέρεια και επαγγελματική κατηγορία σωματικά και πνευματικά ύγιής άνθρωπος με τά ίδια ναυτικά προσόντα.

ΠΛΗΡΗΣ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΣ: Η άνικανότης λόγω πάθησης ή βλάβης ή εξασθένησης σωματικής ή πνευματικής εξάμηνης τουλάχιστον διάρκειας κατά ιατρική πρόβλεψη, πού εμποδίζει το ναυτικό να κερδίζει με εργασία στο ναυτικό επάγγελμα πού να ανταποκρίνεται στις δυνάμεις, τις δεξιότητες, τη μόρφωση και την συνήθη επαγγελματική του άπασχόληση πλέον του ενός τρίτου εκείνου πού κερδίζει στην ίδια περιφέρεια και επαγγελματική κατηγορία σωματικά και πνευματικά ύγιής άνθρωπος με τά ίδια ναυτικά προσόντα.

Προσωρινή σύνταξη: Η σύνταξη πού δεν χορηγείται έφ' όρου ζωής.

Όριστική σύνταξη: Η σύνταξη πού χορηγείται έφ' όρου ζωής.

Μερική σύνταξη: Η σύνταξη ναυτικού πού άνέρχεται στα 2/3 της πλήρους σύνταξης και άντιστοιχεί στην μερική άνικανότητα.

Πλήρης σύνταξη: Η σύνταξη ναυτικού πού υπολογίζεται βάσει των διατάξεων του άρθρου 16 σε συνδυασμό με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 17 του Κ.Ν. 792/1978 και άντιστοιχεί στην πλήρη άνικανότητα.

ΑΡΘΡΟ 2

ΠΡΟΣΩΠΑ ΥΠΑΓΟΜΕΝΑ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΩΣ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Στο άρθρο 3 του Κ.Ν. 792/1978 όπως τουτο άντικαταστάθηκε με το άρθρο 8 του Ν. 1085/1980 έπέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

1. Η παρ. 2 άντικαθίσταται ως ακόλουθος:

2. Οι Πρόεδροι, Γραμματείς και Ταμείς των νόμιμα άναγνωρισμένων Όργανώσεων των ναυτικών, πού λειτουργούν τουλάχιστον μία δεκαετία, καθώς και οι νόμιμοι άναπληρωτές τους για δύο χρόνο αυτοί, σύμφωνα με τις διατάξεις των καταστατικών των Όργανώσεων τους άναπληρώνουν τους πρώτους, όπως επίσης οι ναυτικοί, μέλη, της Διοικήσης της Γενικής Συνομοσπονδίας Έργατών Έλλάδος και των Έφορευτικών Έπιτροπών των άρχαιρεσιών των ναυτικών όργανώσεων, άνεξαρτήτως χρόνου θαλασσίας ύπηρεσίας τους.

2. Η παρ. 4 άντικαθίσταται ως ακόλουθος:

«4. Οι άρχιπλοήγοι και πλοήγοι και το βοηθητικό προσωπικό των πλοηγικών σταθμών πού ύπηρετεί ο' αυτούς, οι Έπιθεωρητές Νηογυμνών (SERVEYORS) έφ' όσον έχουν άντίστοιχο δίπλωμα πλοιάρχου ή Μηχανικού Α' τάξης Ε.Ν. και πραγματική ναυτική ύπηρεσία πέντε τουλάχιστον χρόνων, μετά την άπόκτηση του άντίστοιχου διπλώματος Α' τάξης σε πλοία μόνον με έλληνική σημαία ή συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, καθώς και από ένας Πλοίαρχος Α' τάξης και ένας Μηχανικός Α' τάξης Ε.Ν. πού ύπηρετούν σε ναυπηγικές επιχειρήσεις πού διέπονται από Εϊδικό Προνομιακό καθεστώς σύμφωνα με το άρθρο 4 του Π.Δ. 416/1981.

3. Προστίθεται πργ. πού παίρνει τον αριθμό 14 και έχει ως ακόλουθος:

«14. Οι γενικοί Έπιθεωρητές σκάφους και οι Έπιθεωρητές Μηχανών και για ύπηρεσία μόνο μέχρι 3 το πολύ μήνες για περίοδο κάθε 12 μηνών, έφόσον

α) Έχουν άντίστοιχο δίπλωμα Πλοιάρχου ή Μηχανικού Α' τάξης και «πραγματική ναυτική ύπηρεσία» πέντε τουλάχιστον έτών, μετά την άπόκτηση του άντίστοιχου διπλώματος Α' τάξης σε πλοία μόνον με Έλληνική σημαία ή συμβεβλημένα με το ΝΑΤ και

β) Έχουν πραγματοποιήσει την θαλασσία τους ύπηρεσία από την ίσχύ του νόμου 1085/80 και έφεξης και άποδεδειγμένα έπείβαιναν στα πλοία.

ΑΡΘΡΟ 3

ΠΡΟΣΩΠΑ ΥΠΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΩΣ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Μετά το άρθρο 3 του Κ.Ν. 792/78 προστίθεται άρθρο ύπ' αριθ. 3α ως ακόλουθος:

ΑΡΘΡΟ 3α

ΠΡΟΣΩΠΑ ΥΠΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΩΣ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

1. Στην ασφάλιση δύνανται να ύπαχθούν προαιρετικώς και κατόπιν ύποβολής αίτησεως πρόσωπα μή δυνάμενα να ύπαχθούν υποχρεωτικώς (σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κ.Ν. 792/1978 όπως τροποποιείται με τον παρόντα νόμο) στην ασφάλιση υπό την προϋπόθεση ότι έχουν συμπληρώσει «πραγματική ναυτική ύπηρεσία» εκατόν είκοσι (120) τουλάχιστον μηνών, ότι δεν τυγχάνουν υποχρεωτικώς ασφαλισμένοι σε άλλους όργανισμούς κυρίας ασφάλισης και ότι δεν έχουν άνικανότητα οιασδήποτε μορφής, πού άποδεικνύεται με εξέταση από την οικεία Έγειονομική Έπιτροπή για την βεβαίωση της άνικανότητας.

2. Οι κατά την προηγούμενη παράγραφο προαιρετικώς ασφαλιζόμενοι ύποχρεούνται να καταβάλλουν ολόκληρο το ποσό της εισφοράς ασφαλισμένου και εργοδότη, πού ίσχύει κατά την χρονολογία της καταβολής και πού άντιστοιχεί στα κεκτημένα ναυτικά προσόντα και σε όμοια πλοία υπό ξένη σημαία με τα άντιστοιχα πλοία πού ίσχυαν στην τελευταία ναυτολόγηση. Η άνωτέρω μηνιαία ασφαλιστική εισφορά καταβάλλεται μέχρι το τέλος του έπομένου μήνα το άργότερο. Καθυστερήσει καταβολής εισφοράς για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τριών μηνών έχει ως αποτέλεσμα την άπώλεια του δικαιώματος συνέχισης της προαιρετικής ασφάλισης άλλα όχι και του δικαιώματος επανένταξης στην προαιρετική ασφάλιση, με τις παραπάνω διαδικασίες.

3. Οι προαιρετικά κατά το παρόν άρθρο ασφαλιζόμενοι θεωρείται ότι πραγματοποιούν 25 ήμερες εργασίας στην ασφάλιση κατά μήνα, ήτοι 300 κατ' έτος, καταβάλλουν όμως εισφορές για ολόκληρο τον μήνα.

ΑΡΘΡΟ 4

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Ίσχύει το άρθρο 10 του Ν. 1085/80 με άλλαγή της άρίθμησης από 3στ σε 3β.

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Διοικητικό Συμβούλιο.

Το άρθρο 4 του Κ.Ν. 792/78 τροποποιείται ως ακόλουθος:

1. Οι παράγραφοι 1 και 2 άποκαθίστανται με τις:

«1. Το ΝΑΤ διοικείται από το Δ.Σ. και τον Πρόεδρο - Διοικητή.

Το Δ.Σ. συγκροτείται με άπόφαση του Έπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας, ή όποια δημοσιεύεται στην έφημερίδα της κυβερνήσεως και άποτελείται από τον Πρόεδρο, πού είναι Διοικητής του ΝΑΤ και 12 μέλη.

«2Α. Ός μέλη όρίζονται: α) Ένας ειδικός στα ασφαλιστικά.

β) Ένας άνώτερος ύπάλληλος της Τράπεζας Έλλάδος πού όρίζεται από τη Διοίκηση της.

γ) Έσσερες έφοπιστές από τους όποιους οι τρεις πλοίων έζρου και ύγρου φορτίου όλικής χωρητικότητας μεγαλύτερας των 3.000 κόρων, πού ό ένας τους άντιπροσωπεύει, συγχρόνως και τα πλοία όλικής χωρητικότητας μέχρι 3.000 κόρων, και ένας των έπιβατηγών πλοίων.

δ) Έσσερες ναυτικοί, από τους όποιους τρεις πρέπει να είναι σε ένέργεια (δύο να προέρχονται από άξιωματικούς και ένας από κατώτερα πληρώματα) και ένας συνταξιούχος.

ε) Ένας εκπρόσωπος των εργαζομένων ή των ιδιοκτητών σκαφών πού άσχολούνται με την άλιεία.

στ) Ένας άνώτερος ύπάλληλος του ΝΑΤ πού τον ύποδειχνει το Διοικητικό Συμβούλιο του Συλλόγου τους κατά τά υπό το Καταστατικό του όριζόμενα.

2Γ. Μέχρις εκδόσεως της άποφάσεως περί συγκροτήσεως του νέου Διοικητικού Συμβουλίου κατά τις διατάξεις του παρόντος, το Δ.Σ. του ΝΑΤ έξακολουθεί να λειτουργεί την παλαιά σύνθεσή του.

3. Η παράγραφος 11 διαγράφεται και ως έχει προστίθεται με αριθμό 9 στο τέλος του άρθρου 6 του Κ.Ν. 792/1978.

ΑΡΘΡΟ 6

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Το άρθρο 5 του Κ.Ν. 792/78 άντικαθίσταται ως ακόλουθος:

1. Συνιστάται με τον παρόντα νόμο στο ΝΑΤ μία (1) θέση Προέδρου - Διοικητή. Ο διοριζόμενος στη θέση αυτή πρέπει να έχει έπιστημονικές γνώσεις και πείρα σε θέματα κοινωνικής ασφάλισης ή Δημόσιας Διοικήσης γενικά. Ο διορισμός στη θέση αυτή, καθώς και ή άπόλυση, γίνεται με Προεδρικό διάταγμα, πού εκδίδεται μετά από πρόταση του Έπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας.

Ο διοριζόμενος άναλαμβάνει τά καθήκοντά του, άφού δώσει ένώπιον του Έ.Υ. πουργού, τον όρκο, πού προβλέπεται από τον Έπαλληλικό Κώδικα.

Ός Πρόεδρος του Δ.Σ. όρίζεται ο Διοικητής του ΝΑΤ και έχει τις έπόμενες άρμοδιότητες, υπό την ιδιότητα του Προέδρου.

1. Προεδρεύει του Δ.Σ. του όποιου διευθύνει τις συνεδριάσεις, καταρτίζων την έμερήσια διάταξη του.

2. Έκπροσωπεί το Δ.Σ. ένώπιον κάθε άρχης και των δικαστηρίων. Είναι δυνατόν ή εκπροσώπηση αυτή να άνατίθεται με άπόφαση του και άφού ένημερωθεί το Δ.Σ. σε άλλο μέλος του Δ.Σ., στους Διευθυντές ή σε Έπάλληλο του ΝΑΤ.

3. Υπογράφει όλα τά εντάλματα, γραμμάτια εισπράξεως και έπιταγές, όπως και κάθε έγγραφο γενικότατης σημασίας εξαιρέσει εκείνων, των όποιων την ύπογραφή ήθελε άναθέσει σε Διευθυντές ή ύπάλληλο του ΝΑΤ.

4. Η θέση του Προέδρου - Διοικητή του ΝΑΤ δεν είναι άσυμβίβαστη με τη θέση δημοσίου ύπαλλήλου ή ύπαλλήλου Ν.Π.Δ.Δ. Ο διοριζόμενος όμως στη θέση Προέδρου - Διοικητή δεν επιτρέπεται να άσκει, κατά τη διάρκεια της θητείας του και τά καθήκοντα της προηγούμενης θέσης του. Αν ο διοριζόμενος είναι δικηγόρος ή άσκηση του δικηγορικού

επαγγέλματος αναστέλλεται.

5. Οι απόδοχές του Προέδρου - Διοικητή είναι ίσες με τις αποδοχές υπαλλήλου του βαθμού α' τών Ειδικών θέσεων.

6. Ο κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου Πρόεδρος του Δ.Σ. του NAT καταλαμβάνει αυτοδικαίως τη θέση του Προέδρου - Διοικητή Ν.Α.Τ.

7. Το ειδικό στά "Ασφαλιστικά θέματα μέλος του Δ.Σ., αναπληρώνει τον Πρόεδρο - Διοικητή, όταν κωλύεται ή απουσιάζει στα καθήκοντά του στο Δ.Σ., ενώ στα Διοικητικά του καθήκοντα τον αναπληροί, όταν λείπει ή είναι άπών ή κωλύεται ο άρχαιότερος στο NAT υπηρέτων Διευθυντής.

ΑΡΘΡΟ 7

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

1. Της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του Κ.Ν. 792/1978 προηγείται διάταξη που έχει ως ακολούθως και οι υπόλοιπες αλλάζουν αρίθμηση.

«Οι διατάξεις του Ν.Δ. 3710/1957 που αφορούν τις αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου του ΙΚΑ, του Διοικητή του και του Κυβερνητικού Έπιτροπικού όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν σήμερα εφαρμόζονται αναλόγως για το Διοικητικό Συμβούλιο του NAT και τον Πρόεδρο του NAT, όπου δεν όρίζεται διαφορετικά με τον παρόντα Νόμο. Με κοινές αποφάσεις τών "Υπουργών Προεδρίας Κυβερνήσεως και "Εμπορικής Ναυτιλίας ρυθμίζεται κάθε θέμα που ήθελε προκύψει από την εφαρμογή τών διατάξεων της παραγράφου αυτής».

2. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 6 του Κ.Ν. 792/78 αντικαθίστανται τα ποσά 25.000 δρχ. και 500.000 δρχ. αντίστοιχα με το «πεντηταπλάσιο» και χιλιαπλάσιο του ημερομισθίου άνεοικετου εργάτη, όπως διαμορφώνεται αυτό από την εκάστοτε ισχύουσα εθνική συλλογική σύμβαση εργασίας.

3. Στο τέλος του άρθρου 6 του Κ.Ν. 792/78 προστίθεται με αριθμό 9 η παράγραφος 11 του άρθρου 4 του Κ.Ν. 792/78 και με αριθ. 10α μέχρι 10θ τα κατωτέρω:

10α. Τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου «Οίκος Ναύτη (Ο.Ν.), ο Κλάδος "Εμπορικής "Ασφάλισης Ναυτικών (ΚΕΑΝ), Ταμείο Πρόνοιας "Αξιωματικών Ε.Ν. (ΤΠΑΕΝ), Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν. (ΤΠΚΠΕΝ), καθώς και ο Ειδικός Λογαριασμός Οικογενειακών "Επιδομάτων Ναυτικών (ΕΛΟΕΝ) και το Νοσηλευτικό "Ιδρυμα "Εμπορικού Ναυτικού (ΝΙΕΝ), που όνομαζονται για συντομία "Οργανισμοί», συγχωνεύονται στο Ναυτικό "Απομαχικό Ταμείο, το όποιο μετονομάζεται σε Ναυτικό "Ασφαλιστικό Ταμείο (ΝΑΤ).
10β. Από την έναρξη της ισχύος του παρόντος νόμου εξακολουθούν να λειτουργούν στο NAT όλοι οι κλάδοι που λειτουργούσαν στους άνωτέρω "Οργανισμούς και Λογαριασμούς.

Για τούς Κλάδους αυτούς εξακολουθεί να ισχύει ή μέχρι σήμερα αντίστοιχη νομοθεσία τών "Οργανισμών, όπως αυτή τροποποιείται με τον παρόντα νόμο, διατηρείται ή οικονομική τους όντότητα και άπαγορεύεται ή μεταφορά περιουσιακών στοιχείων από τόν ένα στον άλλο. "Από την ήμερομηνία της συγχώνευσης όλα τα πρόσωπα που άσφαλίζονται και καλύπτονται κατά την ήμερομηνία αυτή και από τούς "Οργανισμούς άσφαλίζονται και καλύπτονται αντίστοιχα από το NAT.

10γ. Το Ν.Α.Τ. ύποκαθίσταται αυτοδικαίως και χωρίς καμία διατύπωση σε όλα γενικά τα έννοια και εμπράγματα δικαιώματα και ύποχρεώσεις τών "Οργανισμών», ως καθολικός διάδοχος του, όποιαδήποτε όμως άπόφασή του, που θα έχη σχέση με τα κεφάλαιά τους, την άκίνητη περιουσία τους και γενικά με τα θέματα τών συγχωνευόμενων Ταμείων Πρόνοιας θα λαμβάνεται από το Δ.Σ. με την σύνθεση που προβλέπει ή πργ. 2β του άρθρου 5 του παρόντος νόμου. Οι έκκρεμες δίκες τών "Οργανισμών», συνεχίζονται για λογαριασμό και στο όνομα του NAT, το όποιο ύπευέρχεται στα δικαιώματα και στις ύποχρεώσεις τών συγχωνευόμενων "Οργανισμών».

10δ. Η άκίνητη περιουσία τών "Οργανισμών» βάσει του παρόντος νόμου που άποτελεί τίτλο μεταγραφής, περιέρχεται μεν στο NAT, κάθε όμως άπόφασή που θα έχη σχέση με την συντήρηση, άξιοποίηση, εκμίσθωση ή εκποίηση της θα λαμβάνεται από το Δ.Σ. με την σύνθεση που προβλέπει ή παργ. 2 β του άρθρου 5 του παρόντος νόμου. Το NAT άπαλλάσσεται από την ύποχρεωση καταβολής φόρου μεταβίβασης άκίνητων ύπερ του Δημοσίου καθώς και άλλων φορέων τελών ή δικαιωμάτων.

10ε. Οι αρμοδιότητες, οι όποιες, σύμφωνα με την σημερινή νομοθεσία τών συγχωνευόμενων στο NAT "Οργανισμών», άσκοούνται από τα καταργούμενα από την ισχύ του παρόντος Νόμου Διοικητικά Συμβούλια (Δ.Σ.), θα άσκοούνται από τή εξέχ από το Δ.Σ. του NAT, τών δέ Προέδρων τους από τόν Πρόεδρο του NAT.

10στ. Οι "Οργανικές θέσεις προσωπικού τών "Οργανισμών», μόνιμου, όκιμου, με θητεία ή με σχέση εργασίας ή μίσθωση έργου ιδιωτικού δικαίου, μεταφέρονται αυτοδικαίως και χωρίς καμία διατύπωση στο NAT, το όποιο και άποτελούν όργανικές θέσεις και εξακολουθούν να άδουνται προσωρινά και μέχρι την έκδοση της κοινής ύπουργικής άπόφασης του άρθρου 12 του παρόντος, από τις διατάξεις που προβλέπονται για καθένα από τούς συγχωνευόμενους "Οργανισμούς».

10ζ. Οι τακτικό ύπάλληλοι τών "Οργανισμών» εντάσσονται αυτοδικαίως και χωρίς καμία διατύπωση στο NAT και μέχρι την έκδοση της άπόφασης της προηγούμενης παραγράφου παραμένουν στις θέσεις που κατέχουν κατά την ένταξή τους. Μετά την έκθεση της άπόφασης αυτής οι εντάσσόμενοι καταλαμβάνουν τις αντίστοιχες θέσεις σύμφωνα με την άπόφαση αυτή.

10η. Το μη τακτικό προσωπικό (έκτακτο όρισμένο ή άορίστο χρόνο) εντάσσεται επίσης αυτοδικαίως στο NAT και εξακολουθεί να παρέχει σ' αυτό τις ίδιες ύπηρεσίες σύμφωνα με τούς όρους τών σχετικών συμβάσεων και για όσον χρόνο προβλέπουν οι συμβάσεις αυτές.

10θ. Ο χρόνος ύπηρεσίας σούς "Οργανισμούς» του τακτικού και έκτακτου προσωπικού λογίζεται για όλες τις συνέπειες ως χρόνος ύπηρεσίας στο NAT.

ΑΡΘΡΟ 8

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ Δ.Σ.

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 7 του Κ.Ν. 792/78 αντικαθίσταται ως ακολούθως:
«1. Το Δ.Σ. συνεδριάζει και βρίσκεται σε άδραση, όταν παρίσταται ο Πρόεδρος - Διοικητής τούτου άπουσιάζοντος ο άνακληρωτής του και 6 τουλάχιστον μέλη του.
Σε περίπτωση ίσοψηφίας ύπέρσχει ή γνώμη ύπερ της όποιας δόθηκε ή ψήφος του προεδρεύοντος».

2. Η παράγραφος 3 του άρθρου 7 του Κ.Ν. 792/78 αντικαθίσταται ως ακολούθως:
«3. Στις συνεδριάσεις του Δ.Σ. δύναται να παρευρίσκεται κατόπιν προσκλήσεως του Προέδρου και ο κατά περίπτωση άρμόδιος Διευθυντής του NAT άνευ ψήφου για παροχή διευκρινισών και πληροφοριών. Γενικός ύπεύθυνος είσηγητής τών είσαγομένων προς συζήτηση θεμάτων είναι ο Πρόεδρος».

ΑΡΘΡΟ 9

ΠΡΟΕΔΡΟΣ — ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ NAT

1. Τών "Υπηρεσιών του NAT προϊστάται ο Πρόεδρος - Διοικητής.

2. Ο Πρόεδρος - Διοικητής έχει όλες τις αρμοδιότητες που το ΝΔ 3710/1957 παραχωρεί στον Διοικητή του ΙΚΑ, ως και τις αρμοδιότητες του άρθρου 17 του Ν. 1376/83.

3. Ο Πρόεδρος - Διοικητής διατηρεί τις βάσεις τών σχετικών νομοθετικών διατάξεων αρμοδιότητας που τού έχουν άνατεθεί ή έχουν άνατεθεί σούς Διευθυντές επί της Διοικήσεως, διαχείρισεως, λειτουργίας κ.λ.π. τών συλλειτουργούντων στο NAT ειδικών Κεφαλαίων και Λογαριασμών, καθώς και τών "Οργανισμών που συγχωνεύονται με τόν παρόντα νόμο.

ΑΡΘΡΟ 10

ΑΝΑΠΛΗΡΩΣΗ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΩΝ

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 10 του Κ.Ν. 792/78 διαμορφώνεται ως ακολούθως:

«1. Τόν Πρόεδρο — Διοικητή του NAT στα Διοικητικά του καθήκοντα αναπληροί έλλείποντα, άπόντα ή κωλύόμενο ο άρχαιότερος τών εις το NAT ύπηρετούντων Διευθυντών».

2. Οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 10 του Κ.Ν. 792/78 καταργούνται και οι παράγραφοι 4 και 5 λαμβάνουν αρίθμηση 2 και 3 αντίστοιχα.

ΑΡΘΡΟ 11

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Η παράγραφος 1 του άρθρου 11 του Κ.Ν. 792/78 διαμορφώνεται ως ακολούθως:

«1. Η επιθεώρηση και ο έλεγχος τών ύπολόγων διαχειριστών τών εσόδων, δαπανών και ύλικο του NAT, τών ειδικών κεφαλαίων και Λογαριασμών, καθώς και τών Ταμείων Πρόνοιας διενεργείται από την Διεύθυνση "Επιθεώρηση» του NAT που ύπάγεται στον Πρόεδρο - Διοικητή του.

ΑΡΘΡΟ 12

ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΛΟΙΠΗΣ ΎΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΑΥΤΗΣ

Το άρθρο 12 του Κ.Ν. 792/78 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Άρθρο 12»

«Υποδιάρηση λοιπής "Υπηρεσίας και προσωπικού αυτής

1. Με κοινή άπόφαση τών "Υπουργών Οικονομικών, Προεδρίας της Κυβερνήσεως και "Εμπορικής Ναυτιλίας, που εκδίδεται μετά από γνώμη του Δ.Σ. του NAT καθορίζονται:
α. Η διάρθρωση τών ύπηρεσιών του NAT καθώς και ή έσωτερική διάρθρωσή τους και οι άρμόδιότητες τους.

β. Οι όργανικές θέσεις κατά κλάδους και βαθμούς του προσωπικού του NAT, τακτικού και επί συμβάσεως καθώς και τών δικηγόρων.

γ. Τα προσόντα διορισμού του προσωπικού.

δ. Η ένταξη στις "Υπηρεσίες και στις θέσεις τών ύπηρετούντων "Υπαλλήλων.

ε. Κάθε θέμα σχετικό με τις παραγράφους (α) έως (δ) του παρόντος.

2. Με την άνωτέρω Κοινή "Υπουργική "Απόφαση είναι δυνατόν να συγχωνευθούν ή καταργηθούν ύπαρχοντες κλάδοι προσωπικού, να συσταθούν νέοι και να αύξηθούν ή μειωθούν ύπαρχουσες όργανικές θέσεις, εκείνοι δε που τις κατέχουν, εξακολουθούν να παραμένουν μέχρι ότου άποχωρήσουν, με όποιοδήποτε τρόπο.

3. "Ιδρύονται στο NAT με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου:

α. Μία θέση Τεχνικού Συμβούλου.

β. Μία θέση Οικονομικού Συμβούλου και

γ. Μία θέση "Υγειονομικού Συμβούλου.

Με κοινή "Υπουργική "Απόφαση τών "Υπουργών Οικονομικών προεδρίας και "Εμπορικής Ναυτιλίας θα όρισθούν τα προσόντα, οι άποδοχές, οι άρμοδιότητες και κάθε άλλη λεπτομέρεια.

4. Καταργείται ή προβλεπόμενη από το Κεφάλαιο Α ΙΙΙ, άρθρο 3 του Ν. 458/76 μία θέση άναλογιστή με σχέση ιδιωτικού δικαίου και αύξάνεται ο αριθμός τών θέσεων του κλάδου ΑΤ 2 άναλογιστών με βαθμό 70 - 40 κατά μία (1).

5. Καταργείται ή θέση ειδικού συμβούλου επί άσφαλιστικών θεμάτων στο NAT, που προβλέπεται από το Κεφάλαιο ΑΤ ΙΙ, άρθρο 3 του Ν. 458/76.

6. Οι διατάξεις του Νόμου 4495/66 «περί εφαρμογής του άρθρου ΙΙ του Ν.Δ. 4277/62 «ίσχυνται και επί του προσωπικού του NAT, που μονιμοποιήθηκε με τις διατάξεις του Ν.Δ. 169/69 του Ν. 458/76 του Ν. 1085/80, όπως και επί τών ήδη ύπηρετούντων μόνιμων ύπαλλήλων μέχρι της δημοσίευσης του παρόντος νόμου, που είχαν προύπηρεσία με σχέση ιδιωτικού δικαίου στο Δημόσιο, ή σε άλλα Ν.Π.Δ.Δ. και άναγνωρίσθηκε αυτή ως συντάξιμη».

7. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου μόνου του Ν. 4495/66 «περί εφαρμογής του άρθρου ΙΙ του Ν.Δ. 4277/62 και επί του τακτικού προσωπικού τών ΝΠΔΔ, άρμοδιότητας "Υπουργείου "Εμπορικής Ναυτιλίας, εφαρμόσσονται και για τούς μόνιμους δικηγόρους του NAT, που ύπηρετούν κατά τη δημοσίευση του παρόντος. Για τα άνωτέρω πρόσωπα εφαρμόζονται αναλόγως και ή παργ. 2 του άνωτέρω άρθρου και νόμου.

ΑΡΘΡΟ 13

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΛΑΧΙΣΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Στη συνέχεια του άρθρου 14 του Κ.Ν. 792/78 τίθεται άρθρο με αριθμό 14α και τίτλο «Προϋποθέσεις έλαχίστης άσφαλιστικής προστασίας», το όποιο αντικαθιστά τα άρθρα 1, 2, 3, 4, και 5 του Νόμου 1085/80, ως ακολούθως:

«Άρθρο 14α»

Προϋποθέσεις έλαχίστης άσφαλιστικής προστασίας

1. Σε περίπτωση όριστικής άπόλυτου ή μερικής άνικανότητας ή θανάτου ναυτικού, έπιφύλασσομένης της διατάξεως της παραγράφου 4 του άρθρου 26 του Κ.Ν. 792/1978, χορηγείται από τόν επόμενο μήνα της ύποβολής της σχετικής αίτησεως ή του θανάτου, σύνταξη, ή έλαχίστη άσφαλιστική προστασία, έφόσον συντρέχουν οι κατωτέρω προϋποθέσεις:

α. Νά έχει ο ναυτικός συμπληρωμένη πενταετή τουλάχιστον «πραγματική ναυτική ύπηρεσία» μόνον ως μέλος συγκροτημένου πληρώματος επί πλοίων, άποκλεισμένου του ύπολογισμού ύπηρεσίας λογισμένης ή εξόμοιομένης εξ ίσασδήποτε έτέρως διατάξης προς «πραγματική ναυτική ύπηρεσία». Για την έν λόγω πενταετή ύπηρεσία απαιτείται νά έχουν πληρωθεί ή βεβαιωθεί οι άναλογούσες άσφαλιστικές εισφορές και ή τελευταία ναυτολόγηση νά έγινε, εντός της τελευταίας πρό της έλεύσεως του άσφαλιστικού κινδύνου, πενταετίας.

β. Νά έχει πραγματοποιηθεί ή άνωτέρω πραγματική ναυτική ύπηρεσία επί πλοίων σε χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο του τριπλασίου αυτής.

Γ. Νά άφεταιρία ύπολογισμού του χρόνου όρίζεται ή πρώτη ναυτολόγηση, έφόσον πραγ-

1. Καταργούνται οι παράγραφοι 2, 3 και 4 του άρθρου 24 του ΚΝ 792/78 και οι παράγραφοι 5 και 6 λαμβάνουν αριθμηση 2 και 3 αντίστοιχα και προστίθεται παρ. 4.

2. 'Η πργ. 5 του άρθρου 24 του Κ.Ν. 792/78 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Τά χρηματικά ποσά των αναδρομικών συντάξεων που όφειλονται από το ΝΑΤ στον δικαιούχο κατά το χρόνο του θανάτου του, καταβάλλονται στο άκέραιο στά δικαιούμενα συντάξεως πρόσωπα της οικογένειάς του και εφ' όσον δεν υπάρχουν τέτοια πρόσωπα στους κληρονόμους του.

'Η ιδιότητα του κληρονόμου αποδεικνύεται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του 'Αστικού Κώδικα.

'Η παρούσα διάταξη ισχύει για δικαιούχους ή κληρονόμους από συνταξιούχους που αποβίωσαν από 1.1.1978 και μετά.

3. Μετά την πργ. 1 του άρθρου 24 του Κ.Ν. 792/78 προστίθεται εδάφιο που έχει ως ακολούθως:

«Κατ' εξαίρεση παιδιά που οι γονείς τους ήταν ασφαλισμένοι και είχαν δικαίωμα να πάρουν σύνταξη από το ΝΑΤ και έμειναν όρφαντα, έχουν δικαίωμα στη μία σύνταξη που θα διαλάσουν σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και που θα επαυξάνεται με ποσοστό 50% της άλλης συντάξεως».

4. 'Η παράγραφος 1 του άρθρου 17β που προστέθηκε στο Κ.Ν. 792/78 με το άρθρο 19 του Ν. 1085/80 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

ΑΡΘΡΟ 17β

«Θαλαμηπόλοι, Κυβερνήτες, ναύκληροι, βοηθοί φροντιστών, αρχιθερμαστές, μηχανοδηγοί, λιπαντές, ξυλουργοί και άτομα που απογεγραμμένοι ναυτικοί, που έχουν πραγματοποιήσει μετά την απόκτηση της άδειας 6 χρόνια πραγματική ναυτική υπηρεσία, καθώς και ναυτικοί κάτοχοι άδειας μαγείρου Γ' τάξης που έχουν πραγματοποιήσει μετά την απόκτηση της άδειας 8 χρόνια τουλάχιστον πραγματική ναυτική υπηρεσία σε πλοία της κατηγορίας β' του πίνακα Ι του άρθρου 16 του Κ.Ν. 792/1978, υπάγονται στην οικεία κλάση συνταξιοδοτικού μισθού μαγείρου Α' τάξης, εφόσον κατέβαλλαν ή θα καταβάλλουν τις αντίστοιχες εισφορές μαγείρου Α' τάξης.

ΑΡΘΡΟ 21

ΓΕΝΕΣΗ — ΣΤΕΡΗΣΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΠΑΡΟΧΩΝ

1. Το εδάφιο β της πργ. 3 του άρθρου 25 του Κ.Ν. 792/78 καταργείται.
2. Πρόσωπα που στερήθηκαν τη σύνταξη τους συνεπεία των εισοδημάτων τους μπορούν να ζητήσουν την επανασυνταξιοδότησή τους.

ΑΡΘΡΟ 22

ΕΝΤΑΞΗ — ΔΙΑΚΟΠΗ — ΠΑΥΣΗ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ

1. Το πρώτο εδάφιο της πργ. 2 του άρθρου 6 του Ν. 1085/80 καταργείται από την ημέρα ισχύος του, ή δε διάταξη του πρώτου εδαφίου της πργ. 2 του άρθρου 26 του Κ.Ν. 792/78 θεωρείται ότι δεν καταργήθηκε ποτέ.
2. 'Η πργ. 5 του άρθρου 26 του Κ.Ν. 792/78 αντικαθίσταται με την:

«5. Στά πρόσωπα που είχαν ύπαρξη στην ασφάλιση του ΝΑΤ κατά το άρθρο 3 του Κ.Ν. 792/78 όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του παρόντος νόμου και συνταξιοδοτήθηκαν, αναστέλλεται η συνταξιοδότηση, αν αναλάβουν οποιαδήποτε εργασία σε 'Ελληνικές Ναυτιλιακές 'Επιχειρήσεις, στην έννοια των οποίων περιλαμβάνονται και οι εγκατεστημένες στην 'Ελλάδα κατά το νόμο 89/1968 ως και τα 'Ελληνικών Συμφερόντων ναυτιλιακά Γραφεία εξωτερικού, ή επί ελληνικών ή συμβεβλημένων ή υπό ξένη σημαία πλοίων. Τα ποσά των συντάξεων, που τους καταβλήθηκαν επιστρέφονται, ύστερα από αιτιολογημένη πρόξη του Διοικητή του ΝΑΤ, που τα βεβαιώνει ως έσοδα του Ταμείου και εισπράττονται κατά τις διατάξεις του Κώδικα περί εισπράξεως των Δημοσίων 'Εσόδων.

Από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου αναστέλλεται η συνταξιοδότηση κάθε συνταξιούχου ΝΑΤ που θα ασφαλισθεί σε άλλο συνταξιοδοτικό φορέα, λόγω έκτακτης ασφαλιστικής σε αυτόν εργασίας, εφόσον αποκερδαινει κατά μήνα ποσόν μεγαλύτερο του τριονταπενταπλάσιου του ημερομισθίου ανειδίκευτου εργάτη.

ΑΡΘΡΟ 23

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

Στο άρθρο 27 του Κ.Ν. 792/78 επέρχονται οι ακόλουθες διαφοροποιήσεις:

1. Οι πργ. 1, 2, 3, 4 αντικαθίστανται με τις:
«1. Για την ανικανότητα του ασφαλισμένου ή μέλους της οικογένειάς τους, που ζητά Παροχή, αποφαίνεται η Πρωτοβάθμια 'Υγειονομική για τους υπαλλήλους του Δημοσίου 'Επιτροπή στην οποία παραπέμπεται από την αρμόδια υπηρεσία του ΝΑΤ.

2. Για κάθε άμφισβήτηση που αφορά την απόφαση της Πρωτοβάθμιας 'Υγειονομικής 'Επιτροπής επιτρέπεται προσφυγή μέσα σε προθεσμία δύο μηνών από τον ενδιαφερόμενο και την αρμόδια υπηρεσία του ΝΑΤ στην Δευτεροβάθμια 'Υγειονομική για τους υπαλλήλους του Δημοσίου 'Επιτροπή, που η απόφαση της είναι οριστική.

3. Οι ασφαλισμένοι ή τα μέλη της οικογένειάς τους εξετάζονται από τις 'Υγειονομικές 'Επιτροπές.

4. Σε περιπτώσεις που ασφαλισμένοι ή μέλη της οικογένειάς τους παραπέμπονται σε νοσοκομεία για ιατρική παρακολούθηση, είτε από το ΝΑΤ, είτε από τις 'Υγειονομικές 'Επιτροπές, το νοσοκομειακό έξοδα και κάθε άλλη σχετική δαπάνη βαρύνει το ΝΑΤ.

5. 'Η πργ. 7 του άρθρου 27 του Κ.Ν. 792/78 αριθμείται ως πργ. 5, ή πργ. 6 καταργείται, αντί δε αυτής τίθεται νέα ως ακολούθως:

«6. 'Επιτρέπεται η επανάκριση του συνταξιούχου ύστερα από αίτησή του, για βελτίωση της παροχής.

'Επανεκρίνονται όλοι οι μέχρι της δημοσίευσης του νόμου τούτου συνταξιούχοι από τις 'Υγειονομικές 'Επιτροπές, ώστε, εάν έχει αποκατασταθεί η υγεία τους να διακόπτεται η σύνταξη τους.

ΑΡΘΡΟ 24

ΑΝΑΒΙΩΣΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΠΑΡΑΓΡΑΦΗΚΑΝ

Το άρθρο 27 του Ν. 1085/80 τροποποιείται ως ακολούθως:

1. 'Η πργ. 1 καταργείται.
2. 'Η πργ. 2 με την οποία τροποποιήθηκε η πργ. 4 του άρθρου 38 του Κ.Ν. 792/78 παίρνει τον αριθμό 1 και αντικαθίσταται ως εξής:
«1. Το δικαίωμα εξαγοράς υπηρεσίας Δωδεκανησίων ναυτικών, που η προθεσμία της έληξε στις 31.12.1982 επαναφέρεται σε ισχύ με τις προϋποθέσεις, που το άρθρο 38 ορίζει και δεν παραγράφεται, ένασκειται από τότε από τα μέλη των οικογενειών τους, ανεξάρτητα αν έχουν απογραφεί οι δικαιοπάροχοι τους.

3. 'Αξιώσεις για εξαγορά υπηρεσιών μπορούν να ασκούνται χωρίς χρονικό περιορισμό από ναυτικούς και συνταξιούχους εκτός των περιπτώσεων του άρθρου 3, του παρόντος νόμου.

ΑΡΘΡΟ 25

ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΤΑΙ Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Στο τέλος της πργ. 1 του άρθρου 28 του Κ.Ν. 792/78 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:
«Για την απονομή των παροχών υπολογίζεται επίσης και ο χρόνος της ναυτικής εργασίας των ναυτικών σε ελληνικά πλοία, των οποίων χάνονται τα ναυτολόγια και οι οποίοι δεν έχουν περιληφθεί στα νέα ναυτολόγια που ανασυντάσσονται, εφόσον η εργασία αποδεικνύεται από τα ναυτικά τους φυλλάδια ή άλλα επίσημα αποδεικτικά στοιχεία και υπό την απαραίτητη προϋπόθεση οι ναυτολόγησες και απολύσεις τους να έχουν θεωρήσεις της Λιμενικής 'Αρχής του τόπου ναυτολόγησας και απολύσεως.

ΑΡΘΡΟ 26

ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ

'Η πργ. 5 του άρθρου 34 του Κ.Ν. 792/78 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«'Η ναυτική εργασία που πραγματοποιείται υπολογίζεται κατά τις κείμενες διατάξεις για την προσαύξηση της σύνταξης.

ΑΡΘΡΟ 27

ΥΠΟΛΟΠΣΜΟΣ ΕΙΣΦΟΡΩΝ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. ΚΑΙ ΚΛΑΔΟΥ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

'Η πργ. 3 του άρθρου 33α του Κ.Ν. 792/78 που προστέθηκε με το άρθρο 25 του Ν. 1085/80 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3. Οι ως άνω εισφορές καθώς και οι εισφορές του Κλαδού 'Επικουρικής Ασφάλισης ναυτικών υπολογίζονται στην πλήρη οργανική σύνθεση του πλοίου παρακρατούνται υποχρεωτικώς από τον πλοιοκτήτη κατά την πληρωμή των αποδοχών στο ναυτικό και εισπράττονται από το ΝΑΤ με τις ίδιες προϋποθέσεις εισπράξεως των λοιπών εισφορών.

ΑΡΘΡΟ 28

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΕ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Στο άρθρο 37α που προστέθηκε στον Κ.Ν. 792/78 με το άρθρο 33 του Νόμου 1085/80, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

1. Προστίθεται παράγραφος 4 ως ακολούθως:
«4. Πλοία με 'Ελληνική σημαία που παραμένουν σε άρρα, παραπάνω από 6 μήνες και δεν εφίσταται σε ναυτική αποστολή, δεν επιτρέπεται να τηρούν ναυτολόγια, εκτός αν ζητήσει την τήρησή τους η Λιμενική 'Αρχή.

2. Τα ληξιπρόθεσμα αυτά ναυτολόγια αφαιρούνται από τη Λιμενική 'Αρχή, και οι υπηρεσίες των ναυτικών πέραν του εξαμήνου δεν υπολογίζονται και δεν καταχωρούνται στις μερίδες τους, από την 'Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων.

2. Στο τέλος του εδαφίου δ. της πργ. 1 του άρθρου 37 του Κ.Ν. 792/78 προστίθεται και η κατωτέρω περίοδος:

«Ναυτικοί και Δωδεκανήσιοι 'Εθελοντές που υπηρέτησαν κατά την διάρκεια της κατοχής της 'Ελλάδας κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο σε 'Εμπορικά ή πολεμικά ή κατασκοπευτικά πλοία ή σε πλοία που προσέφεραν 'Εθνικές υπηρεσίες στην πολεμική προσπάθεια και αποδεικνύεται η υπηρεσία τους αυτή από οποιοδήποτε επίσημο έγγραφο, ή άλλο θετικό στοιχείο, των κατά την διάρκεια του πολέμου τούτου Συμμάχων της 'Ελλάδας Χωρών, μπορούν να αναγνωρισούν την υπηρεσία τους αυτή και να την καταστήσουν πραγματική ναυτική υπηρεσία και για σύνταξη ελαχίστης ασφαλιστικής προστασίας, χωρίς καταβολή εισφορών που υπολογίζονται όμως για παρακράτηση του 1/4 κατά μήνα από την σύνταξη τους.

ΑΡΘΡΟ 29

ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΕ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΜΗ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΤ ΚΑΙ ΕΞΑΓΟΡΑ ΑΥΤΗΣ

1. Το εδάφιο β της πργ. 8 του άρθρου 37 του Κ.Ν. 792/78 αντικαθίσταται ως ακολούθως:
«β. 'Η υπηρεσία σε πλοία με ξένη σημαία αποδεικνύεται με πιστοποιητικό, που εκδίδει ο πλοίαρχος μετά την απόλυση από το πλοίο και μπορεί να θεωρείται από Πρωτοβάθμιας ή Λιμενικής Αρχής ή να επιβεβαιώνεται και με άλλο τρόπο η αλήθεια του περιεχομένου του, όπως θα ορίζεται με σχετική απόφαση του 'Υπουργού.

Μέχρι τη χρονολογία εκδόσεως της απόφασεως του 'Υπουργού, θα ισχύουν οι κείμενες διατάξεις για την θωρόρηση των πιστοποιητικών».

2. 'Η διάταξη της πργ. 12 του άρθρου 37 του Κ.Ν. 792/78 αναριθμείται σε πργ. 13.

