

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Οκτωβρίου 1984

Αρ. Φύλλου 1185/944

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1185/944 ΔΡΧ. 100 15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1984



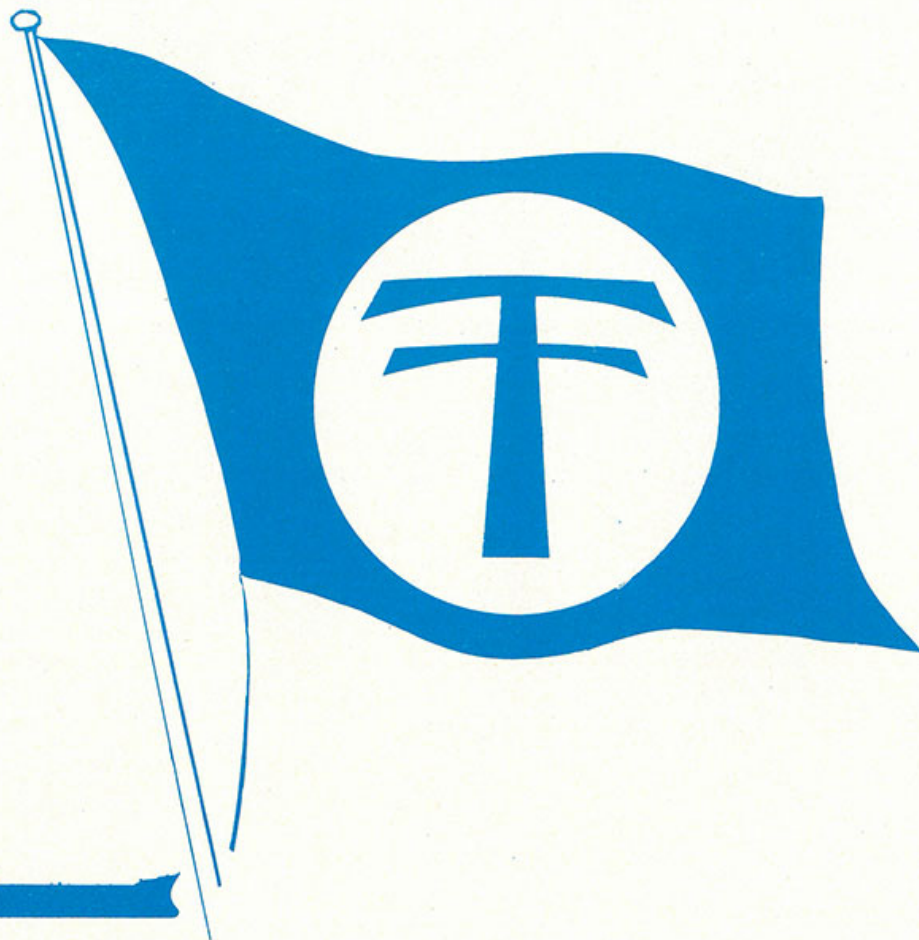
KENTRIKA ΓPAΦEIA : Δ. ΓΟΥΝAΡΗ 2 - ΠEIPAIEYΣ
TΗΛEΦΩNA : 4111.511 - 516 (6 ΓPAΜMAI)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠPAKTOPEΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
 - C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRITSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRITSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
 - ISKON GMBH, DUSSELDORF, W. GERMANY
 - FRED OLSEN LTD, FELIXSTOWE (U.K.)
 - GELLATLY SHIPPING U.K., LONDON (U.K.)
 - PANALPINA WORLDTRANSPORT LTD., BASEL, SWITZERLAND
 - SALIMAR, MADRID, SPAIN
 - BERGE Y CIA S.A., BILBAO, AVILES, GIJON, SPAIN
 - NAKUFREIGHT LIMITED, NICOSIA, CYPRUS
 - SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY
-

Trade & Transport Inc. (Greece)

Ships Managers - Operators



Flies over
20 First class units



ADDRESS:
FILONOS 61-65 GR 185 35 PIRAEUS
PO BOX 80104 GR 185 10 PIRAEUS

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

NEW YORK AGENTS:
Brokerage & Management Corp.

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

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



Securing Ship Lines.

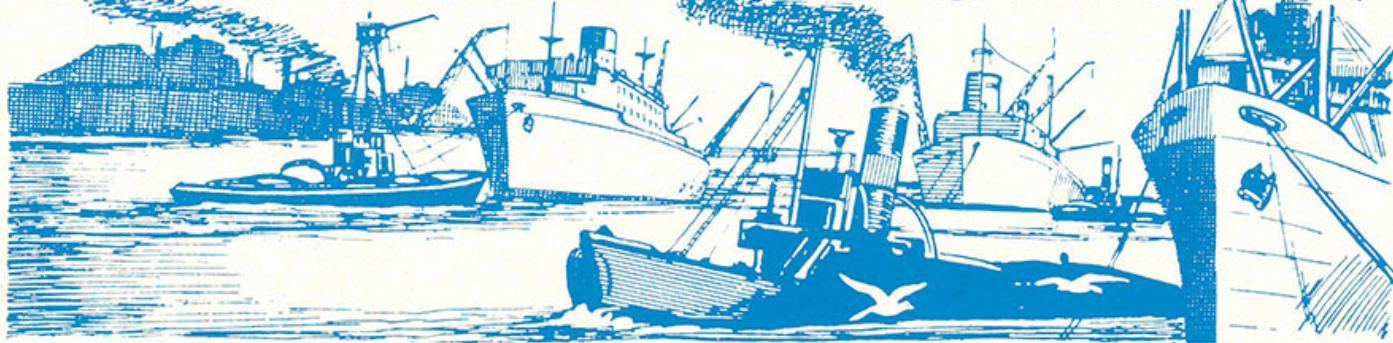
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1185/945

15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:

ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

‘Η εξόφληση των ναυτολογίων

Γιά να σταματήσει επί τέλους ο τόσο ζημιογόνος θόρυβος σε βάρος του ΝΑΤ, γιά να πάψει τό Ταμείο να αποτελεί μία από τις σημαντικές αιτίες που ώθούν τούς πλοιοκτήτες να αποσύρουν τά πλοία τους από τό εθνικό νηολόγιο καί γιά να μήν δημιουργούνται υπέρογκες όφειλές που δέν μπορούν να εξοληφθούν, πρέπει, κατά την ταπεινή μας γνώμη, να υλοποιηθεί μέ τό νομοσχέδιο που έκκρεμεί ή πρόταση του υπαλήλου κ. Λουκά 'Αθανασίου γιά τήν ταυτόχρονη χορήγηση όριστικού φύλου έκκαθαρίσεως μαζί μέ τήν εξόφληση των εισφορών από ναυτολόγια.

Είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε ότι ή πρόταση αυτή έχει καταπολεμηθεί εντός του ΝΑΤ — προφανώς από εκείνους που δέν θέλουν να διορθωθεί τίποτε, είτε γιά να μπορούν να ψαρεύουν στα θολά νερά, είτε γιά να μπορούν να παίρνουν τή χατζάρα καί να κόβουν κεφάλια, είτε γιά να παριστάνουν τούς παράγοντες (τίς προθέσεις τους όφειλει να τίς διερευνήσει ο 'Υπουργός). 'Από μία έμπεριστατωμένη έρευνα πάντως που έκανε συνεργάτης των «Ναυτικών Χρονικών» στην 'Ακτή Μισούλη προέκυψε ότι ή πρόταση αυτή γίνεται άμέσως αποδεκτή από τόν έφοπλισμό — από τούς περισσότερους τουλάχιστον — γιάτί όπως πιστεύουν οι περισσότεροι μέ τόν τρόπο αυτόν θα ξεκαθαρίσει ή γάγγραινα στις σχέσεις τους καί τίς συναλλαγές τους μέ τό ΝΑΤ.

Γιά να είναι εύχεως υλοποιήσιμη ή πρόταση, ή εξόφληση των ναυτολογίων μέ τήν ταυτόχρονη χορήγηση του όριστικού φύλου έκκαθαρίσεως, πρέπει να γίνεται στα ήμερολογιακά έξάμηνα, χωρίς όμως να καταργηθεί καί ή δυνα-

τότητα εξοφλήσεως των ναυτολογίων καί πέραν του έξαμήνου, όποτε εκείνοι που θα καθυστερούν τήν εξόφληση θα καταβάλουν καί τίς προβλεπόμενες επιβαρύνσεις.

Μέ τήν υλοποίηση της προτάσεως αυτής θα υπάρξει ταχύτερη είσοδή στα έσοδα του ΝΑΤ, θα άπλοποιηθεί τό όλο σύστημα καί τό γεγονός αυτό θα δώσει τή δυνατότητα χρησιμοποίησης υπαλλήλων σε άλλους τομείς, θα περιορισθούν οι κίνδυνοι άπώλειας εσόδων καί κυρίως θα εξομαλυνθούν οι σχέσεις του έφοπλισμού μέ τό ΝΑΤ, ενώ παράλ-

ληλα καί οι υπηρεσίες των ναυτικών μας θα καταχωρούνται ταχύτερα στις μερίδες τους, άφού τά ναυτολόγια θα χρησιμοποιούνται πλέον γι' αυτό τό σκοπό καί γιά τίποτε άλλο.

Πρέπει να προσθέσουμε ότι ή διατυπωθείσα άποψη ότι τό ΝΑΤ θα χάσει έσοδα από τήν υλοποίηση της προτάσεως αυτής επειδή ένδεχομένως στά πλοία θα επιβαίνουν περισσότεροι 'Ελληνες από τούς προβλεπόμενους από τήν οργανική σύνθεση δέν εύσταθεί — μία ματιά στη σύνθεση των πλοίων που παθαίνουν άτυχήματα άποδεικνύει του λόγου τό άσφαλές — αλλά άκόμη καί έάν γίνει δεκτό ότι σε όρισμένες (έλάχιστες, πάντως, περιπτώσεις) υπάρξουν περισσότεροι 'Ελληνες σε ένα πλοίο, ή «ζημιά» ίσοφαρίζεται από τήν έγκαιρη είσπραξη των εσόδων.

Η ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ

'Ανησυχίες προκλήθηκαν στις ναυτιλιακές εταιρίες μετά τήν άπόφαση της έπιτροπής του άρθρου 3 του νόμου 1376 μέ τήν όποια γιά τούς έπόμενους δύο μήνες άπαιτείται πλέον ή προσκόμιση βεβαίωσης του ΓΕΝΕ περί μη προσφερομένων στις ειδικότητες των Γ' πλοίαρχων καί μηχανικών, ναύτου καί θερμαστή. Σύμφωνα μέ τή σχετική άπόφαση της έπιτροπής βεβαίωση εξακολουθεί να μήν χρειάζεται μόνον γιά τίς ειδικότητες μηχανικών Β' ναυκλήρων, ξυλουργών, άντλιωτών, μηχανοδηγών Α' καί Β' αρχιθερμαστών καί θαλαμηπόλων. 'Η εξαίρεση των τεσσάρων ειδικοτήτων από τήν έπιτροπή έγινε γιάτί ο άριθμός των προσφερομένων γιά ναυτολόγηση υπερέβη τά όρια τά όποια είχαν τεθεί μέ τή σχετική άπόφαση του 'Υπουργού κ. Γ. Κατσιφάρα (50 γιά τούς Γ' πλοίαρχους καί μηχανικούς, 60 γιά τούς ναύτες καί 30 γιά τούς θερμαστές), όρια τά όποια θεωρούνται πολύ περιορισμένα.

'Οπωσδήποτε γιά τήν κατάργηση του σημειώματος του ΓΕΝΕ είχε τεθεί σαν όρος ότι δέν πρέπει να υπάρχουν άνεργοι 'Ελληνες ναυτικοί καί ο όρος αυτός πρέπει να προσε-

χθεί ιδιαίτερα καί από τήν πλευρά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι όποιες όφειλουν να προσλαμβάνουν τούς 'Ελληνες έφ' όσον πρόκειται γιά πραγματικούς επαγγελματίες ναυτικούς.

ΟΙ ΝΕΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

'Η διοίκηση της Ναυτικής 'Ομοσπονδίας είχε ζητήσει, όρθότατα, από τίς 11 Σεπτεμβρίου, από τίς κλαδικές οργανώσεις της δυνάμεώς της, να υποβάλουν τίς προτάσεις τους γιά τήν άνανέωση των συλλογικών συμβάσεων όλων των κατηγοριών των πλοίων, οι περισσότερες από τίς όποιες λήγουν στις 31 Δεκεμβρίου. Στην πρόσκληση αυτή άναποκριθηκαν, όπως λέγεται, δύο μόνο οργανώσεις καί έπειτα από αυτό ή διοίκηση της 'Ομοσπονδίας επανήλθε μέ νέο έγγραφο στις 2 'Οκτωβρίου καί ζητεί πάλι από τίς ναυτεργατικές οργανώσεις να υποβάλουν τίς προτάσεις τους έγκαιρως γιά να γίνει ή προεργασία γιά τή διατύπωση των αιτημάτων καί να άρχίσουν οι διαπραγματεύσεις.