Στη θέση της, ως πργ. 12, παρεμβάλεται νέα διάταξη που έχει ως εξής:

«12. Οι εισφορές για τον υπολογισμό του χρόνου ασφαλιστικής υπηρεσίας 'Ελλήνων ναυτικών που διανύθηκαν σε πλοία με ξένη σημαία (συμβεβλημένα ή όχι στο ΝΑΤ) απολογούνται των προβλεπόμενων προσαυξήσεων στην πργ. 4 του άρθρου 37 του Κ.Ν. 792/78 αν καταβληθούν μέσα σε ένα χρόνο από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου. Μετά την πάροδο του χρόνου, μπορούν να καταβληθούν τμηματικά, με ισόποσες δόσεις, σε διάστημα (12) μηνών, αλλά επιβαρύνονται με τις προσαυξήσεις της ανωτέρω παραγράφου».

ΑΡΘΡΟ 30

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΠΟΣΤΡΕΦΕΝΤΩΝ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

'Η πργ. 5 του άρθρου 40 του Κ.Ν. 792/78 αντικαθίσταται με την:

«5. 'Επαναφέρεται σε ισχύ το δικαίωμα για υποβολή αιτήσεων αναγνώρισης υπηρεσίας από ναυτικούς, που στερήθηκαν του δικαιώματος ναυτολόγησας οποτεδήποτε, για οποιοδήποτε λόγο και με εισφορές κατά τα υπό της πργ. 2 του παρόντος άρθρου οριζόμενα».

ΑΡΘΡΟ 31

ΕΞΑΓΟΡΑ ΚΑΤΟΧΙΚΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

1. 'Η πργ. 2 του άρθρου 41 του Κ.Ν. 792/78, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 1085/80 αντικαθίσταται ως εξής:

«Το δικαίωμα εξαγοράς της ανεργίας της προηγούμενης παραγράφου δεν παραγράφεται

2. Από την πργ. 5 του άρθρου 27 του Ν. 1085/80 που εξακολουθεί να ισχύει διαγράφεται η φράση «εφ' όσον υποβάλουν αίτηση προς απονομή συντάξεως μέχρι 31.12.82».

ΑΡΘΡΟ 32

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΧΡΟΝΟΥ ΑΔΕΙΑΣ

Στό τέλος του άρθρου 42 του ΚΝ 792/73 προστίθεται:

«Ειδικότερα καθορίζεται η κατά τα άνω αναγνωριζόμενος χρόνος άδειας για 12μηνη ύπηρεσία ως ακολούθως:

α) Προκειμένου για υποχρεωτικούς ασφαλισμένους των πργ. 1, 2 και 3 του άρθρου 3 του ΚΝ 792/78, όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 3 του Ν. 1085/80 με το άρθρο 2 του παρόντος νόμου τρείς (3) μήνες και έξη (6) ημέρες.

β) Προκειμένου για υποχρεωτικούς ασφαλισμένους των υπολοίπων πργ. του ανωτέρου άρθρου... δύο (2) μήνες.

γ) Προκειμένου για ύπηρεσία υποχρεωτικών ασφαλισμένων οποιασδήποτε κατηγορίας επί πλοίων κατηγορίας Α τρείς (3) μήνες και έξη (6) ημέρες.

δ) Προκειμένου για ύπηρεσία επί πλοίων με ξένη σημαία μη συμβεβλημένων με το ΝΑΤ ισχύουν τα του έδαφίου γ) του παρόντος νόμου άρθρου.

ε) Προκειμένου για ύπηρεσία προαιρετικών ασφαλισμένων ενός (1) μήνα.

ΑΡΘΡΟ 33 ΑΚΥΡΩΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

1. Το ΝΑΤ, δικαιούται να έλεγξει τις ύπηρεσίες των ναυτικών και να εισηγείται στον Ύπουργό, την άκρωσή τους, αν διαπιστωθεί ότι χρησιμοποιήθηκαν ψευδή στοιχεία για την άνωμωρίση τους ή οι ναυτικοί δεν είχαν επιβεβαιωθεί στα πλοία που έφεροντο ναυτολογημένοι.

ΑΡΘΡΟ 34 ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

1. Μετά την άπονομή της παροχής στον ασφαλισμένο και την παραλαβή των συνταξιοδοτικών του εγγράφων το ναυτικό που φυλλάδιο, του επιστρέφεται αφού προηγουμένως δλο τα άλλα του άκυρωθούν με σφραγίδα, που θα άναγράφει τη λέξη ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ στην Έλληνική ή Άγγλική γλώσσα.

2. Με άπόφαση του Ύπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας όρίζεται ο τρόπος έφαρμογής της πργ. 1 του άρθρου αυτού και κάθε άλλη άπαιτήρη λεπτομέρεια.

ΑΡΘΡΟ 35 ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΦ' ΑΠΑΞ ΠΑΡΟΧΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΤΑΜΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Τα άρθρα 3 του ΝΔ 3736/57 και 3737/1957 άντικαθίστανται ως ακολούθως:

1. Χορηγείται εφ' άπαξ χρηματική παροχή και σε ασφαλισμένους, που συνταξιοδοτούνται από άλλο Άσφαλιστικό φορέα, με συνολογισμό χρόνου άσφάλισης στο ΝΑΤ, βάσει του Νόμου 4202/1961, όπως τροποποιήθηκε με το νόμο 1405/1983, μόνον όμως όταν με τα χρόνια της πραγματικής θαλάσσιας ύπηρεσίας και της ηλικίας τους θεμελιώνουν αυτοδύναμα συνταξιοδοτικό δικαίωμα στο ΝΑΤ. Σε κάθε περίπτωση ή εφ' άπαξ χρηματική παροχή υπολογίζεται με βάση την πραγματική ναυτική ύπηρεσία.

2. Το δικαίωμα για άπόλυση της εφ' άπαξ χρηματικής παροχής γεννάται από την έπομένη ημέρα κατά την οποία άποφασίστηκε από το άρμόδιο όργανο ή χορήγηση της παροχής αυτής. Κάθε λεπτομέρεια για τη χορήγηση της από το άρμόδιο Ταμείο ή Κλάδο Πρόνοιας θα ρυθμίζεται με άπόφαση του Ύπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας.

3. Έφ' όσον διαπιστωθεί μέσα σε διάστημα δύο μηνών, από την άρμόδια ύπηρεσία, βάσει της βεβαίωσης της ύπηρεσίας Ναυτικών Μητρώων, ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις χορήγησης εφ' άπαξ παροχής, ο ναυτικός δικαιούται μετά από αίτηση του να λάβει ως προκαταβολή ποσό ίσο προς το μισό της δικαιουμένης παροχής του.

4. Η προκαταβολή αυτή παρακρατείται από την χορήγηση της παροχής.

ΑΡΘΡΟ 36 ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ (ΕΦ' ΑΠΑΞ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ) ΑΠΟ ΤΟ ΝΑΤ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΟΥΣ ΠΑ ΛΗΨΗ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΕΛΑΧΙΣΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

1. Όσοι μέχρι της δημοσίευσης του Νόμου αυτού δικαιούνται εφάπαξ άποζημίωση από το ΝΑΤ και έχουν τις προϋποθέσεις των διατάξεων που καταργούνται, μπορούν μέσα σε διάστημα 12 μηνών από την ισχύ του νόμου αυτού, ή να ζητήσουν το εφ' άπαξ ή να συνεχίσουν την προαιρετική άσφάλισή τους στο ΝΑΤ, όπως το άρθρο 3 όρίζει.

2. Δικαιούνται σύνταξης κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού και όσοι έχουν πάρει από το ΝΑΤ εφ' άπαξ άποζημίωση. (Έπιστροφή άσφαλιστικών εισφορών). Για το σκοπό αυτό πρέπει να υποβάλουν σχετική αίτηση στο ΝΑΤ και να δεχθούν να επιστρέψουν κατά την πργ. 3 του άρθρου 24 του ΚΝ 792/78 το εφ' άπαξ (άσφαλιστικές εισφορές), που πήραν άναπροσαρμοζόμενο. Το επιστρεφόμενο ποσό κρατείται από την μηνιαία σύνταξη που θα τους χορηγεί σε μηνιαίες δόσεις, όπως σε λεπτομέρειες θα καθοριστεί άπόφαση του Ύπουργού μετά γνώμη του ΔΣ/ΝΑΤ. Για τον υπολογισμό του καταβλητέου ποσού διαιρείται το εφ' άπαξ που πήρε ο ασφαλισμένος με το ημερομίσθιο που ο άνειδικαιτος έργατης παίρνει κατά τη χρονολογία άπονομής του και το πηλίκο της διαιρέσεως πολλαπλασιάζεται με το ημερομίσθιο άνειδικαιτου έργατη που καταβάλλεται κατά την χρονολογία έκδοσης της συνταξιοδοτικής άπόφασης.

ΑΡΘΡΟ 37 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΦ' ΑΠΑΞ ΠΑΡΟΧΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΣΥΓΧΛΩΝΕΥΟΜΕΝΑ ΣΤΟ ΝΑΤ

— Ταμεία Πρόνοιας

Το άρθρο του Ν.Δ. 3737/1957 άντικαθίσταται ως ακολούθως:

Α. Η εφ' άπαξ χρηματική παροχή που χορηγείται στους ασφαλισμένους υπολογίζεται ως ακολούθως:

Πολλαπλασιάζεται ο άριθμός των μηνών που ο δικαιούχος ήταν ασφαλισμένος στο ΤΠΚΕΝ με τον συντελεστή 4126, 6713 και το άριθμητικό μέγεθος που προκύπτει άποτελεί το ποσό της εφ' άπαξ παροχής σε δραχμές το οποίο δικαιούται ο ασφαλισμένος αν έχει πραγματοποιήσει χρόνο άσφάλισης όχι άνωτερο των δεκαπέντε έτών.

Αν ο χρόνος άσφάλισης είναι μεγαλύτερος των δεκαπέντε έτών χορηγείται στον άσφαλισμένο προσαύξηση 4% για κάθε έτος άσφάλισης οι πλεονάζοντες μήνες λογίζονται ως έτος αν είναι έξ (6) τουλάχιστον άλλως δεν λαμβάνονται ύπόψη.

Β. Ο συντελεστής 4126, 6713 και ή προσαύξηση εκ 4% που όρίζονται στην προηγούμενη παράγραφο, μπορούν ν' αύξομειώνονται άνάλογα με τις οικονομικές δυνατότητες που έχει κάθε φορά ο «Όργανισμός», με άπόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΝΑΤ που θα έγκρίνεται από τους Ύπουργούς Οικονομικών και Έμπορικής Ναυτιλίας.

2. Το άρθρο 5 του Ν.Δ. 3736/57 άντικαθίσταται ως ακολούθως:

1. Η εφ' άπαξ χρηματική παροχή υπολογίζεται ως ακολούθως:
Πολλαπλασιάζεται ο άριθμός των μηνών που ο δικαιούχος ήταν ασφαλισμένος στο ΤΠΑΕΝ με συντελεστή 6276, 0096 και το άριθμητικό μέγεθος που προκύπτει, άποτελεί το ποσό της εφ' άπαξ παροχής σε δραχμές, το οποίο δικαιούται ο ασφαλισμένος αν έχει πραγματοποιήσει χρόνο άσφάλισης όχι άνωτερο των πέντε έτών.

Αν ο χρόνος άσφάλισης είναι μεγαλύτερος των δεκαπέντε έτών χορηγείται στον άσφαλισμένο προσαύξηση 3,5% για κάθε χρόνο άσφάλισης πέραν από τα 15 χρόνια. Για τον υπολογισμό της προηγούμενης προσαύξεσης οι πλεονάζοντες μήνες λογίζονται ως έτος, αν είναι έξη (6) τουλάχιστον, άλλως δεν λαμβάνονται ύπόψη.

2. Ο συντελεστής 6276, 0096 και ή προσαύξηση εκ 3,5% που όρίζονται στη προηγούμενη παράγραφο, μπορούν ν' αύξομειώνονται άνάλογα με τις οικονομικές δυνατότητες που θα έχει κάθε φορά ο «Όργανισμός», με άπόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΝΑΤ που θα έγκρίνεται από τους Ύπουργούς Οικονομικών και Έμπορικής Ναυτιλίας.

ΑΡΘΡΟ 38 ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ

Στο άρθρο 84 του ΚΝ 792/78 έπέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

1. Στο τέλος της παργ. 1 προστίθεται έδαφιο «δ», ως ακολούθως:

δ. «Έξαιρετικά και μόνον οι πλοιοκτήτες ιστιοφόρων και πετρελαιοκινήτων φορτηγών και άλιευτικών πλοίων, έξυλινες κατασκευές μέχρι και 60 κόρων όλικής χωρητικότητας (ΚΟ) που είναι νηολογημένα στα άκριτικά νησιά του Βορείου, Κεντρικού και Νότιου Αιγαίου και του νομού των Κυκλάδων και κινούνται στο χώρο αυτόν των νησιών, καταβάλλουν εισφορές μόνον για τους πραγματικά ναυτολογημένους σ' αυτή τα πλοία ναυτικού και όχι για το σύνολο της όργανικής τους σύνθεσης.

2. Η πργ. 2 άντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2». Ός μισθός επί του οποίου υπολογίζονται οι τακτικές μηνιαίες εισφορές λαμβάνεται από τις εκάστοτε εν ισχύει συλλογικές συμβάσεις ή έλλείψει τούτων ο με άπόφαση του Ύπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας όριζόμενος, συμβατικός μισθός έπαυξημένος κατά:

α) Το έπίδομα Δεξαμενοπλοίου.

β) Το έπίδομα Κυριακής άργίας.

γ) Το έπίδομα άδειας.

δ) Το έπίδομα ύπερνιαυσίου ύπηρεσίας ή δώρου έορτών.

ε) Τα οίκογενειακά έπίδοματα του άρθρου 33α, που προστέθηκε με το άρθρο 25 του Ν. 1085/80 στον ΚΝ 792/78.

Οι μέχρι 13 Νοεμβρίου 1974 βεβαιωθείσες εισφορές επί του έπίδοματος δεξαμενοπλοίων όρθως έβεβαιώθηκαν και είναι καταβλητέες.

3. Το έδαφιο γ της παργ. 4 άντικαθίσταται ως ακολούθως:

«γ. Τών Άρχιπλοίων και Άρχιμηχανικών, τών Έπιθεωρητών Νηογνωμόνων (SURVEYORS), τών Γενικών Έπιθεωρητών σκάφους και έπιθεωρητών μηχανών των ναυπλιακών επιχειρήσεων ίσες προς τις εκάστοτε καταβαλλόμενες από τον πλοίαρχο ή μηχανικό Α συγκροτημένου πληρώματος φορτηγών ποντοπόρων πλοίων, ή δε εισφορά των ναυπλιακών επιχειρήσεων στις οποίες έργάζονται είναι ίση προς την εισφορά των πλοιοκτητών πλοίων της αυτής κατηγορίας, που καταβάλλεται κάθε φορά».

Το έδαφιο β της παργ. 4 άντικαθίσταται ως ακολούθως:

«β. Τών Προέδρων, Ταμίων και Γραμματέων των όργανώσεων των ναυτικών, των νομίμων αυτών άναπληρωτών (για όσο χρόνο οι τελευταίοι τους άναπληρούν) και στο έσωτερικό ή έξωτερικό νομίμων εκπροσώπων της Άνωτάτης Όργανώσεως Έλληνικών ναυτικών που έδρεύει στην Έλλάδα (για όσο χρόνο αυτοί εκπροσωπούν την όργανωση αυτή), ίση προς τις εισφορές των επί φορτηγών ποντοπόρων πλοίων έργαζομένων συναδέλφων τους επί της άνωτάτης Ιεραρχικής κλίμακας βαθμού και κλάδου του διπλωμάτος ή πτυχίου ναυτικής ικανότητας Ε.Ν. δια του οποίου είναι έφοδιασμένοι, ή δε εισφορά των Όργανώσεων ίση προς τις αντίστοιχες εισφορές των πλοιοκτητών πλοίων της αυτής κατηγορίας.

ΑΡΘΡΟ 39

1. Η παργ. 2 του άρθρου 89 του Κ.Ν. 792/78 όπως άντικαταστάθηκε με την πργ. 5 του άρθρου 28 του Ν. 1085/80 άντικαθίσταται ως ακολούθως:

2. «Σε περίπτωση έκπρόθεσμης καταβολής των εισφορών που όφείλονται από το ναυτολογιο έλασθεί μετά την προθεσμία της πργ. 7 του άρθρου 86 του ΚΝ 792/78 έπιδόλλεται αντί τόκου ύπερμερίας πρόσθετο τέλος 3% το μήνα από την ημέρα που έγιναν άπαιτητές μέχρι την ημέρα της έξόφλησης.

Λογίζεται αυτότελής και άπαιτητή όφειλη από το ναυτολόγιο, το σύνολο των εισφορών κάθε έξαμήνου του διαστήματος ισχύος τους, αλλά και το σύνολο των εισφορών χρονικού διαστήματος μικρότερου από 6 μήνες καθώς και το σύνολο των εισφορών πέραν του έξαμήνου. Σε περιπτώσεις που λήγει ή ισχύς του ναυτολογίου πριν συμπληρωθεί έξαμηνο για όποιοδήποτε λόγο και μετά την πάροδο της προθεσμίας των 10 ήμερών της πργ. 7 του άρθρου 86 του ΚΝ 792/78 από τη λήξη κάθε έξαμήνου ή του μικρότερου από 6 μήνες χρονικού διαστήματος υπολογίζεται πρόσθετο τέλος ίσο προς 1% κατά δεκάημερο για τις εισφορές του μήνου και του μικρότερου χρονικού διαστήματος έως ότου έξοφληθεί ή όφειλη».

3. Η πργ. 4 του άρθρου 89 του ΚΝ 792/78 όπως άντικαταστάθηκε με την πργ. 6 του άρθρου 28 του 1085/80 άντικαθίσταται ως ακολούθως:

«4. Το πιστωτικό ύπόλοιπο που κρύπτεται από το φύλλο έκκαθάρισης επιστρέφεται από το ΝΑΤ μέσα σε δύο μήνες στον πλοιοκτήτη. Καυστήρηση επιστροφής μετά τους δύο μήνες έχει ως αποτέλεσμα την καταβολή προσθέτων τελών 3% για κάθε μήνα στον πλοιοκτήτη επί του πιστωτικού υπολοίπου, μόνο εφ' όσον πρόκειται περί ναυτολογίου που έχει χρόνο ισχύος που δεν ξεπερνά τους 6 μήνες.

3. Η Διοικητική Έπιτροπή άποφασίζει:

α) για κάθε αίτηση θεραπείας κατά των άποφάσεων του άρμόδιου Διευθυντή Παροχών ΝΑΤ.

β) για κάθε αίτηση που άρμόδια ήταν ή προβλεπόμενη από το άρθρο 43 του ΚΝ 792/1978 Άναθεωρητική Έπιτροπή Συντάξεων, που από της δημοσίευσής του νόμου αυτού καταργείται και

γ) για κάθε αίτηση διευκύνσεως όφειλομένων στο ΝΑΤ εισφορών από ναυτολόγιο ή άλλους πόρους.

4. Οι άσφαλιστικές παροχές που προβλέπονται από τη νομοθεσία του ΝΑΤ άπονέμονται από τον άρμόδιο Διευθυντή του ΝΑΤ.

5. Κατά των άποφάσεων του άρμόδιου Διευθυντή ΝΑΤ, έπιτρέπεται αίτηση θεραπείας στη Διοικητική Έπιτροπή του άρθρου αυτού από το ναυτικό ή την οίκογένειά του, μέσα σε προθεσμία 6 μηνών από τη κοινοποίηση της άποφάσεως του Διευθυντή.

6. Οι κατά τα έδαφια α' και β' της παργ. 3 του παρόντος άποφάσεις της Διοικητικής Έπιτροπής προσβάλλονται στο Διοικητικό Πρωτοδικείο.

7. Η διευκόλυνση καταβολής όφειλών παρέχεται με έγγραφες που καθορίζει ή Έπιτροπή και που διασφαλίζουν τόσο τη κυρία άπαιτηση, όσο και τα πρόσθετα τέλη. Άκίνητα που βεβαιώνονται με ύποθηκες και προσημειώσεις και πλοία με προτιμώμενες ύποθηκες δεν γίνονται δεκτά για διασφάλιση των άπαιτήσεων του ΝΑΤ.

Άπαιτητή προϋπόθεση για τη συζήτηση της αίτησεως στην Έπιτροπή είναι ή καταβολή του 1/4 της κυρίας άπαιτήσεως.

8. Η Έπιτροπή συνέρχεται κατά τακτά χρονικά διαστήματα, τουλάχιστον όμως μία φορά την έβδομή ή ύστερα από πρόσκληση του Προέδρου της και βρίσκεται σε άπορτία με την πλειοψηφία των παρόντων.

Σε ισοψηφία υπεριοχτεί η γνώμη στην οποία δόθηκε η ψήφος του Προεδρεύοντος.

ΑΡΘΡΟ 40

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΤ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

1. Η πρ. 6α του άρθρου 89 του ΚΝ 792/78 που προστέθηκε με την πρ. 8 του άρθρου 28 του Ν. 1085/1980 καταργείται.

2. Με απόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας συνιστάται στην έδρα του ΝΑΤ Διοικητική Έπιτροπή με διετή θητεία που αποτελείται:

α) Από τον Πρόεδρο — Διοικητή του ΝΑΤ ως Πρόεδρο, με αναπληρωτή του Προέδρου ΝΑΤ τον ειδικό στα Ασφαλιστικά θέματα και μέλος του ΔΣ/ΝΑΤ.

β) Από τρία μέλη του Δ.Σ. με τους αναπληρωτές τους από τα οποία απαραίτητα τρία θα προέρχεται από τους ναυτικούς το άλλο από τους πλοιοκτήτες και το τρίτο θα είναι ο ειδικός περί τα Ασφαλιστικά, όταν δεν αναπληρώνει τον Πρόεδρο, ή σε αντίθετη περίπτωση ο ανώτερος υπάλληλος της Τράπεζας Έλλάδος μέλος του Δ.Σ.

γ) Από τον Προϊστάμενο του Διοικητικού Γραφείου του ΝΑΤ με αναπληρωτή του έναν από τους ζυμωστές δικηγόρους του.

Εισηγητής της Έπιτροπής είναι ο αρμόδιος Διευθυντής με αναπληρωτή του, σε περίπτωση απουσίας ή κωλύματός του, τον αρχαιότερο Τμηματάρχη της Διευθύνσεώς του. Όπου όμως προσβάλλεται απόφαση του αρμόδιου Διευθυντή ή του ΔΣ, και ο Εισηγητής ήταν ο αρμόδιος Διευθυντής ή τότε Εισηγητής στην Έπιτροπή θα είναι ο Διευθυντής Έπιθεωρήσεως. Ο Γραμματέας της Έπιτροπής με τον αναπληρωτή του ορίζονται από τον Πρόεδρο ΝΑΤ — Διοικητή.

Τών συνεδριάσεων της Έπιτροπής τηρούνται πρακτικά, που υπογράφονται από τον Πρόεδρο τα παραστάτα μέλη και τον Γραμματέα και περιέχουν τα όνοματεπώνυμα των παραστάτων, τη γνώμη κάθε μέλους, την εισήγηση της Έπιτροπής και την απόφαση.

9. Με απόφαση του Δ.Σ. που εγκρίνεται από τον Υπουργό, θα ρυθμίζονται τα θέματα τα σχετικά με την παράσταση των ενδιαφερομένων, το παράβολο, οι έγγραφες και γενικότερα κάθε θέμα και κάθε λεπτομέρεια σχετικά με τη λειτουργία της Έπιτροπής.

ΑΡΘΡΟ 41

ΔΙΑΓΡΑΦΟΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ, ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΕ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΕΝΝΟΙΑ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΩΣ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ

1. Στο άρθρο 18 του ΚΑΝΔ προστίθενται παράγραφοι 3 και 4 που έχουν ως ακολούθως:

«3. Διαγραφεί πλοίο με σκοπό να διαλυθεί ή πωληθεί, δεν ενεργείται αν δεν εξοφληθούν οι όφειλες του προς το Δημόσιο και τους Ασφαλιστικούς Οργανισμούς των ναυτικών έστω και αν το πλοίο απέκτησε σε πλειστηριασμό ο ενδιαφερόμενος για τη διαγραφή».

«4. Η αληθινή έννοια της πρ. 2 του άρθρου 18 του ΚΑΝΔ είναι ότι στα «επαγόμενα την διαγραφή περιστατικά» περιλαμβάνεται και η εξόφληση των οφειλών προς το Δημόσιο και τους Ασφαλιστικούς των ναυτικών Οργανισμούς».

2. Στο άρθρο 250 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου προστίθεται εδάφιο «ζ» που έχει ως ακολούθως:

«ζ. Επί άσκησης και όποιουδήποτε άλλου επαγγέλματος ή λειτουργήματος, εάν ο ναυτικός εμφανίζεται ναυτολογημένος, σε πλοίο χωρίς να επιβαίνει σ' αυτό».

3. Η αληθινή έννοια της απαγόρευσης καταχώρησης της μεταβίβασης της εκπαιδευτικής σύμβασης του πλοίου στο νηολόγιο περιλαμβάνει τόσο την έκδοση έκδοσης με καθολική ή ειδική διαδοχή, όσο και εκείνη που γίνεται με την έπιτοπεία της Αρχής.

4. Δεν καταχωρείται, σε πλοίο που διέπεται από εγκριτική πράξη του άρθρου 13 Ν.Δ. 2687/53 προτιμωμένη υποθήκη, αν προηγουμένως δεν εξοφληθούν οι προς το Δημόσιο και τους Ασφαλιστικούς των Ναυτικών Οργανισμούς οφειλές του πλοίου.

5. Χρηματικά ποσά που καταβλήθηκαν στο ΝΑΤ από υπερθεματιστές σε πλειστηριασμούς πλοίων ή έγγραφες επιστολές που κατατέθηκαν για τη διαγραφή ή διάλυση τους δεν επιστρέφονται, ούτε συμψηφίζονται, εκτός αν έχει εκδοθεί μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος νόμου αμετάκλητος Δικαστική απόφαση.

ΑΡΘΡΟ 42

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ ΑΠΟ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟ

Η πρ. 8 του άρθρου 86 του Κ.Ν. 792/78 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«8. Με Π.Δ. που θα εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού ύστερα από γνώμη του Δ.Σ. μπορεί να δριστεί οι κατά το άρθρο 84 του Κ.Ν. 792/78 εισφορές να καταβάλλονται υποχρεωτικά από τους κατά την πρ. 6 του άρθρου 86 του Κ.Ν. 792/78 υποχρέους σε χρονικά διαστήματα μικρότερα από έξι (6) μήνες, άσχετα αν έληξε, αν εξακαθίστηκε ή αν έγινε αντικατάσταση του ναυτολογίου.

Με τα αυτά Ν.Δ. μπορεί να ορίζεται νέος τύπος ναυτολογίου ή φύλλο εκκαθαρίσεως της οφειλής, να αυξομειώνονται τα πρόσθετα τέλη, και γενικότερα να ρυθμίζεται κάθε θέμα για την εισπραξη των εισφορών του ΝΑΤ ανεξάρτητα από τον τρόπο λειτουργίας του ναυτολογίου.

ΑΡΘΡΟ 43

ΔΙΑΤΙΜΗΜΕΝΑ ΕΝΤΥΠΑ, ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΗ ΙΣΧΥΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

1. Η πρ. 4 του άρθρου 83 του Κ.Ν. 792/78 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«4. Το αντίτιμον των διατιμημένων εντύπων που ορίζεται κάθε φορά με απόφαση του Δ.Σ. Στο αντίτιμο των ανωτέρω εντύπων, επιβάλλεται εισφορά 10% για τα Ναυτικά Μουσεία της Χώρας, το συνολικό ποσό της οποίας, κατανέμεται σ' αυτά με απόφαση του Δ.Σ.».

2. Στο άρθρο 83 του Κ.Ν. 792/1978 προστίθεται παράγραφος 23 που έχει ως κατωτέρω:

«23. Οι εισφορές της πρ. 2 αναπροσαρμόζονται με αποφάσεις του ΔΣ/ΝΑΤ, που εγκρίνει ο Υπουργός και δημοσιεύονται στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, οι δε εισφορές των στην παρ. 10 αναφερομένων καταργούνται θεσπιζόμενου από 1.9.1984 ναυτολογίου και για τα πλωτά αυτά μέσα».

3. Οι διατάξεις των άρθρων 17α, 17β, του Κ.Ν. 792/1978 που προστέθηκαν με το Νόμο 1085/80 και πρ. 2β του άρθρου 1β του Κ.Ν. 792/78 όπως τροποποιήθηκε με την προσθήκη περιόδου με το άρθρο 21 του Νόμου 1085/80, έχουν αναδρομική εφαρμογή.

ΑΡΘΡΟ 44

ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑ ΟΦΕΙΛΕΤΩΝ ΕΚ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΥ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΤΟΙ ΤΙΤΛΟΙ

1. Η πρ. 7 του άρθρου 89 Κ.Ν. 792/1978 όπως αντικαταστάθηκε με την πρ. 2 του άρθρου 28 του Ν. 1085/1980 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«7. Η μή καταβολή του 90% τουλάχιστον από τις κατά προσέγγιση οφειλόμενες εισφορές για χρονικό διάστημα 6 μηνών και άσχετα αν οι εισφορές αυτές προέρχονται από τρέχον ναυτολόγιο ή από ναυτολόγιο που αντικαταστάθηκε, εκτός από την επιβάρυνση της οφειλής με πρόσθετα τέλη προς 3% για κάθε μήνα και απαγόρευση απόλυτου του πλοίου συνεπάγεται τη ποινική δίωξη των υποχρέων για υπεξαίρεση των εισφορών των ναυτικών

και καθυστέρηση καταβολής της εισφοράς εργοδότη, δηλαδή, για το σύνολο της οφειλής ύστερα από αίτηση του ΝΑΤ, καθώς και την λήψη άλλων αναγκαστικών μέτρων κατ' αυτό, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται όσοι αναφέρονται στην πρ. 6 του άρθρου 86 του Κ.Ν. 792/1978, καθώς και το μέλη των Διοικητικών Συμβουλίων των πλοιοκτητριών ή διαχειριστριών εταιριών ή των κάθε μορφής εταιριών που τις εκπροσωπούν και οι ούσιαστικοί όφειλοιστές ή πλοιοκτήτες, που κρύβονται πίσω από τα νομικά πρόσωπα των εταιριών τούτων και μόνον όμως όταν αποδεικνύεται αναμφισβήτητο ότι είναι οι κύριοι ή όφειλοιστές του πλοίου (δανειακή σύμβαση, πωλητήρια συμβόλαια κ.λπ.).

2. Η διάταξη του εδαφίου β της πρ. 1 του άρθρου 90 του Κ.Ν. 792/1978 αντικαθίσταται ως κατωτέρω:

β. Η διάταξη του εδαφίου β της πρ. 1 του άρθρου 90 του Κ.Ν. 792/1978 αντικαθίσταται ως κατωτέρω:

β. Το φύλλο εκκαθαρίσεως της οφειλής του πλοίου που εκδίδει κατά τους υπολογισμούς της ή αρμόδια Έπιτροπή του ΝΑΤ με βάση την οργανική σύνθεση ή χωρητικότητα και το μισθό όπως καθορίζεται από τη διάταξη της πρ. 2 του άρθρου 84 του Κ.Ν. 792/78, αποτελεί τίτλο νόμιμο και εκτελεστό, όπως και το φύλλο εκκαθαρίσεως της οφειλής που εκδίδει η αυτή Έπιτροπή με βάση το ναυτολόγιο του πλοίου, μετά την εκκαθάρισή του. Και τα δύο αυτά φύλλα είναι τίτλοι νόμιμοι και εκτελεστοί κατά τις διατάξεις του Κώδικα γιό-την Εισπραξη των δημοσίων εσόδων (ΚΕΔΕ).

Τίτλοι νόμιμοι και εκτελεστοί είναι και τα φύλλα Έκκαθαρίσεως βάσει των οποίων έχουν βεβαιωθεί υπό το ΝΑΤ οφειλές στα Δημόσια Ταμεία και δεν έχουν άκρωθεί με αμετάκλητες Δικαστικές αποφάσεις.

ΑΡΘΡΟ 45

ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΤΟ ΝΑΤ

1. Συνιστάται στο ΝΑΤ ειδική Ταμειακή Έπιτροπή για την εισπραξη των κάθε είδους πόρων του Ταμείου, με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων, που ισχύουν κάθε φορά για την εισπραξη των εσόδων του Δημοσίου.

2. Με Προεδρικό Διατάγματα, που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού, θα ορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού, μεταξύ των οποίων και το θέμα της εισπραξης των οφειλομένων στο ΝΑΤ από ναυτολόγια εισφορών σε συνόλ-λογα.

ΑΡΘΡΟ 46

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΝΑΤ (Δ.Η.Ε.Σ.)

1. Το Μηχανογραφικό Γραφείο ΝΑΤ γίνεται Διεύθυνση με τον τίτλο Δ.Η.Ε.Σ. στην οποία εντάσσεται αυτόδικαίως το προσωπικό, που υπηρετεί κατά την δημοσίευση του παρόντος νόμου.

2. Με Π.Δ. που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Προεδρίας της Κυβερνήσεως και Έμπορικης Ναυτιλίας, ρυθμίζεται κάθε θέμα που αφορά την εφαρμογή των παρόντων άρθρων και ιδίως τον καθορισμό Τμημάτων και γραφείων της Διευθύνσεως, την αναδιάρθρωση των θέσεων του προσωπικού, τα προσόντα διαορισμού του, την κατάταξη των υπηρετούντων τις μισθολογικές διαβαθμίσεις, τους, την πλήρωση ή κατάργηση θέσεων και το ύψος των αποδοχών τους.

ΑΡΘΡΟ 47

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ

1. Συνιστάται στο ΝΑΤ Έπιτροπή Μητρώου Ασφαλισμένων σκοπός της οποίας είναι η τήρηση Μητρώων των ασφαλισμένων, η καταχώρηση σ' αυτά της «ναυτικής υπηρεσίας» και της «πραγματικής ναυτικής υπηρεσίας» τους, η χορήγηση βεβαιώσεων σχετικών με την ασφαλιστική τους κατάσταση και ο έφοδος τους με ασφαλιστική ταυτότητα.

2. Με κανονισμό θα ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την λειτουργία της Έπιτροπής Μητρώου Ασφαλισμένων στο ΝΑΤ. Μέχρι της εκδόσεως του κανονισμού το Ταμείο θα εξυπηρετείται από την Έπιτροπή Ναυτικών Μητρώων, το προσωπικό της οποίας μέχρι τότε θα εξακολουθήσει να μισθοδοτείται από το ΝΑΤ.

ΑΡΘΡΟ 48

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΡΟΠΟΥ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ. ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

1. Με Προεδρικό Διατάγματα που θα εκδοθούν μετά τη δημοσίευση του νόμου τούτου ύστερα από πρόταση των Υπουργών Οικονομικών και Έμπορικης Ναυτιλίας, θα τροποποιείται η μέθοδος υπολογισμού των συντάξεων λαμβανόμενης υπόψη της «πραγματικής ναυτικής υπηρεσίας», των εισφορών που καταβλήθηκαν, και του πραγματικού συμβατικού μισθού του ασφαλισμένου, χωρίς να επέρχεται διαφοροποίηση στο ποσόν της καταβαλλόμενης συντάξεως και μείωσή της.

ΑΡΘΡΟ 49

ΑΥΞΗΣΗ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

1. Αύξάνεται αναδρομικά από 1.1.1984 κατά 10% συνταξιοδοτικός μισθός της κλάσεως Β1 της κατηγορίας Β' του πίνακα ΙΙΙ της πρ. 2 του άρθρου 16 του Κ.Ν. 792/78, μόνο για υπηρεσίες κητείες ή εξομοιούμενες προς υπηρεσίες κητείες σε φορητά πλοία από 4.500 τόννους ΔΩ και άνω ή σε υπερωκεάνια πλοία ή σε μεσογειοκά τουριστικά επιβατηγά πλοία, με πολλαπλασιασμό του προβλεπόμενου στην κλάση αυτή συνταξιοδοτικού μισθού των ειδικότητων και βαθμών ναυτολόγησης ως και των ναυτικών προσόντων με τον αριθμό 1,1.

2. Οι καταβαλλόμενες κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου συντάξεις επανυπολογίζονται με βάση τις διατάξεις της πρ. 1 του άρθρου αυτού.

ΑΡΘΡΟ 50

ΚΑΤΩΤΑΤΟ ΟΡΙΟ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ

1. Από 1 Ιανουαρίου 1984 το ύψιστο ένιαίο κατώτατο όριο συντάξεων του ΝΑΤ δια-φοροποιείται σε κατώτατο όριο συντάξεων λόγω γήρατος ή απόλυτου αναπηρίας και κα-τώτατο όριο συντάξεων λόγω θανάτου.

2. Τα προβλεπόμενα στην προηγούμενη παράγραφο ανώτατα όρια συντάξεων ορίζεται ότι θα είναι ίσα με τα χορηγούμενα αντίστοιχα κάθε φορά από το ΙΚΑ, χωρίς οικονομικά επιδόματα.

3. Κατά τον υπολογισμό των απονεμομένων κάθε φορά συντάξεων λαμβάνονται υπόψη και όλες οι αυξήσεις που έχουν χορηγηθεί στις καταβαλλόμενες συντάξεις από 1.1.1978 και έπειτα.

ΑΡΘΡΟ 51

ΕΠΙΡΡΟΗ ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΟ ΝΑΤ

Οι διατάξεις των συλλογικών συμβάσεων των ναυτικών που έχουν επιρροή σε συντα-

Γιοδοτικά θέματα του ΝΑΤ, θα ισχύουν για το ΝΑΤ μετά από σχετική απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΝΑΤ και Έγκριση του Υπουργού.

ΑΡΘΡΟ 52
ΚΥΡΩΣΗ ΥΠΟΥΡΓΙΚΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

Κυρώνονται από τη χρονολογία που Ισχύουν οι με αριθμούς 30033/83 της 10.11.1983 και 30033/1112/84 της 3.4.1984 αποφάσεις των Υπουργών Έθνικής Οικονομίας - Οικονομικών και Έμπορικης Ναυτιλίας, ως και οι με αριθμούς 30033/519/1984 της 10.2.84 και 70150/2400/1984 της 27.3.1984 αποφάσεις του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας, που έχουν ως εξής:

1) ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΝ. ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΤΜΗΜΑ 1ο

Πειραιά 10.11.83

Α.Π. 30033/83

Γρ. Λαμπράκη 150
4121211/218

ΑΠΟΦΑΣΗ

Καθιέρωση του συστήματος της αυτόματης τιμαριθμικής αναπροσαρμογής στις συντάξεις του Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ) και αναπροσαρμογή κατωτέρων συντάξεων.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ — ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

α) Το άρθρο 23 του Κ.Ν. 792/78 (ΦΕΚ 220/Α/78) «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως ενίων διατάξεων της περί ΝΑΤ νομοθεσίας και άλλων συναφών διατάξεων».

β) Το άρθρο 27 του Ν. 1320/1983 ΦΕΚ 6/Α/83 «Πρόσληψη στο δημόσιο τομέα και άλλες διατάξεις».

γ) Την ανάγκη ενίσχυσης των χαμηλών εισοδημάτων των συνταξιούχων του ΝΑΤ, όπως φαίνεται στην απόφαση του ΔΣ/ΝΑΤ της 24.10.83.

δ) Την αριθμ. 548/382/19.9.83 απόφαση του Πρωθυπουργού και Υπουργού των Οικονομικών «Για ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Οικονομικών» ΦΕΚ 548/Β/83.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

ΑΡΘΡΟ 1

Στους συνταξιούχους του ΝΑΤ χορηγείται αναδρομικά από 1 Ιανουαρίου 1983, πέρα από την καταβαλλόμενη σύνταξη, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί την 31.12.1982, αυτόματη τιμαριθμική αναπροσαρμογή (ΑΤΑ) όπως κατωτέρω.

α) Από 1.1.83 αύξηση 4.4% στη σύνταξη της 31.12.82.

β) Από 1.5.83 αύξηση 4.4% στη σύνταξη της 31.12.82.

γ) Από 1.9.83 αύξηση 10.2% στη σύνταξη της 31.8.83.

Για τον υπολογισμό της ΑΤΑ το κατά την προηγούμενη παράγραφο ποσοστό μεταβολής του δείκτη τιμών καταναλωτή, θα κλιμακώνεται ανάλογα με το ύψος της μηνιαίας σύνταξης ως εξής:

α) Για σύνταξη μέχρι 35.000 δρχ. θα υπολογίζεται ολόκληρο το ποσοστό μεταβολής του δείκτη.

β) Για τμήμα σύνταξης από 35.000 δρχ. μέχρι 55.000 δρχ., θα υπολογίζεται το μισό (1/2) του ποσοστού μεταβολής του δείκτη.

γ) Για τμήμα σύνταξης από 55.000 δρχ. μέχρι 80.000 δρχ. θα υπολογίζεται το ένα τέταρτο (1/4) του ποσοστού μεταβολής του δείκτη.

δ) Για το τμήμα σύνταξης πέρα από τις 80.000 δρχ. δεν θα δίνεται καμμία Τιμαριθμική Αναπροσαρμογή.

ΑΡΘΡΟ 2

ΤΑ ΚΑΤΩΤΑΤΑ ΟΡΙΑ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΝΑΤ — ΧΩΡΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΑ
ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ — ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΟΝΤΑΙ ΩΣ ΕΞΗΣ:

α) Συντάξεις Γήρατος — Άνικανότητας

1) από 1.1.83 σε δρχ. 16.990

2) από 1.5.83 σε δρχ. 17.710 και

γ) από 1.9.83 σε δρχ. 19.516

β) Συντάξεις Θανάτου

1) από 1.1.83 σε δρχ. 15.100

2) από 1.5.83 σε δρχ. 15.740 και

3) από 1.9.83 σε δρχ. 17.345

Οι κατά τα ανωτέρω αυξήσεις λαμβάνονται υπόψη και για τον υπολογισμό των Δώρων Χριστουγέννων και Πάσχα, ως και της πρόσθετης μισής σύνταξης.

Η απόφαση μας αυτή που ισχύει από 1 Ιανουαρίου 1983 να δημοσιευθεί στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

Έθνικής Οικονομίας
Γερ. ΑΡΣΕΝΗΣ

Ό Υφυπουργός Οικονομικών
Δημ. ΤΣΟΒΟΛΑΣ

Έμπορικης Ναυτιλίας
Γεώργιος ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

2)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΝ. ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΤΜΗΜΑ 1ο

Πειραιάς 3 Άπριλίου 1984

Α.Π. 30033/1112/84

ΑΠΟΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ: Έπέκταση του συστήματος της αυτόματης τιμαριθμικής αναπροσαρμογής στις συντάξεις του Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ).

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ — ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

α. Την ΠΡ 192/13.1.84 κοινή απόφαση Υπουργών Έθνικής Οικονομίας και Οικονομικών για τον καθορισμό ποσοστού μεταβολής δείκτη τιμών Καταναλωτή τετραμήνου Σεπτεμβρίου - Δεκεμβρίου 1983.

β. Την 3418/231/25.1.84 απόφαση του Υπουργού των Οικονομικών για την κλιμάκωση ποσοστού δείκτη τιμών καταναλωτή για τον υπολογισμό της ΑΤΑ από 1.1.1984.

γ. Το άρθρο 23 του ΚΝ 792/78 (ΦΕΚ 220-Α/78) «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως ενίων διατάξεων της περί ΝΑΤ νομοθεσίας και άλλων συναφών διατάξεων».

δ) Την αριθμ. 548/382/19.9.83 απόφαση του Πρωθυπουργού και Υπουργού των Οικονομικών «Για ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Οικονομικών» ΦΕΚ 548-Β/83.

ε) Την απόφαση του ΔΣ του ΝΑΤ της από 30.1.84 συνεδρίασής του.

στ) Την σύμφωνα γνώμη του Υπουργείου Έθνικής Οικονομίας (Δ/νση τιμών και Εισοδημάτων) που διατυπώθηκε στο 867/250/2.3.84 έγγραφό τους.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

1. Στους συνταξιούχους του ΝΑΤ χορηγείται αναδρομικά από 1 Ιανουαρίου 1984, πέρα από την καταβαλλόμενη σύνταξη, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί την 31.12.1983, αυτόματη τιμαριθμική αναπροσαρμογή (ΑΤΑ), δηλαδή αύξηση 8.9% στην σύνταξη της 31.12.83.

Για τον υπολογισμό της ΑΤΑ το κατά την προηγούμενη παράγραφο ποσοστό μεταβολής του δείκτη τιμών καταναλωτή, θα κλιμακώνεται ανάλογα με το ύψος της μηνιαίας σύνταξης, ως εξής:

α) Για σύνταξη μέχρι 50.000 δρχ. θα υπολογίζεται ολόκληρο το ποσοστό μεταβολής του δείκτη.

β) Για τμήμα σύνταξης από 50.000 δρχ. μέχρι 75.000 δρχ. θα υπολογίζεται το μισό (1/2) του ποσοστού μεταβολής του δείκτη.

γ) Για τμήμα σύνταξης από 75.000 δρχ. μέχρι 100.000 δρχ. θα υπολογίζεται το ένα τέταρτο (1/4) του ποσοστού μεταβολής του δείκτη.

δ) Για το τμήμα σύνταξης πέρα από τις 100.000 δρχ. δεν θα δίνεται καμμία τιμαριθμική αναπροσαρμογή.

2. Οι κατά τα παραπάνω αυξήσεις λαμβάνονται υπόψη και για τον υπολογισμό των Δώρων Χριστουγέννων και Πάσχα, ως και της πρόσθετης μισής σύνταξης.

3. Οι κατά τα παραπάνω αυξήσεις δεν αποκλείουν την αύξηση, που προβλέπει το άρθρο 23 του ΚΝ 792/78, που θα κριθεί όμως μετά την κατόρθωση των συλλογικών συμβάσεων.

4. Η απόφαση αυτή, που ισχύει από 1 Ιανουαρίου 1984, να δημοσιευθεί στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Πειραιά 10.2.1984

Α.Π. 30033/519/84

ΑΠΟΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ: «Τακτοποίηση χορήγησης λανθασμένων συντάξεων σε ναυτικούς»

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1) Τις διατάξεις του ΝΔ 4202/61 «Περί διατηρήσεων των εκ της Κοινωνικής Ασφαλίσεως δικαιωμάτων κ.λπ.».

2) Τις διατάξεις του Ν. 825/78 «Περί αντικαταστάσεως, τροποποιήσεως και συμπληρώσεως της διεπούσης του ΙΚΑ νομοθεσίας και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων».

3) Τα πρακτικά της 243ης συνεδρίασης του ΔΣ/ΝΑΤ της 20.6.83.

4) Την επιτακτική ανάγκη ρύθμισης της λανθασμένης άπονομής σύνταξης σε όμαδα ναυτικών, έτσι ώστε να μη θιγούν τόσο οι ασφαλισμένοι όσο και το ΝΑΤ.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

1. Για τους συνταξιούχους του ΝΑΤ, που συνταξιοδοτήθηκαν με τις διατάξεις του ΝΔ 4202/61, ενώ υπάγονται στις διατάξεις του Ν. 825/78, εάν κατά τον επανυπολογισμό της σύνταξης είναι κατώτερο εκείνου, που παίρνουν ή καταβαλλόμενη σύνταξη δεν μειώνεται. Παράλληλα, όμως και δεν αυξάνεται μέχρις ότου η υπάρχουσα διαφορά συμψηφισθεί με τις ενδιάμεσες αυξήσεις, που χορηγούνται.

2. Σε περίπτωση μεταβίβασης της σύνταξης, για να υπολογισθεί το ποσόν που θα καταβληθεί, ως βάση παίρνεται το ποσόν που θα προκύψει με τον επανυπολογισμό εφόσον αυτό είναι, σύμφωνα με τα προηγούμενα κατώτερο, ως βάση θα παίρνεται εκείνο που καταβάλλεται πριν από τον επανυπολογισμό.

3. Οι παραπάνω διατάξεις των παρ. 1 και 2 ισχύουν και για το τμηματικό ποσό του ΝΑΤ, που καταβάλλει στους συνταξιούχους άλλων ασφαλιστικών φορέων.

4. Χρηματικά ποσά, που έχουν επιπλέον καταβληθεί, δεν αναζητούνται.

5. Η παρούσα απόφαση έχει άμεση εφαρμογή και θα κυρωθεί με Νόμο.

4)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ 2ο

Πειραιάς 27 Μαρτίου 1984

A.Π. 70150/2400

ΘΕΜΑ: «Διάρκεια ναυτολόγησης πλοίαρχου και πληρώματος στα υπό Έλληνική σημαία νεοανασηγούμενα πλοία 3000 κοχ και άνω».

ΑΠΟΦΑΣΗ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 7 του Νόμου 1376/83 (ΦΕΚ 96Α/83) «Μέτρα για την αντιμετώπιση της ναυτιλιακής κρίσης και συναφείς διατάξεις».
2. Την αντικειμενική ανάγκη παραμονής του πλοίαρχου και των μελών του πληρώματος των νεοανασηγούμενων ελληνικών πλοίων 3000 κοχ και άνω, κατά την διάρκεια της παραχώρησης από τα ναυπηγεία εγγυήσεως (GUARANTEE CLAUSE), ώστε να επιτυγχάνεται καλλίτερη παρακολούθηση των πλοίων αυτών και ευχερέστερος εντοπισμός των κατασκευαστικών τους ελαττωμάτων (σκάφους και μηχανής).

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

1. Ο Πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος των νεοανασηγούμενων ελληνικών φορητών ποταπόρων πλοίων 3000 κοχ και άνω, επιτρέπεται να παραμένουν ναυτολογημένοι μέχρι συμπλήρωσης υπηρεσίας δώδεκα (12) μηνών κατά παρέκκλιση των διατάξεων των πρ. 1 και 2 του άρθρου 7 του Ν. 1376/83 (ΜΕΘ 96Α/1983).
2. Σαν άφετηρία ύπολογισμού συνολικής διάρκειας ναυτολόγησης θα λαμβάνεται η ημερομηνία του πρώτου απόπλου του πλοίου μετά την περάτωση της ναυπήγησης του.
3. Η απόφαση αυτή θα κυρωθεί νομοθετικά.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
Γεώργιος ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

ΑΡΘΡΟ 58
ΕΠΙΔΟΜΑ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

1. Για να καταβληθεί από το ΝΑΤ το επίδομα μακροχρονίου θαλασσίας εργασίας που προβλέπει το άρθρο 41 του Ν. 1085/80 από την ισχύ του νόμου αυτού πρέπει να συντρέχουν οι κατωτέρω προϋποθέσεις:

α) Νά υπάρξει σχετική απόφαση, του Διοικητικού Συμβουλίου σπληνιζομένη σε επίσημα στοιχεία ότι ο ναυτικός υπηρέτησε κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου πάνω σε Έλληνικά Έμπορικά σκάφη κατά το από 28.10.1940 μέχρι 15.8.45 χρονικό διάστημα, και σε Έλληνικά Πολεμικά σκάφη κατά το αυτό διάστημα και έχει εξαγοράσει την στρατιωτική αυτή υπηρεσία.

β) Νά είχε ο ναυτικός θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον εξη μηνών, αποδεικνυόμενη από πιστοποιητικό στρατολογίας, πίνακα υπηρεσίας, το ναυτικό του φυλλάδιο ή οποιοδήποτε επίσημο στοιχείο Έλληνικής ή ξένης υπηρεσίας συμβάχου, κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, της χώρας μας.

2. Άν δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της προηγούμενης παραγράφου, το επίδομα δεν καταβάλλεται.

3. Από την ισχύ του νόμου αυτού το άνωτέρω επίδομα παύει να μεταβιβάζεται στην κατά το άρθρο 20 του Κ.Ν. 792/1978 οικογένεια του ναυτικού, για όσους θα το δικαιούνται από την δημοσίευση και μετά.

ΑΡΘΡΟ 54

Το άρθρο 207 του Κώδικα Ίδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το Νόμο 3816/1958 αντικαθίσταται ως εξής:

ΑΡΘΡΟ 207

Όταν εκποιηθεί το πλοίο συμβατικά, το προνόμιο εξακολουθεί να υφίσταται, εφόσον με απόφαση δικαστική αναγνωρισθεί έναντι αυτού που απόκτησε το πλοίο, κατόπιν σχετικής άγωγής ή οποια εγείρεται μέσα σε αποσβεστική προθεσμία τριών μηνών από την έγγραφη της εκποιητικής σύμβασης στο νηολόγιο. Προκειμένου περί προνομιούχων απαιτήσεων από τη σύμβαση εργασίας του πλοίαρχου και του πληρώματος καθώς και των από τη ναυτολόγηση αυτών δικαιωμάτων του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, άνωτέρω αποσβεστική προθεσμία ορίζεται σε ένα έτος.

ΑΡΘΡΟ 55
ΥΠΑΓΩΓΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΕΡΓΑΤΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Η πρ. 2 του άρθρου 52 του Κ.Ν. 792/78 καταργείται και αντί αυτής τίθεται πρ. με αριθμό 2 ως ακολούθως:

«2. Οι υπάγονοι στην ασφάλιση του παρόντος νόμου ναυτικοί δύνανται να υποχθούν στις διατάξεις του Ν.Δ. 2963/54, όπως ισχύει σήμερα, περί Ιδρύσεως Αυτόνομου Οργανισμού Έργατικής Κατοικίας με Κοινή Απόφαση των αρμοδίων Υπουργών Έργασις και Έμπορικής Ναυτιλίας, στην οποία θα καθορίζονται οι εισφορές και κάθε απαραίτητη λεπτομέρεια».

ΑΡΘΡΟ 56

Τά χρηματικά ποσά, που το ΝΑΤ κατέβαλε τα έτη 1978 και 1979 στα Πρόσωπα, που έκ-

μα των επανυπολογισμό των συντάξεων, καλώς κατεβλήθησαν και δεν αναζητούνται.

ΑΡΘΡΟ 57
ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΑΡΘΡΟΥ 37 ΚΑΝΔ

Στο άρθρο 37 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου προστίθεται παράγραφος με αρ. 5, 6, 7 και 8 ως ακολούθως, ο δε τίτλος του συμπληρώνεται με τις λέξεις «και νηολογίων».

5. Στην αρμόδια Διεύθυνση Έποπτείας Νηολογίων του Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας τηρείται ιδιαίτερος Λογαριασμός Νηολογίων προς αντιμετώπιση των αναγκών λειτουργίας των τμημάτων Νηολογίων των Λιμενικών Αρχών.

6. Στον Λογαριασμό αυτόν γίνεται κατάθεση ανταποδοτικών τελών που καθορίζονται με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Έμπορικής Ναυτιλίας και επιβάλλονται για την έκδοση υπό των τμημάτων Νηολογίων, διαφόρων πιστοποιητικών ή χορήγηση φωτοαντιγράφων ή παροχής στοιχείων, ή διενέργεια πράξεων στα βιβλία Νηολογίων και Υποθηκολογίων.

7. Με Προεδρικό Διάταγμα καθορίζονται οι λεπτομέρειες της εισπράξεως και διαχείρισης των ανταποδοτικών τελών ως και της γενικότερης λειτουργίας του «Λογαριασμού Νηολογίων» ως επίσης και οι λεπτομέρειες αποδόσεως ποσοστού 50% των εσόδων του Λογαριασμού τούτου στον Δημόσιο Προϋπολογισμό.

8. Οι δαπάνες για την προμήθεια μηχανογραφικού εξοπλισμού ή για την έκταση μηχανογραφικών εργασιών που αποβλέπουν στην βελτίωση των διαδικασιών των Νηολογίων καλύπτονται κατά προτεραιότητα από τον Λογαριασμό αυτόν.

ΑΡΘΡΟ 58
ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΘΕΜΕΛΙΩΣΗ
ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

«Με την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου το έδωφο β της παρ. 1 του άρθρου 4 του Ν. 619/77 καταργείται».

ΑΡΘΡΟ 59

Επέκταση της ισχύος των διατάξεων της παρ. 2 του άρθρου 13 του Ν. 1383/83 (ΦΕΚ 106 Α).

Οι διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 13 του Ν. 1383/83 «Για αφαιρέσεις και μεταμοσχεύσεις ανθρώπινων ιστών και οργάνων» (ΦΕΚ 106 Α) εφαρμόζονται όπως εκάστοτε ισχύουν και για τα Ίδρυματα Κοινωνικής Ασφάλισης αρμοδιότητας Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας.

ΑΡΘΡΟ 60
ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Στο άρθρο 34 του Κ.Ν. 792/78 (ΠΔ 913/1978) προστίθεται παράγραφος 4η με το ακόλουθο περιεχόμενο:

«4α. Κατά το χρόνο που με απόφαση του Υπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας, έχει απαγορευτεί η ναυτολόγηση σε όλες τις ειδικότητες των συνταξιούχων του ΝΑΤ, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 34 του Κ.Ν. 792/78, απαγορεύεται ταυτόχρονα και η ναυτολόγηση όλων των συνταξιούχων άλλων φορέων (ΙΚΑ, Π.Ν.Κ.Α.Π.), που κατέχουν ναυτικό φυλλάδιο».

ΑΡΘΡΟ 61
ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Καταργούνται οι διατάξεις:

1. των άρθρων 8, 15, 18, 35, 36 και 43 του Κ.Ν. 792/1978.

ΑΡΘΡΟ 62
ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΝΑΤ

1. Με Προεδρικά Διατάγματα που εκδίδονται με πρόταση του Υπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να κωδικοποιηθούν σε ενιαίο κείμενο Νόμοι που θα έχει τον αριθμό του νόμου αυτού, μέρος ή και το σύνολο των διατάξεων που αφορούν το Ναυτικό Ασφαλιστικό Ταμείο. Κατά την κωδικοποίηση αυτή επιτρέπεται νέα ορίθμηση των άρθρων, διάφορη κατάταξη των παραγράφων και εδαφίων τους, σχηματισμός νέων άρθρων από τμήματα άλλων και γενικά κάθε διαρρύθμιση των διατάξεων που ισχύουν και που αποβλέπει στην διευκόλυνση και διασαφήνιση της κωδικοποίησεως, χωρίς, όμως αλλοίωση της έννοιας του κειμένου τους.

ΑΡΘΡΟ 63
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΝΟΜΟΥ

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από την πρώτη του μεθεπομένου μήνα από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν διαφορετικά ορίζουν ώρισμα άρθρα του.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705 — 6 γραμμές
418271 — 3 γραμμές

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

(Προεδρική Διαδικασία)

Αριθ. 71/1984

Πρόεδρος: Α. Φλώρος

Δικηγόροι: Α. Αντάπασης

· νάκληση δηλώσεως καταλογισμού εισφοράς του άρθρ. 10 ν. 27/1975

Η εισφορά που επέβαλε μονομερώς ο ν. 27/1975 σε βάρος των πλοιοκτητών πλοίων νηολογημένων ως κεφαλαίων εξωτερικού αποτελεί φόρο, διότι επιδιώκει να θεραπεύσει γενικές ανάγκες της πολιτείας και δεν αντισταθμίζεται από ειδική αντιπαροχή προς τον πλοιοκτήτη. Για το λόγο αυτόν αντίκειται στις διατάξεις των εγκριτικών πράξεων νηολογήσεως πλοίων ως κεφαλαίων εξωτερικού και το ν.δ. 2687/1953.

Ι. Με την κρινόμενη αίτηση επιδιώκεται, ή ανάκληση της από 7.3.1983 (αριθ. 1177) δηλώσεως φορολογίας πλοίων πρώτης κατηγορίας οίκον. Έτος 1983 της αιτούσης στο Οικονομικό Έφορο Φορολογίας Πλοίων Πειραιώς με την οποία βεβαιώθηκε στο όνομα της αιτούσης εισφορά του άρθρου 10 Ν. 27/1975 εξ 11568 δολλαρίων Η.Π.Α. ως πλοιοκτήτριας του φορτηγού πλοίου «Τ» νηολογίου Πειραιώς 3428 και την επιστροφή εις αυτήν της εισφοράς αυτής γιατί κατέβαλε αυτήν μη νόμιμα. Με αυτό το αντικείμενο που έχει η αίτηση αυτή αρμοδίως φέρεται για εκδίκαση, σύμφωνα

με τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 820/1978, άσκήθηκε δέ νόμιμα και εμπρόθεσμα, γι' αυτό πρέπει να γίνει τυπικά δεκτή και να εξετασθεί το ουσιαστικό της περιεχόμενο.

ΙΙ. Με το άρθρο 13 του Ν.Δ/τος 2687/1953 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» (Φ.Ε.Κ. 317 Α'), που εκδόθηκε σε εφαρμογή του άρθρου 112 του συντάγματος του 1952 και διατηρήθηκε με την προσδοθείσα σ' αυτό αυξημένη τυπική ισχύ, σύμφωνα με το άρθρο 107 του ισχύοντος συντάγματος 1975, όρίσθηκε ότι: «Ι. Κεφάλαια εξωτερικού εν τη έννοια των άρθρων 1 και 2 του παρόντος ν.δ. λογίζονται και τά από της έναρξεως της ισχύος νηολογούμενα υπό Έλληνική σημαία πλοία όλικης χωρητικότητας άνωτέρας των 1.500 κόνων. 2. Έν τη εκδομένη κατά το άρθρον 3 του παρόντος εγκριτική πράξει δύνανται να όρίζονται επιτρεπομένης και παρεκκλίσεως από των κειμένων διατάξεων α) ... και θ) πās άλλος όρος, πλην των άνω ένδεικτικώς αναφερομένων, έξυπηρετικός του σκοπού του παρόντος άρθρου, ως και αί διά τήν έξασφάλισιν της τηρήσεως της εγκριτικής πράξεως κυρώσεις. 3... ». Έξ άλλου, στο άρθρο μόνο του Ν.Δ. 2928/1954 «περί αύθεντικής έρμηνείας του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687.....» (φ. 163 Α') όρίστηκε ότι: «Η άληθής έννοια των διατάξεων του άρθρου 13 παρ. 2 Ν.Δ. 2687/1953 και ίδια της φράσεως...» είναι ότι ή διοίκησης εν τη κατ' άρθρ. 3 παρ. 2 του αυτού νόμου εκδιδόμενη εγκριτική πράξει νηολογήσεως πλοίων υπό Έλληνικήν σημαία δύνανται να περιλαμ-

βάνη οίονδήποτε όρον κατά παρέκκλισιν από των ισχυουσών διατάξεων Άστικού, Έμπορικού και Δικονομικού δικαίου και αυτών έτι των δημοσίας τάξεως τούτων και ειδικώτερον δύναται να περιλαμβάνη κατ' ένδεικτικήν άπαρίθμωσιν και όρους άναφερομένων: α) δ).....».

Περαιτέρω στίς ισχύουσες στην προκείμενη περίπτωση διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 3 του Ν.Δ. 1687/1953, όρίζεται στή μέν παράγραφο 2 αυτού ότι: «Πάσα εισαγωγή κεφαλαίων έξωτερικού διά παραγωγικάς επενδύσεις και οι καθ' έκαστον όροι αυτής εγκρίνονται άναλόγως της σημασίας της επενδύσεως διά β. δ/τος προκαλουμένου υπό των Έπουργών Συντονισμού, Οικονομικών, και του άρμοδίου έκάστοτε Έπουργού, ή δι' άποφάσεως έκδιδομένης υπό των αυτών Έπουργών και δημοσιευομένης εις τήν Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, στή δέ παράγραφο 3 του αυτού ως άνω άρθρου όρίζεται ότι: «Η διά των ως άνω διοικητικών πράξεων χορηγούμενη έγκρισις ούσα άνέκκλητος ως προς τούς όρους, ύφ' ούς έκάστοτε παρέχεται αποτελεί και τήν έγγύησιν του Έλληνικού Κράτους έναντι του εισάγοντος τά κεφάλαια έξωτερικού, ότι ταύτα ύπόκεινται έφεξής άμεταβλήτως στο ύπό του παρόντος Ν.Δ. θεσπιζόμενον καθεστώς. Μεταβολή των όρων τούτων επιτρέπεται μόνον κατόπιν συγκαταθέσεως του εισαγάγοντος τά κεφάλαια έξωτερικού διενεργείται δέ αύτη διά τροποποίησης ή συμπληρώσεως των ως άνω διοικητικών πράξεων». Τέλος, στήν παρ. Ι του άρθρου 10 του άνωτέρω Ν. 27/1975 «περί φορολογίας πλοίων, έπιβολής εισφοράς προς άναπτυξιν της Έμπορικής Ναυτιλίας, έγκατα-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ LTD.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E.C.4

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 583.2266 — ΤΕΛΕΞ: 8811736 RANDK G

12/15 FETTER LANE
LONDON EC 4A 1JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON E.C. 4
TEL.: 01 583.2266 — TELEX: 8811736 RANDK G12/15 FETTER LANE
LONDON EC 4A 1 JJ

στάσεως άλλοδαπων ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων» (φ. 77 τ. Α') ορίζεται ότι: «'Επί πλοίων της πρώτης κατηγορίας των αναφερομένων εις την περίπτωση Α της παραγράφου Ι του άρθρου 3 του παρόντος νόμου νηολογηθέντων υπό 'Ελληνικήν σημαίαν μέχρι ενάρξεως ισχύος του παρόντος νόμου, επιβάλλεται εισφορά διά την κάλυψιν της δαπάνης των παρεχομένων υπηρεσιών εις την 'Εμπορικήν Ναυτιλίαν». 'Από τό περιεχόμενο της τελευταίας διατάξεως προκύπτει ότι ή επιβαλλόμενη αυτή εισφορά σέ βάρος πλοιοκτήτου πλοίου πρώτης κατηγορίας, παρά τό χαρακτηρισμό της «ώς εισφοράς» αποτελεί φόρο, γιατί επιβάλλεται μονομερώς και αναγκαστικώς από την Πολιτεία γιά θεραπεία γενικών αναγκών αυτής, χωρίς ειδική αντιπαροχή στον καταβάλλοντα πλοιοκτήτη ή στο υπό την ιδιοκτησία του συγκεκριμένο πλοίο.

III. Στην προκείμενη περίπτωση, όπως προκύπτει από τά έγγραφα στοιχεία της δικογραφίας, ή αίτοδσα εταιρία, υπό την επωνυμία «Ρ» έδρευουσα στο Παναμά και εκπροσωπούμενη εις την 'Ελλάδα υπό της ναυτιλιακής εταιρείας «Τ» καλύπτουσα έλληνικά συμφέροντα, έχει στην πλοιοκτησία της τό υπό 'Ελληνικήν σημαία πλοίο «Τ», νηολογίου Πειραιώς 3854. 'Η νηολόγηση του πλοίου αυτού υπό έλληνική σημαία εγκρίθηκε μέ την άριθ. 54406/69/4.11.1969 κοινή απόφαση των 'Υπουργών Συντονισμού, Οικονομικών και 'Εμπορικής Ναυτιλίας, έκδοθείσα, ύστερα, από αίτηση της αίτοδσης και σύμ-

φωνα μέ τίς διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/1953, που μνημονεύθηκαν, και που δημοσιεύθηκε στο άρθρ. 723 Φ.Ε.Κ. τεύχος Β' μέ ήμερομηνία 4.11.1969 (βλ. προσκομιζόμενα από την αίτοδσα δικαιολογητικά από τά όποια προκύπτει ότι τό ναυπηγούμενο πλοίο που υπήχθηκε στίς διατάξεις του Ν.Δ. 2687/53 είναι τό παραπάνω πλοίο). Στην έγκριτική αυτή απόφαση πέραν των άλλων όρων περιλαμβάνεται και αυτός άριθ. 12, ό όποιος ορίζει ότι:

«'Ως προς την φορολογίαν του πλοίου, θά εφαρμόζονται, καθ' όλην την διάρκειαν της παραμονής του υπό 'Ελληνικήν σημαίαν, αί οικείαι διατάξεις του Ν. 1880/1951 «περί φορολογίας των πλοίων», ως ούτος ισχύει σήμερα, τροποποιηθείς και συμπληρωθείς μεταγενεστέρως διά των Ν.Δ. 3415/1955, 4094/1960, 4419/1964, Α.Ν. 465/1968 και Ν.Δ. 509/1970. Πάσα τυχόν διά μεταγενεστέρου νόμου αύξησης της υπό των άνωτέρω διατάξεων προβλεπόμενης φορολογίας δέν θά έχη εφαρμογήν διά τό έν λόγω πλοίο, πάσα όμως μείωσις αυτής θά ισχύη και διά τουτό». 'Η αίτοδσα εταιρία την 7.3.1983 υπέβαλε στον Οικονομικό 'Εφορο Φορολογίας Πλοίων Πειραιώς δήλωση φορολογίας πλοίων πρώτης κατηγορίας γιά τό παραπάνω εκ 11508 δολλαρίων ΗΠΑ. 'Η αίτοδσα μέ την κρινόμενη αίτηση ζητεί την ανάκληση της δηλώσεως αυτής μέ την όποία βεβαιώθηκε στο όνομά της, ή πίο πάνω εισφορά και περαιτέρω ζητεί την επιστροφή της εισφοράς αυτής ως άχρεωστικώς καταβληθείσας,

γιά τό λόγο ότι επιβλήθηκε μή νόμιμα γιά τό παραπάνω πλοίο, αφού μέ την κοινή έγκριτική ύπουργική απόφαση, που στηρίζεται στίς διατάξεις του Ν.Δ. 2687/1953, που έχει αύξημένη τυπική ισχύ σέ σχέση μέ άλλους νόμους, σύμφωνα μέ τό ισχύον σύνταγμα, δέν ήταν έπιτρεπτό γιά τό πλοίο αυτό νά επιβληθεί και άλλος φόρος, πέραν από έκείνο που προβλεπόταν από τό Ν. 1880/1951.

IV. 'Υστερα από τά παραπάνω παρατιθέμενα πραγματικά περιστατικά και τίς διατάξεις που μνημονεύθηκαν, κρίνουμε ότι τό πίο πάνω πλοίο της αίτοδσης, που υπήχθηκε την 4.11.1969 στίς διατάξεις του Ν.Δ. 2687/1953, που έχει αύξημένη τυπική δύναμη, σύμφωνα μέ τό σύνταγμα του 1975, ύπόκειται στο φορολογικό καθεστώς, τό όποιο ισχύει κατά τό χρόνο αυτό, δηλ. του 1880/1951, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα, και που κωδικοποιήθηκε τελικά μέ τό Β.Δ/γμα 800/1970 και έπομένως μή νόμιμα βεβαιώθηκε σέ βάρος της αίτοδσης, κατά τό κρινόμενο οικονομ. έτος, γιά τό παραπάνω πλοίο εισφορά του άρθρου 10 του Ν. 27/1975 γι' αυτό πρέπει νά ανακληθεί ή παραπάνω δήλωση της αίτοδσης, μέ την όποία κατέβαλε την εισφορά, ή όποία μέ έπιμέλεια του Οικονομικού 'Εφόρου Φορολογίας Πλοίων Πειραιώς πρέπει νά εκπεσθεί και επιστραφεί στην αίτοδσα, κατά τό βάσιμο περί αυτού λόγω της κρινόμενης αίτήσεως.

DEPRESSION??? DEPRESSION??? DEPRESSION??? WHY SO MANY SHIPOWNERS/CHARTERERS/MARINE MANAGERS WANT V E N S P O R T 's SERVICES ON THEIR SIDE...

When it comes to ECONOMICAL and DEPENDABLE Ship attendance in ALL VENEZUELAN OIL/LPG/LNG terminals, Shipowners have come to depend on modern, experienced V E N S P O R T 's services.

Twenty four hours a day, afloat or ashore, your needs will get priority service from dynamic V E N S P O R T 's team.

May be that's WHY a lot of V E N S P O R T 's customers keep on calling, recommending to be handled their TANKERS by us in ALL VENEZUELAN terminals.

TELEPHONES: Maracaibo:

(61) 912612, 912712, 912901

TELEX: 62336 (VEPOR VE)

CABLES: VENSPO RT MARACAIBO

MAIN OFFICE ADDRESS:

Edificio Los Cerros, 10 piso

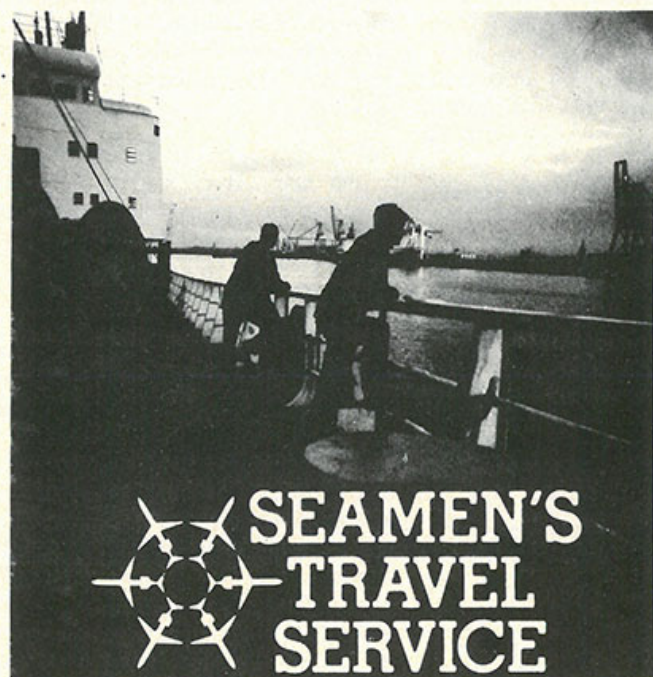
Calle 77 Esquina Ave. 3C

Maracaibo, Venezuela

Apertado Postal No. 1201, Maracaibo - Venezuela.

The following are some of the companies for whom we are acting as Shipping Agents: Exxon & world wide affiliates, Lagoven, S.A., Texaco Inc., Phillips Petroleum Comp., Petro Canada, A.P. Moller, Apex Marine Corp., Sun Enterprises, Conoco Shipping Co., Imperial Oil Ltd., Sanko Steamship Comp., Coastal Marine Transportation Inc., Mayamar Marine Enterprises, Tsakos Shipping, Olympic Maritime S.A., Ionian Transport Inc., Eletson Maritime, Livanos & Sons Ltd., Olistim Navigation, Norse Management, Odfjell Westfal - Larsen, Mundogas, Tropigas, Gazoclean, Transammonia Ltd., Norgulf Unigas Inc., etc...

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



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

- NORTH AMERICA (both East and West Coast)
- SOUTH AMERICA
- TOKYO, BANGKOK and SINGAPORE

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

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

**Συνολική αξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1983 ήταν
16.292.610.997 δολάρια.**

Διά πληροφορίας αποτείνεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς εν Λονδίνω αντιπροσώπους των:
Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON



ΓΑΛΛΙΑ

Η δύναμη του στόλου

Κατά το διάστημα του πρώτου εξαμήνου του έτους ο γαλλικός εμπορικός στόλος μειώθηκε κατά 16 μονάδες συνολικού τοννάζ 681.000 τον. γκρό. Έτσι την 1 Ιουλίου 1984 η δύναμη του στόλου περιελάμβανε 372 πλοία συνολικού τοννάζ 8.442.744 τον. γκρό, αντί των 388 πλοίων 9.123.749 τον. γκρό της 1 Ιανουαρίου.

Ο ανώτερος στόλος των 372 πλοίων περιλαμβάνει 27 επιβατηγά πλοία (3 υπερωκεάνια, 20 επιβατικά και 4 ιπτάμενα), περιλαμβάνει επίσης 263 φορτηγά πλοία πάσης φύσεως (γραμμής, κοντέινερς, άκτοπλοϊκά κλπ.) συνολικού τοννάζ 3,3 εκατομ. τον. γκρό. Περιλαμβάνει τέλος 82 δεξαμενόπλοια συνολικού τοννάζ 4,9 εκατομ. τον. γκρό.

Από πλευράς παραγγελιών σημειούται ότι την 1 Ιουλίου τελοῦσαν υπό ναυπήγηση 13 πλοία για λογαριασμό Γάλλων έφοπλιστών συνολικού τοννάζ 294.500 τον. γκρό, από τα όποια έννέα ναυπηγούνται σέ Γαλλικά ναυπηγεία και τά τέσσερα στό έξωτερόκό.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Νέα παραγγελία VLCC

Η γνωστή Νίππον Γιοϋσέν Κάϊσα υπέγραψε συμφωνία μέ την Μιτσουμπίσι για την ναυπήγηση ενός πετρελαιοφόρου των 235.000 τον. d.w. τό όποιο θά παραδοθεί τόν Οκτώβριο του 1985. Αξίζει νά σημειωθεί ότι τό νέο VLCC είναι χρονοναυλωμένο στην ιαπωνική εταιρία «Idemitsu», ή όποια έχει επίσης παραγγείλει στό ίδια ναυπηγεία την ναυπήγηση ενός υπερμεγέθους τάνκερ των 258.000 τον. d.w. μέ παράδοση τόν Σεπτέμβριο του 1985.

Οι νέες αυτές παραγγελίες των Ιαπώνων σέ υπερδεξαμενόπλοια δέν είναι μοναδικές, καθώς ή Έξον παρήγγειλε σέ άμερικανικά ναυπηγεία την κατασκευή δύο VLCC's πού θά χρησιμοποιηθούν σέ τακτικές μεταφορές άργου από την Άλάσκα στόν Παναμά, και τό γεγονός ότι ό σημερινός στόλος VLCC άπαρτίζεται κατά πλειονότητα από σκάφη μεγαλύτερα της 10ετίας φαίνεται ότι οδηγεί όρισμένους στην άντικατάστασή τους μέ νέα σύγχρονα σκάφη.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Η κίνηση της ναυτιλίας

Κατά τό 1983 οι εισαγωγές της χώρας ά-

νήλθαν σέ 94.717.689 τόννους, από τούς όποιους 80.371.667 τόννους, δηλαδή ποσοστό 84,8% εισήχθησαν διά της θαλασσίας όδου. Στίς θαλάσσιες αυτές εισαγωγές ή έθνική σημαία εκάλυψε 34.415.667 τόννους, δηλαδή ποσοστό 42,82%. Μεταξύ των εισαχθέντων γενικώς προϊόντων την πρωτοπορεία κατέχει τό πετρέλαιο μέ 41.607.000 τόννους. Ακολουθούν τό κάρβουνο (6.750.882 τον.) τά μεταλλεύματα σιδήρου (3.719.000 τον.) ή σόγια (2.551.200 τον.) και τό κριθάρι (1.434.200 τον.).

Οι εξαγωγές ανήλθαν σέ 50.743.085 τόννους από τούς όποιους οι 38.763.895 (ποσοστό 78,3%) εξήχθησαν διά θαλάσσης. Από τίς εξαγωγές αυτές ή έθνική ναυτιλία εκάλυψε τούς 5.262.164 τόννους δηλαδή ποσοστό 13,23%.

Ός πρός τή μεταφορά επιβατών αναφέρεται ότι κατά τό 1983 μεταφέρθηκαν μέ ισπανικά πλοία στίς τακτικές γραμμές 4.951.251 επιβάτες και 544.299 συνοδευόμενα αυτοκίνητα. Κατά γραμμή ή κίνηση έχει ως εξής: Ισπανία — Βαλεαρίδες 1.118.301 επιβάτες, μεταξύ των Βαλεαρίδων 45.796 επιβάτες, Ισπανία — Αφρική 3.121.996 επιβάτες, Ισπανία — Κανάριες 67.369 επιβάτες και μεταξύ των Καναρίων 597.789 επιβάτες.

Δρακόντια μέτρα στό ναυπηγεία

Περίοδος δεινών αγώνων αναμένεται μέ την έφαρμογή του Διατάγματος για τή ναυτι-

λιακή άνασυγκρότηση πού προβλέπει τή ρύθμιση του προβλήματος του πλεονάζοντος προσωπικού.

Στά ναυπηγεία του Φερόλ, του Βίγκο, του Μπιλμπάο, του Γκιζόν και του Καδίξ προβλέπεται νά άπολυθούν περί τούς 15-20.000 εργατοτεχνίτες, ενώ στό μικρά και μεσαία ναυπηγεία επτά χιλιάδες άτομα βρίσκονται ήδη σέ τεχνική άνεργία. Τά τελευταία αυτά ναυπηγεία θά χρειασθεί νά περιορίσουν την παραγωγικότητα τους κατά 60% επί συνόλου παραγωγής 450.000 τόννων. Στά μεγάλα ναυπηγεία όπως είναι τά «Astanό» και «Aesa» επί 22.000 εργαζομένων θά άπολυθούν 9.400 οι όποιοι βρίσκονται ήδη σέ τεχνική άνεργία.

ΙΤΑΛΙΑ

Νέα δεξαμενόπλοια

Στά ναυπηγεία της «Ιταλκαντιέρ» ναυπηγούνται δύο πετρελαιοφόρα μεταφοράς άργου, πού θά χρησιμοποιηθούν για την μεταφορά πετρελαίου από τή Βόρειο Αφρική και τόν Άραβικό Κόλπο στό διύλιστήρια της «Agir». Τά σκάφη θά έφοδιασθούν μέ μία δίχρονη νηζελομηχανή ιταλικής κατασκευής πού θά άποδίδει ισχύ 20.300 ίππων προσδίδοντας στό σκάφη ταχύτητα 15,1 κόμβων. Έπτά κεντρικές δεξαμενές θά χρησιμοποιούνται για την μεταφορά του φορτίου ενώ ό έρματισμός θά γίνεται μέσω δέκα πλευρικών δεξαμενών. Μέ τή χρησιμοποίηση δύο έντελως αυτόνομων συστημάτων φορτώσεως θά μπορεί νά γίνεται ταυτόχρονη μεταφορά και φορτοεκφόρτωση δύο διαφορετικών ποιοτήτων πετρελαίου. Τά «Agir Liguria» και «Agir Lombardia» έχουν μήκος 257 μέτρα και χωρητικότητα 96.000 τον. d.w.

ΛΙΒΕΡΙΑ

Σθεναρή θέση έναντι της ΔΟΜ

Η Ένωση Έφοπλιστών της Λιβερίας, πού

YEMEN

HODEIDAH - MOCHA & SALIF

For fast, efficient reliable services

throughout Yemeni ports please contact



MIDEAST

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD.

P.O. BOX 3700, HODEIDAH, YEMEN ARAB REPUBLIC

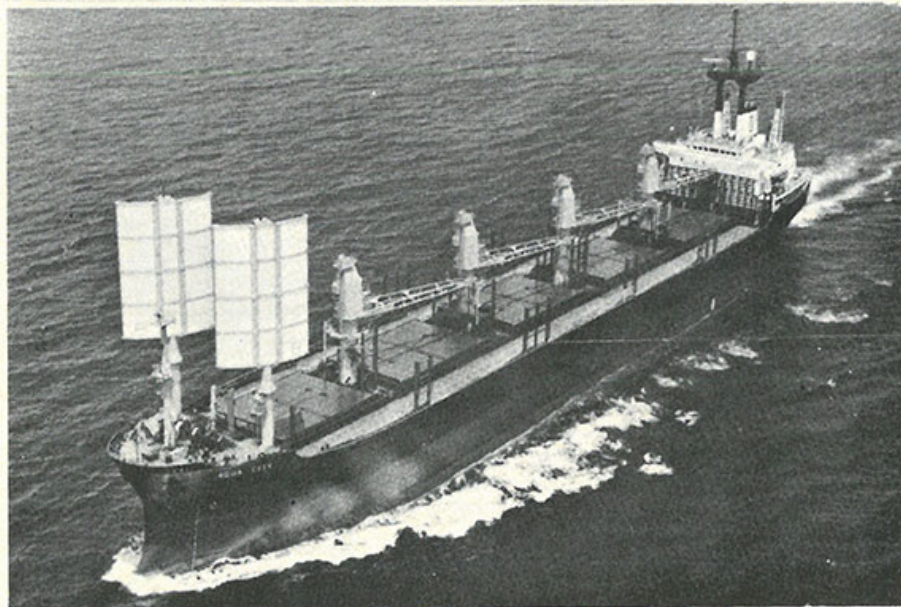
TELEX: 5505 MIDESE YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 272901 / 272902 / 272907

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS



Τά ιστία καί πάλι στην επικαιρότητα μετά την πρόσφατη παράδοση από την Νίππον Κόκαν του μπάλκ κάρριερ «Aqua City» 31.000 τόν. d.w.

Με την βοήθεια των ιστίων επιφανείας 352 τετρ. μέτρων τό σκάφος πέτυχε κατά τό παρθενικό του ταξίδι μέση ταχύτητα 14 κόμβων με οικονομία καυσίμων 30%.

κατά τούς τελευταίους μήνες έχει επιτείνει τις προσπάθειές της για περιορισμό των περιφωμένων δραστηριοτήτων της Διεθνούς των Μεταφορών, κυκλοφόρησε πρόσφατα μία έκθεση καταπέλτη κατά της ΙΤΦ, στην οποία την κατηγορεί εύθως ότι οι ενέργειές της αποβλέπουν στην βελτίωση των όρων απασχόλησης των ναυτικών των υπό ανάπτυξη κρατών σε βάρος των συναδέλφων τους που προέρχονται από τις αναπτυγμένες χώρες.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του Liberian Shipowners Council ζητείται να σταματήσει η πολεμική της ΙΤΦ κατά της λιβεριανής σημαίας, καθώς έχει πλέον βελτιωθεί σημαντικά τό επίπεδο συντηρήσεως, ασφαλείας και συνθηκών ένδαιτησεως των ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία της, ενώ μία ομάδα δικηγόρων ενεργούντων για λογαριασμό της

έφοπλιστικής ενώσεως έχουν θέσει πολλά νομικά εμπόδια στην ΔΟΜ περιορίζοντας ήδη τό πεδίο δράσεώς της και την εύχέρεια που είχε άλλοτε να δημιουργεί απεργιακές κινητοποιήσεις στα πλοία.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Μείωση του στόλου

Ο ποntonόρος στόλος της Νορβηγίας μειώθηκε κατά 15 πλοία, 1,8 εκατομ. τόννων κατά τό διάστημα του πρώτου εξαμήνου του έτους. Τά άνωτέρω ανακοίνωσε η Ένωση Νορβηγών Έφοπιστών με την προσθήκη ότι 900 ναυτικοί έχασαν την εργασία τους.

Έξάλλου κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα ό αριθμός των εκτός ύπηρεσίας πλοίων έλατ-

τώθηκε κατά 29 μονάδες 1,7 εκατομ. τόν. και έτσι την 1 Ιουλίου τά εκτός ύπηρεσίας πλοία έφθαναν τά 44 συνολικού τοννάζ, 5,3 εκατομ. τόννων.

Παρά τη μείωση αυτή, μεγάλος αριθμός πλοίων για λογαριασμό του νορβηγικού έφοπλισμού τελούν υπό ναυπήγηση. Ειδικότερα στο διάστημα του πρώτου εξαμήνου του έτους υπεγράφησαν συμβόλαια για τη ναυπήγηση 32 πλοίων νορβηγικής πλοιοκτησίας, από τά όποια μόνο τά τέσσερα θά ύψώσουν ξένη σημαία.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Τά διαλυτήρια σχηματίζουν Κατέλ

Τά διαλυτήρια πλοίων της χώρας συμφώνησαν για τη δημιουργία κατέλ με σκοπό τον έναρμονισμό της πολιτικής των αγορών και την επίτευξη χαμηλότερων τιμών του πρόσ διάλυση τοννάζ.