'Από τήν ΠΝΟ διευκρινίσθηκε σχετικά ότι πρόθεση της διοικήσεώς της είναι να έχει

περατωθεί ως τό τέλος 'Οκτωβρίου ή σχετική διαδικασία γιά νά άρχίσουν έγκαιρώς οί διαπραγματεύσεις καί νά ύπάρξουν νέες συμβάσεις πρίν λήξει ή ισχύς τών σημερινών. 'Εάν τελεσφορήσουν οί σχετικές προσπάθειες τής διοικήσεως τής ΠΝΟ θά πρόκειται γιά επίτευγμα καί γιά νά τελεσφορήσουν πρέπει καί τά αίτήματα πού θά διατυπωθούν νά είναι λογικά καί δίκαια ώστε νά μπορούν νά ικανοποιηθούν — ή προβολή πολυάριθμων άλλά καί μή δυνάμενων νά ικανοποιηθούν αιτημάτων καθυστερεί άπλώς τις διαπραγματεύσεις καί δέν οδηγεί τελικά πουμενά.

Μέ άφορμή αυτή τήν πρόσκληση τής ΠΝΟ γιά τήν ύποβολή προτάσεων γιά τις συλλογικές συμβάσεις από όρισμένους ναυτεργατικούς κύκλους παρατηρείτο ότι οί προτάσεις έπρεπε νά διατυπώνονται από τή διοίκηση τής ΠΝΟ καί έν συνέχεια νά εκφέρουν τις άποψεις οί έν κλαδικές οργανώσεις — είναι μία άποψη ή όποία πρέπει νά συζητηθεί ώστε εάν υιοθετηθεί ή σχετική πρόταση νά εφαρμοσθεί κατά τις έπόμενες διαπραγματεύσεις γιά τις συλλογικές συμβάσεις καί όχι βέβαια τις φτεινές, γιατί θά χαθεί πολύτιμος χρόνος.

ΟΙ ΣΥΝΟΜΙΛΙΕΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΟΥΣ

'Αρχίζουν σήμερα στό ύπουργείο Ναυτιλίας οί εργασίες τής διυπουργικής έπιτροπής πού προβλέπεται από τήν έλληνοσοβιετική ναυτιλιακή συμφωνία του 1975. 'Επικεφαλής τής σοβιετικής αντιπροσωπείας πού έφθασε στην 'Ελλάδα τήν Παρασκευή είναι ό νόμιμος Σοβιετικός ύφυπουργός γιά θέματα Ναυτιλίας κ. Β. Μπελέτσκι, ένω κατά τήν προηγούμενη σύνοδο πού είχε πραγματοποιηθεί στη Μόσχα πέρυσι συνομιλητής του κ. Κατσιφάρα ήταν ό Σοβιετικός ύπουργός Ναυτιλίας.

"Όπως δήλωσε ό κ. Κατσιφάρας, στην άτζέντα τών συνομιλιών περιλαμβάνονται διεθνή ναυτιλιακά θέματα, όπως λόγου χάρη ό ανταγωνισμός, καθώς καί θέματα πού ανακίπτουν από τή διμερή ναυτιλιακή συμφωνία μεταξύ τών δύο χωρών. 'Επίσης ό κ. Κατσιφάρας, απαντώντας σέ σχετικές έρωτήσεις, είπε ότι δέν πρόκειται νά θεθεί από τήν ελληνική πλευρά τό πρόβλημα πού δημιουργούν οί άμερικανοσοβιετικές συμφωνίες γιά τή μεταφορά των σιτηρών πού αγοράζουν οί Σοβιετικοί από τις 'Ηνωμένες Πολιτείες.

ΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΓΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

Αυστηρό έλεγχο στό βιβλία πετρελαίου τών πλοίων πού καταπλέουν στό 'Αμβούργο καί σέ άλλα γερμανικά λιμάνια διενεργεί ή γερμανική λιμενική άστυνομία γιά τόν έντοπισμό περιστατικών ρυπάνσεως τής θάλασσας μέ πετρελαιοειδή. Τά άνωτέρω γνωστοποίησε στό ύπουργείο Ναυτιλίας ό προξενικός λιμενάρχης 'Αμβούργου, ό όποιος στις άρχές Σεπτεμβρίου είχε αναφέρει επίσης ότι οί γερμανικές άρχές είχαν ένισχύσει τις ειδικές υπηρεσίες τους γιά τόν έντοπισμό παραβάσεων ρυπάνσεως του θαλασσίου περιβάλλοντος καί είχαν δημιουργήσει μικρές ειδικές μονάδες πού ασχολούνται μέ τό θέμα αυτό καί μέ τόν έλεγχο τών δεξαμενοπλοίων.

'Υπενθυμίζουμε ότι ό πλοίαρχος καί ό Α' καί Β' μηχανικός του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Αιζάν Πράιντ» πού είχαν κατηγορηθεί γιά ρύπανση του διαύλου του Κιέλου είχαν συλληφθεί από τις γερμανικές άρχές καί είχαν κρατηθεί στις φυλακές ύψιστης άσφαλείας του 'Αμβούργου από τις όποιες άπολύθηκαν έπειτα από επανειλημμένα διαβήματα τής 'Ενώσεως Πλοίαρχων άκόμη καί πρós τόν καγκελλάριο κ. Χέλμουτ Κόλ. Καί επαναλαμβάνουμε ότι πρέπει νά επιδεικνύεται ιδιαίτερη προσοχή γιά νά μήν έχομε επανάληψη παρομοίων περιστατικών.

● Έληξε στις 2 'Οκτωβρίου ή προθεσμία μέσα στην όποία όλα τά πλοία πού εκτελούν διεθνείς πλόες έπρεπε νά έφοδιασθούν μέ διεθνές πιστοποιητικό προλήψεως τής ρυπάνσεως τής θάλασσας από πετρέλαιο πού προβλέπεται από τή διεθνή σύμβαση MARPOL 73/78. Διευκρινίζεται ότι ή μη κατοχή του πιστοποιητικού αυτού επιφέρει κυρώσεις πού προβλέπονται από τήν έν λόγω διεθνή σύμβαση.

● Τό λιμεναρχείο Πειραιώς επέβαλε πρόστιμο 500.000 δρχ. στον πλοίαρχο του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Δώριος» γιατί τόν περασμένο Μάιο τό σκάφος είχε ρυπάνει μέ πετρελαιοειδή θάλασσα περιοχή στις νότιες άκτές τών 'Ηνωμένων Πολιτειών.

ΠΑΡΑΛΟΠΣΜΟΙ

Τό NAT, στηριζόμενο σέ ένα σήμα τής Διευθύνσεως 'Εργασίας πρós τή Ναυτολογία του λιμεναρχείου Πειραιώς, τό όποιο δέν έχει κοινοποιηθεί ούτε στις έφοπλιστικές,

ούτε στις ναυτεργατικές οργανώσεις, δέν ύπολογίζει ύπηρεσίες πλοίαρχων άνω τών δύο μηνών πού τις απέκτησαν σάν επιθεωρητές πλοίων.