Πρός τό παρόν η βιομηχανία των διαλύσεων της Κορέας αντιμετώπιζει δυσκολίες λόγω του όξέως ανταγωνισμού μεταξύ των διαλυτών και των ύψηλων τιμών αγοράς κατά τόννων εκτοπίσματος.

Ο παλαισιδής από τη διάλυση πλοίων άποτελεί ένα από τούς τρεις βασικούς πόρους των χαλυβουργείων. Τό 1983 η ζήτηση παλαισιδής στην Κορέα έφθασε τά 6,5 εκατομ. τόννων από τά όποια τά 3 εκατομ. εισήχθησαν από τό έξωτερικό, τό 1,5 εκατομ. τόννων έξοικονομήθηκε από την έσωτερική αγορά άλλα από τομείς άλλους εκτός της διαλύσεως πλοίων και μόνο τά 2 εκατομ. τόννων προμήθευσε η ντόπια βιομηχανία διαλύσεων.

Πρό όλίγου καιρού η Κορέα διέθετε 27 επιχειρήσεις διαλύσεων πλοίων, ενώ σήμερα διαθέτει μόνο 10. Οι διαλυταί επιμένουν όπως οι τελωνειακές αρχές θέσουν στη διάθεσή τους τά εισπραττόμενα τέλη εισαγωγής, ώστε η βιομηχανία αυτή να μπορέσει να αναζωογονηθεί και να αντιμετωπίσει τά τελευταία οικονομικά άμερικανικά μέτρα που άπηγόρευαν τις εξαγωγές άμερικανικού παλαισιδής προς τη Κορέα. Σημειωτέον ότι η μείωση της συμμετοχής της Κορέας στην παγκόσμια αγορά διαλύσεων αποδίδεται στον ανταγωνισμό της Ταϊβάν, της Κίνας και του Μπαγκλαντές, που διαθέτουν καλύτερο μάρκετινγκ.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Οί ναυπηγήσεις

Σύμφωνα με τούς πίνακες του παγκόσμιου υπό ναυπήγηση τοννάζ, η Πολωνία κατείχε την τέταρτη θέση στις ναυπηγήσεις με 92 σκάφη συνολικού τοννάζ 2.129.643 τόν. d.w. Όμως στην πραγματικότητα, λόγω της γνωστής κρίσεως που διέρχεται η χώρα, πολλές από τις παραγγελίες αυτές άκυρώθηκαν λόγω των καθυστερήσεων που σε όρισμένες περιπτώσεις έφθασαν τά δύο χρόνια. Πάντως αρκετές παραγγελίες υπάρχουν ακόμη στά πολωνικά ναυπηγεία που ήδη παρέδωσαν στην ΕΣΣΔ το «Κούρσκ», τό πρώτο της σειράς επτά άδελφών πλοίων ψυγείων τύπου Β-365. Τά σκάφη αυτά έχουν μήκος 146 μ. και χωρητικότητα 9.250 κ.μ. καθώς και μεταφορική ικανότητα 104 TEU. Είναι ειδικά σχεδιασμένα για μεταφορά κατε-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

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

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O. BOX 210266

ψυγμένων φορτίων, φρούτων και κρεάτων, με δυνατότητα διατήρησης της θερμοκρασίας των κυτών από + 25/- 25° C, ενώ μπορούν να μεταφέρουν φορτίο σε δέματα και εκτός μεταξύ τα 104 κοντέινερς άλλα 16 μπορούν να τοποθετηθούν στο κατάστρωμα. Η πολωνικής κατασκευής νηζελομηχανή προωθεί το σκάφος με ταχύτητα 22,2 κόμβων και προσφέρει άκτινα δράσεως 16.000 μιλίων.

Ακόμη τα ναυπηγεία του Γκντάνσκ πρόσφατα παρέδωσαν σε γάλλο πλοιοκτήτη ένα μπάλκερ του τύπου B-538, χωρητικότητας 39.000 τόν. d.w. Ο τύπος B-538 είναι ένα άνοιχτο μπάλκερ με πέντε κύπη χωρητικότητας 43.600 κυβικ. μέτρων με δυνατότητα φορτώσεως ξυλείας και κοντέινερς στα καλύμματα κυτών και εφοδιάζεται με δύο γερανούς άνωψωτικής ικανότητας 25 τόννων.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Οι νάρκες στο Σουέζ

Ενώ τις τελευταίες εβδομάδες δεν είχε σημειωθεί ναυτικό ατύχημα από νάρκη στον Κόλπο του Σουέζ, το σαουδαραβικό επιβατηγό-φerry «Belkis» 3.114 τόν. γκρός υπήρξε το νέο θύμα των ναρκών που φέρεται ότι τοποθέτησαν Λίβυοι στο Σουέζ. Το σαουδαραβικό σκάφος το οποίο μετέφερε Μουσουλμάνους που επέστρεφαν από την Μέκκα επλήγη από νάρκη στις 20 Σεπτεμβρίου, αλλά οι ζημιές που προκλήθηκαν ήταν ελάχιστες και δεν έθεσαν σε κίνδυνο τους επιβάτες.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Οι αγορές του εξωτερικού

Κατά το 1983 η Σοβιετική Ένωση αγόρασε από το εξωτερικό σεβαστό αριθμό πλοίων και σημαντικές ποσότητες ναυτικού εξοπλισμού. Το σύνολο των αγορών αυτών ανήλθε σε 2 δισεκ. ρούβλια, ήτοι κατά 50% σχεδόν περισσότερα έναντι του 1982.

Από τις προμηθεύτριες χώρες πρώτη έρχεται η Φινλανδία με 658 εκατομ. ρούβλια, και ακολουθούν κατά σειρά η Ανατολική Γερμανία με 510 εκατομ., η Πολωνία με 213 εκατομ., η Βουλγαρία με 135 εκατομ., η Δυτική Γερμανία με 78 εκατομ. και η Τσεχοσλοβακία με 66 εκατομ. Έπονται με μικρότερα ποσά η Γιουγκοσλαβία, Ιαπωνία, Ρουμανία και Ουγγαρία.

Ως προς τα πλοία ειδικότερα, τα 31 ναυπηγήθηκαν στη Φινλανδία (218.939 τόν. γκρός) 42 στην Ανατολ. Γερμανία (216.938 τόν. γκρός) 62 στη Βουλγαρία (80.950 τόν. γκρός) και 15 στην Πολωνία (42.748 τόν. γκρός).

Η ναυτιλία στον Άρκτικό

Η εμπορική ναυσιπλοΐα στην ανατολική άρκτική ζώνη προβλέπεται να σταματήσει έφτος ένα σχεδόν μήνα νωρίτερα, για να μην επαναληφθούν τα περσινα γεγονότα κατά τα οποία 55 πλοία παγιδεύτηκαν από τους πάγους.

Τό τελευταίο πλοίο της γραμμής της Βαλτικής ετοιμάζεται να εγκαταλείψει τη ζώνη και μέχρι του προσεχούς Ιουνίου δεν θα γίνονται μεταφορές.

Η ίδια κακή κατάσταση προβλέπεται και

στη θάλασσα του Τσουκότσκ στα βόρεια της ανατολικής Σιβηρίας, όπου εύρειες ζώνες έχουν ήδη παγώσει. Αντίθετα η ναυσιπλοΐα στις δυτικές άρκτικές περιοχές, μεταξύ του ποταμού Λενισέι και Μουρμάνσκ, δεν πρόκειται να θιγεί και θα συνεχισθεί καθ' όλη τη διάρκεια του χειμώνα.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Στό χαμηλότερο σημείο

Κατά τις επίσημες στατιστικές της άρκτικής κρατικής Υπηρεσίας, ο εμπορικός στόλος της χώρας έφθασε στο χαμηλότερο από 25ετίας επίπεδο. Πράγματι το υπό σουηδική σημαία τοννάζ έπεσε στα 4,3 εκατομ. τόν. d.w. παρόλον ότι ο αριθμός των πλοίων από 463 έφθασε τα 476.

Ένα μεγάλο μέρος της μείωσης αυτής οφείλεται στην πώληση τριών μεγάλων πετρελαιοφόρων, ενώ τα νεοεγγραφέντα σκάφη ήταν μικρού τοννάζ, περιλαμβάνοντα μερικά άκτοπλοϊκά και πλοία κοντέινερς.

Παρατηρείται εξάλλου ότι το μέγεθος των υπό παραγγελία σκαφών για λογαριασμό του Σουηδικού έφοπλισμού, το οποίο κυμαίνεται περί 10 - 15.000 τόν. d.w. επιτρέπει την πρόβλεψη ότι το τοννάζ του σουηδικού εμπορικού στόλου θα εξακολουθήσει να ελαττώνεται. Την πρόβλεψη αυτή ενισχύει το γεγονός ότι ο στόλος αυτός περιλαμβάνει σήμερα σημαντικό αριθμό μεγάλων πετρελαιοφόρων πολλά από τα οποία είναι ύποψηφιοι πελάτες των διαλυτηρίων της Άπω Ανατολής.



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

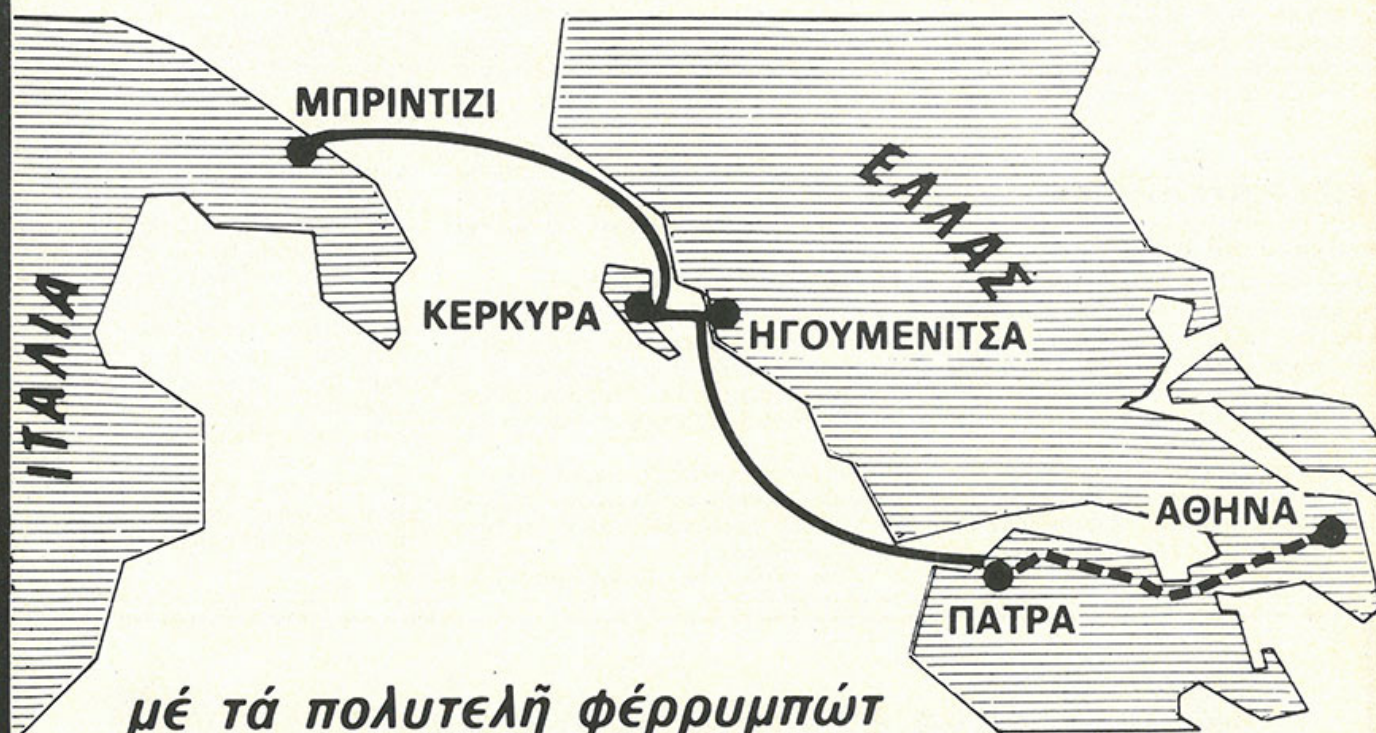
Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29
Phone: 541361/268532 - Telex: 2700046/271480/213836 - Cables: MEDOV
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

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

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 στα ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. 'Αμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

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

1. «Αγία Α.Σ.», μπάλκ - κάρριερ, ναυπηγούμενο υπ' αριθ. 341, 23.074 τ. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Executive Maritime S.A.» (κ. Χαρ. Σιγάλας).
2. «Αριστοτέλης», φορτηγό, ναυπηγούμενο υπ' αριθ. 2.838, 13.600 τ. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Prospatthia Compania Naviera S.A.» (κ. Κων. Πορφύρης).
2. «Αριάδνη», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Ocotopia Glory», υπό λιβερτιανή σημαία, 45.678 τ. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, πού ανήκει στην εταιρία «Sea Neptune Maritime Inc.» (κ. Άντ. Μαυρακάκης).

Παραλαβές

Από τα ναυπηγεία της Χιτάτι στο Άριάκε παραλήφθηκε πρόσφατα το ελληνικό «πάναμαξ» πρόντακτ κάρριερ «Ανδρομέδα», 63.952 τόν. d.w., 38.500 τόν. γκρός.

Το σκάφος μπορεί να μεταφέρει και να φορτοεκφορτώσει ταυτόχρονα τέσσερα διαφορετικά είδη προϊόντων πετρελαίου και είναι εξοπλισμένο με μηχανή Μπουρμπίστερ και Γουέην τύπου 7L60MC, ισχύος 12.800 ίππων.

Αγοραπωλησίες

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθησαν τα αδελφά μπάλκ κάρριερς «Ολύμπικ Πάουερ» και «Ολύμπικ Πρεστίτζ» 27.400 τόν. d.w. 15.809 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1978 και 1979 αντίστοιχα, έναντι τιμής εν bloc 3.250.000 δολларίων.

— Έλληνες αγόρασαν σε πλειστηριασμό στις Ήνωμένες Πολιτείες το μπάλκ κάρριερ «Oceanus Countess» 39.188 τόν. d.w. 21.666 τόν. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής 1977, έναντι ποσού 4.75 εκατ. δολларίων.

— Σε άγνωστους αγοραστές φέρεται πωληθέν το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Τζοάννα» 27.493 τόν. d.w. 15.868 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως της Μισσοϊ τό 1969, έναντι τιμής περί των 1.1 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του νοτιοκορεατικού μπάλκ κάρριερ «Pan Western» 52.195 τόν. d.w., 29.195 τόν. γκρός, βρετανικής κατασκευής του 1967 έναντι τιμής περί των 1.6 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων φέρεται πωληθέν το μπάλκ κάρριερ «Ρήγκαλ Σκάυ» 26.984 τόν. d.w., 14.691 τόν. γκρός του 1963, αντί ποσού 353.000 δολларίων.

— Έλληνες αγόρασαν το υπό παναμαϊκή σημαία δεξαμενόπλοιο «Sun Swallow» 36.946 τόν. d.w., 20.384 τόν. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής του 1974, έναντι ποσού περί των 3.8 εκατ. δολларίων.

— Σε Έλληνες επίσης περιήλθε το μπάλκ κάρριερ «Karaka» 22.542 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1971, έναντι ποσού περί των 1.9 εκατ. δολларίων.

— Επίσης Έλληνες απέκτησαν το λιβερτιανό τάνκερ «Ocean Pioneer» 29.690 τόν. d.w., 17.556 τόν. γκρός του 1972 έναντι ποσού περί των 4.5 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το δεξαμενόπλοιο «Οκτόνια Γκλόρυ» 102.093 τόν. d.w., 45.678 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1968, έναντι ποσού 2.4 εκατ. δολларίων.

— Σε άγνωστης εθνικότητας αγοραστές επωλήθη το ελληνικό φορτηγό - ψυγείο «Λάκυ» 9.218 τόν. d.w. 6.682 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973 έναντι τιμής περί των 1.8 εκατ. δολларίων.

— Έφοπλιστές του Πειραιά αγόρασαν το μικρό ολλανδικό δεξαμενόπλοιο «Elizabeth Broere» 593 τόν. γκρός του 1967 σε άγνωστη τιμή.

— Επωλήθη μεταξύ Έλλήνων το μπάλκ κάρριερ «Τζιόρτζιαν Γκλόρυ», 16.561 τόν. γκρός του 1962, το οποίο διατηρεί την Έλληνική (νέος εκπρόσωπος κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Φορμόζας αγόρασαν το υπό παναμαϊκή σημαία δεξαμενόπλοιο «Μπεγκόνια Ι» 31.779 τόν. γκρός του 1965, αντί δολ. 133.75 ανά τόνο έλ. εκτοπίσματος.

— Στην Ίνδία επωλήθη για διάλυση το υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό - ψυγείο «Γκούντ Μάστερ» 8.891 τόν. γκρός του 1962, αντί δολ. 100 ανά τόν. έλ. εκτοπίσματος.

— Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν το ελληνικό φορτηγό - ψυγείο «Μαρίκα» 9.055 τόν. γκρός του 1962 αντί δολ. 114.50 ανά τόν. έλ. εκτοπίσματος.

— Στη Φορμόζα επωλήθη για διάλυση το στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Άλεξάντερ Δέ Γκρέϊτ» 152.372 τόν. γκρός, 42.885 τόν. βάρους του 1973, αντί δολ. 127.50 ανά τόνο βάρους.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν το ελληνικό μικτό σκάφος «Λεβάντε», 33.980 τόν. γκρός του 1967 σε άγνωστη τιμή.

— Επίσης Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν το ελληνικό φορτηγό «Μάτερχορν» 9.665 τόν. γκρός, 4.612 τόν. βάρους του 1962 αντί δολ. 115 ανά τόνο έλ. εκτοπίσματος.

Συνεχείς προσπάθειες καταβάλλει ό Έλληνικός Νηογνώμων

Στά πλαίσια των συνεχών προσπαθειών που καταβάλλει ό Έλληνικός Νηογνώμων για στενότερη συνεργασία με τους Έλληνες έφοπλιστές και τις αρμόδιες αρχές, κυκλοφόρησε πρόσφατα μία σειρά ενημερωτικών εντύπων, τα οποία εύγλωττα παρουσιάζουν τις δραστηριότητες και τα επιτεύγματα του Νηογνώμονα κατά τα 65 χρόνια από της ίδρύσεώς του.

Στήν Ένωση Ναυτικού Δικαίου

Τήν Πέμπτη 20 Σεπτεμβρίου πραγματοποιήθηκε ή Γενική Συνέλευση της Έλληνικής Ένώσεως Ναυτικού Δικαίου, στην αίθουσα διαλέξεων του Δικηγρικού Συλλόγου Αθηνών.

Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου κ. Παναγ. Σωτηρόπουλος εξέθεσε πρός τή συνέλευση τόν απολογισμό της δραστηριότητος της Ένώσεως κατά τήν τριετή περίοδο της θητείας του Συμβουλίου και ό ταμίας κ. Α. Δεπάστας ανέγνωσε τόν οικονομικό απολογισμό. Στή συνέχεια εξελέγησαν διά βοής ως μέλη του Πειθαρχικού Συμβουλίου οι κ.κ. Γεώργ. Δανιόλος, Κυρ. Άρβανίτης και Ξεν. Άντωνιάδης και ακολούθησε μυστική ψηφοφορία για τήν ανάδειξη των 15 μελών του νέου Διοικ. Συμβουλίου, κατά τήν οποία εξελέγησαν οι κ.κ.: Π. Σωτηρόπουλος, Κ. Άρβανίτης, Γ. Δανιόλος, Α. Άντάπας, Ξ. Άντωνιάδης, Α. Δεπάστας, Κ. Άνδρεόπουλος, Γ. Ρεδιάδης, Δ. Κοπανίτσας, Α. Θεολογίδης, Π. Καμπάνης, Π. Μαυρογιάννης, Ι. Περάκης, Κ. Σπηλιόπουλος και Ε. Στρατήγης.

DIRECTORS
STAMATIÖ ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 95 41 05

A.O.H. 78 29 05

Telex: 6625 - JRWS UY 6625

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY

‘Η έρμηνευτική έγκύκλιος γιά εισαγωγή αυτοκινήτων και άλλων ειδών από τούς ναυτικούς

Με την υπ’ αριθ. Δ. 1052/πολ/37/13.9.84 έγκύκλιο του Υπουργείου Οικονομικών κοινοποιήθηκαν στις Τελωνειακές Αρχές προς γνώση και εφαρμογή οι διατάξεις του άρθρου 25 του Ν. 1473/84 που ισχύουν από 7.9.84 σχετικά με τις φορολογικές απαλλαγές επιβατικών αυτοκινήτων και λοιπών ειδών που εισάγονται από έλληνικά πληρώματα έμπορικων πλοίων, καθώς και η υπ’ αριθ. Δ. 1051/13.9.84 απόφαση που καθορίζει τα δικαιολογητικά και τη διαδικασία εφαρμογής των πιά πάνω διατάξεων και δόθηκαν οι ακόλουθες διευκρινίσεις:

1. Με τούς παρακάτω αναγραφόμενους όρους που περιλαμβάνονται στις κοινοποιούμενες διατάξεις, νοούνται α) ως έλληνικά πληρώματα πλοίων: Τά πρόσωπα με έλληνική υπηκόοτητα τά οποία είναι ναυτολογημένα σε πλοία και παρέχουν ύπηρεσία με καθαρά ναυτική ή άλλη ιδιότητα. Στά πληρώματα πλοίων περιλαμβάνεται και ο πλοίαρχος. Δέν αποτελούν μέλη πληρώματος τά πρόσωπα που δέν είναι ναυτολογημένα σε όρισμένο πλοίο, αλλά παροδικά επιβαίνουν σε αυτό γιά εκτέλεση προσωρινής ύπηρεσίας β) ως έμπορικά πλοία: τά πλοία που προσδιορίζονται γιά έμπορική εκμετάλλευση, δηλαδή άσκηση μεταφορών (φορτηγά, επιβατηγά) ή άλλων ναυτιλιακών έργων με σκοπό τό κέρδος, και γ) ως πλοία γραμμών έξωτερικού: τά πλοία με έλληνική ή ξένη σημαία τά όποια κάνουν ταξίδια στο έξωτερικό έστω και άν προσεγγίζουν έλληνικούς λιμένες.

2. Με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 25 παρέχεται τό δικαίωμα σε έλληνικά πληρώματα πλοίων νά τελωνίσουν τό εισαγόμενο από αυτά επιβατικό αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης με μειωμένο Ειδικό Φόρο

Κατανάλωσης, έφόσον κατά την τελευταία τετραετία πρίν από τόν τελωνισμό, έχουν διετή πραγματική θαλάσσια ύπηρεσία, συνεχής ή όχι, σε έμπορικά πλοία που κάνουν ταξίδια στο έξωτερικό και έχουν εισαγάγει και δραχμοποιήσει συνάλλαγμα που καλύπτει τη φορολογητέα αξία του αυτοκινήτου.

Τό παραπάνω δικαίωμα παρέχεται έστω και άν οι ενδιαφερόμενοι κατά τό χρόνο του τελωνισμού δέν εργάζονται ή εργάζονται σε πλοία όχι γραμμών έξωτερικού ή έχουν συνταξιοδοτηθεί, άρκεί νά πληρούν τις πιά πάνω προϋποθέσεις.

3. Τό επιβατικό αυτοκίνητο που παραλαμβάνεται με μειωμένη φορολογική επιβάρυνση και τό όποιο υπόκειται στους περιορισμούς που όρίζονται στις παραγράφους 2-6 του παραπάνω άρθρου, μπορεί νά χρησιμοποιείται εκτός από τόν δικαιούχο και από τά άμεσα μέλη της οικογένειάς του δηλαδή σύζυγο και άγαμα παιδιά που μένουν κάτω από την ίδια στέγη.

‘Η άτέλεια που προβλέπεται από τις διατάξεις της παραγράφου 7 του έν λόγω άρθρου χορηγείται και γιά ήδη οικιακής χρήσης, οικιακής οικονομίας και λοιπά είδη (άπό ένα), που κομίζονται από έλληνικά πληρώματα έμπορικων πλοίων γραμμών έξωτερικού και τά όποια προορίζονται αποκλειστικά και μόνο γιά χρήση των ίδιων και της οικογένειάς του.

‘Η άτέλεια αυτή παρέχεται κάθε χρόνο, έφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις εκτός άν ή ποσότητα των ειδών και ή συχνή εισαγωγή όμοιων ειδών δημιουργεί ύπόνοιες ότι αυτά προορίζονται νά διατεθούν με όποιοδήποτε τρόπο σε τρίτους και όχι νά χρησιμοποιηθούν από τούς ίδιους ή την οικογένειά τους όπως άπαιτεί ό νόμος.

Τά είδη θά πρέπει νά έχουν άποκτηθεί στο έξωτερικό από τά έλληνικά πληρώματα κατά τη διάρκεια της ύπηρεσίας τους και νά κομίζονται από αυτά κατά την άφιξη τους στη χώρα ή νά εισάγονται μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα από τό χρόνο της άφιξης τους.

Σε περίπτωση προαποστολής των ειδών, αυτά θά μπορούν νά παραληφθούν, μόνο από τούς ίδιους τούς ενδιαφερομένους όταν επιστρέψουν στη χώρα.

5. ‘Η άτέλεια που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο χορηγείται γιά τά είδη εκείνα των όποιων ή συνολική αξία δέν ξεπερνά τό δέκα τά εκατό (10%) του συναλλάγματος που εισήχθηκε και δραχμοποιήθηκε από τόν ενδιαφερόμενο κατά τό προηγούμενο από τόν τελωνισμό δωδεκάμηνο.

Όταν ή αξία ενός είδους ξεπερνά τό παραπάνω όριο άτελείας θά εισπράττεται τό σύνολο των δασμών και λοιπών φόρων που αναλογούν, με βάση όλόκληρη την αξία του, δεδομένου ότι δέν είναι δυνατή ή κατάτμηση της αξίας γιά τη μερική ύπαγωγή του είδους στην άτέλεια.

‘Επίσης δέν είναι δυνατή ή κατάτμηση της συνολικής αξίας περισσότερων ειδών όταν αυτή υπερβαίνει τό όριο της άτελείας και θά πρέπει στην περίπτωση αυτή νά παρέχεται άπαλλαγή μόνο γιά τά είδη εκείνα που ή αξία τους άθροιστικά ύπολογιζόμενη καλύπτεται από τό όριο άτελείας.

6. Γιά την άσκηση των κατά τά άνωτέρω δικαιωμάτων άτελείας οι ενδιαφερόμενοι όφείλουν νά προσκομίσουν κατά τόν τελωνισμό τά δικαιολογητικά που καθορίζονται στην ‘Υπουργική Απόφαση που κοινοποιείται.



Link Maritime Enterprises S.A.

- **chartering**
- **contracting**
- **sale & purchase**

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

91, Akti Miaouli - Piraeus

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

Προαγωγές και μεταθέσεις λιμενικών

Μέ Π.Δ. πού δημοσιεύθηκε στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, προήχθη στο βαθμό του αντιναυάρχου ο αρχηγός του Λ.Σ. υποναύαρχος Παντ. Πρωτονοτάριος. Επίσης προήχθησαν: στο βαθμό του αρχιπλοίαρχου ο πλοίαρχος Νικ. Καραγιάννης, του πλοίαρχου ο αντιπλοίαρχος 'Ιωάν. Φατούρος και ο πλωτάρχης Κων. Πρεβεδουράκης.

'Εξάλλου μέ αποφάσεις του 'Υπουργού κ. Γιώργου Κατσιφάρα έγιναν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

Πλοίαρχοι: Γεώργ. Γρηγοράκος στη Γενική 'Επιθεώρηση ΥΕΝ.

Αντιπλοίαρχοι: Δημ. Στασινόπουλος στο προξενικό λιμεναρχείο Τόκιο, 'Αλέξ. Κορομάντζος στο προξενικό λιμεναρχείο Ν. 'Ορλεάνης, 'Αντών. Περίδης στο προξενικό λιμεναρχείο Π. Σάϊδ, Στ. Νικολάτος στη Διεύθυνση 'Ασφαλείας Πειθαρχικού, Σάβ. Μπίλιας στη Διεύθυνση 'Οργανώσεως Λειτουργίας Σχολών, Παν. Σκαρμέας στο προξενικό λιμεναρχείο Μασσαλίας, 'Αντών. Παπαντωνίου στο ΥΕΝ, 'Αποστ. Λίλης στο Λιμεναρχείο Ραφήνας και Α. Ραφαήλοβιτς στην ΑΔ-ΣΕΝ Σκαραμαγκά.

Πλωτάρχες: Δημ. Τσίχλης στο προξενικό λιμεναρχείο Ν. 'Υόρκης, Γεώργ. Γιαννόπουλος στην 'Επιθεώρηση 'Εμπορικών Πλοίων, Μιχ. Μπαλαφούτης στη Διεύθυνση 'Ελέγχου Ναυσιπλοΐας, 'Ελευθ. Νικήφοράκης στο προξενικό λιμεναρχείο Λονδίνου, Βασ. Σπυρόπουλος στο λιμεναρχείο 'Ελευσίνας, Δημ. Βενετσάνος στο προξενικό λιμεναρχείο 'Αμβούργου και Περ. Κοτσίνης στο προξενικό λιμεναρχείο Ρότερνταμ.

'Ομιλία του κ. Β. Κούτση για τή πολιτική της ΕΟΚ στις θαλάσσιες μεταφορές

Στό Προπέλλερ Κλάμπ μίλησε στις 27 Σεπτεμβρίου ο κ. Βασίλης Κούτσης με θέμα την κοινοτική πολιτική στις θαλάσσιες μεταφορές.

'Ο ομιλητής έξηρε τη θέση της Κοινότητας για μία κοινή ναυτιλιακή πολιτική ενάντια σε κάθε μορφή προστατευτισμού και ζήτησε να συμπεριληφθεί στα σχετικά κείμενα της ΕΟΚ μία σαφής δήλωση ότι όλα τα κράτη-μέλη αναλαμβάνουν τη δέσμευση να αντισταθούν σε οποιοδήποτε Διεθνή 'Οργανισμό πού θα θελήσει να επιβάλλει περιορισμούς στην ελευθερία των μεταφορών κάθε κατηγορίας φορτίων χύδην.

Τό εκπαιδευτικό πρόγραμμα της HELMEPA

'Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της HELMEPA παρουσίασαν στις 16 Σεπτεμβρίου τό 'Εκπαιδευτικό πρόγραμμα για την περίοδο 1984-85.

Τό πρόγραμμα θα διαρκέσει μέχρι τον 'Ιούνιο του 1985 και θα περιλαμβάνει δύο κύκλους σεμιναρίων για πλοίαρχους, μηχανικούς και στελέχη εταιριών-μελών της 'Ενώσεως. 'Ο πρώτος κύκλος, θα αρχίσει στις 4 'Οκτωβρίου και θα είναι συνέχεια του προγράμματος της προηγούμενης εκπαιδευτικής περιόδου. 'Ο δεύτερος κύκλος, θα αρχίσει την 1η Νοεμβρίου με νέα θέματα για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, πού θα παρουσιάζονται από καθηγητές του ΚΕΣΕΝ, στελέχη των εταιριών-μελών της HELMEPA και του επιτελείου της 'Ενώσεως.

Σταθερή μείωση των παροπλισμένων

Κατά τό διάστημα μεταξύ 25 'Ιουλίου και 27 Σεπτεμβρίου ο αριθμός των παροπλισμένων στά 13 άγκυροβόλια του έσωτερικού μειώθηκε κατά 13 πλοία άλλα ή συνολική άργούσα χωρητικότητα αύξήθηκε κατά 159.723 τον. γκρός. Σύμφωνα μέ σχετικά στοιχεία τά παροπλισμένα άνέρχονταν στις 27 Σεπτεμβρίου σέ 485 συνολικής χωρητικότητας 8.233.602 τον. γκρός.

'Από τά 485 παροπλισμένα πλοία στις 27 Σεπτεμβρίου, 87 συνολικής χωρητικότητας 4.365.542 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια, 378 συνολικής χωρητικότητας 3.722.815 τον. γκρός ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων και 20 συνολικής χωρητικότητας 145.245 τον. γκρός έπιβατηγά.

'Από τά πλοία αυτά 422 συνολικής χωρητικότητας 6.409.530 τον. γκρός (68 δεξαμενόπλοια 3.100.096 τον. γκρός, 337 φορτηγά 3.181.698 τον. γκρός και 17 έπιβατηγά 127.736 τον. γκρός) ήταν μέ 'Ελληνική σημαία και 63 συνολικής χωρητικότητας 1.824.072 τον. γκρός (19 δεξαμενόπλοια 1.265.446 τον. γκρός, 41 φορτηγά 541.117 τον. γκρός και 3 έπιβατηγά 17.511 τον. γκρός) μέ ξένες σημαίες.

Στό διάστημα από τά τέλη 'Ιουλίου έως τέλη Σεπτεμβρίου σημειώθηκαν οι έξι μεταβολές στά παροπλισμένα στά 13 άγκυροβόλια του έσωτερικού.

Οι άπόπλοι

Μεταξύ 26 'Ιουλίου και 28 Σεπτεμβρίου άπέπλευσαν τά έξι πλοία (έντός παρενθέσεων αναγράφεται ή ήμερομηνία άπόπλου):

- 'Ελευσίνα, θέση Α: Τά δεξαμενόπλοια «Χάλκη» (4.8.84) και «Δρόμων» (14.9.84) και τά φορτηγά «'Αλιάκμων» (20.8.84), «'Ατλάντικ Χέριτεϊτζ» (20.8.84), «Σκύρων» (8.9.84) και «'Ατλάντικ Χέρο» (22.9.84).
- 'Ελευσίνα, θέση Β: Τά δεξαμενόπλοια «Ρίνο» (25.8.84), «Σάμπλ» (10.8.84) και «Γιάννης» (21.9.84) και τά φορτηγά «Νέμεσις» (14.8.84), «'Ιότα» (28.7.84), «'Ελενα Κ.» (3.9.84), «Μεσηνία» (7.9.84), «'Ελίζα», (22.9.84), «Τζοάνα» (14.9.84), «'Ολύμπιον Ρήφερ» (21.9.84) και «'Αθήνιον Ρήφερ» (18.9.84).
- 'Ελευσίνα, θέση Γ: Τά φορτηγά «Παπακά-

ρολος» (23.8.84), «Γιουνιάρ» (10.8.84), «'Ολύμπικ Παϊονήρ» (9.8.84), «Γκάς Μόντεστου» (14.8.84), «Ρουγιάλ Σή» (3.8.84), «'Αήδα» (11.8.84), «'Ιννάρεν» (22.8.84), «Μάτερχορν» (19.8.84), «Παναγιώτης Ξύλας» (5.9.84), «Φλώρα II» (29.8.84), «Φαύρουζ» (6.9.84), «'Ολύμπικ Πάουερ» (19.9.84), «Παναγία 'Ελεούσα» (3.9.84), «'Ασπασία Μ.» (27.8.84), «'Ελληνικ Πέρλ» (20.9.84), «Κεφαλονιαν Προσπερί-τυ» (20.9.84) και «Σούνιο» (20.9.84).

• Χαλκίδα: Τό φορτηγό «Κάσος» (17.9.84) και τό έπιβατηγό «Νεπτούνια» (7.9.84).

• 'Αντίκυρα: Τά φορτηγά «'Αθηνς Στάρ» (25.7.84), «Σίλβερ Γκλόρυ» (15.9.84) και «Σαξέσορ» (9.7.84).

• Κεφαλληνία: Τό φορτηγό «Δάφνη» (27.9.84).

• 'Ηγουμενίτσα: Τό φορτηγό «Λίνκ Λόβ» (26.9.84).

• Στυλίδα: Τά φορτηγά «Πήτερ Α.» (23.8.84) και «'Αλέξανδρος» (28.8.84).

Οι νέοι παροπλισμοί

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

- 'Ελευσίνα, θέση Α: τό δεξαμενόπλοιο «Σταύρος Γ.Α.» (11.9.84).
- 'Ελευσίνα, θέση Β: Τά φορτηγά «Δέλφικ Ρήφερ» (30.7.84), «Πάτριν», (30.7.84) και «Μετάξια» (15.8.84) και τά δεξαμενόπλοια «Ρόαν» (31.7.84), «Σάμπλ» (31.7.84), «Σταθερός» (8.8.84), «Χάρμονου» (27.8.84), «'Ορυξ» (12.9.84), «Πασαδένα» (12.9.84) και «Σάμπλ» (13.9.84).
- 'Ελευσίνα, θέση Γ: Τά φορτηγά «'Αθανάσιος Δ.» (26.7.84), «'Αθηνς Στάρ» (30.7.84), «'Αντγουαρλντ» (30.7.84), «Μελτέμι III» (31.7.84), «Σούνιο» (31.7.84), «'Αρκτος» (1.8.84), «'Ελικών» (23.8.84), «Πάρνων» (23.8.84), «Μπονάνζα» (31.8.84), «Παναγιώτης Α.Α.» (3.9.84), «Λάκμος» (17.9.84), «Τράκ Τρέιντερ» (18.9.84), «'Οσεάνια Φρήζερ» (17.9.84), «Κάρος» (20.9.84), «Στέλβιο» (29.8.84), «Μεντιτεράνιαν Στάρ» (13.9.84) και «Μακεδονία» (13.9.84).

Τά σεμινάρια της περασμένης περιόδου τά παρακολούθησαν συνολικά 819 άτομα — 504 πλοίαρχοι, 286 μηχανικοί, 15 στελέχη του Π.Ν. και 14 στελέχη των εταιριών-μελών της 'Ενώσεως.

'Εκλογή 'Ελληνας σέ ύποεπιτροπή του IMO

'Ο ύποπλοίαρχος Λ.Σ. Φιλ. Πιταούλης εκλέχτηκε όμόφωνα αντιπρόεδρος της 'Υποεπιτροπής Ραδιοεπικοινωνιών του IMO, και για τό 1985.

Ευάρεσκια

'Ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος εξέφρασε την ευάρεσκά του στους άξιωματικούς των Λιμεναρχείων Ραφήνας και 'Ανδρου για την πρόσφατη άνακάλυψη εικόνων και έκκλησιαστικών άντικειμένων πού είχαν κλέψει άρχαιοκάπηλοι από μοναστήρια και εκκλησίες.

'Εκτακτη συνέλευση των άρχιμηχανικών για τό Νομοσχέδιο περί NAT

Τό άπόγευμα της Τρίτης 2 'Οκτωβρίου θά πραγματοποιηθεί στά γραφεία της Λέσχης 'Αρχιμηχανικών (Μαυροκορδάτου 11 - 13 Πειραιάς) έκτακτη συνέλευση για κριτική του νέου νομοσχεδίου περί NAT. 'Η διοίκηση της Λέσχης παρακαλεί νά προσέλθουν όλα τά μέλη λόγω της σοβαρότητας του θέματος.

'Η μεταφορά ύπερρίθμων

Τόν Αύγουστο επιβλήθηκαν από τό λιμεναρχείο Πειραιώς πρόστιμα συνολικού ύσους 16.199.060 δρχ. σέ 27 έπιβατηγά πλοία γιατί μετέφεραν ύπερρίθμους έπιβάτες καθώς και πρόστιμα ύψους 1.230.000 δρχ. σέ έξι ναυτικούς πράκτορες γιατί είχαν εκδόσει ύπερρίθμα εισιτήρια.

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΜΠΩΝΚΕΡΣ ΔΙΕΘΝΩΣ

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΜΠΩΝΚΕΡΣ ΔΙΕΘΝΩΣ ΩΠΩΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΘΗΚΑΝ ΣΤΙΣ 26 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ. (ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΔΟΛ. ΑΝΑ ΤΟΝΝΟ ΕΚΤΟΣ ΕΑΝ ΑΛΛΩΣ ΣΗΜΕΙΩΝΕΤΑΙ).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	165/167	174.50/175.50	254.50/256
Βοστώνης	186/184	186/191	230/237
Νέας Υόρκης	172/175	177.50/180	250/252
Φιλαδέλφειας	173/175	179/181	250/252
Βαλτιμόρης	173/176	181/185.50	250/260
Νόρφολκ	175/176	180/182	250/255
Τσάρλεστον	176/177	181/182	250/253
Σαβάννας	176/176.50	182/183	248/249
Τζάκσονβιλ	178	188	260
Π. Έβεργκλέιτς	185.50	195	258
Τάμπας	173/177	178/183	242/250
Μόμπιλ	167/169	174/175	250/252
Νέας Όρλεάνης	166/168	170/172	248/250
Μπωμόντ/Π. Άρθρου	167/172	172.50/179	250/256
Χιούστον	166/168	170/171.50	250/252
Κόρπους Κρίστι	169/171	175/175.50	247/250
Λός Άντζελες	171/172.50	175/177	227/230
Σάν Φραντζίσκο	172/173	176/177	230
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	—	180/180.50	226/228
Σηάτλ	169/171	172/174	226/228
Βανκούβερ	—	195/200	295/300
Άγ. Ευστάθιος	179/181	187/190	265/270
Μποναίρ	185	193	266
Φρήπορτ/Μπαχάμας	179	186	260
Άρουμπας/Κιουρασάο	182.50/185.10	195.20/198.80	258.20/260.80
Τρίνιαντ	188/193	200/205	290/300
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	182/185	188/190	260/265
Σαίν Κρουά	28.35	29.10	34.60BBL
Βενεζουέλας	27.21	27.45	35.78BBL
Βραζιλίας	180	184	315
Άμβέρσας	178/179	181/182	223/227
Ρόττερνταμ	178/179	181/182	223/226
Άμβουργου	178/179	181/182	226/228
Γαλλίας	176/178	186/188	254/256MTW
Ισπανίας	—	185/187	248/250MTW
Θέουτας	—	184/186	246/248MTW
Ιταλίας	184/185	189.50/190	248/250
Πειραιώς	—	190/192	248/250
Σουέζ Κανάλ	182/193	185/196	255/264
Τζέντας	—	174/180	282.60
Νταμμάμ	—	178/185	275
Ρας Τανούρα	—	185	275
Κουβέιτ	189	183	260
Ντάρμπαν	—	178/180	317/322MTW
Ίαπωνίας	186/187	189/190	258/260

Παραβάσεις

Ο άσυρματιστής του λιβερτιανού δεξαμενοπλοίου «Ολύμπικ Μπάνερ» παρενοχλούσε τις συχνότητες κινδύνου και ασφάλειας (500KHZ) με κλήσεις περισσότερες από τις κανονικές. Η παράβαση βεβαιώθηκε από το ραδιοτηλεγραφικό κέντρο του Λιμενικού Σώματος.

● Πρόστιμο 100.000 δρχ. επιβλήθηκε στο δεξαμενόπλοιο «MAPINA K.» γιατί στις 14 Αυγούστου, προκάλεσε ρύπανση της θάλασσας στην περιοχή των νησίδων Φλεβών.

● Πρόστιμο 100.000 δρχ. επιβλήθηκε στον πλοίαρχο του φορτηγού «ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ» γιατί τηρούσε πλημμελώς το βιβλίο πετρελαίου και είχε προκαλέσει στο παρελθόν ρύπανση στην περιοχή της Έρυθρας θαλάσσης.

● Πρόστιμα ύψους 50.000 δρχ. επιβλήθηκαν στους πλοίαρχους των πλοίων «ΜΕΛΙΝΑ» και «ΑΘΛΟΣ IV» για πλημμελή τήρηση του βιβλίου πετρελαίου.

● Έπειδή δεν είχαν άναμμένα τα φώτα αγκυροβολίας με αποτέλεσμα να δημιουργούν κίνδυνο στην ναυσιπλοΐα, επιβλήθηκαν πρόστιμα συνολικού ύψους 95.000 δρχ. σε πέντε πλοία αγκυροβολημένα στη ράδα του Πειραιώς.