Τό πρόβλημα πού άνέκυψε μετά τήν ύποβολή αιτήσεων συνταξιοδότησεως από 100 περίπου πλοίαρχους καί φαίνεται ότι άφορά καί άνάλογο αριθμό μηχανικών δημιουργήθηκε από σήμα τής Διευθύνσεως 'Εργασίας πρós τή Ναυτολογία του Φεβρουαρίου 1981, τό όποιο άνέφερε ότι σέ έξαιρετικές περιπτώσεις καί έφ' όσον επιτακτικές άνάγκες του πλοίου, όπως επιθεώρηση, εκπαίδευση κλπ. απαιτούν τήν παρουσία καί δευτέρου πλοίαρχου Α' ή μηχανικού Α', συμφωνούμε γιά τή ναυτολόγησή τους σάν επιθεωρητών ή υπό εκπαίδευση υπό τήν προϋπόθεση ότι δέν θά ύπερβαίνουν γιά κάθε πλοίο τόν ένα επιθεωρητή πλοίαρχο ή μηχανικό, άλλα ή ναυτολόγηση αυτή δέν θά ύπερβαίνει τους δύο μήνες — μάλιστα τό σήμα συνιστούσε νά λαμβάνεται μέριμνα από τή Ναυτολογία γιά τήν άποφυγή τυχόν καταστρατηγήσεως του μέτρου!

Τό σήμα όμως αυτό δέν τό έγνώριζε κανένας ενδιαφερόμενος καί τό NAT τώρα άφαιρεί τόν επί πλέον τών δύο μηνών χρόνο ναυτολόγησεως έκείνων πού είχαν ναυτολογηθεί μέ τις άνωτέρω ειδικότητες καί υπηρετήσαν περισσότερο από δύο μήνες.

'Από τά προεκτεθέντα προκύπτει ότι ή σχετική εύθύνη βαρύνει τις άρμόδιες ύπηρεσίες του 'Υπουργείου καί όχι τους ναυτικούς, τους όποιους τώρα «τιμωρούμε» μέ τή στέρηση ύπηρεσιών πού πράγματι έχουν πραγματοποιήσει καί γιά τις όποιες έχουν καταβληθεί οί άνάλογες εισφορές. Πρόκειται γιά παραλογοισμό τόσο συνηθισμένο στον τόπο αυτόν πού βεβαίως σέ καμμία περίπτωση δέν μπορεί νά άποβεί σέ βάρος τών ναυτικών μας. Καί άφού οί ύπηρεσίες έξακολουθούν νά είναι τόσο στενόμευαλες άναγκαζόμαστε γιά μία άκόμη φορά νά επικαλεσθούμε τήν παρέμβαση του ίδιου του 'Υπουργού γιά νά λήξει ή περιπέτεια ανθρώπων πού δέν έφταιξαν σέ τίποτε.

ΟΙ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΕΣ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ

Τήν περασμένη Τετάρτη έγινε ή άνακήρυξη τών ύποψηφίων γιά τις άρχαιρεσίες πρós άνάδειξη νέας διοικήσεως στην ΠΕΜΕΝ πού θά άρχίσουν στις 22 'Οκτωβρίου καί θά τελειώσουν στις 18 Φεβρουαρίου 1985. Στις άρχαιρεσίες μετέχουν τρεις παρατάξεις μέ

THE HELLESPOINT GROUP

Managers: Hellespont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-185 35 Piraeus, Greece

Tel: (01) 45 33700/3, Telex: 21 3110 HSC GR,

Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

Westmount Square, Suite 800, Westmount, Montreal, Quebec H3Z 2P9

Tel: (514) 937-9293/8, Telex: 05-268780, Cables: PHRIXOS MONTREAL



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS G,

Cables: FRIXOS LONDON EC1

Swiss Service Company: Seatramp S.A.

9, Place de la Gare, 1260 Nyon

Tel: (22) 6111 68/9, Telex: 419 904

33 υποψηφίους ή καθεμιά, καθώς και δύο ανεξάρτητοι υποψήφιοι, που θα διεκδικήσουν τις 33 θέσεις του νέου διοικητικού συμβουλίου το οποίο εν συνεχεία θα εκλέξει το προεδρείο. Τα «Ναυτικά Χρονικά», κατά πάγια τακτική τους, δεν αναμειγνύονται στις αρχαιότητες των ναυτικών σωματείων, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι παραιτούνται από το δικαίωμά τους να υποδείξουν στους ναυτικούς μας να επιλέξουν τους συναδέλφους τους εκείνους για τους οποίους πιστεύουν ότι θα συμβαλλουν στην προαγωγή των συμφερόντων τους που είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την ύπαρξη της Έλληνικής Ναυτιλίας. Και αυτό πρακτικά και στην περίπτωση των αρχαιολογικών της ΠΕΜΕΝ, καλούν τους μηχανικούς να επιλέξουν εκείνους που θα προαγάγουν τα συμφέροντα του κλάδου και θα συμβάλουν με όλες τις δυνάμεις τους για τη διατήρηση και την ύπαρξη της Έλληνικής Ναυτιλίας, χωρίς την οποία δεν μπορούν να υπάρχουν ούτε μηχανικοί αλλά ούτε και ναυτικοί των άλλων κλάδων.

ΠΑΛΙ ΤΑ ΔΙΑΛΥΤΗΡΙΑ

Ενώ έντείνεται διεθνώς η τάση για περισσότερες διαλύσεις πλοίων προκειμένου να επιτευχθεί με αυτή μια εξισορρόπηση στην προσφορά και στη ζήτηση χωρητικότητας και για να φύγουν όριστικά από τη μέση τα παρήλικα και αντιοικονομικά πλοία.

Ενώ ήδη αρχίζει να διαμορφώνεται η αντίληψη ότι είναι πλέον προτιμότερο αντί για τις ναυπηγήσεις να επιδοτούνται οι διαλύσεις πλοίων.

Ενώ ο τόπος έχει ανάγκη από τη δημιουργία μονάδων που θα προσφέρουν και απασχόληση, αλλά και εξοικονόμηση συναλλάγματος που διατίθεται σήμερα για την εισαγωγή σκραπ, μετάλλων και διαφόρων ειδών που τα φέρνουμε από το εξωτερικό, ενώ μπορούμε να τα εξασφαλίσουμε εδώ.

Ενώ είναι πασιφανές ότι ένας αριθμός πλοίων από τα παροπλισμένα στο έσχατο θα οδηγηθεί άσφαλως στα διαλυτήρια.

Εμείς εξακολουθούμε να μεμψιμοιρούμε στο θέμα της δημιουργίας διαλυτηρίων. Και όπως έχουμε τονίσει, πολύ πρόσφατα, μόνον η ΕΤΒΑ επιδεικνύει ουσιαστική δραστηριότητα προς την κατεύθυνση αυτή, χωρίς την απαιτούμενη, όπως φαίνεται, ενίσχυση από τα αρμόδια υπουργεία και αντιμετωπίζοντας ταυτόχρονα και τα ανυπέρβλητα εμπόδια που δημιουργούν οι πάσης φύσεως περιβαλλοντολόγοι, η τοπική αυτοδιοίκηση που ζητεί τα πάντα από το κράτος χωρίς να δέχεται να προσφέρει τίποτε, ακόμη και η αρχαιολογική μας υπηρεσία που «βλέπει» κάτω από κάθε ελληνικό χωράφι «τους θησαυρούς της πολιτιστικής μας κληρονομιάς». Εάν σε όλα αυτά προσθέσουμε και το γεγονός ότι δεν παρακολουθούμε, όπως θα έπρεπε, τα συμβαίνοντα σε όλον τον κόσμο γύρω από το θέμα και τις δραστηριότητες που αναλαμβάνονται σχετικά (αλήθεια, πόσοι εν προκειμένω αρμόδιοι είχαν πληροφορηθεί την άφιξη στην Ελλάδα αντιπροσωπείας του «Ιντερνασιοναλ Μαριτάιμ Ινστιτούτ Φόρουμ» που ανάπτυσσει διεθνή δραστηριότητα για την ανάπτυξη των διαλύσεων πλοίων;) καταληγούμε στο συμπέρασμα ότι όταν θα ξυπνήσουμε τελικά, θα έχουμε «χάσει το τραίνο» γιατί άπλουστα θα έχουν επωφεληθεί άλλοι.

● Για τις βλακώδεις (είναι η επεικέστερη λέξη που μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε) αντιδράσεις που εκδηλώνονται εναντίον κά-

θε πρωτοβουλίας που θα ωφελήσει τον τόπο γενικά, ιδιαίτερα όμως τις επί μέρους περιοχές, αναφέρομε ότι το Νομαρχιακό Συμβούλιο Μεσσηνίας απέρριψε πρόσφατα, με μία μόνο αντίθετη άποψη, πρόταση για τη δημιουργία στη Μαραθούπολη ή στο Μεσσηνιακό Κόλπο διαμετακομιστικού κέντρου για την Ανατολική Μεσόγειο. Η διαφωνία, δηλαδή η αντίθετη άποψη ότι δεν έπρεπε να απορριφθεί η πρόταση προήλθε από τον εκπρόσωπο του υπουργείου Ναυτιλίας, τον τότε λιμενάρχη Καλαμάτας υποπλοίαρχο κ. Δημ. Γεωργακόπουλο, ο οποίος υποστήριξε, ορθότατα, ότι το εν λόγω κέντρο δεν επρόκειτο να δημιουργήσει κανένα από τα προβλήματα που φοβούνται οι παντός είδους περιβαλλοντολόγοι που έχουν την πλειοψηφία στο Νομαρχιακό Συμβούλιο Μεσσηνίας. «Όλοι αυτοί οι κύριοι εξακολουθούν να αγνοούν προκλητικά τη σοφότερη ρήση του Καλαματιανού δημοσιογράφου Σπύρου Ξιάρχου, ότι η ανεργία είναι η χειρότερη ρύπανση που μπορεί να υπάρξει για το ανθρωπινό γένος, και δεν δίνουν λόγο για τα κριτήρια στα οποία στηρίχθηκαν για να απορρίψουν την πρόταση, και ούτε καλούν τους επενδυτές, έστω και για διευρευνητικές συνομιλίες, από τις οποίες μπορεί να προκύψει και η χρυσή τομή. Το κυριότερο όμως είναι ότι η Πολιτεία δεν τους καλεί να δικαιολογήσουν και να αιτιολογήσουν πλήρως το όχι τους και άκριτως αυτό είναι που μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τελικά θα «χάσουμε το τραίνο» όχι μόνο για τα διαλυτήρια αλλά και για άλλες δραστηριότητες που θα τις κερδίσουν γείτονές μας που δεν αφήνουν στα χέρια του πρώτου τυχόντος το μέλλον του τόπου τους.

● Μία πρωτοβουλία που πιθανόν να οδηγήσει σε αύξηση των προς διάλυση πλοίων ανέλαβε η ναυαγοσωστική εταιρία «Smit International» με την συνεργασία της ελληνικής «Λουκάς Γ. Μάτσας». Οι δύο εταιρίες αποφάσισαν να εισέλθουν στην αγορά διαλύσεων με τη δημιουργία μιας κοινής εταιρίας, της «Σμίτ Μάτσας (Ελλάς)», που θα επιδιώξει να εκμεταλλευτεί τα 10 εκατομ. τον. παροπλισμένης χωρητικότητας που άργει στα άγκυροβόλια της χώρας μας. Η νέα εταιρία θα αγοράζει πλοία προς διάλυση και θα τα ρυμουλκεί σε διαλυτήρια της Ασίας προς μεταπώληση. Ήδη έχει αγοράσει δύο πετρελαιοφόρα από την «Κονόκο» που θα τα ρυμουλκήσει από ένα νορβηγικό φιορδ στην Ταϊβάν.

Δεν αποκλείεται και άλλες ναυαγοσωστικές εταιρίες να ακολουθήσουν το νέο σχήμα, με τις κερδοφόρες προοπτικές για τις ίδιες, αφού έτσι θα εξασφαλίζουν συνεχή απασχόληση του στόλου τους με τις ρυμουλκώσεις των προς διάλυση πλοίων και επί πλέον η είσοδος τους σ' αυτόν τον τομέα μπορεί να οδηγήσει και στη διάλυση περισσότερων πλοίων.

ΤΑ ΥΠΕΡΦΟΡΤΩΜΕΝΑ

«Σήριαλ» έχει καταντήσει αυτή η περίπτωση με τα υπερφορτωμένα αυτοκίνητα που εντοπίζονται μόνον όταν οι οδηγοί τους επιχειρούν να τα διακινήσουν με τα πλοία — δηλαδή από τις λιμενικές αρχές, ενώ όλες οι άλλες αρμόδιες αρχές, συμπεριλαμβανομένων και των αρμοδίων υπηρεσιών του υπουργείου Οικονομικών ακόμη, αγνοούν αυτό το τεράστιο, κατά την αντίληψή μας, θέμα.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

Ο όριζων της ναυτιλίας φαίνεται ότι αρχίζει από τινος να αιθριάζει, με βραδύτητα μὲν ἀλλ' ὑπὸ μίαν ἐμφανή σταθερότητα, ἥτις βασίμους ἐπιτρέπει τὰς αἰσιόδοξους ἐλπίδας, ὅτι συντόμως θέλουν ἀνατείλει καλλίτεροι ἡμέραι διὰ τὴν τόσον σκληρῶς δοκιμασθεῖσαν ἐκ τῆς πολυετοῦς οἰκονομικῆς κρίσεως, ναυτιλιακὴν ἐργασίαν.

— Κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα ἐνεγράφησαν ὑποθήκαι ἐπὶ 12 πλοίων διὰ συνολικὸν ποσὸν 3.572.334 δρχ., ἤρθησαν δὲ 4 ὑφιστάμεναι ὑποθήκαι διὰ 4.800 λίρας ἢ μία καὶ διὰ 550.000 δρχ. αἱ λοιπαὶ τρεῖς.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. υἱὸν Κ. Χατζηπατέρα, γαλλικὸν φορτηγὸν «Ouel Beht» 3.511 τόν. γκρός (τοῦ 1918) παραληφθὲν εἰς τὴν Μασσαλίαν ἐτέθη ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Χατζηπατέρας».

— Τὰ πωληθέντα πρὸς διάλυσιν φορτηγά «Βέλλα Μ. Διακάκη» 3.457 τόν. γκρός (τοῦ 1899), «Γρηγόριος Κ.» 2.538 τόν. γκρός (τοῦ 1980) καὶ «Καλούδω» 4.921 τόν. γκρός (τοῦ 1904), παρεδόθησαν τὸ μὲν πρῶτον εἰς Μομφαλκόνε, τὰ δὲ ἄλλα δύο εἰς Σαβόνναν.

— Ὑπὸ τῆς ἐν Πειραιεὶ Σοβιετικῆς ἀντιπροσωπείας ἐναυλώθησαν κατὰ τὸ διαρρεῦσαν ἐννεάμηνον 242 ἐλληνικά φορτηγά ἀτμόπλοια ὀλικῆς χωρητικότητος 1.024.198 τόνων φορτίου μετὰ προϊόν ναυλοῦ 543.908 λίρῶν.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 92/15.10.1934)

Εμεῖς ἐπαναλαμβάνομε ὅτι γιὰ τὴν ριζικὴν ἀντιμετώπιση τοῦ προβλήματος καὶ γιὰ νὰ μὴ ἐμφανίζεται τὸ φαινόμενο ὁδηγοὶ νὰ παραιοῦν τὰ ζυγολόγια ἢ καὶ νὰ προσθέτουν μετὰ τῆς ζύγισης τῶν αὐτοκινήτων φορτίο χρειάζεται νὰ ληφθοῦν δραστῆς μέτρα καὶ ἐναντίον τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν αὐτοκινήτων, καὶ ἐναντίον τῶν φορτωτῶν. Καὶ καλοῦμε τὸν κ. Κασιφάρα νὰ προβεῖ σὲ ἀνάλογες ἐισηγήσεις πρὸς τὴν κυβέρνηση ὥστε νὰ ἀπαλλαγοῦν καὶ οἱ λιμενικὲς ἀρχὲς ἀπὸ τῆς σχετικῆς ἐνασχόλησης γιὰ νὰ στραφοῦν στὴν κύρια ἀποστολὴ τους ποὺ φυσικὰ δὲν εἶναι ὁ ἐλεγχος τῶν αὐτοκινήτων. Καὶ γιὰ νὰ σταματήσει ἐπιτέλους αὕτῃ ἡ ἐπικίνδυνη — ὅπως ἀπέδειξε τὸ πρόσφατο δυστύχημα στὸ Σταυρὸ τῆς Ἁγίας Παρασκευῆς — ἀπὸ ἓνα ὑπερφορτωμένο αὐτοκίνητο — «ἐξυπνάδα» μερικῶν ποὺ γράφουν στὰ παλιά τους τὰ παπούτσια, καὶ τοὺς νόμους καὶ τοὺς κανονισμοὺς.

Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Ἡ ἔνωση Πλοιάρχων ζήτησε ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν τὴν τροποποίησιν τοῦ ἀρθροῦ 25 τοῦ νόμου 1473/84 ὥστε νὰ δοθεῖ σὲ ὅλους τοὺς ναυτικούς ποὺ ἔχουν τριετὴ θαλάσσια ὑπηρεσία καὶ ἔχουν δραχμοποιήσει ἀνάλογο συνάλλαγμα ἢ δυνατότητα νὰ εἰσαγάγουν ἰδιωτικῆς χρήσεως αὐτοκίνητο μετὰ τὴν ἀπαλλαγὴ τῶν 2/3 τοῦ φόρου καταναλώσεως, ὅπως γίνεται μετὰ τὴν μετανάστευ. Ἐπικροτοῦμε τὸ αἶτημα μετὰ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι οἱ ναυτικοὶ μετὰ τὴν τριετὴ θαλάσσια ὑπηρεσία συνεχίζουν τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα καὶ θεωροῦμε ὅτι τὸ μέτρο πρέπει νὰ ἐπεκταθεῖ καὶ στοὺς ναυτικούς ποὺ ὑπηρετοῦν σὲς ναυτιλιακὰς ἐταιρίες σὰν ἀρχιπλοίαρχοι, ἀρ-

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Τί γίνεται με την «Κοντινένταλ»;

Οι περιπέτειες της αμερικανικής τράπεζας «Κοντινένταλ» έχουν επιπτώσεις και στον ελληνικό ναυτιλιακό χώρο. Όσοι είχαν συναλλαγές με την τράπεζα αυτή που επιδιώκει να ρευστοποιήσει το ναυτιλιακό της χαρτοφυλάκιο ζουν τον τελευταίο καιρό υπό ένα διαρκή φόβο, φόβο που διακατέχει ακόμη και εκείνους που είναι συνεπείστοι — όσο κι' αν αυτό ήχει παράξενα στους καιρούς που περνάει η Ναυτιλία — στις υποχρεώσεις τους, και αυτό γιατί δεν είναι σε θέση να γνωρίζουν ποιά θα είναι τα επόμενα βήματα και ως πού θα φθάσουν. Οι άνθρωποι ζουν στο σκοτάδι και ανησυχούν, γι' αυτό είναι επιβεβλημένο να υπάρξουν κάποιες διευκρινίσεις τις οποίες όφειλε να αξιώσει το κράτος δεδομένου ότι το υποκατάστημα της «Κοντινένταλ» στην Ελλάδα λειτουργεί με την έγκρισή του και από αυτό προκύπτουν και όρισμένες υποχρεώσεις του.

Σύμφωνα με πληροφορίες η «Κοντινένταλ» πρότεινε το ναυτιλιακό της χαρτοφυλάκιο στη «Σίτυ Μπάνκ» ή οποία λέγεται ότι όχι μόνο απέρριψε την προσφορά αλλά και οποιαδήποτε ζήτηση.