Νά ενημερώνονται οι χάρτες

Οι πλοίαρχοι των ελληνικών πλοίων οφείλουν να ενημερώνουν συστηματικά όλα τα έντυπα που είναι σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τους χάρτες κλπ., γιατί σύμφωνα με πρόσφατη απόφαση της Βουλής των Λόρων οι πλοιοκτήτες δεν μπορούν να περιορίσουν τις ευθύνες τους σε περίπτωση προκλήσεως ζημιών από τα πλοία τους λόγω παραλείψεως των πλοιαρχών να είναι εφοδιασμένοι με χάρτες της περιοχής στην οποία συνέβη το ατύχημα.

Τραυματισμός ναυτικού στη Βραζιλία

Έλληνας ναυτικός πυροβολήθηκε και τραυματίστηκε στο βραζιλιανό λιμάνι Άνγκρα ντς Ρέις. Πρόκειται για τον Μαρίνο Δελάκα, 28 ετών, ναύτη του φορτηγού «ΖΗΝΩ», που δέχθηκε επίθεση στην ξηρά και τραυματίστηκε στον ώμο. Ο τραυματίας νοσηλεύεται σε τοπικό νοσοκομείο και δεν διατρέχει κίνδυνο.

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
394.3691
394.3548
394.2129

PRIV.: T. Contogeorgis 443059
Direct: (541) 112550
E. Andresen 867115

Capt. G. LOGOTHETIS
Direct: 443869
Home: 3116632

Κυκλοφόρησε τό Register of Ships 1984 - 85

Μόλις πρό όλίγων ημερών κυκλοφόρησε από τό Αλλόυδς Ρέτζιστερ ή έκδοση Register of Ships τής περιόδου 1984-85, μέ στοιχεία γιά 75.000 πλοία άνω τών 100 τον. γκρός. Γιά πρώτη φορά στήν έκδοση περιλαμβάνονται καί οί προσθήκες σχετικά μέ τά βοηθητικά σκάφη, τά όποία στό παρελθόν περιλαμβάνονταν σέ χωριστή έκδοση.

Ή δραστηριότης του ABS

Κατά τό πρώτο εξάμηνο του 1984, ό 'Αμερικανικός Νηογνώμων περιελάμβανε στήν δύναμή του 14.942 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 104.941.000 τον. γκρός, πού αντιπροσώπευαν 91 έθνικά νηολόγια. Πρόσφατα εγγράφηκαν στήν δύναμή του 328 νεότευκτα σκάφη, ενώ υποβλήθηκαν αίτησεις γιά τήν έγγραφή στό ABS, 236 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 1.482.000 τον. γκρός παρoυσιάζοντας έτοιμία αύξηση κατά 60% τής

χωρητικότητας καί του τοννάξ σέ σχέση μέ τόν προηγούμενο χρόνο. Ήδη σέ 46 χώρες ναυπηγούνται 1.269 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 7.347.000 τον. γκρός, ταξινομημένα στόν 'Αμερικανικό Νηογνώμονα.

Τό Sunderland P & I Club.

Στό Γκόλφ τής Γλυφάδας πραγματοποιήθηκε στίς 20 Σεπτεμβρίου ή δεξίωση του Sunderland Steamship Protecting and Indemnity Association, ενώ τό μεσημέρι τής ίδιας ήμέρας συναντήθηκαν στήν 'Αθήνα οί διευθυντές του άλληλασφαλιστικού Κλάμπ.

Ο χορός τής Λέσχης Πλοιάρχων

Μέ μεγάλη έπιτυχία πραγματοποιήθηκε τό βράδυ του Σαββάτου 23 Σεπτεμβρίου ό ετήσιος χορός του PORT CARTAINS CLUB στό έστιατόριο «'Αφροδίτη» στό 'Αστέρια Γλυφάδας.

'Αξίζουν συγχαρητήρια στήν οργανωτική επιτροπή γιά τήν άρτια όργάνωση τής έκδηλώσεως.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τής EVALEND SHIPPING CO. S.A. συνελθόν σήμερον έκτάκτως μετά τήν θλιβερή άναγγελία του θανάτου του 'Ιδρυτού καί Προέδρου τής εταιρίας

ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΚΩΝ. ΛΕΝΤΟΥΔΗ

άπεφάσισε όμοφώνως:

1. Νά παρακολουθήσει τήν κηδεία ή Διεύθυνση καί τό προσωπικό τής εταιρίας.
2. Νά κατατεθούν αντί στεφάνων εϊς μνήμη του δρχ. 100.000 ύπέρ τών 'Ελληνικών 'Αντικαρκινικών 'Εταιριών.
3. Νά άναρτηθεί ή φωτογραφία του μεταστάνας εϊς τά γραφεία τής 'Εταιρίας.
4. Νά άργήσουν τά γραφεία επί διήμερον.
5. Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα εϊς τόν ναυτιλιακό τύπο.

'Εν 'Αθήναις τή 17 Σεπτεμβρίου 1984
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Θαλάσσια άτυχήματα



ΟΝΟΜΑ	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγής.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΤΙΣ	Έλληνική	10.997	1979	Συγκρούσθηκε στό Κριστομπάλ, στίς 16/9 μέ τό φορτηγό «Eryth Maru» καί ύπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	Έλληνική	45.025	1983	Συγκρούσθηκε στό Ρότερνταμ στίς 8/9 μέ τό όχηματαγωγό «Baltic Ferry» καί ύπέστη έλασματοουργικές ζημιές. 'Αναλήφθηκαν πρόχειρες έπισκευές.
MARINA	Έλληνική	4.116	1960	Έγκαταλείφθηκε στίς 9/9 στόν 'Ινδικό 'Ωκεανό, λόγω ρήγματος. Τό πλήρωμα παραλήφθηκε σώο από διερχόμενο σκάφος.
ΦΟΙΝΙΞ	Έλληνική	11.489	1969	Έπιθεωρήθηκε στό Ντάρμπαν στίς 22/9 συνεπεία ζημιών στήν προπέλλα. 'Αναλήφθηκαν πρόχειρες έπισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ	Παναμά	9.690	1973	Κατά τή διάρκεια έλιγμών στήν 'Αμβέρσα, στίς 21/9 συγκρούσθηκε μέ τό φορτηγό «Presidente Gonzales Videla» καί ύπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	Έλληνική	16.794	1984	'Αμβούργο γιά 'Απω 'Ανατολή, προσάραξε στίς 13/9 στόν Π. Σχέλντ, άποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων αύθμερόν καί κατευθύνθηκε πρός Μίντελγκατ γιά επιθεώρηση.
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	Έλληνική	44.842	1968	Κατά τόν άπόπλου από Ν. 'Ορλεάνη ύπέστη ζημία στή μηχανή, στίς 13/9 καί ρυμουλκήθηκε γιά έπισκευές στό Ντέ Σάαρ.
ΣΗΛΑΚ	Μάλτας	28.528	1967	Προσάραξε, έμφορτο σιτηρών, στή Βερμούδα, στίς 15/9
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	Έλληνική	16.149	1970	'Υπέστη ζημία στήν προπέλλα, στίς 12/9, στό Ντάρμπαν, χωρίς νά γνωσθούν λεπτομέρειες.
TANKER:				
MENT XERON	Λιβεριανή	60.655	1977	'Εβλήθη στό Περσικό, κενό φορτίου καί ύπέστη ζημιές στήν ύπερκατασκευή. Τρεις ναυτικοί έλαφρά τραυματισμένοι. Τό σκάφος κατευθύνθηκε στο Μπαχρέϊν γιά επιθεώρηση.

Ἡ ναυλαγορά

Γιὰ τὸν ἀναγνώστη πού βρίσκεται κοντά στίς ἐξελίξεις τῆς ναυλαγορᾶς ἢ γιὰ ἐκεῖνον πού ἔχει τὸ κουράγιο νὰ παρακολουθεῖ τακτικά τὴ στήλη μας θὰ ἦταν ἀπώλεια χρόνου καί, ἴσως, ἐπιπολαιότητα νὰ ἐπεκταθῶμε σὲ λεπτομερὴ ἔκθεση τῶν πεπραγμένων τοῦ δεκαπενθήμερου ἢ καί σὲ λεπτολόγους ἀναλύσεις.

Ἀρκεῖ βασικά νὰ παρατηρήσουμε τὴν στασιμότητα τῆς ἀγορᾶς στὰ προηγούμενα ἐπίπεδα καί μεγέθη, ὅπου οἱ ὁποῖες ἀλλαγές μποροῦν θαυμάσια νὰ θεωρηθοῦν σάν στιγμιαία γεγονότα μᾶλλον περὶ σάν καθοριστικές μεταβολές τῆς ἀγορᾶς.

Μὲ αὐτὴ τὴν ἐννοια εἶναι δύσκολο κανεῖς νὰ εὑρεῖ ἄλλη ἐξήγηση π.χ. τῆς στιγμιαίας ἀνόδου τοῦ ναύλου σιτηρῶν ἀπὸ Κόλπο γιὰ Ἰαπωνία σὲ μέγεθος panamax στὰ δολ. 14.50 καί ἡ ἡμερησίαν ἐν συνεχείᾳ διακύμανση στὰ δολ. 13.70 καί 14.40 ἀνὰ τόνο. Καί ἡ ἀντίληψη τοῦ «τυχαίου» ἀσφαλῶς ἐνισχύεται ἀν λάβουμε ὑπ' ὄψιν τὴν πτώση τοῦ ἀντίστοιχου ναύλου πρὸς Κόντινεντ ἀνὰ 50 σέντς στὰ δολ. 8 ἀνὰ τόνο σὲ συνδυασμὸ μὲ τὴν ταυτόχρονη ἀνοδοὶ στὸν Β. Εἰρηνικὸ γιὰ Ἰαπωνία κατὰ δολ. 1 περίπου. Σὲ μικρότερα μεγέθη παρατηροῦμε τὴν ἴδια ἀμφιλεγόμενη εἰκόνα πού συγχέεται ἀκόμα περισσότερο ἀπὸ τὸν σεβαστὸ ἀριθμὸ τῶν ἐμπιστευτικῶν ναυλώσεων, ἰδίως ἀπὸ τὶς Μεγάλες Λίμνες πού φαίνονται νὰ διανύουν τὴν τελικὴ φάση τῆς φετινῆς τους δραστηριότητος.

Χαρακτηριστικὴ ἡ ἀπουσία ἐπισημῶν ἀναγγελιῶν ναυλώσεων ἀπὸ τὴ Ν. Ἀμερικῇ, ἀφήνει ἀμήχανο τὸν παρατηρητὴ.

Τὸ «παίχνιδι», ὅμως, φαίνεται κυρίως νὰ παίζεται στίς μεταφορὲς γαιάνθρακα καί σιδηρομεταλλεύματος, ὅπου τὰ μεγάλα πλοῖα ἔχουν τὸ λόγο. Καί ἐδῶ, ἡ ἀπουσία ἱκανοῦ ἀριθμοῦ ναυλώσεων εἶναι χαρακτηριστικὴ ἀλλὰ καί κατανοητὴ ἀπὸ τὸν ἀναγνώστη, ἐλπίζουμε, ἰδίως ἀν γίνετο μία ἀναδρομὴ στὰ σχετικὰ σχόλια πού κατὰ καιροῦς ἔχομε ἐκθέσει ἀπὸ αὐτὲς τὶς στήλες.

Τὸ δυστύχημα εἶναι ὅτι αὐτὴ ἡ ζήτησις γιὰ μεγάλα πλοῖα ἐλάχιστα ἀφορᾷ ἄμεσα τὴν Ἑλληνικὴ Ναυτιλία καί σχεδὸν ἀφήνει ἀδιάφορο τὸν Πειραιῶτῃ Ἑφοπλιστὴ πού συνθλίβεται ἀνάμεσα στίς οικονομικὲς του ὑποχρεώσεις καί στὴν ἀνυπαρξία ἐντολῶν πού νὰ ἀναφέρονται στὰ μικρὰ καί μέσα μεγέθη.

Μία περιορισμένη παρουσία τῶν λιπασμάτων καί τῆς ζάχαρης καθὼς καί ἡ ἐλάχιση ζήτησις γιὰ γενικά φορτία δὲν συνεβάλασαν ἀσφαλῶς στὴν ἐξέλιξη τῆς ἀγορᾶς πού ἐξακολουθεῖ νὰ παραμένει σὲ λήθαργο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ἐλάχιστα θὰ εἶχε κανεῖς νὰ ἀλλάξει ἀπὸ

τὸ προηγούμενο δελτίο μας ἀφοῦ ἡ ζήτησις χωρητικότητας γιὰ ναυλώσεις κατὰ ταξεῖδι βρίσκεται στὰ αὐτὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα πού μόλις ἐπιτρέπουν κάλυψη τῶν τρεχόντων ἐξόδων ἐκμεταλλεύσεως, ἰδίως ἀν ληφθεῖ ὑπ' ὄψιν καί κάποιος πλοῦς ὑπὸ ἔρμα. Καί ἀν πρέπει κατὰ νὰ προστεθεῖ, ἢ νὰ ἐπαναληφθεῖ, αὐτὸ ἐξικνεῖται σὲ δύο μόνο παρατηρήσεις πού πιθανόν νὰ εἶναι χρήσιμες γιὰ τὸν ἐνδιαφερόμενο ἀναγνώστη.

Ἡ πρώτη ἀναφέρεται σὲ μία «ἐν δυνάμει» ζήτησις καί πιθανὴ αὔξησις τῆς ἐκ μέρους τῆς Σοβιετικῆς Ἑνώσεως γιὰ πρόσθετη χωρητικότητα γιὰ τὰ ὑπερατλαντικά ταξεῖδια σιτηρῶν ἀλλὰ καί ἐν μέρει ἀπὸ Κόντινεντ γιὰ Βαλτική. Ἡ συνήθης μυστικότητα πού ἔχει γίνετο πιά καθεστῶς σὲ αὐτὸ τὸν τομέα δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἐξαγωγή ἀσφαλῶν συμπερασμάτων, ἐμπόδιο πού ἐνισχύεται ἀπὸ τὴν δημοσιογραφικὴ δεοντολογία πού πολλὰ φορὲς δὲν ἐπιτρέπει τὴν δημοσίευση ἀκριτομυθῶν.

Ἡ δευτέρη καί πιὸ σίγουρη παρατήρησις εἶναι ἡ σαφὴς ὑγιέστερη κατάσταση πού ἐπικρατεῖ στὴν Ἀπὼ Ἀνατολή καί πού ἐπιτρέπει τὰ δολ. 6.500-7.000 ἀνὰ ἡμέρα γιὰ κυκλικὰ ταξεῖδια σὲ Panamax καί πού ἔχει ἐφαρμογὴ προκειμένων καί ἄλλων προορισμῶν. Δὲν συμβαίνει, δυστυχῶς, τὸ αὐτὸ καί γιὰ μικρότερα πλοῖα, τὰ μισθώματα τῶν ὁποίων βρίσκονται ὑπὸ πίεση. Π.χ. 37.000 TDW στὰ δολ. 5.000 καί 35.000 TDW στὰ 4.300. Ἐξαιρέσεις ἀσφαλῶς ὑπάρχουν καί μποροῦν νὰ ἐξηγηθοῦν ἀπὸ συγκυρίες, ὅπως οἱ 21.000 TDW στὰ δολ. 4.900 γιὰ Μεσόγειο.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Κάποια μικρὴ ἀναζωπύρωση τῆς ζήτησις στὸν Περσικὸ μπορεῖ νὰ ἀποδοθεῖ στὰ τελευταῖα πολεμικά ἐπείσοδια καί ὅπως δὴ ποτε, δὲν μπορεῖ νὰ ἐκληφθεῖ σάν μία ἀρχὴ ἀνοδικῆς πορείας ἀφοῦ βρίσκεται σὲ συνάρ-

τησις μὲ ἐξωοικονομικοὺς παράγοντες.

Παρά ταῦτα, μικρὸς ἦταν ὁ ἀριθμὸς τῶν VLCC πού ἐξασφάλισαν ἀπασχόληση καί ὁ παρατηρητὴς τῆς ἀγορᾶς ματαίως θὰ ἀναζητήσει ὕψος ναύλου στὰ διάφορα δελτία. Εἰκάζεται ὅτι οἱ λίγες ναυλώσεις κλείστηκαν σὲ ἐλαφρῶς ἀνώτερα ἐπίπεδα τοῦ προηγούμενου δεκαπενθήμερου ἐνῶ τὸ Κάργκ ἔδινε ἕνα ἀξιόλογο premium πού πηγαίνει ὅμως κατὰ μεγάλο μέρος στὸ ἐπασφάλιστρο πολέμου.

Σὲ μικρότερα μεγέθη ἀξίζει νὰ σημειώσουμε τοὺς 120.000 τόνους ἀπὸ Κάργκ γιὰ δυτικὲς ὁψιὸν στὰ WS 55 ἐνῶ μόνο WS 40 (ἢ 40.5) πληρώθηκε ἀπὸ ἄλλη περιοχὴ τοῦ Περσικοῦ γιὰ Ἀπὼ Ἀνατολή γιὰ 110.000 τόνους.

Ἐπειτα ἀπὸ κάποια ἀξιοσημείωτα κέρδη στὴν ἀρχὴ τῆς ὑπὸ ἐξέταση περιόδου, ἡ ἀγορὰ τῆς Μεσογείου καί τῆς Βόρειας Θάλασσας παρέμεινε σχεδὸν στάσιμη, ἀδύναμη νὰ συνεχίσει τὴν ἀνοδικὴ πορεία ὑπὸ τὴν πίεσις τῆς πλεονάζουσας χωρητικότητας.

Ἐταί, γιὰ ἐνδομεσογειακά ταξεῖδια σημειώνουμε τοὺς 100.000 τόνους στὰ WS 50, τοὺς 60.000 τόνους στὰ WS 75/77 καί τοὺς 50.000 τόνους στὰ WS 80.

Ἀπὸ Β. Θάλασσα σημειώσαμε τοὺς 65.000 τόνους γιὰ Δυτ. Μεσόγειο στὰ WS 49 ἐνῶ δύο φορτία τῶν 130.000 τόνων πλήρωσαν WS 31 γιὰ ΗΠΑ καί 65.000 τόνους WS 52.5 γιὰ τὸν αὐτὸ προορισμὸ.

Δύσκολη ἡ κατάσταση στὴ Δυτ. Ἀφρικὴ ὅπου ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνοικτῶν πλοίων δὲν ἐπέτρεψε οὔτε τὴν συγκράτηση τῶν προηγούμενων ἐπιπέδων.

Σταθερὴ ἡ ἀγορὰ τῆς Καραϊβικῆς χωρὶς κλυδωνισμοὺς πλήρωνε τοὺς 35.000 τόνους WS 100 γιὰ ΗΠΑ, τοὺς 50-85.000 τόνους γιὰ ΗΠΑ ἢ Κόντινεντ WS 70-80 καί τοὺς 130.000 τόνους γιὰ Ἰταλία WS 28.5 μὲ ἡμερησίαν φόρτωσι.

Ἄν μπορεῖ κανεῖς νὰ ἀποτολμήσει μίαν πρόβλεψη γιὰ τὶς μέρες πού ἐρχοῦνται μπορεῖ βάλσει νὰ προῖδεῖ μίαν μικρὴ αὔξησις τῆς ζήτησις, προανάκρουσμα τοῦ χειμῶνα.

τὰ ναυλωθέντα Ἑλληνικά πλοῖα

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΝΤΖΕ'Ι'ΝΤΙΑ: Ἀμερ. Κόλπο 12.500 τόν. ρύζι σὲ σάκκους Ἀκαμπα, δολ. 32 φίο, βάση δύο - ἐνα, 1.500/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 13-17.

ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ: Ἀμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Φιλιππίνες, δολ. 28.50 φίο, 5 ἡμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 17-25.

ΠΕΡΙΝΘΟΣ: Ἀμερ. Κόλπο 58.000 τόν. γεννήματα Ὀλλανδία, δολ. 8.50 φίο, 11 ἡμέρες, Ὀκτώβριος.

ΒΙΟΛΕΤΤΑ: Ντουλούθ/Σουπέρριος 16.500 τόν. γεννήματα Ἀμστερνταμ/Ἀμβέρσα, δολ. 18.50 φίο, 6 ἡμέρες συνολικά, Σεπτ. - Ὀκτώβριος.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Τουμπαράο 100.000 τόν. σιδηρομεταλλεύμα Ρότερνταμ, δολ. 5.60 φίο. 6 ἡμέρες, Ὀκτωβρίου 1-15.

ΤΑΣΙΑ: Βανκούβερ 23.000 τόν. λιπάσματα χύδην Ἰνδία δολ. 28.25 φίο, 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 18-25.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΠΕΛΕΥΣ: Πόρτ Λουῖς 14.000 τόν. ζάχαρη χύδην Λονδίνο, λίρες 14.15 φίο, 1.500/750 τόν. φορτοεκφόρτωση Σεπτ. 26 - Ὀκτ. 4.

ΕΒΕΛΥΝ: Ἀκαμπα 13.500 τόν. λιπάσματα δυτικὴ ἀκτή Ἰνδία, δολ. 13.25 φίο 3.500/1.000 τόν. φορτο-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙΣ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

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

εκφόρτωση, Σεπτ. 18-20.

ΑΠΙΚΟ: Μάρσα 'Ελ Μπρέγκα 15.000 τόν. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 25 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση Σεπτ. 20 το αργότερο.

ΜΑΡΙΤΣΑ: Βόρειο Γαλλία 35.000 τόν. κριθής χύδην Τζέντα, δολ. 15.50 φίο, 5.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ: Βάρνα 12.500 τόν. λιπάσματα σε σάκους δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 26.50 φίο, 1.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωση Σεπτ. 25 το αργότερο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ: Ρουέν ή Λά Παλλίς 25.000 τόν. σιτηρά χύδην Ταρτούς, δολ. 13 φίο, 5.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΟΝΤΑΝΑ: 34.186 τόν. d.w. του 1976, παράδοση 'Ακρόπολ Σεπτ. 24-28, έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.200 τήν ημέρα συμπερ. υπερωριών.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 36.862 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Νοτ. 'Ιαπωνία Σεπτ. 25, ταξίδι Αυστραλίας με έπαναπαράδοση άνατολ. Μεσόγειο, δολ. 4.300 τήν ημέρα.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ: 112.000 τόν. d.w. του 1973, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτ. 20-30, έπαναπαράδοση Κόντινεντ πρὸς δολ. 2.25 ανά τόν. d.w.

ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ: 42.320 τόν. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι 'Αραβ. Κόλπου, δολ. 5.300 τήν ημέρα.

ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ: 34.171 τόν. d.w. του 1984, παράδοση στὸν πιλότο Ούλασάν Σεπτ. 23-26, ταξίδι Βοστώνη/Γκάλβεστον, δολ. 4.000 τήν ημέρα.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10: 26.523 τόν. d.w. του 1974 παράδοση Κλαπέιντα Σεπτ. 17-25, ταξίδι με έπαναπαράδοση 'Αλεξάνδρεια, δολ. 4.200 τήν ημέρα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ: 26.550 τόν. d.w. του 1976, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτ. 17-19, έπαναπαράδοση

στὸν πιλότο Μεσογειακού λιμένα, δολ. 3.700 τήν ημέρα.

ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ: 16.023 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Χιούστον Σεπτ. 24 - 'Οκτ. 6, έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.000 τήν ημέρα.

ΦΙΛΙΑ ΣΗ: 41.102 τόν. d.w. του 1975, παράδοση 'Αμβέρσα Σεπτ. 10, ταξίδι Αιγύπτου - Μεσογείου με έπαναπαράδοση Πάσσερο δολ. 4.500 τήν ημέρα.

ΓΚΡΕΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: 41.620 τόν. d.w. του 1970, παράδοση στὸν πιλότο Ταϊβάν μέσα Σεπτεμβρίου, ταξίδι Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Πόρτ Σάϊδ, δολ. 4.150 τήν ημέρα.

ΛΟΥΣΥ: 26.212 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Γιβραλτάρ Σεπτ. 18-22, ταξίδι Μεγάλων Λιμνών διαρκείας 100 ημερών με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 3.750 τήν ημέρα.

ΕΛΛΑΣ ΕΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ: 30.730 τόν. d.w. του 1970, παράδοση στὸν πιλότο Σαγκάη μέχρι Σεπτ. 13, ταξίδι μέσω δυτικής ακτής Καναδά με έπαναπαράδοση Πόρτ Σάϊδ, δολ. 3.225 τήν ημέρα συμπεριλ. υπερωριών.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ: 21.367 τόν. d.w. του 1976, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτ. 25-27, έπαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 4.900 τήν ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΒΑΡΒΑΡΑ: Ράς Σουκχέϊρ 65.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 75, Σεπτ. 24.

ΕΦΕΣΣΟΣ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 100.000 τόν. μέρος φορτίου, Καναδόρ, WS 37.5, Σεπτ. 28.

ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ: Βραζιλία 49.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού/ 'Αμερ. Κόλπο WS 75, όψιόν Καραϊβική/Γιούρομεντ WS 82.5, 'Οκτωβρ. 3.

ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ: Κεϋχάν 60.000 τόν. μέρος φορτίου, Πέγκχορν WS 78, Σεπτ. 24.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ.: 'Ελλάδα 50.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 80, Σεπτ. 25.

ΘΥΕΛΛΑ: 'Εκουαντόρ 50.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού/ 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 80.

ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ: Περσικό Κόλπο 27.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, άνατολ. ή δυτική ακτή 'Ινδίας, περί τά WS 190.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Ράς Λανούφ 65.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 80, όψιόν Μεσόγειο WS 85, Σεπτ. 4.

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: Περσικό Κόλπο 112.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ερυθρά WS 57.5, όψιόν Γιούρομεντ WS 47.5, όψιόν ακτή 'Ατλαντικού/ 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική/ΗΒ/Κόντινεντ WS 45.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Κεϋχάν 78.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 53.5, όψιόν Μεσόγειο WS 56, Σεπτ. 21.

ΜΑΝΤΩ V: Καραϊβική 29.000 τόν. καθαρά 'Αμερ. Κόλπο, WS 105, άμεση.

ΤΑΥΡΟΣ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού/ 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 102, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 126, όψιόν άνατολ. 'Αφρική WS 140, Σεπτ. 23.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τόν. νάφθας ΗΒ/Κόντινεντ WS 125, όψιόν ακτή 'Ατλαντικού/ 'Αμερ. Κόλπο WS 107.5, Σεπτέμβριο.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Ριζίκα 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 110, όψιόν Μεσόγειο WS 120, όψιόν ακτή 'Ατλαντικού/ 'Αμερ. Κόλπο WS 105, Σεπτέμβριο.

ΜΥΤΙΛΗΝΗ: Καραϊβική 58.000 τόν. μέρος φορτίου, Γενοβα, WS 49.5, Σεπτ. 26.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 67.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδιναυία WS 67.5, Σεπτ. 15.

ΛΑΡΝΑΚΑ: Κουβέϊτ 25.000 τόν. καθαρά μέρος φορτίου, 'Ινδία WS 177.5 Σεπτ. 19.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Βραζιλία 27.00 τόν. καθαρά ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 102.5, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 128, όψιόν 'Ανατολ. 'Αφρική, WS 140, 'Οκτωβρ. 1.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καραϊβική 57.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 75, Σεπτέμβρ. 26.



THE HELLENIC PRESENCE IN SINGAPORE & MALAYSIA DAY & NIGHT

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

DIRECTORS:

GOPALAN MUKUNNAN (Singaporean)
CAPT JOHN A GOROS (Hellene)

SHIPPING AGENTS FOR: LINERS, TRAMPS, TANKERS & PASSENGERS *
CUSTOMS, FORWARDING, TRANSPORT & TRAVEL AGENTS * BUNKERS
SUPPLIERS * CREWING AGENTS * REPRESENTATIVES FOR DRYDOCKS &
REPAIRS * SURVEYORS & CONSULTANTS * P & I CORRESPONDENTS *
ATTENDING TO LEGAL & TECHNICAL MATTERS *

OFFICE ADDRESS:
02-179 UNION BUILDING
TRAS STREET
SINGAPORE 0207.
TEL: 2249583, 2249557

CABLES: "OLYMPISHIP"
TELEX: RS 23810 OLYMIC
A.O.H. TEL: 4816919

POSTAL ADDRESS:

P.O. BOX NO: 1024,
MAXWELL ROAD,
SINGAPORE 9020.

"BRANCHES ALL OVER MALAYSIA"

Οι 'Αγοραπωλησίες

Σε κάπως ζωηρότερο τόνο οι αγοραπωλησίες του δευτέρου δεκαπενθήμερου του Σεπτεμβρίου, αντανακλούν ίσως το τέλος της περιόδου των διακοπών και την επάνοδο στα γραφεία αλλά και ένα ανανεούμενο και εν μέρει καλώς έννοούμενο καιροσκοπισμό, αφού οι τιμές βρίσκονται στα χαμηλότερα επίπεδα.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων μία ποιικιλία πωλήσεων όπου απουσιάζουν τα VLCC. Έτσι, σημειώνουμε το M/T «MAN-TAU» (135.000/1969) στα δολ. 3.000.000 σε «Ελληνικά» αγοραστή και το M/T «ORALIA» (53700/1963) στα 1.500.000 σε «Ελληνες» του Λονδίνου. Σε μικρότερα μεγέθη, αξιοσημείωτη η αγορά από τη SHELL των μοντέρνων (1983) «LIANA» και «MARTITA» (29.951 TDW, με 7 διαχωρισμούς φορτίου και IGS/COILS ενώ δεν πέρασε απαρατήρητη και η περίπτωση του M/T «KATTHY O» (32.700/1981) στα δολ. 10.000.000 έκαστο και αντίστοιχα δολ. 12.250.000. Πάντα σε μοντέρνα πλοία, «Ελληνες» αγόρασαν το M/T «GLOBAL OATH» (32.700/1976) στα δολ. 3.800.000 ενώ Σκανδιναβοί είναι οι αγοραστές του M/T «ANCO ENDEAVOUR» (25.000/1974) στα δολ. 8.000.000.

Το τελευταίο τυγχάνει πλοίο παραγωγών, υψηλών προδιαγραφών. Τέλος, σημειώνουμε την αγορά από την MOBIL των M/T «ATLAS TRANSPORTER» και αδελφού πλοίου έναντι συνολικής τιμής δολ. 38.000.000. Είναι 39.700 τόν. d.w. του 1983/84.

Στά μπάλκ κάρριερς, περίοπτη θέση κατέλαβε η πώληση του M/V «JADE TRANSPORTER» σε αγοραστές της Άπω Ανατολής κατόπιν πλειστηριασμού στο Ντόρμπαν έναντι δολ. 5.710.000. Ένα handy των 28.700/1972, το M/V «GINGER» πωλήθηκε από τους πιστωτές έναντι δολ. 2.300.000 με 100% πίστωση. Σοβιετικοί φέρονται οι αγοραστές

του M/V «ALICIA» (27.100/1972) στα δολ. 3.000.000 ενώ τα παλαιότερα πλοία M/Ω. «CASPIAN SEA» (36.200/1968) και «LONG CHARITY» (22.100/1969) πωλήθηκαν σε διαφορετικούς αγοραστές, έναντι δολ. 1.150.000 και δολ. 1.200.000 αντίστοιχως.

Στήν κατηγορία γενικού φορτίου, το M/S «THOMAS ROTH» (SD 14 του 1971) πέρασε σε αγοραστές της Ταϊβάν για δολ. 1.000.000 «ως έστι» ενώ το πολύ νεότερο M/S «SAINT SUZANNE» (16.543/1977) έπιασε δολ. 3.500.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η αναγγελία της «επανασυγκόλλησης» του καρτέλ της Ταϊβάν άποτελεί, ίσως, το σημαντικότερο νέο της περιόδου, αν και δεν φαίνεται προς το παρόν να παίζει ρόλο στην διαμόρφωση των τιμών.

Με μικρές διακυμάνσεις, η αγορά μπορεί να χαρακτηριστεί για τη σταθερότητα της ενώ κανονική ήταν και η προσφορά χωρητικότητας όλων των κατηγοριών.

Δεν απουσιάζουν και τα VLCC με μία μάλλον έντυπωσιακή κίνηση ενώ πιστεύεται ότι τουλάχιστον 2-4 ακόμα τέτοια πλοία θα πωληθούν εντός των ημερών.

Λόγω του σχετικά μεγάλου αριθμού των πωλήσεων σκόπιμο είναι να παραθέσουμε αυτή τη φορά σχετικό κατάλογο (σε παρένθεση το καθαρό βάρος σε τόνους):

Ταϊβάν:

T/T ALEXANDER THE GREAT (42.885) δολ. 127.50

T/T VENTURE CANADA (36.950) δολ. 7.000.000 μαζί με το VENTURE AMERICA (35.908) με παράδοση Νορβηγία.

M/T BEGONIA I (13.900) δολ. 133

M/T MEGA TRADER (13.549) δολ. 133.50
T/T BALDBUTTE (10.330) δολ. 133
M/V TOWNSVILLE TRADER (5.193) δολ. 116
M/V ROSE (4.185) δολ. 109.50
M/V BLUE CRUSTAL (1.279) δολ. 84.50

Ν. Κορέα:

T/T MUNETAMA MARU (37.636) δολ. 132.75

T/T ZARIA (11.330) δολ. 128
M/V KARRAS (4.900) δολ. 111

Κίνα:

M/T MARILIA (16.535) δολ. 128
M/V WHITE ROSE (6.025) δολ. 118.50
M/V VILLIA (4.926) δολ. 116
M/V APPLE BLOSSOM - ψυγείο (4.732) δολ. 104
M/V MATTERHORN (4.612) δολ. 115

Μπαγγλαντές:

M/V KHALIS CRYSTAL - ψυγείο (5.660) δολ. 108
M/V CITY OF ZUG (4.984) δολ. 100.

Ινδία:

M/V SOUTHERN PRINCESS (4.880) δολ. 100
M/V POLLUX (4.232) δολ. 98.50.

Πακιστάν:

M/V MAGDALINI K. (4.175) δολ. 97.

Ισπανία:

M/V PLATONG (OBO) — (18.083) δολ. 73 με παράδοση Ελλάδα
M/V YASUKUNI (4.380) δολ. 78.

Παραλείπονται μερικές πωλήσεις, των οποίων η έκβαση ήταν άβεβαια κατά την ώρα που συντάσσεται το παρόν ή όπου οι ενδιαφερόμενοι παρεκάλεσαν να τηρηθεί έχεμύθεια.

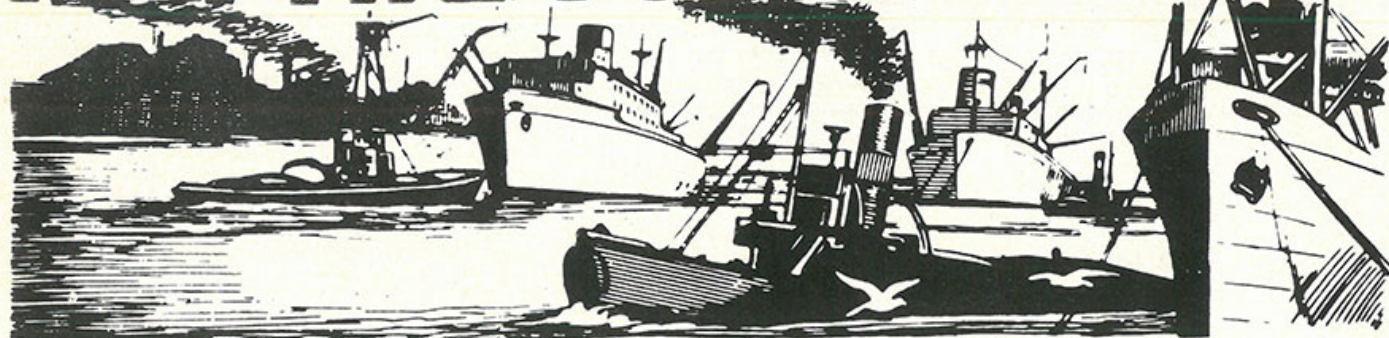
AEGEAN OCEANIC S.A.

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1184/944 October 1st, 1984

A QUESTION

We have been asked and we ask, in turn, what information does the Ministry have on Greek ships that have been trapped in British ports as a result of the dock strike? They do not ask about any action or any demarches because they consider it most unlikely that any have been made.

For the record, it should be known that many small Greek shipping are facing bankruptcy as a result of the strike.

Also for the record, it should be known that some of these Greek owners applied to their Clubs, seeking help. One of them said to us, a few days ago, that he realised how naive he had been in appealing to a British Club because it was not possible for Britons to do anything that would cause damage to other Britons.

Our next question is when will we ever stop being dependent on these British P & I Associations? Does the Minister have an answer?

SHIPOWNERS UNION AND LONDON COMMITTEE MET IN PIRAEUS

This year's second meeting of the Greek Shipowners' Union and the London-based Shipping Cooperation Committee took place on September 5, in Piraeus.

Among the subjects discussed were the matter of training which is considered all-important for the survival of Greek shipping. The entire system needs to be reformed and brought up to date and that all concerned should cooperate closely and continuously to this end.

With regard to the P & I Associations the efforts of the working group set up to deal with this subject were examined and assessed and the examination will continue at a special meeting in the Ship-

owners' Union offices with the Greek directors of the Clubs.

On the collective agreement the need was noted for speeding up the work of simplifying the text of the agreement.

On the maritime unions it was noted that the bill now being drafted should take into account the peculiarities of the shipping business which usually operates on an international scale.

The conference also held a long discussion on Law 1376/83 and agreed that its object of maintaining the competitiveness of Greek Shipping had not been achieved.

There was complete agreement on both sides on all subjects and the next meeting is scheduled for March 1985 in London.

EARLY ELECTIONS

Although the term of the present board of the Greek Shipowner's Union expires on January 11, it has been decided to hold elections for a new board, with a two-year term, during November or December, with December 4 as the most likely date.

Meanwhile, however, a problem has arisen with regard to the re-election of Mr. Aristomenis Karageorgis as President. The charter of the Union stipulates that no person can be president for more than two continuous terms. Nevertheless, the charter does not say whether the two terms should be full terms and Mr. Karageorgis only became President after Mr. Chandris resigned before the expiry of his term.

THE SHIPBUILDING PICTURE

According to Lloyds Register's quarterly report, on June 30 there were 1,573 ships on order totalling 15,260,116 grt. on which construction had not yet begun. The world order book contains

2,657 ships of 31,193,767 grt. of which 3.8 million tons were ordered in the last three months while 18% of the tonnage abuilding is slated for delivery in 1985.

Japan comes first with 13,510,227 grt. followed by South Korea with 5,078,631 grt. Then comes Brazil with 1,612,508 grt. and Taiwan with 1,518,782 grt. Next are Poland and Spain with 1,29 and 1.22 million grt. respectively. Orders placed in the rest of the world range between 260 and 680,000 grt.

Of the ships abuilding, 27.3% will be registered in countries other than the country they are being built in with 2.2 million grt. slated for Panama, 1.9 million for Liberia, 659,876 in Greece, 549,457 in Norway, 430,225 in the USSR and 335,090 in India.

In terms of type of ship, 15.6% consists of tankers (4,865,917 grt.), 56.7% of bulk carriers (17,639,637 grt.) and 16.8% of general cargo ships (5,231,857 grt.). The balance is made up of auxiliary vessels.

POLLUTION FINES

Usually, fines are imposed on ships after they have been deemed responsible for causing sea pollution. However, Malaysia and Singapore are considering the imposition of fines on ships passing through the straits whether they have polluted or not the sea.

These straits, which lies between the Malaysian peninsula and the island of Sumatra, are hundreds of miles long and form part of an important shipping lane between the countries of south-east Asia and the Far East. It is very likely, therefore, that Japan will protest strongly against such a plan since it uses the straits extensively with ships carrying oil from the Persian Gulf.

Malaysia, on the other hand, is worried by the fact that ships passing through the straits wash their tanks and dump their oily wastes with no possibility

ty of keeping a check on them. Its is estimated that some 15,000 ships pass through the straits from the Indian Ocean to the Pacific and vice versa, every year.

If a fine, or fee, is imposed, it will be the first time anything similar has been done on a free and open waterway.

THE CHINESE ARE BACK

After their first attempt in providing Greek ships with crews, in 1980, the Chinese are back again. The China Marine and Seamen's Service Co., which was formed last July with head officers in Peking, has advised many Greek shipping firms that it has Chinese crews available for employment on foreign - flag ships (i.s. non-Chinese) and can serve ships in Chinese ports with supplies, drydocking, repairs, etc. and act as agent for foreign companies interested in setting up joint ventures.

As it did the first time, this attempt is bound to fail because it will be torpedoed by our own people. Why does this Chinese company not open up an office in Piraeus where it could also charted ships for voyages to China. At present, the Chinese charter Greek ships via a British firm.

ENGINE ROOM FIRES

There seems to be an inherent fire hazard in ships powered with medium speed diesel engines. This was indicated by Harry S. Keefe in his annual Hull Loss Prevention Report to the International Union of Marine Insurance at their Conference in Helsinki.

He cited seven major fires which were caused by broken fuel lines including the total losses of the cruise ships "Prinsendam" and "Gunard Ambassador" which cost underwriters in excess of fifty million dollars. Keefe stated that no action has been taken by any classification society, governmental regulatory authority or by the engine manufacturers themselves to make any changes in rules, regulation or designs which would prevent such accidents in the future.

The speaker suggested that perhaps

it is time for the classification societies and marine engine manufacturers to apply their engineering skills to this problem of fracturing fuel lines, which seems to have been solved by aircraft engine manufacturers, before a truly catastrophic marine disaster involving great loss of life is experienced.

ABS FLEET INCREASED

During the first half of 1984, American Bureau of Shipping classed 328 new vessels of 1,969,000 gross tons and 49 existing vessels of 250,000 gross tons. With these additions, there were 14,942 vessels of 104,941,000 gross tons under ABS classification at mid-year representing 91 flags of registry.

During the same period ABS received requests to class 236 new vessels of 1,482,000 gross tons. It is worth noting that while this is a decline in number of vessels from the same period last year, it represents an increase in both gross and deadweight tonnage of about 60 percent.

AMMENDMENTS AND ADDITIONS TO BUREAU VERITAS RULES

Bureau Veritas is issuing Amendments and Additions No 2 to the 1982 Edition of the Rules and Regulations for the Construction and Classification of Steel Vessels.

These amendments express Bureau Veritas' wish to rationalize more accurately the structure scantling rules making them, as far as possible, independent from the type of the ship.

This is the reason why Chapter concerning "General Hull requirements" has been completely changed. Long term calculations for ship's behaviour at sea have been carried out for various types of ships. These calculations based on North Atlantic sea states induce to get rule values of shear force and bending moment due to wave, of ship motion and design loads.

In accordance with these design loads, new rules have been developed which enable to calculate the scantling of ships. These rules lead to adopt only two formulas, one to calculate the pla-

50 YEARS AGO

— A bill has been tabled in Parliament with stricter disciplinary provisions than those contained in Law 13/12.1923 of the Maritime Penal Code.

— The "Queen Mary", another giant liner, was launched on September 26. It was named after the Queen of England.

— The French ship "Nantes" was bought by Mr. Leon Teriazos for 5,200 pounds and will be delivered in Rotterdam. It will undergo a survey in Piraeus. It is 2,719 grt. and 4,400 dwt. and was built in 1917.

— The British cargo ship "Grodno" ran aground off Cape Papas on Sept. 30. The salvage ship "Agiros Nicolaos" sailed from Patras to render assistance and so did the "Marigo Matsa", the "Agiros Georgios" and the "Viking" from Piraeus.

— The s.s. "Tsiropinias" was fixed from Madras with 6,300 tons of peanuts for the Mediterranean 26/- October 24-31. Also the s.s. "Margaritis" was fixed from Saigon with 7,500 tons of rice for Marseilles 25/6, November 12-30.

(Naftika Chronika - No. 91 - 1.10.1934)

ting thickness, the other to determine the section modulus of longitudinal stiffeners. Besides, the validity of these formulas has been proved by many comparisons carried out on existing ships.

1984 - 85 REGISTER OF SHIPS PUBLISHED

The 1984-85 edition of the well known "Register of Ships", containing comprehensive details of over 75,000 seagoing merchant ships, has just been published by Lloyd's Register of Shipping. This is the only publication available containing all merchant ships over 100 gross tons. For the first time, the latest Register also incorporates the Subsidiary Sections, previously available as a separate publication.

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



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.

6518

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

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

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

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN — HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG

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

GREECE — PIRAEUS

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 10 Πειραιάς

Τηλέφωνα: 4176 658 - 4122 537

Τηλεγραφική: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιά

Ταχυδρομική Θυρίδα: 80076

ΝΑΦΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 193

Editing & Printing offices: 77 Notara Street

P.O.Box 80076 — 185 10 Piraeus

Phone: 01 - 4176658 or 4122537

Cable: "CHRONIKA" Piraeus

Γραφεία Βορείου Ελλάδος: Βασ. Ἡρακλείου 51- 53 — 541 10 Θεσσαλονίκη

Τηλέφωνα: (031) 277963 - 278119

Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 3.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 3.000
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



Η κίνηση τών Έλληνικών Πλοίων



ΑΒΑΞ	62	10405	άρχει Γαλαξείδι
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	δ. Π. Σαΐδ 11/8
ΑΓΑΘΗ	74	6017	ε. Λάγος 6/7
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Ντακάρ 10/8
ΑΓΑΠΗ	69	10006	στό Π. 'Ελιζαμπέθ 12/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	ε. Βαρκελώνη 16/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Π. Σαΐδ 17/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η	71	13443	δ. Σουέζ 21/8
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	άρχει 'Ελευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	άρχει Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995	στον 'Αγιο Βικέντιο
ΑΓΗΝΟΡ	71	9675	α. 'Αμβέρσα 16/8 για 'Αλεξάνδρεια
ΑΓΙΑ-ΕΦΡΗΜΗ	70	18628	δ. Π. Σαΐδ 5/8
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	στην Καγκοσίμα 3157
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412	α. Γιοκοχάμα 8/8
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	ε. Πειραιά 20/7
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	α. Λεμεσό 6/7
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Γκέφλ 20/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646	δ. Κων/πολη 658
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Σουέζ 7/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	άρχει 'Ελευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Μπ. 'Αίρες 30/7
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Πειραιά 6/8
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Ξ	58	5037	α. Χαλκίδα 12/7
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. 'Αμβέρσα 10/7
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	α. Π. 'Αλέγκρε 6/8
ΑΔΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	άρχει Πειραιά
ΑΔΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	άρχει Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	65	18315	α. Μπ. Χομινί 2/7
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. 'Αλεξάνδρεια 13/8
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	άρχει Πειραιά
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	ε. Μασσαλία 9/8
ΑΜΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	άρχει Στυλίδα
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Μπ. 'Αίρες 6/8
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	α. Μπ. 'Αίρες 24/7 για Καρθαγένη
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	άρχει 'Ελευσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	άρχει 'Αντικυρα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	άρχει 'Ιθάκη
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/8
ΑΘΗΝΑ Κ	81	11980	ε. Σάντος 10/8
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	δ. Γιβραλτάρ 12/8
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	άρχει Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΡΕΡ	73	7594	άρχει Πειραιά
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	άρχει Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	62	3361	άρχει Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Κολόμπο 18/8
ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Γκντάνσκ 17/7
ΑΘΩΣ	69	10008	ε. Σάντο Τομας ντε Καστίλα 1/8
ΑΘΩΣ	72	1586	α. Λίβερπουλ 21/8
ΑΙΑΣ	67	9457	άρχει Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	ε. Γένοβα 16/8
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'ΙΛΑΝΤ	72	4109	δ. Γιβραλτάρ 5/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΛΙΒ	64	6387	α. Τζιμπουτί 2/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	ε. 'Αμβούργο 22/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝ	71	4838	α. Κοτονού 24/7
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	66	5527	α. Παρανάγκουα 15/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	69	4838	α. 'Αμβέρσα 21/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	ε. 'Αμβούργο 15/6
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Τζέντα 16/8
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Πειραιά 11/7
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚ	79	12498	στην Τζέντα 21/8
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	78	12498	α. 'Αμβέρσα 19/8
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ε. Χουάνγκου 1/8
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΤΙΚ	75	12498	ε. Χουάνγκου 5/8
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. Γδύνια 1/8 για 'Ικόνιο
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΕ'ΙΖ	72	11185	α. Θεούτα 17/8
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 9/8
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ	75	12498	α. Κουβέιτ 13/8 για Σουέζ
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Πειραιά 14/7
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	9178	α. Ντόρμπαν 10/8
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208	α. Λός Πάλμας 13/8
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025	ε. 'Ακαμπα 8/8
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ	69	8928	ε. Σαλβαντόρ 31/7
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	ε. Ρουέν 9/8
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	επισκευές Μαυρίκιο 23/8
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	άρχει 'Αργαστόλι
ΑΙΗΤΑΣ	63	1142	άρχει Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	άρχει Χαλκίδα
Α'ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	δ. 'Εσκούμινς 7/8
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	78	11084	ε. Μπαχραϊν 18/8
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α. Μπρισμπαϊν 10/8
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Ντόρμπαν 2/8
Α'ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	υπό παραλαβή
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	66	16715	α. 'Αλεξάνδρεια 14/8
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	άρχει Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	δ. Γιβραλτάρ 21/7
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	α. Σεβίλη 28/6
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	δ. Παναμά 16/8
ΑΙΟΛΟΣ Κ	66	40787	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑ/Α Τ	77	9083	ε. Λίρκεν 8/8
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΖΕΛΑ	68	13633	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/7
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΖΕΣΤ	69	13942	α. Χιούστον 25/7
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΛΟΤΤΙΚ	69	8715	άρχει Πειραιά
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	άρχει Πειραιά
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ	81	10714	ε. Πειραιά 30/7
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΦΑ'Ι Ρ	77	10153	α. Θεούτα 11/7

Α'ΙΡΗΝΗΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	ε. Σέτε 6/8
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	72	4838	δ. Γιβραλτάρ 5/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	ε. Καζαμπλάνκα 12/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484	α. Χιούστον 3/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ	61	13184	άρχει Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	ε. Ροζάριο 2/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ	63	6303	α. Τζέντα 1/8
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ε. Σετομπάλ 8/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517	ε. Νταμμάμ 19/8
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	α. 'Αμβούργο 8/7 για Ταρτούς
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Σινκαπούρη 14/8
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	α. Μπ. 'Αίρες 30/6
ΑΚΗΣ Σ	57	6205	α. Χαλκίδα 28/6
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Γκλήνογκ 13/7
ΑΚΜΩΝ	71	15119	άρχει Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	δ. Κων/πολη 7/6
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696	α. Παρανάγκουα 12/8
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	άρχει Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Ρότερνταμ 11/7
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	66	25084	α. Ν. 'Υόρκη 17/8
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Χαλκίδα 11/8
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	66	25168	δ. Κων/πολη 6/8
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	24341	α. 'Αμβέρσα 21/8
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	άρχει Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	άρχει 'Αστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. 'Αμβέρσα 16/8
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Ρότερνταμ 19/8
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Ρίο 'Ιανείρο 4/8
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. 'Αμβέρσα 20/8
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Σκώ 9/6
ΑΚΤΙΟΝ	78	11286	άρχει Τρινκομάλη
ΑΛΑΡΕΝ	60	6125	άρχει Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	ε. Πειραιά 16/8
ΑΛΒΩΝ	62	13122	ε. 'Αλεξάνδρεια 15/8
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Τερνέστη 9/8
ΑΛΕΑ	73	8824	ε. Ν. 'Υόρκη 18/8
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	επώληθη
ΑΛΕΝΤΕ'ΙΛ (δ.)	70	48462	δ. Πάναμά 12/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Σινκαπούρη 18/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402	άρχει Στυλίδα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Μπρισμπαϊν 15/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ.)	78	60653	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άρχει Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ	73	152372	στό Ντομπί 22/8
ΓΚΡΕ'ΙΤ (δ.)	67	7560	άρχει Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΛΟΥΕΡ	83	9084	άρχει Σαρζα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΠ	68	23757	δ. Γιβραλτάρ 16/8
ΑΛΘΑΙΑ	74	16229	α. Πειραιά 20/8
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	11434	α. Μπ. 'Αίρες 28/7
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	10069	δ. Σουέζ 15/8
ΑΛΙΚΗ	72	12376	υπό παραλαβή
ΑΛΙΚΗ II	76	10011	άρχει Πειραιά
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	15857	α. Λά Παλις 9/8
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	23218	υπό παραλαβή
ΑΛΙΝΤΑ	73	3762	επισκευές Πειραιά
ΑΛΙΣΙΑ	66	16402	ε. Π. 'Ελιζαμπέθ 17/8
ΑΛΙΣΙΑ	72	25279	ε. Βενετία 14/8
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ	67	11284	άρχει Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Ντόρμπαν 1/8
ΑΛΚΑΙΟΣ	73	70088	α. Χάμπτον 26/7 για 'Ιαπωνία
ΑΛΚΗΝΟΡ	77	14530	άρχει Λονδίνο
ΑΛΚΜΑΝ	79	10996	ε. 'Ακαμπα 2/8
ΑΛΚΜΗΝΗ	70	11870	α. Ρότερνταμ 17/8
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	76	30277	α. Γιβραλτάρ 16/8
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Ντομπί 3/6
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	68	17374	δ. Π. Σαΐδ 11/8
ΑΛΚΩΝ	80	11584	α. Δουβλίνο 10/7
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Μαδρίδα 9/8
ΑΛΜΑΡ	69	10373	δ. Σουέζ 20/8
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	α. Κινούρα 14/8
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	70	1800	α. Χέυ Ποιντ 5/8
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	ε. Παρανάγκουα 9/8
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 7/7
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Φουκουγιόμα 4/8
ΑΛΤΙΣ	70	2605	α. Σ. Μάικλ 17/8
ΑΛΦΑ	62	4722	στη Μπανόνα 18/8
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	ε. Βανκούβερ 29/7
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	α. Λιζόξες 2/8
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Λίβερπουλ 20/8
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Χόγκ Κόνγκ 12/8
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	α. 'Οζάκα 13/8
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	δ. Σουέζ 10/6/83
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	α. Τέμα 15/8
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	α. Λαττάκια 19/7
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Π. 'Ελιζαμπέθ 21/8
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	άρχει 'Ημοχαρβεν
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	άρχει Πειραιά
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	ε. Γιουρπορτί 19/8
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Λός 'Αντζελος 29/7
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	προς Ούλσάν 15/8
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε. Λάγος 7/7
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	δ. Π. Σαΐδ 13/8
ΑΜΦΙΟΝ	78	11173	α. Γιοκοχάμα 7/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΑΤ	81	36061	α. Ρίτοαρντς Μπαϊ 6/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Κρίστιανσταντ 7/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	α. 'Οζάκα 1/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Νιούκαστλ 22/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348	ε. Μπανγκόκ Μπαρ 27/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Ναγκόγια 15/8

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	α. Ύμνιόντων 858
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	δ. Σουές 20/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ	78	13889	α. Τζέντα 19/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Μπαρναγκούλα 5/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΓ'Σ	74	13631	ε. Άκαμπα 7/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Ρουέν 18/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	έπωληθη διάλυση
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	α. Γάνδη 13/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Βαλπαράϊζο 2/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Μπαρναγκούλα Μπαρ 20/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΪΟΜΦ	76	13633	στη Μπαρναγκούλα 3/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Τσιταγκόνγκ 10/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΟΥ	79	13883	δ. Ντόβερ 27/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 15/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	64	35333	α. Σιγκαπούρη 30/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	δ. Σουέζ 24/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Τζέντα 20/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Σιγκαπούρη 758
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633	δ. Γιβραλτάρ 16/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΪ'ΖΟΝ	77	15378	δ. Σουέζ 20/8
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	μετ. «ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ» (Παν.)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ε. Παρανάγκουα 9/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Σαβάννα 14/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Νάυρμπαν 14/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.)	75	70668	α. Χάρντ 16/8
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	άρχει Άμβούργο
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Παλέρνο 9/7
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	δ. Γιβραλτάρ 16/8
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	υπό παραλαβή
ΑΝΔΡΟΣ Α'Γ'Α	83	10470	α. Σάντος 28/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπάρδο 14/8
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Σιγκαπούρη 2/8
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Πειραιά
ΑΙΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	δ. Παναμά 24/7
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	α. Σιγκαπούρη 24/7
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ε. Φος 15/8
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Γουίλελμσχαφεν 29/7
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Λος Άντζελες 8/8

ΑΝΕΜΟΣ	78	8376	δ. Π. Σαϊδ 18/8
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	α. Λος Πάλας 13/7
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	δ. Παναμά 8/8
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	ε. Μπ. Άιρες 13/8
ΑΝΘΙΑ	84	11034	άρχει Πειραιά
ΑΝΘΙΠΗ Α.	76	16646	ε. Σαγκάη 17/8
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Ρότερνταμ 18/8
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	δ. Ντόβερ 1/8
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Λος Άντζελες 2/8
ΑΝΝΑ	64	2020	στο Ρότερνταμ 16/7
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	άρχει Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Κων/πολη 28/7
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	άρχει Πειραιά
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758	δ. Κων/πολη 15/8
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. Π. ω Πρίνς 5/8
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Ρίο Άντεϊρο 8/8
ΑΝΤΒΕΝΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Μπαρναγκούλα 16/8
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Αύγουστα 11/8
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	α. Μαντράς 2/8
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	α. Σιγκαπούρη 31/7
ΑΝΤΖΕΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	ε. Ρεσίφ 8/8
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	άρχει Χαλκίδα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	άρχει Πόρτμουρου
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Ρίο Γκράντε 4/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Άμβέρσα 2/8
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Ν. Όρλεάνη 2/8
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	δ. Παναμά 14/8
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Κέιπ Τάουν 17/8
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Γκιζάν 17/8
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	δ. Παναμά 29/7
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Βενετία 7/8
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	στην Τζακσονβίλ 18/8
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Φαρόνγκ 3/8
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Πειραιά 3/6
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	α. Λ. Άντζελες 14/8
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Αύγουστα 14/8
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ III.	77	38515	δ. Π. Σαϊδ 17/8
ΑΞΙΟΣ	65	3880	α. Πειραιά 23/3
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Λος Πάλας 1958
ΑΠΕΣ	73	16397	α. Ίμμινχαμ 12/8
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	άρχει Πειραιά
ΑΠΙΚΟ	64	9668	δ. Κων/πολη 8/8
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409	α. Λος Άντζελες 29/7
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Μπάχια Μπλάνκα 7/8
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Τόκιο 14/8
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. Μπάχια Μπλάνκα 24/6
ΑΠΟΥΣ	70	3275	άρχει Πειραιά
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	ε. Σεβίλη 15/8
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Σαβάννα 4/8
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Σιγκαπούρη 4/8
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Φελίξτσου 21/8
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΟΣ	69	9842	ε. Σάντος 1/8
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ	72	16207	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	ε. Πειραιά 30/7
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	α. Λος Πάλας 13/8
ΑΡΓΩ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	76	1578	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Σαουθάμπτον 27/7
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ	76	1579	ε. Πειραιά 17/7
ΑΡΓΩ ΧΟΥΠ	77	1579	α. Φορ 24/7

ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Αύγουστα 3/8
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343	ε. Χιούστον 13/8
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9124	άρχει Πειραιά
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	α. Ρίο Γκράντε 29/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	άρχει Πειραιά
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	18169	ε. Γκιζάν 18/8
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Μπαντάρ Άμπας 16/7
ΑΡΙΕΣ	60	7839	άρχει Ίθακη

ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Λος Άντζελες 14/8
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	έπωλ. αλλοδαπούς
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	δ. Ντόβερ 19/8
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	άρχει Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	δ. Σουέζ 20/8
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Σάντος 21/7
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	δ. Γιβραλτάρ 16/8
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	ε. Άλεξάνδρεια 7/8
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Ν. Όρλεάνη 14/8
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Χιούστον 31/7
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Ήμπορτ 16/8
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	άρχει Στουλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	άρχει Στουλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Μομπάσα 4/8
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ	65	11334	άρχει Στουλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Σίμπα 17/7
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778	άρχει Έλευσίνα
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Σάντος 5/8
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Τζέντα 11/8
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Γκλόγκ 16/8
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	στο Κουβέιτ
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 22/7
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	δ. Σουέζ 5/8
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	δ. Ντουμπάι 1/8
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Νταμά 16/8
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Λος Άντζελες 1/8
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142	άρχει Γάνδη
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ	63	19633	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊν 15/8
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	άρχει Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	μετ. «ΜΕΡΚΙΟΥΡ» (Παν.)
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	84	25063	δ. Παναμά 14/8
ΑΣΗΜΙΝΑ	72	42253	ε. Λος Πάλας 21/8
ΑΣΙΑ	66	35001	ε. Ν. Όρλεάνη 11/8
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	67	9525	άρχει Πειραιά
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	63	6478	δ. Π. Σαϊδ 12/8
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	68	17458	ε. Βανκούβερ 14/8
ΑΣΚΟΝΑ	71	70481	ε. Κων/πολη 15/8
ΑΣΛΕ'Υ	81	30500	δ. Παναμά 11/8
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	70	13363	α. Ν. Όρλεάνη 9/8
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	61	9852	άρχει Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙ	60	8786	άρχει Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	65	6151	άρχει Πειραιά
ΑΣΤΕΡΟ'ΝΤ	72	13136	δ. Σκώ 13/8
ΑΣΤΗΡ	60	6134	μετ. «ΑΣΤΕΡΩ» (Κυρ.)
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Λαττάκια 2/8
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	άρχει Γαλαξείδι
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611	ε. Γιοκοχάμα 14/8
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 18/8
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. Υόρκη 17/8
ΑΣΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Λονδίνο 21/8
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	δ. Παναμά 15/8
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Ν. Όρλεάνη 31/7
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	άρχει Πειραιά
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	στο Τζιμπουτί 10/7

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Φιλαδέλφεια 20/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	άρχει Μαλάλακ Μπαϊν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	υπό παραλαβή
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΩΣΜΑΝ	69	16229	α. Άμβέρσα 19/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	α. Πειραιά 20/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. ούντεν 18/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στην Άλεξάνδρεια α
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	ε. Βαρκελώνη 7/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	ε. Μπ. Άιρες 15/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Λά Πλάτα 1/8
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Χόγκ Κόγκ 20/8
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	85	22172	υπό ναυπήγηση
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	άρχει Ντάρ-ε-Σαλάαμ
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Άκαμπα 7/8
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ε. Σετομπά 22/5
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΠ	72	9301	α. Ρότερνταμ 14/8
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	Σημεία Παναμά
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Κολούμπια 8/8
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Κίγκστον 8/8
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	άρχει Χαλκίδα
ΑΥΡΑ	68	9624	άρχει Πειραιά
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	άρχει Πειραιά
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	άρχει Πειραιά
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	άρχει Πειραιά
ΑΦΘΟΣ	68	35477	ε. Πειραιά 25/7
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άρχει Γάνδη
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	ε. Νταμά 20/8
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 3/8
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Κ.	76	10482	υπό παραλαβή
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	άρχει Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Πειραιά 5/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	ε. Πειραιά 6/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	άρχει Τρινκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Π. Σαϊδ 15/8
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	άρχει Σετομπά
ΒΑΝΤΑ	66	13762	άρχει Τρινκομάλη
ΒΑΡΒΑΡΑ ΤΟΥ	50	5317	Διάλυση Ίσπανία
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	άρχει Άργοςτόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Χόγκ Κόγκ 25/7
ΒΑΡΗ	82	22474	δ. Γιβραλτάρ 2/8
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	άρχει Άλιβερί
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	δ. Σουέζ 15/8
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	α. Νταμά 17/8
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	ε. Ραβέννα 9/8
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	Ύμνιόντων 8/8
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	άρχει Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Τσέρν Πόιντ 2/8
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Άδελαϊδα 14/8
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	υπό παραλαβή
ΒΕΝΙ II.	77	16993	α. Μόντρεαλ 14/8
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μεθούλ 14/8
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Ν. Όρλεάνη 28/6
ΒΕΡΑ	65	20806	άρχει Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Δουγκέρκη 10/8
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	α. Θέουτα 6/8

ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.....	63	9269	α. Ρουέν 16/8
ΒΗΤΑΣΑΝ.....	56	19633	α. Σαουθάμπτον 17/8
ΒΙΚΙΓΚ.....	62	13321	άρσενί Πειραιά
ΒΙΚΩΡΙΑ.....	70	2818	δ. Γιβραλτάρ 4/8
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II.....	68	12005	στό Μπαντάρ 'Αμπας 27/6
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ.....	60	6572	άρσενί Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ.....	78	14568	ε. Ρίο 'Ιανείρο 1/8
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ).....	72	119794	άρσενί 'Αλιβέρι
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	81	16500	στη Μάστα 18/8
.....	65	15738	άρσενί Πειραιά
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	83	12811	α. Φριττσούν 18/8
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ.....	71	16313	α. Συρό 20/7
ΒΟΜΑΡ.....	70	31464	άρσενί Στιυλίδας
ΒΟΡΡΑΣ (δ).....	55	3736	άρσενί Στυλιδας
ΒΟΡΡΑΣ.....	60	1434	άρσενί Χαλκίδας
ΒΥΖΑΝΤΑ 'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ).....	59	9374	άρσενί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.....	67	35041	ε. Πηγάσι 13/7
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ).....	75	15111	α. Νιτροσίτ 15/8
ΒΥΤΙΝΑ.....			

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ...	77	11269	δ. Παναμά 14/8
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	δ. Παναμά 12/8
ΓΑΛΗΝΗ (μ)	73	71318	α. Τουμπάρφο 10/7
ΓΑΒΕΝΙΑ	87	28373	α. Σγκαπούρη 14/8
ΓΑΡΜΙΣ	87	36038	α. Άμβέρσο 10/8
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Σάντος 13/8
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	88	12252	α. Σγκαπούρη 6/8
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ)	66	38818	ε. Μπουσάν 13/7
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037	α. Ν. Όρλεάνς 15/7
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Λός "Αντζέλς 3/8
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΟΣΗ	67	15421	ε. Μουπίλ 13/8
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8592	αργέι "Ηγουμένιτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	86	15773	προσάρξε Μπ. "Αίρες 19/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α	58	3708	μεσοσηακικές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α	52	1699	μεσοσηακικές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ)	61	18796	α. Πειραιά 16/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ)	66	30647	α. Γιβραλτάρ 16/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ	56	1581	μεσοσηακικές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ	72	12204	α. Λορέ 9/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ	61	7116	σιτό Ντρά ες Σαλάμ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. Μπ. 'Αϊρες 1/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. 'Αμβέρσα 30/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΟΥΚΟΣ	70	19162	ε. Ν. Ορλέανς 12/8
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΟΣ	75	17509	ε.Παλ. Κρήνηςος διαλυτός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Χομίνα 4/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ	68	10544	ε. Γενόβα 22/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	α. Γενόβα 22/7
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	α. Γενόβα 22/7
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Κολώμνο 19/8
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. 'Αμβέρσα 18/8
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	α. Σάντος 16/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	88	38124	δ. Κων/πόλη 13/8
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	ε. Βίλα Κονστιτούσιον 14/8
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	α. Παράναγκουα 28/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	α. Γενόβα 22/7
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	ε. Βιτόρια 28/7
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	ε.Παλ. Κρήνηςος διαλυτός
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Σιγκαπούρη 9/8
ΓΙΟΥΛΑ	66	9717	ε. Μπ. 'Αϊρες 30/7

ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671	μετ. «ΓΙΟΥΝΙΜΑΡΕ» («Έλλη.)
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Τσάρλεστον 20/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στον Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	άρχει Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Λός «Αντικελές 12/8
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	ε. «Άμφερσα 20/8
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	στο Μπαντράν «Άμπας 7/8
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	72	14315	α. Κιέλο 1/8
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Ν. «Όρλεάνη 12/8
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪΪ	74	19702	α. Μπάχια Μπλάνκα 15/8
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290	ε. Λόγας 10/7
ΓΙΩΤΑ	62	10163	άρχει Πειραιά
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	άρχει Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ε. Φουτζέιρα 16/8
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Λόξ Μίνας 10/8
ΓΚΑΪΪ ΦΟΤΣΙΟΥΝ	71	8739	α. Τζακάρτα 18/7

ΓΚΑΛΛ.....	70	15302	α. Μπισριπαίν 30/7
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΓ'ΝΤ.....	83	21200	δ. Γιβραλτάρ 16/8
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ.....	60	7669	άρχει Άστακό
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ.....	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991	α. Κασσιούνη 23/7
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.).....	67	48717	α. Σεπετίμια 6/7
ΓΚΟΓΚΟΛΑ.....	71	3002	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ.....	85	5836	άρχει Έλευσινα
ΓΚΟΛΑΝΤ Α'Ι'ΛΑΝΤ (δ).....	66	45251	στών Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΑΡΡΟΥ.....	67	51644	α. Τουμπάρσo 15/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	69	11148	α. Μπ. Άιρες 21/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΚΑΟΥ.....	68	16275	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ.....			
ΣΤΡΙΑ.....	73	16439	α. Ν. Όρλεάν 21/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ.....	76	13036	δ. Παναμά 11/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ.....	73	16439	δ. Παναμά 10/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ.....	71	12959	α. Κολούμπια 10/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ.....	66	11148	ε. Άμολχόωστο 10/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ.....	77	13027	α. Ν. Όρλεάν 14/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ.....	74	16439	α. Λός Άντζελες 11/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΟΦ.....	77	16432	ε. Γκουέμας 23/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΟΦ.....	68	16275	άρχει Ρίβερ Φάιλ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ.....	76	13027	ε. Γκουαγιακούλι 6/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ.....	78	14531	α. Ν. Όρλεάν 15/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ.....	84	19500	α. Σάν Λορέντζο 11/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΗ.....	65	7952	άρχει Τρινκομάλη
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ.....	76	13027	α. Μπ. Άιρες 25/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ.....	69	11148	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ.....	72	12919	α. Μπ. Άιρες 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ.....	72	12919	α. Ν. Όρλεάν 26/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ.....	75	13036	ε. Γκουέμας 10/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΟΥ.....	77	14531	α. Ν. Όρλεάν 18/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	78	14531	ε. Γκουαγιακούλι 2/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ.....	68	10397	α. Θούα 15/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ.....	78	14800	ε. Γκουέμας 9/8 *

ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Χιούστον 27/6 *
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Ν. 'Ορλέαν 11/7
ΓΚΟΛΑΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	α. Μπάγια Μπλάνκα 958
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΑΓΚ	72	43479	ε. Ν. 'Ορλέαν 9/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	77	13027	ε. Χιούστον 13/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΥΠ	77	14531	α. Μπουναβεντούρα 25/7
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	α. Ν. 'Ορλέαν 18/7
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	α. Φερμάντ 31/7
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	έπιwall, αλλοδαπούς
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Πειραιά 11/8
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	ε. Τζέντα 3/7
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	στό Μπουσί
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	63	15381	αργεί Στεουσμπά
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΙΝΤΖΕΝΤ	69	22915	α. Αϊόι 1058
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	α. Κολομπία 4/8
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	66	23390	αργεί Τρινκομάλη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389	αργεί Στεουσμπά
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306	δ. Γιβραλτάρ 1158
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	αργεί Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	αργεί Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	έπιwallληθ Κινέζους διαλυτές
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΝΘ	69	26356	α. Ροζάρ 10/8
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	μετ. «ΒΙΡΤΙΝΙΑ» (Μπαχ.)
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	δ. Σουέζ 10/8
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΝΘ	66	20723	α. Άμβέρσα 10/8
ΓΟΡΓΩ	58	7061	αργεί Άστακό
ΓΟΥΑΙΝΘ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ Α'Γ'Α	68	2206	ε. Πειραιά 30/6
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427	στόν Πειραιά
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Βιτόρια 23/7
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Ν. 'Ορκη 16/8
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	α. Ν. 'Ορλέαν 31/7
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	δ. Ντόβερ 1/8
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Παναμά 15/7
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΑΡΚΚΟΝΟΤ	76	19264	α. 'Ηστ Λόντον 1/8
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451	ε. Σάν Άντόνιο 13/8
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Ρίτσαρντ Μπαίη 18/8
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	δ. Παναμά 1/8
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ (δ)	75	19451	α. Φρεντερίσια 18/8
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΚΙΝΣΠ II	80	40357	δ. Γιβραλτάρ 14/8
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Ρίτσαρντ Μπαίη 4/8
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	ε. Ναδούρ 27/7
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΑ	67	22817	α. Χιούστον 24/7
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΠΡΟΖΕΣ (δ)	84	17199	α. Γιορσπόρτ 19/8
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	74	18204	α. Ν. 'Ορκη 9/8
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199	δ. Κων/πολη 9/8
ΓΟΥ'ΟΡΛΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	82	19555	α. Μανίλα 11/8
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	αργεί Γλαξβείδι

ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103	α. Ν. Ύδρη 9/8
ΔΑΝΙΛΑ.....	63	13628	ἀργεί Πειραιά
ΔΑΦΝΗ.....	74	19451	ἀργεί Ἀργοστόλι
ΔΕΛΤΑ (δ).....	61	7864	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ.....	58	10586	μεσογειακός μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ.....	65	19049	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	61	9378	μετ. ΣΗ — ΕΙΡ» (Μαύτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	71	9085	α. Λας Πάλλας 17/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	75	6741	α. Πειραιά 14/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	58	2474	ἀργεί Ἀστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II.....	63	10085	α. Πειραιά 15/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.....	66	9410	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.....	65	19106	στο Μπαντίο Ἀμπάς
ΔΗΛΟΣ.....	70	8825	δ. Παναμά 12/8
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ).....	82	31000	α. Σ. Νικόλας Μπαιή 1458
ΔΗΜΗΤΡΑ.....	69	9861	α. Λορέ 6/8
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ).....	71	2673	μεσογειακός μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	77	3977	δ. Π. Σαΐδ 14/8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.....	71	4994	
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΙΜΟΣ.....	71	9646	ἀργεί Γαλαξειδί
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	71	38094	ἀργεί Λισσαβώνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	67	10794	ἀργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	63	10523	ἀργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. Κ.....	52	2823	μεσογειακός μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ.....			

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ-	63	8380	α. Τζέντα 8/7
ΤΗΣ	58	16277	ἀργεί Πειραιά
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	63	8872	ἀργεί Στυλίδα
ΔΙΑΚΑΗΣ	56	8243	ἀργεί Μίνα Σάρκ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	58	13105	ἀργεί Έλευσινά
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	71	16379	α. Σ. Λορέντζο 9/8
ΔΙΑΣ	76	19166	ε. Άμβέρσια 9/8
ΔΙΔΥΜΟΙ	70	10378	δ. Σουζέ 13/7
ΔΙΔΩ	59	13393	ἀργεί Ίθακή
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	67	44646	ἀργεί Πειραιά
ΔΙΟΝΗ (δ.)	72	19162	α. Μπάχια Μιλάνκα 25/6
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	68	48687	ε. Βενετία 12/8
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	64	17487	ἀργεί Πειραιά
ΔΡΩΜΩΝ	65	20201	μετον. «ΔΡΥΑΣ» (Μαλτ.)
ΕΡΥΣ	66	48801	α. Αυγούστα 13/8
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΣΤΟΣ	54	11713	α. Πειραιά 15/8
ΩΔΩΩΝ (δ.)	59	12305	δ. Παναμά 13/8
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	78	16326	υπό καθέλευση
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΑΝ	84	21300	α. Τάουνονβιλ 15/8
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΐ'ΝΤΕΜΤ	72	16398	στό Π. Λά Κρούζ 28/7
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΐ'Μ	67	43231	
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)			

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	άρχει Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Γκίλονκ 19/6
ΕΒΡΟΣ	62	20372	άρχει Γαλαξειδί
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	άρχει Πειραιά
ΕΘΩΣ	77	16726	α. Αμβούργο 5/8
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	ε. Φός 4/8
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	ε. Άντεν 17/8
ΕΙΡΗΝΗ ΔΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	α. Τζέντα 31/7
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	α. Αύγουστα 25/7
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στη Λίβυη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Σάν Νικόλας Μπαϊ 16/8
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	άρχει Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	άρχει Γαλαξειδί
ΕΚΤΩΡ	70	16258	δ. Κωνίπολη 23/7
ΕΚΤΩΡ	75	14523	α. Τάμπα 14/8
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.	60	2091	α. Γουατεφεροντ 11/8
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ.	70	5538	α. Θέουτα 2/8
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Ν. Όρλεάνη 3/8

α. Χιούστον 27/6 +
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/7
α. Μπάγια Μπλάνκα 958
ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
ε. Χιούστον 13/8
α. Μπουεναβεντούρα 25/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/7
α. Φερμάντλ 31/7
έπωλ. άλλοδαπούς
ε. Πειραιά 11/8
ε. Τζέντα 3/7
στό Μπουσίρ
άρχει Έστουμπάλ
α. Αϊόι 1058
α. Κολούμπια 4/8
άρχει Τρινκομάη
άρχει Έστουμπάλ
δ. Γιβραλτάρ 1158
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
έπωλληθη Κινέζους διαλυτός
α. Ροζόρο 10/8
μετ. «ΒΙΡΤΙΝΙΑ» (Μπαχ.)
δ. Σουζέ 10/8
α. Άμβέρσα 10/8
άρχει Άστακό
άρχει Πειραιά
ε. Πειραιά 30/6
στόν Πειραιά
α. Βιτόρια 23/7
α. Ν. 'Υόρκη 16/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 31/7
δ. Ντόβερ 1/8
δ. Παναμά 15/7
α. 'Ησ Λόντον 1/8
ε. Σάν Άντόνιο 13/8
α. Ρίταρνετ Μπαϊ 18/8
δ. Παναμά 1/8
α. Φρεντερίσια 18/8
δ. Γιβραλτάρ 14/8
α. Ρίταρνετ Μπαϊ 4/8
ε. Ναόωρ 27/7
α. Χιούστον 24/7
α. Γιουροπόρτ 19/8
α. Ν. 'Υόρκη 9/8
δ. Κων/πολη 9/8
α. Μανίλα 11/8
άρχει Γαλαξείδι

ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142
ΕΛΕΓ'ΙΣΤΡΙΑ I	64	10652
ΕΛΕΓ'ΙΣΤΡΙΑ VIII	59	9237
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672
ΕΛΕΝΗ	63	10936
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΝΗ ΛΩΡΕΛ	61	7293
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390
ΕΛΛΑΣ IN ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	73	13098
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙ'ΙΣ	62	6846
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	71	10328
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΣΠΛΟΡΕΡ	78	17172
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΙ'ΙΤΟΡ	78	17172
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8987
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΝΘ	72	10329

ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΑΝ	67	5487
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣ	65	27830
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548
ΕΣΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'ΥΛΟΡ	57	2074
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑ (δ.)	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Λ.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630
ΕΥΛΟΙΑ	70	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΝΙ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΗ	61	3791

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	54282
ΖΕΤΤΑ	71	20516
ΖΕΥΣ	60	11687
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΝΙ	76	19166
ΖΥΓΟΣ	69	3490
ΖΥΓΟΣ	65	34501
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	70	2865
ΗΒΗ	81	4617
ΗΖΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	77	34035
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	65	23390
ΗΡΩ	81	16700
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	67	27018
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΣΑ (δ.)	77	76088
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794

ε. Γκάνσκι 22/6 *	
ε. 'Αλεξάνδρεια 27/6	
άρχει Στυλίδας	
μετ. «ΑΝΝΑ Α.» (Ελλ.)	
σ. Κολομπία 15/8	
άρχει Πειραιά	
α. Καλαί 3/8	
άρχει Πειραιά	
α. 'Αμβούργο 26/7	
μεσογειακές μεταφορές	
υπό παραλαβή	
άρχει Γάνδη	
έπωλ. 'Αλλοδαπούς	
α. Φιλαδέλφεια 23/6	
ε. Καζαμπλάνκα 13/8	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ν. 'Υόρκη 18/8	
δ. Σουέζ 20/8	
α. Σαλάδα 4/8	
δ. Σουέζ 5/8	
στη Σιγκαπούρη 18/8	
α. Τζέντα 26/3	
στη Σιγκαπούρη 2/7	
στη Σιγκαπούρη 12/7	
σ. Ν. 'Υόρκη 2/7	
άρχει Πειραιά	
στις Μπίτερ Λέικς 6/5	
άρχει Πειραιά	
στη Ν. 'Υόρκη 2/7	
άρχει Πειραιά	
άρχει 'Ελευσίνα	

α. Σιγκαπούρη 3/8	
α. Φιλαδέλφεια 11/8	
ε. Φιλαδέλφεια 14/8	
α. Γκάνδη 10/8	
α. Φιλαδέλφεια 8/8	
α. Μπαντάρ 'Αμπάς 23/7	
α. 'Ισοδ. 'Ιγκάσιο 2/8	
στο Μπ. 'Αίρες 17/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Γιοκοχάμα 31/7	
α. Φρημάντλ 2/8	
δ. Ντόβερ 12/8	
ε. Νουακτότ 8/7	
άρχει Σετούμπάλ	
α. Πειραιά 12/8	
α. Πειραιά 6/8	
άρχει Πειραιά	
υπό παραλαβή	
α. Γουέλιγγτον 14/8	
στη Γάνδη	
ε. 'Ιταζάι 31/7	
άρχει Πειραιά	
α. Πειραιά 1κ4/8	
α. Σιγκαπούρη 17/8	
α. 'Αμβέρσα 14/8	
α. Λόος 'Αντζελες 5/8	
άρχει Χαλκίδα	
α. Π. Σαΐδ 9/7	
ε. 'Αλεξάνδρεια 21/7	
α. Λόος 'Αντζελες 16/8	
α. Χιούστον 8/8	
δ. Κων/πολη 9/8	
ε. Νουακτότ 1/7	
α. Ντόρμπαν 10/8	
έπωλ. 'Αλλοδαπούς	
άρχει Πειραιά	
α. Χάβρη 12/8	
δ. Κων/πολη 4/8	
α. Μίλνερ Μπαϊ 3/8	
α. Μοντεβιδέο 3/8	
α. Χιρόσιμα 11/8	
άρχει Πειραιά	
α. Τοκοπίλα 26/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ρουέν 27/7	
άρχει Στυλίδας	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Χαλκίδα	
άρχει Πειραιά	
ε. Λονδίνο 21/8	
δ. Π. Σαΐδ 21/8	
δ. Σουέζ 14/7	
ε. Ναούου 28/6	

ε. 'Αμβέρσα 21/8	
α. Πενάνγκ 10/8	
α. Ρίο Γκράντε 7/8	
α. Λέικ Τσάρλς 10/8	
δ. 'Ελσίνορη 29/7	
άρχει Πειραιά	
α. Μπ. 'Αίρες 15/8	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 26/7	
α. Λομέ 19/8	
α. Μπ. 'Αίρες 15/8	
άρχει 'Αστακό	
άρχει Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
α. Λοριέντ 27/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/8	
α. Χιούστον 10/8	
άρχει 'Αργιστόλι	
άρχει Πειραιά	
α. Λος 'Αντζελες 31/8	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 28/7	
α. Σιγκαπούρη 19/8	
α. Χόγκ Κόγκ 11/8	
α. Γένοβα 12/8	
α. Τζάκσονβιλ 3/8 *	

ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490
ΘΑΝΙΚ I.	61	9516
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ	68	35477
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ.)	75	18951
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889
ΙΑΣΩΝ	70	11489
ΙΚΑΝ	58	2882
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489
ΙΜΑΛΑ'Ι'Α	62	10981
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΙΤΥ	51	3640
ΙΟΛΙ	72	4999
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩ	69	8909
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041
ΙΩΝ	71	11506

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349
ΚΑΛΥΨΟ	73	6172
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	66	16048
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ	72	16366
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 Λ.	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407
ΚΑΣΟΣ	76	14983
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	59	4632
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛΑ	68	26537
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959

α. Βόλο 17/7 *	
α. Μαμονάλ 2/8	
άρχει Πειραιά	
α. Μίλφορντ Χάβεν 22/8	
ρμολακείται 'Ισπανία	
δ. 'Εσκουμίν 12/7	
α. Πόνιτ Νουάρ 4/7	
ε. 'Εσπεράνζε 15/8	
α. 'Αλεξάνδρεια 10/8	
ε. Σάν Λορένζο 15/8	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 6/8	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Νάπολη 6/8	
στη Φορταλέζα (άποθήκη)	
δ. Σουέζ 8/8	
ε. Σάντος 10/8	
υπό παραλαβή	
άρχει Πειραιά	
α. Τακόμα 3/8	
υπό παραλαβή	
ε. Κήλονγκ 6/8	
άρχει Λονδίνο	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 16/7	
άρχει Στυλίδας	
άρχει Πειραιά	
α. 'Ελευσίνα 22/8	
έπωλ. 'Αλλοδαπούς	
δ. Π. Σαΐδ 15/8	
α. 'Αμβέρσα 2/8	
ε. Τζέντα 9/8	
άρχει Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 17/8	
ε. 'Αλεξάνδρεια 28/5	
μετ. «ΕΛΛΙΟΥ» (Παν.)	
στη Τσιτακόνγκ 27/5	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 1/8	
ε. Βαλτιμώρη 12/8	
ε. 'Αλεξάνδρεια 13/8	
άρχει Πειραιά	
α. 'Αμμόχωστο 7/8	

KATIE	60	10187	άρχει Γαλαξειοί
KATINA (δ.)	66	38878	α. Μπλιμπίο 29/5

ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΟΛΟΣ	66	29955	ε. Βανκούβερ 19/6
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Π. Έλζαμπεθ 6/7
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Ναυτάλι 8/8
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	82	11416	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Μπ. Άιρες 4/8
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	ε. Λάγος 13/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	δ. Ντόβερ 2/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΠΑΛΑΣ	77	10460	α. Μπ. Άιρες 13/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. Σιγκαπούρη 26/7
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	8908	επωλήθη διάλυση Κίνα
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Πειραιά 16/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	ε. Λισσαβόνα 12/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	δ. Θέρωντ 13/8
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	ε. Μπλάιβ 21/8
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Κπέμε 15/8
ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	α. Χιούστον 25/7
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	άρχει Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στην Τερνουνζέν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	άρχει Πειραιά
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	άρχει Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	α. Παρανάγου 3/8
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	86	52870	διάλυση Ταϊβάν
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αναμένει Φουτζέιρα
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	άρχει Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	ε. Σάντος 12/8
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	ε. Μπρισμαίν 10/8
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	άρχει Πειραιά
ΚΛΑΖΙΚ (μ.)	73	73492	α. Μπ. Άιρες 1/8
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	άρχει Πειραιά
ΚΛΕΙΩ	58	8791	δ. Έσκούμιν 2/8
ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Οκινάουα 25/7
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	α. Χόγκ Κόγκ 25/7
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Τζέντα 12/8
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Ν. Ύορκ 15/8
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Σελίτιμα 26/7
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	ε. Ρότερνταμ 15/8
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Λουάλε 18/8
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	α. Τάραντα 3/8
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Ντάρμπαν 21/8
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. Ύμουλιντεν 26/7
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	δ. Παναμά 17/8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Σάντος 11/8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Βανκούβερ 15/8
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Ν. Ύορκ 10/8
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	ε. Ρότερνταμ 16/8
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			α. Σμύρνη 10/8
ΓΚΑΛΑΕΥ	67	7680	
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			α. Τσάρλεστον 8/8
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	77	5539	ε. Καζαμπλάνκα 19/8
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	δ. Π. Σαϊδ 28/7
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	στη Μομπάσα 1/8
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	7689	υπό καθέλκυση
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	82	10451	α. Σάν Άντονιο 7/8
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	ε. Γκουέμας 8/8
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	δ. Γιβραλτάρ 17/8
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	4772	
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	86	5153	α. Ντουμπάι 6/7
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	75	7415	άρχει Πειραιά
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	ε. Σαλβαντόρ 6/8
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Ν. Όρλεάν 29/7
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	α. Σιγκαπούρη 19/8
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Σάν Χοσέ 2/6/1982
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Φιλαδέλφεια 6/8
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Λουμπί 14/8
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Άλεξάνδρεια 15/8
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Παραμαρίμπο 4/8
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832	ε. Πειραιά 21/7
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Κόμπε 6/8
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	δ. Κων/πολη 16/8
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Μόκχα 19/8
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΓΑΜΟΝΤ	77	10832	δ. Π. Σαϊδ 16/8
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	άρχει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Τέμα 20/8
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Τζέντα 12/8
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	α. Κόμπε 10/8
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Σουέζ 14/8
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	ε. Πειραιά 16/8
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Σαβόνα 16/8
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Φός 3/8
ΚΡΙΟΣ	59	16875	α. Πόρτ Κήλονγκ 18/8
ΚΡΙΟΣ	75	7028	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	επισκευές Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	α. Καβάλα 8/7
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	άρχει Πειραιά
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Ντακάρ 12/8
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	ε. Άσπτοντ 3/8
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596	ε. Σουέζ 29/7
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Ντάρμπαν 5/8
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Ν. Ύορκ 13/8
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Γιακαίσι 14/8
ΚΥΜΑ	60	7758	άρχει Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ	77	23596	α. Μάμο 15/8
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	άρχει Άστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	δ. Κων/πολη 6/8
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	ε. Βενετία 30/7
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	στο Κολόμπο 2/8
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	α. Χιούστον 13/8
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Μπαχία Μπλάνκα 3/8
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	ε. Μπαντάρ Άμπας 30/6
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Ι'Υ	68	4350	
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	85	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	
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	
ΛΕΒΑΝΤΕ	67	33980	
ΛΕΔΕΑ	63	17879	
ΛΕΜΑΝ	66	2953	
ΛΕΝΑ II	68	15761	
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618	
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	
ΛΕΩΝ	75	15684	
ΛΕΩΝ	72	2311	
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	
ΛΗΔΑ	63	8566	
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	
ΛΗΤΩ	76	18104	
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343	
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	
ΛΙΤΣΑ	77	6228	
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	
ΛΙΨ	68	9650	
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	
ΛΟΥΣΥ	74	16006	
ΛΥΔΙ	70	14878	
ΛΥΔΙΑ	64	6547	
ΛΥΡΑ	67	41914	

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ	58	4585	
ΜΑΔΕΡ	68	11361	
ΜΑΙΕΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	
ΜΑΙΡΗ	84	14500	
ΜΑΙΡΗ Κ.	68	22391	
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	4990	
ΜΑ'Ι'Υ ΣΑΝ II	72	20713	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	58	5376	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	31427	
ΜΑΚΡΑ	68	9504	
ΜΑΝΕΣΙ	73	8957	
ΜΑΝΘΟΣ	70	11256	
ΜΑΝΝΑ (δ.)	77	5874	
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	70	65223	
ΜΑΝΤΩ V	83	32300	
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	72	17432	
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	83	31951	
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	77	12526	
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	58	9163	
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	68	18525	
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	78	17149	
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	77	19678	
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	81	33500	
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	80	33500	
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	74	33147	
ΜΑΡΑΘΩΝ	82	32300	
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	61	12847	
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	62	8967	
ΜΑΡΑΚΙ	68	9505	
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	76	11282	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	78	8845	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	60	10748	
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	49	6607	
ΜΑΡΓΚΩ	76	81106	
ΜΑΡΕΣΟΛ	58	2966	
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	69	9623	
ΜΑΡΙ	70	17485	
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	74	8925	
ΜΑΡΙΑ (δ.)	66	18569	
ΜΑΡΙΑ	65	47544	
ΜΑΡΙΑ	70	9101	
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ.)	66	42799	
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	

ε. Άμβερσα 22/8
 άρχει Πειραιά
 άρχει Λευκάδα
 ε. Πειραιά 16/8
 άρχει Ρίβελ Φάλ
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Ήμοχαβεν
 α. Φουτζέιρα 20/7
 ταξίδια Λουμπεκ Μαλμο
 ε. Σάντος 1/8
 άρχει Πειραιά
 α. Γκλαστρον 25/7
 ε. Μπεντί 14/7
 δ. Κων/πολη 11/8
 α. Μπ. Άιρες 9/8
 δ. Π. Σαϊδ 23/7
 α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 18/8
 α. Λός Άντζελες 11/8
 άρχει Γαλαξειδί
 στον Πειραιά
 α. Κολόμπο 14/8
 άρχει Σετουμπάλ
 άρχει Ήλευσια
 στη Λισσαβόνα
 έπωλήθη Άλλοδαπούς
 άρχει Χαλκίδα
 ε. Ντούλα 31/7
 άρχει Ήγουμνίτσα
 ε. Σιγκαπούρη 14/7
 άρχει Φορταλέζα (άποθήκη)
 έπωλήθη Διάλυση
 έπωλήθη Άλλοδαπούς
 δ. Κων/πολη 11/8
 υπό παραλαβή
 άρχει Σετουμπάλ
 α. Γιοκοχάμα 8/8
 ε. Σαγκάι 4/8
 α. Σίμπο 13/8
 ε. Κάιο Άρκας Τέρμ. 12/8
 α. Βοστώνη 18/8
 άρχει Ήγουμνίτσα
 α. Βαρκελώνη 21/7
 στο Κιότου 26/7
 α. Τακοράντι 5/8
 δ. Κων/πολη 14/8
 ε. Τζέντα 13/8
 άρχει Βασώρα
 α. Γιουρπορτ 16/8
 ε. Γκλόνγκ 19/8
 α. Χιόστον 10/8
 α. Σακά: 1258
 α. Ν. Όρλεάνη 27/7
 α. Άλκυκίρας 1/8
 α. Λισσαβόνα 14/8
 άρχει Σετουμπάλ

α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 5/8
 στην Άκαμπα
 α. Κάρντιφ 14/8
 α. Χάμπτον 3/8
 ε. Παναγόνα 15/8
 δ. Κων/πολη 29/7
 στον Πειραιά 30/6
 α. Σιατλ 6/7
 δ. Κων/πολη 10/8
 ε. Σετουμπάλ 18/5
 άρχει Πειραιά
 στον Πειραιά
 α. Βαλένσια 27/7
 μετ. «ΜΑΝΩΛΗΣ Μ.»
 α. Πόρτ Άρθουρ 1158
 δ. Παναμά 16/8
 α. Γιοκοχάμα 15/8
 ε. Άλεξάνδρεια 15/8
 μετ. «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.»
 α. Ντάρμπαν 7/8
 ε. Γκέλα 9/8
 α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 758
 α. Μπόχια Μπλάνκα 24/7
 α. Νισοκαστλ 3/8
 δ. Σουέζ 20/8
 α. Λέικ Τσάρλς 31/7
 άρχει Πειραιά
 δ. Σουέζ 12/8
 άρχει Πειραιά
 α. Ντάρμπαν 27/7
 δ. Σουέζ 21/8
 άρχει Πειραιά
 άρχει Άργιστόλι
 άρχει Χαλκίδα
 στον Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 α. Μακάι 15/8
 ε. Άμβέρσα 19/8
 δ. Παναμά 16/7
 άρχει Πειραιά
 έπωλήθη Διάλυση
 α. Νικόσια 1/7
 α. Ραγκούν 12/8
 α. Μπωμόν 31/7
 α. Ρίο Ήανέιρο 5/8
 δ. Δαρβανέλια 2/8
 ε. Γέμπε 19/8
 δ. Παναμά 3/7
 ε. Ίκόνιο 28/7
 δ. Ντόβερ 10/8
 δ. Γιβραλτάρ 15/8
 ε. Βενετία 24/7
 α. Ν. Όρλεάνη 3/8
 α. Κόρντον 20/8
 α. Ντάρμπαν 20/8
 α. Μπέιρα 20/7
 άρχει Πειραιά
 ε. Πειραιά 20/7
 ε. Ρανγκούν 3057

MARIETTA (δ)	75	115207
MARIETTA	65	8344
MARIZINA (δ)	67	40075
MARIKA	62	9055
MARILY	71	16269
MARILYN A.	68	14569
MARINA (δ)	80	40000
MARINA	60	4116
MARINA A.	65	19566
MARINIKH	73	85367
MARION	67	33586
MARITZINH	73	30077
MARITSA	68	29324
MARITSA Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
MARKA A.	75	14785
MARIZ	75	28082
MARCOΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
MARCOΣ N.	69	11434
MARLEN	57	5087
MAROUΔΙΩ	78	19974
MARΟΥΛΑ	82	32300
MARS	48	3368
MARYLIZA	70	15806
MARQ	73	32510
MAΣΣΑΛΙΑ	64	1968
MAΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
MAΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ)	62	12197
MAΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455
MAΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554
MAΤΘΙΔΑ	65	7696
MATTERCHORN	62	9665

ME'I'TZOP MPAZIA	78	15688
MEAITON	68	10017
MEAO'I	68	8887
MEAPQ ΛΕΜΟΥ (δ)	71	113780
MEAPQ X.	68	10355
MEATEMI (δ)	76	24743
MEATEMI III.	68	15761
MENELAOΣ	69	12748
MENELAOΣ Θ.	68	2296
MENITEΣ	59	12255
MENT SAN (δ)	74	75573
MENT ΦΕΛΙΣΤΥ	81	9969
MENT ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969
MENTITER KARRIER	62	14483
MENTROK	65	8999
MENTSEMENT KARRIER	62	11940
MENTTZO'Y	57	3709
MENT XEPON (δ)	77	60655
MERAKANΣ	75	28082
MERMAMPPOY	78	12596
MESOLOΓΓΙ (δ)	74	61172
MES ANAGENNHSIS (δ)	70	17485
MES AYTH (δ)	70	17486
MES GH (δ)	71	17355
MES ΔΟΞΑ (δ)	70	17485
MES ΘΕΑ (δ)	73	17355
MES IDEΑ (δ)	72	17718
METEPA (δ)	79	43957
METSOBON (δ)	80	45000
MHAOΣ	84	28100
MHAOΣ A'TAANT	79	10991
MHTERA AΣHMINA	60	22634

MILAY ΓΡΕΓΟΥ	76	19150
MIMOZA TPE'I'NTER	57	5289
MINI ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
MINI ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
MINI ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
MINI ΛΑΚ	69	1595
MINI ΛΑΝΣ	69	1569
MINI ΛΑΠ	70	1592
MINI ΛΑΡΚ	69	1582
MINI ΛΑΣ	70	1592
MINI ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
MINI ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
MINI ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
MINI ΛΗ	70	1592
MINI ΛΗ	71	1584
MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
MINI ΛΙΛΑΚ (δ)	70	1598
MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
MINI ΛΙΝΚ	71	1592
MINI ΛΙΦΤ	70	1582
MINI ΛΟΥΦ	71	1563
MINI ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591
MINI ΛΟΥΜ	74	1577
MINI ΛΟΥΣ	71	1594
MINI ΛΩΝΤ	70	1592
MINΩΣ	75	28082
MIRENE	68	4998
MIZ MARIETTA	66	22217
MIZTER MIKHAN.	74	28082
MIKHAN K. (δ)	75	60930
MIKHALKHΣ	68	23067
MIKHALHΣ (μ)	72	55204
MIKHALHΣ	69	12748
MIKHALHΣ	74	8825
MIKHALHΣ	70	2867
MIKHALHΣ B.	72	20715
MIKHALHΣ K.	57	3178
MIKHALHΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
MNHMOZYNH	68	36168
MONEMBAΣIA (δ)	73	61172
MOΣXA Δ.	56	8823
MOYΣAINA	77	5509
MPAAK BENTIOYPER	83	31500
MPAAK TPE'I'NTER	83	32129
MPAANTER ZEA NTON	67	8799
MPAANTER ZEA STAP	66	8937
MIPAPMANIKOΣ	72	13686
MIPAPY ΛAK	73	9859
MIPAPY TPAZT	66	8677

ε. Τζέντα 28/7	
ε. Μοντεβιδέο 17/8	
ε. Πειραιά 14/8	
Διάλυση Κίνα	
α. Ρότερνταμ 17/7	
δ. Κων/πολη 6/8	
ε. Σάο Σεμπαστιάν 3/8	
ε. Γκιζάν 8/8	
α. Χιούστον 12/8	
στην κασία 23/8	
αργεί Στουμπάλ	
αργεί Πειραιά	
α. Σάν Λορένζο 26/7	
δ. Ντόβερ 1/8	
ε. Ρεσίφ 7/8	
ε. Παρανάγουα 14/8	
α. Κέιπ Τάουν 18/6	
α. Κίνα 14/8	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Πένκο 12/8	
α. Ντάρμπαν 8/12	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Στυλίδα	
δ. 'Επτάνησα 6/8	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. 'Επτάνησο 12/8	
έπωλ. 'Αλλοδαπούς	
ε. Γδύνια 16/8	
α. Κπέμε 12/8	
αργεί Πειραιά	
α. 'Ελευσίνα 19/8	

ε. Νταμάμ 12/8	
α. Τζέντα 14/6	
α. 'Αμπιτζάν 16/7	
αργεί 'Αλιβέρι	
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 27/6	
ε. Μπάγιο Γκράντε 10/8	
αργεί 'Ελευσίνα	
ε. Καλκούτα 10/7	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Παναμά 20/6	
α. Λισαβόνα 9/8	
αργεί Πειραιά	
α. 'Αλεξάνδρεια 5/7	
αργεί Πειραιά	
α. 'Αλεξάνδρεια 14/8	
έπωλ. 'Αλλοδαπούς	
α. Χονολουλού 12/8	
ε. Παρανάγουα 5/8	
ε. Βρέμη 20/8	
δ. Σουέζ 18/8	
δ. Γιβραλτάρ 9/8	
α. 'Αρκα 24/7	
ε. Πειραιά 18/6	
α. Βοστώνη 4/8	
μετ. «ΑΓΙΩΝ ΒΛΑΣΙΟΣ VI» (Κυπρ.)	
ε. Φάσινγκ 10/8	
α. Σιγκαπούρη 8/8	
α. Σουέζ 16/8	
υπό ναυπήγηση	
α. Π. ορ. Σπαιν 31/7	
αργεί Πειραιά	

ε. Τζέντα 25/8	
στο Κουβέιτ	
αργεί Νέα 'Ορλεάνη	
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 16/8	
α. Βαλτιμόρη 7/8	
ε. Γρενάδα 17/8	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
αργεί Πειραιά	
α. Σαβόνα 10/8	
ε. Τζέντα 20/8	
α. Φόρ 2/8	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
αργεί Πειραιά	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
α. Τζέντα 13/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη	
α. Τζέντα 13/8	
δ. Γιβραλτάρ 12/8	
δ. Παναμά 25/7	
δ. Μάλτα 21/7	
στο Σάντος 8/8	
μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.	
ε. Στουμπάλ 2/7	
ε. Ρότερνταμ 21/8	
ε. Τρίπολη 16/7	
α. Λέιλ Τσάρλς 30/7	
α. 'Αβάννα 20/6	
ε. Μανίλα 22/7	
αργεί Σαρζά	
α. Χόμπαρτ 10/8	
ε. Βανκούβερ 11/8	
δ. Σουέζ 8/8	
αργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 16/8	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/8	
δ. Παναμά 9/8	
ε. Πειραιά 10/6	
ε. Πειραιά 5/6	
ε. Άμβέρσα 19/8	
ε. Σάντος 2/8	
α. Άμβέρσα 11/7	

MIPAPPY	66	14359
MIPATHΣ	73	78373
MIPHA KOMET	67	1599
MIPETTY	70	10495
MIPHAIO	71	9564
MPIA	75	7246
MIPLOY MPAI'Y	63	9657
MIPLOYCTOYHN	71	13867
MIPONANZA	68	16005
MIPOT TPE'I'NTER	72	3621
MIPΟΥENA BENTIOYPA (δ)	81	29910
MIPΟΥENA EMΠPECΣA (δ)	82	34000
MIPΟΥENA COYEPTE (δ)	70	113425
MIPΟΥENA ΦOPTOYNA	79	16935
MIPPAPO APHΣ	59	6132
MIPPAPO KATEPINA	61	6155
MIPPAPO ΔOY'I'Σ	54	6103
MIPPAPO MAPIA	52	6483
MIPPAPO CEPES	59	6132
MIPPAPO TZOPITZ	66	9085
MIPPADEPΣ ΓIOYHNION	67	8955
MIPPA'I'T SKA'Y	69	2979
MIPPAΣΣEΛΣ (δ)	68	14948
MIPPHZ	64	35082
MIPYKON ΓOYAIHΘ	77	12387
MIPYKONOΣ	67	12272
MIPYCINIΔI	77	5511
MIPYPTIA (δ)	68	14949
MIPYPTIΔIOTIZCXA	57	9345
MIPYTOC	70	9085
MIPYTPAΣ (δ)	69	51705

NABIGKE'I'TOP	66	20199
NA'I'ANT	75	35561
NAEOΣ	70	8625
NAEOΣ A'I'ΛAANT	80	10982
NAΣA	77	9359
NAΣAI K.	53	3577
NAVKPATIΣ (δ)	75	115207
NAYCIKA III.	61	5584
NAYTIOOΣ	66	6845
NAYTIOOΣ	70	16224
NAYTIOOΣ	71	16246
NEA EΛΠIΣ	78	16478
NEA TYXH	78	16478
NEAΠOΛIΣ (δ)	81	29700
NEBER ON CANT'E'Y	78	33191
NE'I'BY ΠPOΓKPECΣ	71	1997
NEΛA	66	12259
NEMEA (μ)	71	57829
NEMEA	79	10993
NEMEICΣ	66	18781
NENA	74	39866
NEOTHΣ	71	9082
NEΠTOYNIΔI	65	27960
NECTOP	82	37000
NECTOP	68	25755
NECTOP SKA'	72	9606
NECTOP CΠIPIT	63	8213
NEΦEΛH	68	24894
NEΦEΛH	70	14096
NEH APMCTPOΓK (δ)	60	25471
NHNEMIA (δ)	76	121542
NHPEYC	56	9942
NHCOΣ MYKONOC	61	5693
NIKAIA	73	19831
NIKATOP	64	10275
NIKHIAΣ Φ.	64	6163
NIKHΦOPOC	72	5990
NIKOΛAOΣ Σ. EMΠEIPIKOC	72	19162
NIKOΛAΣ	64	1589
NIKOΛAΣ Γ. ΠAΠAΛIOΣ	75	29004
NIKOΛETA K.	69	11434
NIKOΣ B. (δ)	49	15980
N.I. BAPΔINOΓIANNHΣ (δ)	71	65347
NIKOΣ I.	60	4824
NIMPAΛ	71	2994
NIMPONT	76	39004
NIQBH (Maλ.)	69	21427
NIONIO	69	15874
NITZA (δ)	71	16400
NOPH BA'I'CKAYNTECΣ	83	40300
NOPH ΓOYAIHΘ	54	7701
NOPH KIKΓ	66	25820
NOPH MAPTCIONECΣ	84	36300
NOPH NTATCCECΣ	85	3600
NOPH ΠPINCICΣ	61	15092
NOPH XA'I'NECΣ	62	15110
NOPH XAFEN	65	1236
NOCTOC (δ)	60	21199
NOTA K.	70	6235
NOTOC (δ)	64	49055
NOYBA ECTEPANTZA	66	22260
NTA'Y'MONT MOYH	70	4800
NTA'Y'MONT CAX	70	4797
NTEZEP ΓOY'I'NT	74	14523
NTEZEP KIKΓ	77	15320
NTEZEP KOYHN	77	15320
NTEZEP ΠPINC	77	15320
NTEZEP ΦAΛKON	80	17100
NTEKA KONKOPNT	68	13553
NTEKA NABIGKE'I'TOP	65	7700
NTEKA ΦPATEPNITY	68	14342
NTEΦIK PHΦEP	72	9710
NTEHIC M.	59	6134
NTEPMPIY	75	35764
NTOPH II (δ)	59	12463
NTOMINIK	62	1197
NTONA CΦOPIA	78	15229
NTOPH ΠAΠAΛIOY	69	8928
NTOPH (δ)	66	45289
NTOPIC (δ)	76	68567
NYAΛA	62	12392
ODYCCYECΣ	66	2999
OEHTIK (μ)	73	73492
OEONH (δ)	71	17355
OLGA K.	66	3024
OLKOYZ	60	3030
OLYMPIAN PHΦEP	71	9709

αργεί 'Αργοστόλι *	
α. Σιγκαπούρη 1/7	
δ. Ντόβερ 12/8	
ε. Γκάλβεστον 26/7	
δ. Σουέζ 20/8	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
ε. Βανκούβερ 16/8	
ε. Πειραιά 28/6	
α. Ντάρμπαν 4/8	
α. Μαλάγα 14/8	
α. Σιγκαπούρη 28/7	
α. Σαβόνα 25/7	
αργεί Πειραιά	
αργεί Στυλίδα	
έπωλ. 'Αλλοδαπούς	
αργεί Πειραιά	
α. Βρέμη 18/8	
αργεί Τζέντα	
α. Ρίβερ Φώλ	
α. 'Ελευσίνα	
α. Ροζάριο 9/8	
α. Νταμάμ 18/7	
ε. Σάν Χουάν 13/8	
α. Γιβραλτάρ 16/8	
α. Γαλαξείδι	
α. 'Αργοστόλι	
α. Γιβραλτάρ 9/8	

αργεί Γάνδη	
α. Τάμπα 9/8	
δ. Π. Σαϊδ 19/8	
ε. Μομπάσα 16/8	
α. Γιοκοχάμα 9/8	
αργεί Κενίτρα	
αργεί Τζέμπελ 'Αλι	
αργεί Χαλκίδα	
αργεί Πειραιά	
α. 'Επτάνησα 15/8	
δ. Γιβραλτάρ 15/8	
ε. Ρότερνταμ 16/8	
ε. Χιούστον 11/8	
δ. Παναμά 14/8	
α. Κόβε 30/7	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί 'Ελευσίνα	
μετ. «ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ» (Παν.)	
α. Μαυρίκιος 31/7	
α. 'Ελευσίνα 14/8	
στο Νόρντενχαμ 23/8	
α. Φουτζέιρα 30/6	
αργεί Πειραιά	
α. Ρας Τανούρα 19/7	
α. Σάντος 5/8	
ε. Άμβέρσα 20/8	
αργεί Γαλαξείδι	
αργεί Γαλαξείδι	
δ. Κέιπ Μπρούλ 7/8	
αργεί Πειραιά	
α. Τζέντα 17/8	
στο 'Ελ-Χάκλ (άποθήκη)	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Σίμπα 14/8	
α. Τζέντα 26/7	
αργεί Πειραιά	
α. Λίβερπουλ 10/8	
α. Σέτε 6/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Σ. Νικόλας 3/8	
α. Σιγκαπούρη 11/8	
αργεί Πειραιά	
α. 'Αλιβέρι	
ε. Πειραιά 29/7	
αργεί Πειραιά	
α. Τζέντα 13/7	
ε. Χαμίνα 9/8	
δ. Σουέζ 20/8	
α. Γκρέιτμπερ 11/8	

ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΟΥΝ	71	17187
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	63	14595
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12668
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ	72	14675
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	82	18818
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΟΥ	60	7504
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥ'Υ'ΝΣΤΟΝ	70	15579
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ	63	15377
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430

ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5149
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΓΑ	59	10065
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214
ΠΑΡΟΣ	65	8883
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΔΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Υ	71	9623
ΠΕΡΑ	69	4718

ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	1212
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Ι'Τ	57	8776
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347

ε. Πειραιά 10/8		
α. Μπ. ντέ Μπούκ 12/8		
άρχει Έλευσίνα		
στο Λίμ Μπαϊν 22/8		
α. Σιγκαπούρη 15/8		
α. Καρθαγένη 24/7		
α. Ν. Όρλεάνη 10/7		
α. Σιμίζου 14/8		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Τάμπα 14/8		
μεταφορές Νιγηρίας		
άρχει Πειραιά		
α. Λός Πάλμας 4/8		
α. Κορώ Μπαϊν 2/8		
άρχει Πειραιά		
ε. Πειραιά 22/6		
α. Ρότερνταμ 21/8		
υπό καθέλκυση		
άρχει Μπιλμπάο		
άρχει Πειραιά		
α. Βρέμη 22/8		
άρχει Πειραιά		
άρχει Κασοέρι		
επωλήθη άλλοδαπούς		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
άρχει Στυλίδα		
α. Λά Παλις 11/8		
στο Νάτλ (άποθήκη)		
ε. Τζιμπουτί 26/7		
άρχει Χαλκίδα		
άρχει Πειραιά		
ε. Ρουέν 11/8		
ε. Κακινάνα 30/7		
στο Λάγος 6/7		
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ		
άρχει Γκρέιτ Μπίτερ		
άρχει Σετούμπαλ		
άρχει Έλευσίνα		

ε. Τσιταγκόνγκ 10/6		
στο Μπαντάρ Άμπας		
άρχει Έλευσίνα		
άρχει Στυλίδα		
α. Κόμπε 3/8		
α. Άμπέρσα 15/8		
άρχει Πειραιά		
άρχει Γαλαξειδί		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
ε. Τζέντα 17/8		
α. Π. Κέμπλα 13/8		
άρχει Πειραιά		
στο Τζιμπουτί 31/7		
α. Τολέδο 14/8		
άρχει Γαλαξειδί		
α. Μπωμόντ 28/7		
μεσογειακές μεταφορές		
υπό ναυπηγική		
α. Χάμπτον 30/7		
άρχει Πειραιά		
α. Σόρεχαμ 17/8		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
δ. Π. Σαϊδ 21/8		
α. Λ. Άντζελες 9/7		
α. Π. Σαϊδ 13/8		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
άρχει Γερμανία		
ε. Τζέντα 17/8		
ε. Άλεξάνδρεια 15/8		
στον Πειραιά		
α. Π. Γουάσκοτ 24/7		
α. Σιγκαπούρη 28/7		
α. Πειραιά 16/8		
δ. Γιβραλτάρ 23/6		
α. Πειραιά 6/3		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
στο Ντάρμπαν 23/8		
α. Πειραιά 25/7		
α. Άλεξάνδρεια 15/8		
α. Μπ. Άϊρες 7/7		

α. Βενετία 11/8		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ραβέννα 7/8		
δ. Σουέζ 17/8		
ε. Ικόνιο 9/8		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Χάλιφα 15/8		
άρχει Πειραιά		
ε. Π. Άρθουρ 17/8		
άρχει Πειραιά		
α. Νάρβικ 21/8		
α. Γένοβα 10/8		
α. Ντουμπάι 18/8		

άρχει Πειραιά		
στο Μπαντάρ Άμπας 9/8		
άρχει Πειραιά		
άρχει Έλευσίνα		
άρχει Έλευσίνα		
ε. Πειραιά 8/8		
α. Κεϋχάν 5/8		
άρχει Πειραιά		
α. Πειραιά 8/8		
δ. Σουέζ 20/8		
ε. Πειραιά 11/8		
άρχει Πειραιά		
άρχει Βομβάη		
ε. Σίδνεϊ 3/8		
δ. Κων/πολη 5/8		

ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΝΤΟ	63	14203
ΠΙΝΤΟ	82	32300
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	70	5523
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	62	17953
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΣ	68	9650
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	68	10722
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	59	12413
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 1 (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 3 (δ.)	78	69016
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ	56	4275
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.	68	30294
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961
ΡΗΛΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΝΗ	63	15929
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7586
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΣΕΡ	69	1599
ΡΙΟ	75	9112
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311
ΡΙΟ-ΡΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	1552
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270
ΡΟΔΟΣ	55	3370
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049
ΡΟΝΣΟΝ	63	6100
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997
ΡΟΝΧΙΑ	63	6063
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	84	7606
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189

ε. Μπουσίρ 6/8
 ε. Πειραιά 1/8
 α. Μπαλκισπάρ 23/6
 α. Π. Σαϊδ 8/8
 α. Ρότερνταμ 18/8
 α. Νταμ 12/8
 άρχει Ίτεα
 άρχει Άστακό
 άρχει Ήγουμενίτσα
 α. Στυλίδα 23/8
 άρχει Πόρτλαντ
 άρχει Γαλαξειδί
 α. Άλεξάνδρεια 15/8
 υπό παραλαβή
 α. Π. Ήλιζαμπεθ 15/8
 άρχει Λομπιτό
 α. Τόουνοβιλ 10/8
 άρχει Έλευσίνα
 άρχει Γαλαξειδί
 α. Γκνάνσκ 12/7
 ε. Σετούμπαλ 6/7
 ε. Πειραιά 19/5
 ε. Τζέντα 20/8
 ε. Γένοβα 16/8
 ε. Άκαμπα 13/7
 άρχει Πειραιά
 α. Τζέντα 14/6
 α. Λός Άντζελες 12/8
 α. Π. Σαϊδ 19/4
 ε. Τόκιο 128
 α. Νταμπιέρ 11/8
 άρχει Πειραιά
 ε. Πειραιά 13/8
 ε. Μαντράς 12/8
 α. Λιβερπουλ 16/8
 έπισκευές Πειραιά
 α. Σταβάνγκερ 4/8
 α. Ν. Ύόρκη 29/7
 α. Σάν Λορέντζο 13/8
 στο Σουζέ (άποθήκη)
 α. Σάν Χουάν 10/8
 ε. Τουτικορίν 31/7
 α. Μασσαλία 10/8
 στη Χαλκίδα
 άρχει Άστακό
 ε. Μογκαντίσου 2/7
 α. Φουτζέιρα 21/7
 α. Τολέδο 11/8
 ε. Νητρούτι 17/8
 α. Χάμπτον 10/8
 α. Τζέντα 6/8
 α. Σιγκαπούρη 10/8
 δ. Ντόβερ 18/8
 ε. Π. Σαϊδ 28/7
 α. Μαυρίκιο 4/8
 α. Ρουέν 9/8
 α. Πειραιά 20/7
 ε. Άμψούργο 14/6
 α. Ρότερνταμ 15/8
 α. Έλευσίνα 25/8
 στο Καράτσι
 ε. Τζέντα 19/8
 δ. Σουζέ 20/8
 α. Σόλλομ Βόε 21/8
 δ. Ντόβερ 9/8
 άρχει Πειραιά
 α. Τακοράντι 6/8
 α. Φρήμπορτ 11/8
 ε. Χιούστον 12/8
 ε. Σουμπά 31/7
 άρχει Τρινκομάλη
 άρχει Πειραιά
 δ. Παναμά 17/8
 α. Πειραιά 10/7
 άρχει Πειραιά
 α. Ντόχια 21/6
 άρχει Γαλαξειδί
 ε. Πειραιά 20/7
 δ. Σουζέ 4/8
 άρχει Γαλαξειδί
 έπωληθή Κινέζους διαλυτές
 ε. Πειραιά 19/4
 άρχει Λευκάδα
 άρχει Άλιβέρι
 στη Μομπάσα
 άρχει Έλευσίνα
 άρχει Πειραιά
 α. Χάλλ 15/8
 α. Παναγάνκουα 15/8
 άρχει Πειραιά
 άρχει Άργοςτόλι
 δ. Έλσονόρη 29/7
 άρχει Άλιβέρι
 άρχει Πειραιά
 στον Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 α. Πειραιά 20/6
 α. Έλευσίνα 3/8
 άρχει Πειραιά
 άρχει Λομέ

ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Φός 13/8	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ Π.	71	1584	δ. Ντόβε 3/8
ΣΑΜΟΣ	66	17208	ἀργεί Πειραιά	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	α. Γιουρπορτ 19/8
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ἀργεί Πειραιά	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.	66	1597	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	ἀργεί Άμπιτζάν
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	επωλήθη διάλυση	ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	ε. Ίκόνιο 14/7
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.	65	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	ἀργεί Πειραιά	ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	α. Έλευσινα 10/8	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Τάμπα 26/7
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	ἀργεί Πειραιά	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στο Σουέζ
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	δ. Παναμά 1/8	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Σχέτσιν 22/7
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ΄ΟΝΗΡ	72	11505	ἀργεί Πειραιά	ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Σιγκαπούρη 5/8
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	ε. Χαλδία 10/7	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135	ἀργεί Γκουανιακουίλ
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	ε. Κορίν 30/6	ΣΤΡΥΜΟΝ	69	16229	ε. Ίκόνιο 3/8
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	α. Ήστ Λόντον 1/8	ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΤΑ΄ΙΡΟΝΑ	81	10990	ε. Σ. Βινσέντ 17/8	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	ε. Μομπάσα 5/8	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	δ. Σουέζ 20/8
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	67	10329	ἀργεί Τρινκομάλη	ΣΥΡΑ	77	16380	α. Ν. Όρλεάνη 1358
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	α. Άβανα 22/9	ΣΥΡΟΣ	64	5237	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Κίγκστον 14/8	ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ.	66	7952	ε. Μίνα Καμπούς 15/6
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Κίγκστον 6/8	ΣΙΝΙΛΙΑ	65	10115	ἀργεί Γαλαξειδί
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	α. Λέικ Τ Άρλς 6/7	ΣΙΟΚΡΑΤΗΣ	58	8584	ἀργεί Ίθακή
ΣΑΝΡΑ΄ΙΖ	75	1999	α. Σάντοβαλλ 17/8	ΣΙΩΤΗΡ	62	21099	επωλήθη άλλοδαπούς
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	ἀργεί Πειραιά	ΤΑΑΜΠΟ	77	10185	α. Βαλένσια 5/8
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ε. Ρεύνιν 19/8	ΤΟΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΟΡ	72	9983	ε. Σ. Νικόλας 20/8	ΤΟΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΝΤΟ ΠΑ΄ΟΝΗΡ	78	973	α. Παρανάγκουα 13/7				
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Πειραιά 41				
ΣΑΞΕΣΟΡ III.	76	16993	α. Σάο Φραντίζκο 8/7				
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Χόγκ Κόγκ 4/8				
ΣΑΠΦΩ	63	17876	μετ. «ΑΛΕΚΟΣ Ν. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ»				
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	ἀργεί Ρίο Ίανβίρο				
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. Σετούμπαλ 5/6				
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	ἀργεί Λομπία				
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	ἀργεί Πειραιά				
ΣΕΛΑΣ	63	10947	ἀργεί Γαλαξειδί				
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	δ. Π. Σαΐδ 4/8				
ΣΕΜΙ II	76	12498	επισκευές Πειραιά 25/7				
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	ε. Πειραιά 23/7				
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Έλσίνκι 20/8				
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Μογκαντίσου 3/8				
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	ἀργεί Πειραιά				
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Κουβέιτ 17/8				
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	δ. Κων/πολη 1458				
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ε. Σοβάννα 7/8				
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	68	34640	α. Σαντάννα 11/8				
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223	α. Νητροίτ 11/8				
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	α. Χόγκ Κόγκ 13/8				
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Ντάρ ες Σαλάαμ 10/8				
ΣΗ ΤΑ΄ΙΓΚΕΡ	71	13631	ε. Σάφι 13/8				
ΣΗ ΤΑ΄ΙΝΤ	71	9810	α. Άντοφαγκάστα 15/8				
ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	70	13907	α. Σιγκαπούρη 4/8				
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	α. Ν. Όρλεάνη 8/8				
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	ε. Ν. Όρλεάνη 14/8				
ΣΙΓΑΝΤΟΝ Α.Σ.	73	16704	δ. Σουέζ 16/8				
ΣΙΔΩΝ	66	2202	ἀργεί Χαλκίδα				
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	ε. Κακινάνα 17/8				
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Παναμά 2857				
ΣΙΑΒΕΡ Α΄ΙΜΠΕΞ	76	11866	α. Σιγκαπούρη 19/7				
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Χουανγκπού 20/7				
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	δ. Παναμά 11/8				
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	56	6660					
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ΄ΙΝΤ	77	11272	ε. Βρέμη 20/8				
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	δ. Παναμά 11/8				
ΣΙΑΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ	75	8981	δ. Σουέζ 28/6				
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Κληβεάντ 10/8				
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑ΄ΙΥ	69	9305	δ. Σουέζ 20/8				
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	ἀργεί Πειραιά				
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Μομπάσα 19/7				
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	70	43599	ἀργεί Μόσκο				
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Λ. Άντζελες 14/8				
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Ρινγκά 9/8				
ΣΙΦΝΟΣ Α΄ΙΛΑΝΤ	81	10990	υπό παραλαβή				
ΣΚΑΠΓΟΥ΄ΙΝΤ	70	9077	ε. Γιοκοσίχι 8/8				
ΣΚΑΠΛΕ΄ΙΚ	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα				
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	α. Άλγκεθίρας 17/7				
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Καζομπλάνκα 16/7				
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	δ. Παναμά 6/8				
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	δ. Π. Σαΐδ 14/8				
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	ἀργεί Πειραιά				
ΣΝΟΥΦ ΡΟΣΤ	63	2211	ε. Πειραιά 14/6				
ΣΟΒΕΡΕ΄ΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	ἀργεί Γαλαξειδί				
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	ἀργεί Τζέντα				
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Χιούστον 10/8				
ΣΟΥΑΝ	63	5404	ἀργεί Έμδεν				
ΣΟΥΑΝ ΛΕ΄ΙΚ (δ.)	61	20433	ε. Μπιμπόσο 19/8				
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	ἀργεί Έλευσινα				
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	ἀργεί Έλευσινα				
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	επωλήθη άλλοδαπούς				
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	δ. Π. Σαΐδ 14/8				
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	ἀργεί Γάνδη				
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	στο Γιβραλτάρ 14/7				
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	3896	ε. Μέθουλ Ρόουντς 20/8				
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Τζέντα 16/8				
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	ἀργεί Έλευσινα				
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Γκιζάν 27/7				
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ἀργεί Πειραιά				
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ε. Παρανάγκουα 14/8				
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	δ. Ντόβε 19/8				
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Σουίφκι 2/8				
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	ἀργεί Πειραιά				
ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	ἀργεί Λευκάδα				
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	δ. Π. Σαΐδ 11/8				
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Λός Άντζελες 15/8				
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Βομβά 1458				
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Βισκαπατάνιμ 6/8				
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Π. Άντζελες 2/8				
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Λύττελτον 19/8				
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	ἀργεί Πειραιά				
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	α. Χιούστον 1/8				
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	δ. Σουέζ 21/8				
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ Π.	71	1584	δ. Ντόβε 3/8				
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	α. Γιουρπορτ 19/8				
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	ἀργεί Πειραιά				
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	ἀργεί Άμπιτζάν				
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	ε. Ίκόνιο 14/7				
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	ἀργεί Πειραιά				
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	ἀργεί Πειραιά				
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Τάμπα 26/7				
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στο Σουέζ				
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Σχέτσιν 22/7				
ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Σιγκαπούρη 5/8				
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135	ἀργεί Γκουανιακουίλ				
ΣΤΡΥΜΟΝ	69	16229	ε. Ίκόνιο 3/8				
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	ἀργεί Πειραιά				
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	δ. Σουέζ 20/8				
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Ν. Όρλεάνη 1358				
ΣΥΡΟΣ	64	5237	ἀργεί Πειραιά				
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ.	66	7952	ε. Μίνα Καμπούς 15/6				
ΣΙΝΙΛΙΑ	65	10115	ἀργεί Γαλαξειδί				
ΣΙΟΚΡΑΤΗΣ	58	8584	ἀργεί Ίθακή				
ΣΙΩΤΗΡ	62	21099	επωλήθη άλλοδαπούς				
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185	α. Βαλένσια 5/8				
ΤΟΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	ἀργεί Πειραιά				
ΤΟΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	ἀργεί Πειραιά				
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	α. Τάμπα 16/8				
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	ἀργεί Πειραιά				
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ἀργεί Πειραιά				
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	ἀργεί Γάνδη				
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	δ. Γιβραλτάρ 6/8				
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	στο Μπαντάρ Άμπας 13/7				
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές				
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	α. Ν. Όρλεάνη 8/8				
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	α. Τζέντα 19/8				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Άμβέρσα 20/8				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ΄ΙΝ	73	19420	ε. Άλεξάνδρεια 28/7				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Μόντρεαλ 8/8				
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	α. Βίβκο 17/8				
ΤΑΣΙΑ (μ.)	62	14150	α. Βανκούβερ 5/8				
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	στο Ρίτσαρντς Μπαϊν 22/8				
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Γκηλογκ 19/7				
ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	δ. Γιβραλτάρ 4/8				
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Όράνγιοσταντ 3/8				
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	δ. Παναμά 7/7				
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	ἀργεί Πειραιά				
ΤΖΑΚΥ	84	32247	υπό παραλαβή				
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	δ. Σκώ 8/8				
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ΄ΙΥ	72	9081	ἀργεί Άστακό				
ΤΖΕ΄ΙΝΤ	74	8915	α. Π. Σαΐδ 14/8				
ΤΖΕ΄ΙΝΤ II	80	9100	α. Ρίο Γκράντε 23/8				
ΤΖΕ΄ΙΝΤ III	80	9100	ε. Σακάι 11/8				
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Π. Σαΐδ 16/7				
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	ἀργεί Στυλida				
ΤΖΙΜΥ	68	13847	ε. Πειραιά 17/7				
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	προς διάλυση				
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Ίμνιχαμ 14/8				
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Σαν Άντόνιο 23/7				
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	ἀργεί Στυλida				
ΤΖΟΥΑΙΑ Α.	68	14589	δ. Κων/πολη 14/8				
ΤΖΩΝ	71	13857	α. Κομά Μπαϊν 12/6				
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Ν. Ύορκη 20/7				
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380					
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 1/8				
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71						

ΤΥΧΗ	70	10886	ε. Μπαντάρ Άμπας 11/8
ΥΔΡΟΧΟΣ	75	19166	ε. Λας Πάλμας 6/8
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	διάλυση Κίνα
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	αργεί Πειραιά
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	δ. Θερωντεύ διλ. 16/7
ΦΑΙΔΕ	70	11489	δ. Παναμά 24/7
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	αργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	αργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	στο Σάν Άντονιο 3/8
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	ε. Σ. Τζών 15/8
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥ	77	9477	α. Σαβάννα 9/8
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	δ. Π. Σαϊδ 15/8
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	αργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	αργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	α. Λας Πάλμας 25/7
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Μονρόβια 16/8
ΦΑΝΗΣ	55	3582	υπό παραλαβή
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	ε. Τακόμα 17/8
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	αργεί Χαλκίδα
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	αργεί Πειραιά
ΦΕΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Λ. Τσάρλς 16/7
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ Ι	83	17217	ε. Σίγκαπούρη 3/7
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ ΙΙ	84	19049	δ. Παναμά 12/7
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297	ε. Άκαμπα 19/7
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600	δ. Παναμά 17/8
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Χάμπτον 8/8
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Ντάρ ές Σαλάμ 3/8
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Άμβέρσα 11/7
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	αργεί Έλευσινα
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283	υπό παραλαβή
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Π. όφ Σπρίντ 12/8
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Λ. Τσάρλς 7/8
ΦΙΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	α. Ύμουίντεν 19/7
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Άλεξάνδρεια 14/8
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	υπό παραλαβή
ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Μανίλα 8/8
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Γ'ΕΡ	56	13408	ε. Άλεξάνδρεια 15/8
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ	68	13890	ε. Τζέντα 15/8
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	α. Άλεξάνδρεια 12/8
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	α. Τάρντα 14/8
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Γάνδη 2/8
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Σάφι 10/8
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	αργεί Πειραιά
ΦΛΩΡΑ ΙΙ	60	5044	αργεί Πειραιά
ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	α. Τσάρλεστον 15/8
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ	58	10340	ε. Π. Σαϊδ 13/8
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	α. Ρόττερνταμ 1/8
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	ε. Τζμπούτι 28/7
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	στο Μπαντάρ Άμπας 10/6
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	α. Άβίλες 8/8
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	ε. Φλάσινγκ 16/8
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	ε. Κολόμπο 21/8
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	αργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	μετ. «ΣΗΤΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ» (Όνδ.)
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	στο Φλάσινγκ 16/5
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444	αργεί Χαλκίδα
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19562	υπό ναυπήγηση
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	α. Νιούκαστλ 1/8
ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	στη Μομπάσα 1/8
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χώρ άλ Ζουμπάρ
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463	α. Ντάρμπαν 9/8

ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	α. Φουτζέιρα 5/7
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	α. Τζέντα 6/8
ΦΡΗΝΤΟΝ Α.Σ.	76	9302	ε. Τερνέστη 1/8
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Ροζάριο 16/8
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	ε. Νταμμάμ 16/8
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	α. Κέιπ Τάουν 15/8
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Νταμμάμ 7/8
ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Μπ. Άιρες 9/8
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Καλκούτα 13/8
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	στο Ρίο Πλάτα 7/6
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Κων/πολη 13/7
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	δ. Κων/πολη 3/8
ΦΩΦΩ Α.	82	25200	αργεί Μιζουσίμα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	προσάρρε Σουρικάρ 14/8
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	ε. Ντάρμπαν 27/8
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463	ε. Νουκτοσί 7/8
ΧΑΡΗΣ	68	2918	ε. Άλεξάνδρεια 5/7
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	αργεί Πειραιά
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	αργεί Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366	α. Π. Χεντλάντ 13/8
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016	α. Μπιζέρτα 8/8
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	68	10016	α. Φρημάντ 8/8
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	δ. Π. Σαϊδ 2/5
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	δ. Π. Σαϊδ 1158
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	μετ. «ΡΑΝΙΑ» (Έλλ.)
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Π. Σαϊδ 31/7
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	επισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Πόρτ Σαϊδ 12/8
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Κακινάτα 1/8
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	α. Ραγκκούν 6/8
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Χιούστον 3/8
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	αργεί Άμβέρσα
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	αργεί Έλευσινα
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	αργεί Άμβέρσα
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	αργεί Έλευσινα
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Μερσίν 10/8
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	ε. Άμβέρσα 21/8
ΧΛΟΗ	75	16421	αργεί Άργοστόλι
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ	67	3831	αργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145	αργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	ε. Κεμπέκ 12/8
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	αργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	64	10256	α. Πόρτ Κελάνγκ 27/7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Μπιλμπάο 2/8
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	ε. Σηατλ 8/8
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	ε. Τζέντα 18/8
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΑΡΑ	56	8524	υπό παραλαβή
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ	65	7952	ε. Τσιταγκογκ 19/6
ΨΗΛΗ	65	12369	ε. Κακινάτα 15/8
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	α. Αύγουστα 16/8
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	αργεί Έλευσινα
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	αργεί Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Μομπάσα 12/8
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	α. Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	αργεί Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	αργεί Πειραιά

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.

Τά υπό ξένες σημαίες

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

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Σάλλομ Βόε 12/6
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Π.)	69	10182	δ. Κων/πολη 14/7
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Μπράουνσβιλ 18/8
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	στη Βενετία 4/6
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (Π.)	68	4624	ε. Τούκοπαν 13/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ			
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (Π.δ.)	77	120204	ε. Γιούροπουρτ 13/7
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Ν. Όρλεάνη 6/7
ΑΓΛΑΪΑ 7 (Π.)	74	8944	α. Κληβελαντ 11/7
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	α. Βομβάη 1/7
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	ε. Ν. Όρλεάνη 12/7
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άρχει Πειραιά
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (Π.)	51	2430	άρχει Σάν Πέντρο
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	δ. Σουέζ 15/7
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	άρχει Ν. Υόρκη
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Αύγουστα 5/7 για Τερνεουζέν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	δ. Π. Σαϊό 15/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988	ε. Σάντος 13/7
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Ρότερνταμ 18/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	δ. Ντόβερ 14/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Άμβούργο 6/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	δ. Κων/πολη 13/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	59	8724	άρχει Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	στο Κοσίν 12/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Χερσάνα 11/7 για Τουάπς
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Τζέντα 10/7
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	17116	άρχει Πειραιά
ΑΘΩΣ (Π.)	63	10141	α. Μόρεχεντ 12/8
ΑΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	άρχει Άμστερνταμ
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (Π.)	76	12498	ε. Πειραιά 23/7
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΪΣΤΟΜ (Π.)	72	11185	α. Θεόντα 27/7
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ (Π.)	74	12498	α. Άμβούργο 25/7
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (Π.)	76	12498	ε. Σιγκαπούρη 19/8
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (Π.)	75	12498	Λομέ 4/8
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (Π.)	74	12498	α. Σανγκάη 21/7
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (Π.)	74	12498	ε. Λίβερπουλ 21/8
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (Π.)	77	12498	στο Χώρ αλ Ζουμπάρ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (Π.)	71	15205	ε. Πειραιά 11/7
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (Π.)	76	12498	α. Γιοκοχάμα 15/8 για Κασσιούνγκ
ΑΙΓΙΣ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (Π.)	69	9199	α. Άμβέρσα 18/8
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Π.)	71	15204	α. Μπαχράην 7/8
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (Π.)	72	11185	δ. Σουέζ 4/8
ΑΙΓΙΣ ΤΟΝΙΚ (Π.)	73	12498	α. Ταμπικό 8/8 για ΗΠΑ
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (Π.)	74	12498	ε. Τζέντα 16/8
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘ (Π.)	69	9199	ε. Ρεσίφ 29/7
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (Π.)	69	9241	στο Σάντος 2/8
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	ε. Λός Άντζελες 15/8
ΑΪ'ΚΟΝ	71	27958	α. Κολομβία Ρίβερ 1/8
ΑΪ'ΛΑΝΤ (Μαλτ.)	82	5225	άρχει Λεμεσό
ΑΪ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (Π.)	71	15497	α. Νταμάμ 12/8
ΑΪ'ΛΑΝΤΕΡ (Μαλ.)	66	9135	δ. Ντόβερ 9/8
ΑΪ'ΝΤΗΛΛ (Μαλτ.)	65	9223	ε. Σουέζ 19/6
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	στο Ταμπικό 26/7
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (Π.)	69	15850	α. Ρότερνταμ 22/8
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (Π.)	69	15800	ε. Καρατάι 15/8
ΑΙΤΖΗΛ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Φουτζέιρα 13/8
ΑΙΤΖΗΛ ΣΗ (μ.)	73	57761	α. Τουμπάρό 24/7
ΑΚΟΥΑΤΖΟΪ	68	25433	στον Πειραιά 4/8
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Πράα 16/8 για Γκιζών
ΑΚΤΗ	77	17395	α. Άμβέρσα 8/14/8
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.Π.)	73	61300	α. Σιγκαπούρη 3/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (Πμ)	71	68731	α. Αύγουστα 18/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	ε. Πειραιά 8/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	α. Ίταζαί 12/7
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (Π.)	69	10722	α. Ρεσίφ 28/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	ε. Μπιλμπάο 20/8
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (Π.)	74	6042	ε. Τολέδο 11/8
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	α. Καλαί 9/8
ΑΛΕΞΙΑ Β. (Π.δ.)	69	12994	α. Καλκούτα 5/8
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389	ε. Γκνάνσκ 3/8
ΑΛΚΑ (Π.)	66	4478	ε. Παραμαρίμπο 25/6
ΑΛΚΑΖΑΡ (Π.)	65	9677	μετατρέπεται Σέμεντ Κάρριερ
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15697	υπό παραλαβή
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985	άρχει Χώγκεσαντ
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	άρχει Άλιβέρι
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	άρχει Πειραιά
ΑΛΦΑ III (Π.)	72	9350	ε. Μπέιρα 11/8
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (Π.)	56	1873	επισκευές Μομπάσα 17/5
ΑΛΦΙΤΟ (Π.)	63	15929	α. Μπ. Άιρες 27/6
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	α. Δακάρ 6/8
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	στο Σάντος 17/8
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Γιοσού 22/6 για Σ. Άραβία
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Ντουεντίν 14/8
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	άρχει Πειραιά
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610	α. Σεπετίμπα 5/8
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	άρχει Καρατάι
ΑΜΠΥ (Π.)	65	12495	δ. Π. Σαϊό 29/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (Π.)	77	4713	α. Όριστάνο 31/7
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Λιβ.)	67	43231	α. Χιούστον 4/8
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	67	21457	α. Σάντος 28/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Ήπτανθρα 25/7

ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	ε. Μουροράν 11/8
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Κούρε 12/8
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	δ. Παναμά 19/7
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Σιγκαπούρη 7/8
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	ε. Πόρτ Χέντλαντ 8/8
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άρχει Πειραιά
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (Π.)	73	9690	α. Λά Παλς 958
ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. Άνκόνα 6/8
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	ε. Μπαντίμα 30/7
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (Π.)	65	14088	στο Μπαντάρ Άμπας 27/6
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.)	67	20501	α. Ν. Όρλεάνη 4/8
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	α. Χαλκίδα 10/7
ΑΝΤΖΕΛΑΝΤΙΚ (Π.)	70	11474	ε. Νταμάμ 14/8
ΑΝΤΖΕΪ'ΝΤΙΑ (Π.)	70	10886	ε. Ρεσίφ 13/8
ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (Π.)	68	10239	ε. Νητροίτ 13/8
ΑΝΤΖΕΛ I (Π.)	63	22103	α. Π. Ρόαντες 16/8
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	ε. Σουέζ 14/7
ΑΝΤΖΕΛΑΪΦΙΚ (Π.)	68	9122	δ. Σουέζ 11/8
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Ζουέμα Τέρμ 30/6
ΑΞΙΟΣ (Π.)	57	2299	άρχει Τραπάνι
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	α. Βενετία 16/8
ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	μετ. «ΠΕΡΑΜΟΣ I» (Κυπρ.)
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Σάντος 13/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Μάντρε ντέ Ντέους 10/8
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (Π.)	77	10003	α. Όζάκα 6/8
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	άρχει Λευκάδα
ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	α. Άλμερία 10/8
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.Π.)	75	67003	προς Γιβραλτάρ 16/8
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Τρικονάλη 9/7
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (Π.)	71	4998	ε. Άλγκεκίρας 23/6
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	άρχει Πειραιά
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΛΑΝ (κ.)	62	17298	ε. Χάβρη 16/8
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	α. Πόρτλαντ 7/8
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	άρχει Πειραιά
ΑΡΡΟΥ I (Π.)	73	6415	α. Κόρπους Κρίστι 13/7
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Σάφι 13/8 για Μπορντώ
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	25572	επιστήθη
ΑΣΠΥΡ (Π.)	62	9636	α. Βαρκελώνη 20/7
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	α. Άλεξάνδρεια 14/8
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	άρχει Άστακό
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (Π.)	68	1804	άρχει Κριστομπαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪ'ΛΑΝΤ*	71	1453	α. Κέιπ Τάουν 15/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.)	69	7574	α. Θεόντα 10/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (Π.)	83	15200	ε. Κινούρα 14/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (Π.)	60	19962	άρχει Τρινκομάλη
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	στη Φουτζέιρα 30/7
ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	α. Λός Άντζελες 10/8
ΑΤΡΟΠΟΣ (Π.)	71	9078	ε. Σουέμα 19/8
ΑΦΡΙΓΟΥΝΤ (Π.)	71	4994	α. Π. Νουάρ 26/7
ΑΦΡΙΚΑ (Π.)	72	25785	ε. Ρίο Γκράντε 27/7
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	στη Βαρκελώνη 5/4
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (Π.)	68	2895	στο Ήρακλειο 29/1
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	δ. Σουέζ 27/7
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	ε. Ρεσίφ 13/8
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Ρας Τανούρα 24/7
ΒΕΓΚΑ (Π.)	74	6128	ε. Μπαγιόν 7/8
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (Π.)	59	3143	άρχει Πειραιά
ΒΕΝΟΥΣ V (Π.δ.)	81	42048	α. Κόρπους Κρίστι 6/8
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΪ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	δ. Σουέζ 29/5
ΒΕΡΑ	65	24314	α. Χιούστον 11/8
ΒΙΚΤΩΡΥ V (Π.)	62	10403	υπό παραλαβή
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	δ. Κων/πολη 7/7
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Π.)	74	120777	ε. Σιγκαπούρη 19/8
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	ε. Μ. Χομείνι 11/8
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΞ (Π.)	69	12360	ε. Κων/πολη 8/8
ΒΟΥΛΑΚΑΝΟΥΣ (Λιβ.)	64	15716	α. Τζέντα 18/8
ΒΥΡΩΝ I (Π.)	63	8671	α. Λομέ 27/7
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	άρχει Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (Π.)	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006	άρχει Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.Π.)	59	12299	στη Μομπάσα (αποθήκη)
ΓΙΑΝΝΗΣ (Π.)	64	22062	άρχει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Π.)	81	5491	α. Λονδίνο 25/7 για Καναδά
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪ'ΝΤ (Π.)	67	13091	α. Σιγκαπούρη 3/8
ΓΙΟΥΝΙΤΥ* (Μαλτ.)	68	28879	α. Ουλσάν 30/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (Π.)	65	1911	α. Πειραιά 2/8
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (Π.)	70	9069	μετον. «ΝΑΥΑ»
ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	άρχει Λός Πάμας
ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	73	163976	υπό παραλαβή
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΞ (κ.)	69	12087	α. Ραβέννα 12/7
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μαλ.)	59	8647	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)	10073		επισκευές Γκνάνσκ
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤ (μ.)	66	3849	ε. Άννα Μπαίη 6/7
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.Π.)	62	4137	α. Άλεξάνδρεια 15/8
ΓΚΑΖ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.Π.)	65	4183	ε. Πειραιά 4/8

ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	δ. Σουεζ 7/8
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.η.)	68	81257	άρχει Πειραιά
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	ε. Μάλτα 18/7
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ.	65	1222	ε. Νουακισότ 23/7
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στην Καζαμπλάνκα
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.	71	15004	α. Χιούστον 14/8 *
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΙΟΥΡ.	70	12253	ε. Θεσ/νίκη 4/8-
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	ε. Πειραιά 15/8
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι (π.)	65	21261	στό Ροζάριο 11/8
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ Π"	70	11525	στο Μπαντάρ Άμπας 5/8
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	63	8628	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067	στο Μπαντάρ Άμπας 6/8
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	36276	άρχει Νέα Όρλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΞΕΡ (π.)	62	8891	ε. Μπαντάρ Άμπας 11/8
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΞ (δ.)	74	109693	ε. Τζέντα 3/7
ΓΚΟΥΝΤ ΟΞΕΑΝ.	65	21388	α. Ικ'χών 21/6
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'Ι ΟΝΗΡ (π.)	60	4470	α. Κίγκστον 3/8
ΓΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (π.)	68	9079	μετ. «ΑΝΤΒΕΡΙ» (Παν.)
ΓΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8432	μετ. «ΝΤΙΣΚΟΒΕΡ» (Παν.)
ΓΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ (π.)	67	38636	μετ. «ΠΕΛΛΑ» (Παν.)
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (π.)	62	8631	δ. Σουεζ 12/8
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	9954	α. Σίγκασπούρη 14/8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (π.)	75	3520	π. Ντεμεράρα 13/8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	ε. Ν. Όρλεάνη 9/8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΑΝΤ Ι(π.)	60	7187	α. Μπ. Άιρες 30/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΟΠ ('Ονδ.)	63	2603	α. Πειραιά 10/9/83
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	ε. Κιέλο 11/8
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Μπ. Άιρες 21/5
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631	α. Μαυρίκι 12/8
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	α. Χιούστον 27/7 για Τυνήσια
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ (π.)	72	4931	δ. Ντουμπάι 20/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ.	83	24500	δ. Γιβραλτάρ 9/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Νταμόν 3/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Φορντάντ 13/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	α. Λός Πάλλμας 22/7
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	α. Ρότερνταμ 21/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	α. Άμβέρσα 18/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΞ	68	22798	α. Ρίο 'Ιανέριο 9/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΜΑΝ	68	22798	α. Σαβόνα 6/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	άρχει Νέα Υόρκη
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Άμβέρσα 4/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	δ. Ντουμπάι 30/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Φουκουγιάνη 12/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (π.)	57	9158	δ. Π. Σάϊδ 14/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Καρακάς 28/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Ζουέμα Τέρμιναλ 25/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΞ (δ.)	71	102326	άρχει Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	άρχει Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235	α. Βομβή 7/8
ΔΑΣΑΚΙ'	72	14334	στό Τζέμπελ Άλι 22/8
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	άρχει νέα Υόρκη
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.η.)	71	17805	α. Μάντρε ντε Ντέους 24/7
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9584	άρχει Μπλαγκούωπερ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μάλτ.)	61	7838	α. Φόλα 14/8
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Πιλαδέφεια 10/7 για Νιγηρία
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.	72	17355	ε. Ρίο 'Ιανέριο 27/7
ΔΩΤΩ	68	35191	α. Τζέντα 12/8

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	α. Άμβουργο 13/8
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Σάντος 5/6
ΕΒΙΤΑ II (κ)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Μ. II. (δ.)	68	43339	α. Σόροχ 5/8
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	α. Βενετία 15/8
ΕΙΛΕΝ *	67	27989	άρχει Χώγκσαντ
ΕΙΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	δ. Παναμά 13/7
ΕΙΛΕΝΗ Π. (μ.π.) *	72	94989	ε. Σιγκαπούρη 18/8
ΕΙΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ.(δ) *	65	38279	ε. Πειραιά 31/7
ΕΙΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	α. Ν. Όρλεάντ 11/8
ΕΙΛΙΝΑ (κ.) *	67	24766	α. Τζέντα 18/8
ΕΙΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Π. Στάβακ 14/8
ΕΙΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.) *	67	47344	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΕΙΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΊΖ			
(δ.)	76	150518	άρχει Μπρούνεϋ Μπαϊν
ΕΙΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	77	22893	ε. Σάντος 16/8
ΕΙΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑΊΝΤ (δ.)	75	44989	α. Τεργέστη 2/8
ΕΙΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.) *	75	60491	α. Σιγκαπούρη 31/7 για Ίαπωνία
ΕΙΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΛΜΠΕΛΑ III (Μάλτ.)	69	12102	α. Μοντεβιδέο 20/7 για Ίράν
ΕΙΛΤΑΝΙΑ (κ) *	65	7498	δ. Σουέζ 11/7
ΕΙΛΠΙΔΑ (κ.)	64	1141	στόν Πειραιά 12/8
ΕΝΑΜΕΛ (κ.) *	60	5513	άρχει Άστακό
ΕΞΠΛΟΡΕΡ V(κ.)	67	2981	στο Ντιζμπουτί 18/8
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	στο Μπ. Χομείνι 17/8
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	ε. Αύγουστα 8/8
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (π) *	59	7059	άρχει Πειραιά
ΕΥΔΩΡΗ (δ.) *	64	35410	άρχει Ίτεα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ *	79	29875	δ. Κων/πολή 9/8
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Παναμά 16/8
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.) *	69	8676	ε. Ρότερνταμ 9/8
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900	α. Κέμπε 13/8
ΕΦΥΡΑ (δ.) *	65	35406	άρχει Ίτεα
ΖΑΚ (π.)	62	10028	άρχει Μπλαγκουώτερ
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	δ. Σουέζ 1/7
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	ε. Παράναγους 12/8
ΖΗΝΑ (λι) *	68	31093	δ. Σκάω 9/8
ZINK ΤΡΕΊΝΤΕΡ(π) *	66	10051	α. Ξινγκάνγκ 16/2
ΗΒΗ *	79	16379	στήν Έλλαδα 23/8
ΗΡΑ *	79	16390	α. Σιγκαπούρη 8/8
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	δ. Σουέζ 15/8
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ) *	58	5266	υπό παραλαβή
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ) *	53	5691	άρχει Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ.	76	37650	α. Χέυ Πόιντ 14/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ *	78	11003	στή Βασούρα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.) *	765	37431	άρχει Άγ. Δομίνικο
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	άρχει Άγ. Δομίνικο
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Φιλαδέλφεια 28/7
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	α. Σαβόνα 26/7
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π) *	61	9266	δ. Παναμά 2/8
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ) *	58	11765	στή Μόσχα 18/8
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847	α. Πειραιά 10/8 για Ίταλία
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	δ. Παναμά 11/8
ΙΜΑ *	68	27989	ε. Κολούμπια 15/8
ΙΝΔΙΑΝΑ (λιβ.)	77	11280	ε. Σάντος 16/8

ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡ (Μαλ)*	54	7528
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ (Μαλ)*	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ)*	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΥ (Μαλ)*	58	3834
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μάλτ.)	61	5201
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΣ (Μαλ)*	45	4621
ΙΟΝΙΑΝ ΝΕΣΤΥΝΙ (Μαλ)*	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (η)*	61	8999
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μαλ)*	52	3840
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)*	58	3993
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ)*	52	4039
ΙΟΣ Ι (η)	70	3971
ΙΣΜΗΝΗ (η)*	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ')*	52	1575
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631

ΚΑΒΟ ΑΛΥΩΝ (η)*.....	61	10934
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ*	82	15551
ΚΑΣΜΟΣ (Αιβ)*.....	59	5051
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (η.δ)*.....	60	13103
ΚΑΙΣ ΣΚΑ΄Υ (η)*.....	60	4240
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (η)*.....	60	5323
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ)*.....	69	9731
ΚΑΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ)*.....	69	4229
ΚΑΛΙΦΘΜΟΣ	69	4267
ΚΑΛΥΝ (κ)*.....	69	11430
ΚΑΛΥΩΩ (η)*.....	69	5997

ΚΑΡΑΛ (κ.)	55	1599
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η)*	57	3826
ΚΑΡΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984
ΚΑΡΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)*	54	10905
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927
ΚΑΡΕΤΑΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΡΕΤΑΝ ΝΑΣΣΟΣ (Flav.)	62	9991
ΚΑΡΕΤΑΝ Ξ ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000
ΚΑΡΕΤΑΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)*	66	3168
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ)*	60	4068
KAREN (η)	66	16301
KARERA	67	5531
KARNTIF (κ.)	71	9206
KARRAS (η)*	62	10834
KASTLA (κ.)	72	17674
KASTLA ΠΡΑ'NT (M.)	58	2448
KATIA K.Π.(π.)	57	1324
KATA ΕΞΕΠΡΕΣ (η)*	62	5870
KATRINAMAR (η)*	65	9799
KE'I-PI AVANTI NTIOY*	68	13694

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (Μ)*	57	5250
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009
ΚΛΕΟ Ι (π.δ.)	59	20880
ΚΟΜΗ (π.)	68	4432
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	71	14070
ΚΟΡΑΛ (κ)*	48	1562
ΚΟΡΦΟΣ Ι (κ.)	60	5991
ΚΟΣΜΑΣ Κ.*	51	7126
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	16221
ΚΟΥΡΙΟΝ (κ.)	59	20514
ΚΡΑΝΟΣ (π.)	59	3354
ΚΡΑΝΤΩΡ (π.)	64	2304
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (π.)	60	3995
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)*	42	3129
ΚΥΘΝΟΣ (Μαχ.)*	73	15382
ΚΥΜΩ (δ.κ.)	56	24234
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	65	10596
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩΝ (κ.)	67	26493
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12887
ΚΥΡΙΝΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-	67	11056
ΖΟΣ (κ.).		
ΚΩΣΤΗΣ (Μάλτ.)*	60	3325
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)	59	6140
ΛΑΙΔΗΛΑΪΚ (π.).	71	13166
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.).	68	1426
ΛΑΙΔΗ ΤΟΡΟΦΟΥ (δ.).	53	11230
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΙΝ (π.).	58	1590
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.).	69	12000
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π)*	78	11162
ΛΑΡΑ (δ.π.).	61	8816

ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993
ΛΕΑ (Μ.)	59	7801
ΛΕΒΑΝΤΕΣ*	77	70983

ΛΕΝΑ*	68	22449
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (n)*	63	8427
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ.(n)*	61	8627
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000

ΛΕΥΚΑΣ (κ.).	65	2435
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648
ΛΗΤΩ II (π.).	72	6106
ΛΙΑ (π.).	65	15887
ΛΙΑΛΑ (π.).*	50	2734
ΛΙΛΙΑΝ (π.).	64	16323
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.).	68	1599
ΛΟΡΕΝΤΙΝΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617
ΛΟΥΨΑΤΥ (κ.).	71	22523
ΛΟΥΝΑ (κ.).	69	93547
ΛΟΥΣΥ (π.).	54	2557
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (ΜΟΛ.).	(2)	11229
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.).	75	136991
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840
ΜΑΝΤΙΒΕΣ (κ.).	74	3279
ΜΑΝΩΛΗΣ Δ.	80	5511
ΜΑΟΥΤΥ ΠΙΛΙΟΝ (κ.).	68	6116
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.).	70	9101

δ. κων/πολη 3/8
 μεσογειακές μεταφορές
 μεσογειακές μεταφορές
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Δαρδανέλια 12/8
 μεσογειακές μεταφορές
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Μανίλα 16/8
 μεσογειακές μεταφορές
 μεσογειακές μεταφορές
 μεσογειακές μεταφορές
 στον Πειραιά
 α. Άμβροσα 19/7
 α. Φός 2/8
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Μπαντρά Χομπίνι 1/7

ἀργεῖ Ἀστακό
ε. Ναβλάκι 11/7
ἀργεῖ Πειραιά
μεταφορές Ν. Ἀμερικής
ἀργεῖ Γάνδη
μετον. «ΛΑΚΥ»
δ. Κων/πολη 27/7
ἐπισκευές Φλάσσιγκ 17
α. Σπένζια 13/8
ε. Μαντράς 17/8
ἀργεῖ Φλώσσιγκ

ε. Μαρούτι 17/7
 άργει Π. ορ. Σπαίην
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Σάντος 11/8
 ε. Μάντρε ντέ Ντέους 15
 α. Σιγκαπούρη 11/8

α. Μαχαίρην 7/8
 στον Πειραιά 10/8
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Τζέντα 15/8
 μετ. «ΣΗ ΓΚΑΛ» (Λιβ.)
 δ. Γιβραλτάρ 14/8
 ε. Γιοκοχάμα 14/8
 α. Τζέντα 1/8
 α. Μαπούτο 14/7
 άργει Σαουδική Άραβία
 άργει Πειραιά
 α. Σαβόνα 17/8
 ε. Άμβούργο 25/4

ἀργεῖ Ἑλευσίνα
α. Αἶν Σούνα 24/7
α. Κόλυμπο 20/8
ε. Ν. Ὀρλεάν 18/8
α. Λέικ Τσάρλ 10/8
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πειραιά 3/8
ἀργεῖ Πειραιά
α. Ν. ΠλύμOUTH 17/8
α. Μοχλάντ 19/8
α. Μορμονάκο 20/8
ε. Ντεμεράρα 14/8
ε. Ν. Ὀρλεάν 8/8
δ. Παναμά 28/7
μεσογειακές μεταφορές
δ. Σουέζ 31/7
ἀργεῖ Ἴττα
ἀναμένει Βοθύδι
μεταφορές Περσικοῦ
ἀργεῖ Ἑλευσίνα
α. Μονρόβια 29/7
α. Σάν Σεμπαστιάν 31/7

α. Πειραιά 27/7
α. Βενετία 11/8
ἀργεΐ Πειραιά
ε. Ροζάριο 11/8
μεσογειακές μεταφορές
ἀργεΐ Πειραιά
α. Σάν Χουάν 23/5
ε. Βιζακαπατάνμ 7/8
α. Σολίνα Κρούζ 17/7
α. Άλγκεκιράς 23/7 για

δ. Ντουμπάι 3/8
δ. Παναμά 3/8
α. Μόκχα 31/5
δ. Σουέζ 14/6

α. Χιοῦστον 30/7
α. Μπισσάου 27/7
ἀργεῖ Σετουμπάλ
μεταφορές Ἰνδονησίας

α. Άλεξάνδρεια 9/8 για
στο Καραάτι 26/7
β. Γκούνια 20/8
γ. Κέυ Γουέστ 11/8
άρχει Σάρζ
στο Μπαντίρ Άμπας 4/
δ. Κων/πολη 10/7
ε. Μένα αλ Άχμαντί 21/
ς. Ν. Όρλεάν 10/8
στο Χώρ Φακάν 17/8
α. Χαλκίδα 12/7
ς. Μπανγκόκ 5/8
ς. Σιγκαπούρη 2/7
ς. Παράναγουα 14/8
ς. Ν. Όρλεάν 15/8
α. Μπότγουντ 15/8
α. Λας Πάλας 5/6 για
α. Ντρώπαρ 22/6

ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	άρχει Γάνδη
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853	α. Σάν Χουάν 5/7
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	δ. Ντόβερ 8/8
ΜΑΡΘΑ Α. (π.)	59	8596	άρχει Μπιλμπάο
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	α. Κόρπους Κρίστι 13/7
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	ε. Σιγκαπούρη 25/7
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	δ. Π. Σαϊό 21/8
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	δ. Κων/πολη 9/8
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. Χιούστον 13/8
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ (Ονδ.)	60	5760	δ. Κων/πολη 16/8
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	α. Καζαμπλάνκα 13/8
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.)	68	10099	δ. Γιβραλτάρ 17/6
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.κ.)	66	57027	α. Αϊν Σούκνα 29/7
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Σουέζ 15/8
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	ε. Πειραιά 23/7
ΜΑΡΙΩ	65	17238	άρχει Στυλίδα
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	α. Φουτζέιρα 23/7
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Ντηνρόιτ 16/8
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	άρχει Κουβέιτ
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	ε. Αλεξάνδρεια 11/8
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μπόνυ (αποθήκη)
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Π. Σαϊό 5/8
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	ε. Μελβούρνη 18/7
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	άρχει Πειραιά
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Σάντος 7/8
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	ε. Πειραιά 10/8
ΜΙΑ *	80	15552	α. Μομπιλ 10/8
ΜΙΛΗΤΟΣ *	82	35000	δ. Παναμά 8/8
ΜΙΜΗ Μ. (Μόλι)	69	13525	α. Κορούνα 17/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/7
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	α. Τσάρλεστον 9/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Μομπιλ 15/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/8
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/8
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	α. Πειραιά 3/8
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Σ. Λορένζο 11/8
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/8
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/8
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Πειραιά 10/8
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/7
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. 'Ορλεάνη

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	άρχει Βοστώνη
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (π.)	61	3943	ε. Πειραιά 30/7
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μόλι)	59	5384	στην Τζέντα
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Π. Αλμπερνι 12/8
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227	ε. Λέικ Τσάρλς 10/8
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/7
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	α. Χουάγκον 30/7
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	άρχει Πειραιά
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ Ι. (π.)	65	31779	ἀναμένει Φουτζέιρα
ΜΠΕΛ (π.)	56	8717	ὕπο παραλαβή
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στη Νιγηρία
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ *	73	56273	α. Σιγκαπούρη 23/6
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4859	άρχει Ν. 'Υόρκη
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	άρχει Ν. 'Υόρκη
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λιβ.)	73	31861	ε. Αλεξάνδρεια 14/8
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603	α. Αμστερνταμ 7/8
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	ὕπο παραλαβή
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Σάντος 15/8
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	ε. Βανκούβερ 11/8
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. Τζέντα 1/8 *

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	ε. Χιούστον 13/8 *
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250	α. Αμβέρσα 19/8
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	ε. Χιούστον 13/8
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	α. Ντάρμπαν 17/8
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	α. Καβάλα 17/7
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Έρυθράς Θαλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	α. Παρανάγουα 4/8
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άρχει 'Ιτέα
ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	στο Μπουρνά 15/6
ΝΕΡΜΕΡΤΣ (δ.)	52	11234	άρχει Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ *	69	4231	άρχει Μπράγκς
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Καζαμπλάνκα 15/8
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	ε. Διεππη 19/6
ΝΙΚ (κ.)	69	7827	δ. Π. Σαϊό 8/8
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171	στην Καλκούτα 15/4
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Μόρο Ρεντόντο 30/7
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	α. Πειραιά 21/7
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016	α. Κόρπους Κρίστι 9/8
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123	α. Π. Κακάβεραλ 19/6
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	στην Βομβάη 15/8
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	άρχει Χαλκίδα
ΝΙΜΑΣ Ι. (π.)	56	3274	α. Π. Σουδάν 28/9583
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	ε. Αμβέρσα 20/8
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	α. Νάπολη 3/8
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	προς Σκίνα 4/8
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	ε. Ρίο Τανέιρο 13/8
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	67	25837	άρχει Στυλίδα
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	ε. Χιούστον 3/8
ΝΟΒΙΕΛ II (π.)	69	1999	στο Ρότερνταμ 29/5
ΝΤΑΟΥΝ (Σινκ.)	81	5226	άρχει Αμμοχώρι
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Ικόνιο 3/7
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	ὕπο παραλαβή
ΝΤΙΕΓΟ (Παν.)	63	7833	α. Π. Ελίζαμπέτ 20/8
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	στο Βιζακπατνάμ
ΝΤΟΛΑ II (π.)	67	9854	ε. Ικόνιο 16/7
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Σάντος 26/7
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Σιλακάπ 30/57
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	ε. Φόρ 17/8
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. Σάντος 28/7
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260	α. Γκντανσκ 21/8 για Σάντος
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ *	80	16200	στην Δουνκέρκη 23/8
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Σάο Σεμπαστιάο 29/7
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	ε. Τζέντα 18/7
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	άρχει Αστακό
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	ὕπο παραλαβή
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	ε. Σαγκάη 24/7
ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	45678	ε. Ν. 'Υόρκη 13/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΣΕΡ (δ.)	72	106123	άρχει 'Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	άρχει Έλευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123	άρχει Έλευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935	α. Ραβέννα 16/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	στο Μπαλκπαπάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	άρχει 'Ιτέα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Κόρντον 28/7 για Νιγηρία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Γιούροπορτ 21/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ *	66	15668	μετον. «ΠΕΡΣΕΥΣ» (Λιβάνου)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ *	66	15625	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	παρελήφθη Ιαπωνία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Κρατσακόλακος 9/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	άρχει Έλευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	α. Μπ. Αίρες 28/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	ε. Ακαμα 10/8
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ (κ.)	66	10825	
ΟΣΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ (δ.)	72	49808	α. Γένοβα 9/8
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636	α. Μομπιλ 9/8 για Ιαπωνία
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	άρχει Πειραιά *
ΟΣΕΑΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	67	24128	α. Λισαβόνα 30/6 *
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	74	2248	ε. Μασσαλία 26/7
ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	α. Τζέντα 24/7
ΟΣΕΑΝΙΚΑ *	65	28101	α. Λός Άντζελες 16/7

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ LTD.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E.C.4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 583.2266 — ΤΕΛΕΞ: 8811736 RANDK G

12/15 FETTER LANE
LONDON EC 4A 1JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON E.C. 4
TEL.: 01 583.2266 — TELEX: 8811736 RANDK G

12/15 FETTER LANE
LONDON EC 4A 1 JJ

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	63	10318
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	60	1577
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7463
ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (π.)	62	11756
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	65	15577
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	63	9707
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΕΙΑΣ (π.)	64	5654
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΛΩΤΩ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΙΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Λ. (π.)	66	15565
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤΙ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ.π.)	68	48781
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	69	977
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (π.)	69	10524
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
Π. ΣΤΑΡ II (λιβ.)	66	15393
ΡΑΣΣΑΓΙΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ Ι (π.)	63	15982
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	68	1243
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	62	12040
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (π.)	58	8920
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ. Μπαχ.)	76	21619
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)	69	99134
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746
ΣΑΝ ΜΑ'ΓΚΛ ΜΠΑΙΝ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΛΑΤ (π.)	64	3671
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (π.)	57	1674
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.)	76	43143
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.)	72	69874
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ.)	71	3894
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043
ΣΗΓΚΑΛ IV (π.)	75	3522
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763

δ. Κων/πολη 16/6		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 2/7		
α. Ροζάριο 19/6 για Ρωσία		
ε. Βιζακαπατνάμ 20/8		
υπό παραλαβή		
ε. 'Αλεξάνδρεια 1158		
υπό καθέλκυση		
α. 'Αννα Μπαϊύ 8/8		
στόν Πειραιά 23/6		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Καμπάνας		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/8		
α. Σάν Χουάν 8/8		
μεταφορές Αιγύπτου		
ε. Τζέντα 14/8		
α. Σίμα 12/8		
δ. Π. Σαϊδ 31/7		
ε. Παρανάγουα 4/8		
ε. Κων/πολη 1/8		
ε. Ντάρ-ε-Σαλάμ 1158		
ε. 'Αλγκεκίρας 14/8		
α. Μπ. 'Αίρες 14/8		
στό Γιβραλτάρ 14/7		
α. Δουκέρκη 17/8		
ε. Βαλένσια 15/8		
ε. Γιούροπορτ 22/8		
ἀργεί Κίμωλο		
α. Καρόκας 1/8		
α. Σιγκαπούρη 18/7		
α. Σαλβαδόρ 15/8		
στό Κατάκωλο		
δ. Κων/πολη 29/7		
α. Σιγκαπούρη 14/8		
ἀργεί Πειραιά		
α. Λ. 'Αντζελες 7/7		
ε. Κάνιλα 16/7		
α. Γιούροπορτ 12/8		
ε. Φαλαδέλφεια 11/7		
επωλήθη		
ε. Π. ο. Σπαιν 7/8		
α. Μασσαλία 6/8		
α. Σιγκαπούρη 17/8		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/7		
μεσογειακές μεταφορές		
ἀργεί 'Αστακό		
α. Ν. 'Υόρκη 27/6		
στό Βάρι 30/3		
ε. Μασσαλία 1κλ7/8		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Κων/πολη 8/8		
α. Κολόμπο 12/6		
α. Λας Πόλμας 7/7		

δ. Κων/πολη 8/8		
δ. Ντουμπάϊ 13/7		
α. Γκουέμας 2/8		
επισκευές Πειραιάς		
μετον. «ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ» (Λιβερίας)		
α. Θέοντα 15/8		
μεσογειακές μεταφορές		
μετον. «ΣΗ ΛΑΙΟΝ» ('Ονδ.)		
α. Γκοκοχάμ 3/8		
α. Μένα αλ 'Αχμάντι 29/6		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Σουέζ 2/8		
α. Πενάγκ 12/8		
α. Λ. 'Αντζελες 14/7		
δ. Π. Σαϊδ 13/8		
α. Γιβραλτάρ 6/8		
α. Σούσα 3/8		
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8		
ε. 'Ικόνιο 25/7		
α. Σουέμα 8/8		
στη Νέα 'Ορλεάνη		
ε. Χάμιλτον 11/8		
α. Βαρκελώνη 16/8		
α. Μένα αλ 'Αχμάντι 19/8		
α. Ντουλούθ 9/8		
ε. 'Αμβέρσα 20/89		
ε. Βομβάη 16/7		
μεσογειακές μεταφορές		
ἀργεί Σιγκαπούρη		
α. Μπ. 'Αίρες 13/8		
στην Κωνσταντίνα		
ε. Ρεσίφ 29/7		
ε. Τζέντα 7/8		
ε. Σαβόνα 8/8		
α. Μουτούρε 3/8		
α. Μίλφορντ Χαβεν 17/8		
δ. Γιβραλτάρ 19/8		
ε. 'Αλμερία 6/8		
ε. Παναμά 1/8		
α. Λισσαβώνα		
ε. Κολόμπο 21/8		
δ. Παναμά 14/8		

ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ	63	24810
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593
ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ.)	62	7704
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15765
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΑ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕ'ΥΡ	69	9946
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5278
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480
ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μαλτ.)	60	6.646
ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)	64	15910
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΝ (π.)	73	8848
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (π.)	60	8070
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'Λ	72	18723
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	72	30082
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	74	71491
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (π.)	60	8940
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)	78	45330
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499
ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑ'Ι'ΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	4	16299
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (π.)	74	3869
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122.945
ΦΡΗΝΤΟΜ I	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	61	1695
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559
ΧΕΡΟ (π.)	57	1368
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.)	57	6229
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598
ΧΩΚ (κ.)	64	10292
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540
ΩΣΤΡΑΛ (π.)	67	2938

ἀργεί Πειραιά
ε. Μπουσίρ 30/7
α. Βιτόρια 13/8
ε. Αύγουστα 28/7
ἀργεί Γαλαξείδι
μεσογειακές μεταφορές
δ. Σουέζ 14/8
στό Μπ. Χομείνι 9/5
ἀργεί 'Αμπιτζάν
μεσογειακές μεταφορές
ε. Τακοράντι 2/8
δ. Π. Σαϊδ 17/8
δ. Σουέζ 20/8
α. Ρότερνταμ 18/8
ε. 'Ανγκρα ντε Ρέις 14/8
μεσογειακές μεταφορές
α. Ρουέν 6/8
ε. Σάντος 8/8
ε. Βηρυτό 20/8

ε. Βαρκελώνη 13/8
α. Παλάου Μπακόμ 14/8
ἀργεί Πειραιά
υπό παραλαβή
α. Πειραιά 14/4
α. Γιβραλτάρ 6/8
υπό παραλαβή
α. Τζέντα 19/8
ἀργεί 'Αστακό
α. Μπέρμπερα 13/8
ε. Σάντος 6/8
στό Μαϊάμι 11/6
α. Μπισσάου 2/8
α. Λυτέλτον 1/8
ἀργεί 'Αστακό
ἀργεί Πειραιά
α. Ντακόρ 15/8
ἀργεί Πειραιά
ε. Τσιμπότ 31/7
α. Καστακόλκος 26/7
προσάραξε 'Αβάνα
ε. Κόμπε 13/8
ε. Σάντος 13/8
μεσογειακές μεταφορές
δ. Παναμά 8/8
ε. Ντάρμπαμ 1/8
α. Πειραιά 10/8
α. Ντάρμπαμ 6/8
α. 'Αμπιτζάν 12/7
δ. Παναμά 14/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/8
δ. Παναμά 10/8
δ. Π. Σαϊδ 20/8
α. Γιούροπορτ 17/7
α. Τερνεουσέν 10/8
ἀργεί Χαλκίδα
α. Πειραιά 10/8
ἀργεί Πειραιά
α. Κόρπους Κρίστι 16/7
α. 'Αλ Ρουέζ 21/8
α. Τουμπάρσο 13/7
α. Κολόμπο 8/8
α. Λισσαβώνα 10/8
α. Κεμπέ 7/8 για 'Ικόνιο
ε. Γιβραλτάρ 12/8
ε. Γκουέμας 7/8
ε. Τζέντα 24/6
α. Βοστώνη 29/7
ε. Σόλεντ 17/8
στό Λαύριο 14/8
δ. Κων/πολη 26/6
ε. Γκιζάν 31/7
μεσογειακές μεταφορές
α. Μογκαντίου 12/8
ε. 'Αλεξάνδρεια 10/8
δ. Π. Σαϊδ 19/8
α. Ούλοσάν 19/7
ε. Ρενγιουνίαν 14/8
ε. Σαβόνα 17/8
στό Χωρ Φακάν 15/8
α. Πόρτο 'Εμιλιόκλε 20/7
ε. Μονρόβια 11/8
α. Δας Πάλμας 27/5
α. Λαμπουνάν 29/7
α. Φιλαδέλφεια 4/8
υπό παραλαβή
ἐπιπληθή 'Αλλοδαπούς
στον Πειραιά 10/8
ε. Τζέντα 4/8
ἀργεί Πειραιά
ε. Σιγκαπούρη 14/8
ε. Κουβέιτ 19/8

δ. Κων/πολη 13/8

πρώην «ΚΑΣΚΙΟΤΟΣ»
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πόιντ Νουάρ 2/7

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

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

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 1.500 (ἐναντι δρχ. 3.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σε 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 δρους συμπληρῶστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσό 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

« Ν Α Υ Τ Ι Κ Α Χ Ρ Ο Ν Ι Κ Α » ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
Διευθυντής Δ. ΡΗΓΑΣ - ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοτάρ 77, Πειραιῶς	Διευθυντὴς Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερῖφου 50 & Ἀχαρνῶν	Ὑπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιῶς
Τυπογραφικὲς ἐγκαταστάσεις: Νοτάρ 77 Πειραιῶς · Τηλ. 417.6658		

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. 'Αμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341

The name for reliability

SULZER

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 Nautech O.E., Th. G. Pappas - A. A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street, Athen 134