Στόν ίδιο χώρο — εννοούμε τον τραπεζικό — υπάρχει και κάτι ακόμη:

Μία άλλη ξένη τράπεζα, επίσης αμερικανική, ή οποία με πλειστηριασμούς πλοίων που είχε δανειοδοτήσει ρευστοποιήσει ήδη το ναυτιλιακό της χαρτοφυλάκιο — τουλάχιστον στον ελληνικό χώρο δεν έχει ξεκαθαρίσει ακόμη την όλη κατάσταση, με αποτέλεσμα πολλοί ναυτικοί που υπηρέτησαν στα εν λόγω πλοία και έχουν λαμβάνειν από τα εκπαιδευτήριά τους να μην έχουν εισπράξει εκείνα που δικαιούνται. Υπάρχει ή υποψία ότι για την κατάσταση αυτή δεν ευθύνεται το «κεντρικό» της εν λόγω τράπεζας και ότι οι ευθύνες βαρύνουν τους εδώ εκπροσώπους της, οι οποίοι κάνοντας χρήση των δυνατοτήτων που παρέχει ο νόμος δεν άφησαν να τελεσθώσουν οι σχετικές υποθέσεις. Με το «τραϊνάρισμα» αυτό δεν μπορεί να γίνει και η διανομή των εκπαιδευτηρίων στους δικαιούχους και μ' αυτόν τον τρόπο πλήττονται οι ναυτικοί μας, των οποίων, σημειωτέον, οι απαιτήσεις είναι προνομιακές και δεν μπορούν σε καμμία περίπτωση να αποφευχθούν — ίσως στην περίπτωση αυτή να υπεισέρχεται και εκείνο που λέγεται ότι είπε κάποιος δικηγόρος στο γιό του που έσπευσε μόλις πήρε το δίπλωμά του να ξεκαθαρίσει άμεσα μια χρονίζουσα υπόθεση, ότι δηλαδή μ' αυτή την υπόθεση τον είχε μεγαλώσει και τον είχε σπουδάσει...

Οι εδώ εκπρόσωποι της εν λόγω τράπεζας είναι καιρός να προχωρήσουν — ή υπό-

θεση, όσο και αν τό επιθυμούν, δεν μπορεί να παραταθεί άλλο, διαθέσιμη συγκεκριμένα στοιχεία και προειδοποιούμε ότι εάν συνεχισθεί ή ίδια τακτική δεν θα διστάσουμε να πούμε τα πράγματα έξω από τα δόντια, με όνόματα και ό,τι άλλο χρειασθεί.

Ο ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Όμολογούμε ότι τα έχουμε κάπως χαμένα σχετικά με τη στάση μας απέναντι στους συνεταιρίτες μας στην ΕΟΚ. Ο φίλος 'Υπουργός Γιώργος Κασιφάρας, άμέσως μετά την επιστροφή του από την Άμβερσα, το τρίτο δεκαήμερο του Σεπτεμβρίου, είχε δηλώσει ότι με την ευκαιρία του ταξιδιού του εκείνου είχε υπάρξει με τεχνοκρατική συζήτηση με παράγοντες της ΕΟΚ και ανέφερε ότι σε πολλά σημεία οι ελληνικές θέσεις, όπως είχαν τεθεί σαν «πακέτο» (στο Γάλλο υπουργό Θαλάσσης που είναι αρμόδιος και για τα θέματα Ναυτιλίας) προωθούνται. Ο 'Υπουργός είχε άρνηθεί να προσθέσει, τι-δήποτε άλλο, αλλά από τα συμφοραζόμενα προέκυπτε ότι μιλάμε με τους κοινοτικούς για όλο το φάσμα του προστατευτισμού, με οποιαδήποτε μορφή και από οποιαδήποτε πλευρά και αν εκδηλώνεται. Την περασμένη Τετάρτη, κατά τη συζήτηση του θέματος των ελληνοσοβιετικών συνομιλιών που αρχίζουν σήμερα μεταξύ του 'Υπουργού και των ναυτιλιακών συντακτών έγινε αναφορά, με άφορμή μία σχετική ερώτηση του συναδέλφου Κώστα Δούκα, και στο ζήτημα των μέτρων που επιδιώκουν να λάβουν οι Ευρωπαίοι συνεταιριίτες μας στην ΕΟΚ για να καταπολεμήσουν τον σοβιετικό ανταγωνισμό στις τακτικές τους γραμμές. Και ο 'Υπουργός επανέλαβε τις αρχικές του θέσεις, εκείνες δηλαδή που είχε εκφράσει το περασμένο καλοκαίρι στο Γάλλο υπουργό για το ζήτημα του κανονισμού που επιδιώκουν να θέσουν σε εφαρμογή οι κοινοτικοί — δεν συζητάμε αυτό το ζήτημα και αν προχωρήσετε θα ασκήσουμε βέτο γιατί το πρόβλημα δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί συλλογικά από την ΕΟΚ αλλά μεμονωμένα από τις χώρες που θεωρούν ότι θίγονται ή πλήττονται.

Υπενθυμίζουμε ότι οι θέσεις αυτές του 'Υπουργείου είχαν στηριχθεί σε ανάλογες θέσεις της Ένωσης 'Ελλήνων Έφοπλιστών και του Ναυτικού Έπιμελητηρίου και σήμερα έχουμε ένα ερώτημα για τον πρόεδρο του Έπιμελητηρίου στο οποίο πρέπει να υπάρξει σαφής απάντηση: Τό ΝΕΕ εξακολουθεί να υποστηρίζει τις ίδιες θέσεις;

Δημ. Χ. Τσαπραλής

χημηχανικοί κλπ. και έχουν υπερδεκαπενταετή πραγματική θαλάσσια ύπηρεσία. Οι ναυτικοί των κατηγοριών αυτών αν και δεν είναι ναυτολογημένοι επί πλοίων επισκέπτονται πολύ συχνά τα πλοία και παραμένουν σ' αυτά είτε για να αντιμετωπίσουν προβλήματα που ανακύπτουν, είτε να φροντίσουν για τη συντήρησή τους κλπ. ενώ και οι δικές τους οι αποδοχές προέρχονται από μη έκχωρητο συνάλλαγμα που εισαγάγουν οι ναυτιλιακές εταιρίες για να καλύπτουν τις ανάγκες των εδώ γραφείων τους.

Έπίσης η Ένωση Πλοιάρχων με το ίδιο έγγραφο ζήτησε την τροποποίηση και της ερμηνευτικής έγκυκλίου για το νόμο αυτόν ώστε οι ναυτικοί να μπορούν να καταβάλουν την προκύπτουσα διαφορά όταν η αξία των ειδών οικιακής χρήσεως που εισαγάγουν υπερβαίνει το 10% της ατελείας που έχει καθορισθεί και παράλληλα να υπαχθούν οι ναυτικοί που διαμένουν σε παραμεθόριες περιοχές στις ρυθμίσεις που έχουν γίνει για τους κατοίκους των περιοχών αυτών. Και αυτά τα αιτήματα είναι άπολύτως δίκαια και πρέπει να ικανοποιηθούν.

ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

Μία νέα καραμινάτη περίπτωση του ιαπωνικού προστατευτισμού, από την οποία προκύπτει και το πώς κάνουν τις δουλειές τους και εξασφαλίζουν την άπασχόληση και για τα χαλυβουργεία τους, και για τα ναυπηγεία τους, και για τις ναυτιλιακές τους επιχειρήσεις οι 'Ιάπωνες, ήρθε τις τελευταίες ή-μέρες στην επιφάνεια.

Συγκεκριμένα η ιαπωνική Daiichi Kisen άφου εξασφάλισε μακροχρόνιο συμβόλαιο από την επίσης ιαπωνική Sumitomo για την μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος από το νέο όρυχείο Καράτζας της Βραζιλίας, παρήγγειλε στην Hitachi την ναυπήγηση ενός μπάλκερ των 176.900 τόν. d.w., το δεύτερο μεγάλο μεταλλευματοφόρο που ναυπηγεί η εταιρία αυτή για να εκμεταλλευθεί την άναμενόμενη ανάπτυξη των εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος από τη Νοτ. Άμερική.

Συμπεριλαμβανομένου του νέου αυτού σκάφους, οι 'Ιάπωνες, στενά συνεργαζόμενοι μεταξύ τους, ναυπηγούν ήδη πέντε μεγάλα μπάλκερς και θα είναι οι πρώτοι και ίσως οι μοναδικοί και που θα εκμεταλλευθούν την μεγάλη εξαγωγική δυναμικότητα του νέου βραζιλιανού όρυχειου. Το νέο σκάφος θα παραδοθεί τον Δεκέμβριο του 1985.

Με την ευκαιρία υπενθυμίζουμε και τη συμφωνία μεταξύ ιαπωνικού οργανισμού και βελγικής κρατικής εταιρίας για τη διακίνηση φορτίων μεταλλευμάτων, κάρβουνου κλπ. που τελούν υπό τον έλεγχό τους με γιγαντιαία μπάλκερς που θα εκμεταλλεύονται από κοινού και ως αυτή τη στιγμή είναι άγνωστο εάν υπάρχει ή όχι ανάλογη συμφωνία και με τη Βραζιλία, κάτι που δεν μπορεί να αποκλεισθεί.

ΝΑ ΑΝΑΦΕΡΟΥΝ ΤΗΝ ΠΗΓΗ

Πολλά στοιχεία και πληροφορίες που προέρχονται από τα «Ναυτικά Χρονικά» χρησιμοποιούνται συστηματικά από άλλα έντυπα. Δεν έχουμε καμμία αντίρρηση για τη χρησιμοποίηση των στοιχείων και των πληροφοριών αυτών, υπό την προϋπόθεση ότι θα γίνεται και αναφορά στην πηγή.

Agents for Bunkers, Ship's loading and discharge,
Repairs and Crew at Colombo

PREMSEKA SHIPPING PRIVATE LTD.

23/1 Havelock Road, Colombo 5, Ceylon
Teleph: 84276 — Telex: 21839 RANMUT C.E.

Ο ΓΥΡΟΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Τόν μυθιστορηματικό γύρο του κόσμου σε 80 ημέρες, πραγματοποιεί τώρα στις θαλάσσιες μεταφορές και μάλιστα στις τακτικές γραμμές, η γνωστή εταιρία της Ταϊβάν «Evergreen». Θέτουμε στη διάθεση της παγκόσμιας κυκλικής αυτής γραμμής 16 σύγχρονα πλοία-κοντέινερ των 43.000 τόν. d.w. και 2.728 EVP προγραμματίζει αναχωρήσεις κάθε δέκα ημέρες στην αρχή και κάθε εβδομάδα αργότερα.

Ο πύλος ανατολής βραχίων της διαδρομής, με αναχώρηση από Port Keland θα έχει προσεγγίσεις στη Σιγκαπούρη, Χόγκ Κόγκ, Κίνα (Πουσάν), Ιαπωνία (Όζακα, Τόκιο), ΗΠΑ (Τορόντο, Ν. Υόρκη, Βαλτιμόρη), Γερμανία (Αμβούργο), Βρετανία (Φέλιξστοου), Ολλανδία (Ρότερνταμ), Βέλγιο (Αμβέρσα), Γαλλία (Χάρβη), Ισπανία (Βαλέντσια) και θα επιστρέφει στο Port Keland σε 80 περίπου ημέρες. Έξω άλλου ο πύλος δυσμάς βραχίων με αναχώρηση από το Τόκιο θα έχει τις ίδιες περίπου προσεγγίσεις κατ'αντίθετη φορά με επιστροφή στο Τόκιο πάλι σε 80 ημέρες.

Τα σκάφη της γραμμής έχουν βύθισμα 16,6 μ. και ταχύτητα 20,5 κόμβων με οικονομική κατανάλωση 68 τόννων ημερησίως. Είναι ειδικά ναυπηγημένα για τον γύρο του κόσμου, με σύστημα επικοινωνίας διά δορυφόρου και με πλήρωμα 17 ανδρών μεταξύ των οποίων 8 αξιωματικοί.

Υπενθυμίζεται ότι η Evergreen διαθέτει 53 πλοία κοντέινερς, 6 πλοία μπάλκ κάρριερς και 2 πλοία εκπαιδευτικά, ήτοι σύνολο 1.788.348 τόν. d.w. ή 1.401.056 τόν. γκρός ή 96.396 EVP. Από το 1979 στο σύνολο των γραμμών που εξυπηρετεί διαθέτει αποκλειστικά πλοία - κοντέινερς.

ΣΟΥΠΕΡ — ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ

Εννέα Κόνφερανς τακτικών γραμμών που εκμεταλλεύονται σήμερα τις γραμμές του Βορείου Ατλαντικού, σχεδιάζουν τη δημιουργία ενός ενιαίου οργανισμού. Η συνένωση αυτή που καθίσταται δυνατή με τον νέο Shipping Act του 1984 και η οποία χαρακτηρίστηκε ήδη ως «σούπερ - κόνφερανς» υποτίθεται ότι έχει ως κίνητρο καθαρώς πρακτικούς σκοπούς και απλουστεύσεις διοικητικής μορφής.

Εννοείται ότι στα μάτια των Ευρωπαίων φορτωτών, η δημιουργία του Οργανισμού αυτού εμφανίζεται ως καθαρή απειλή κατά των συμφερόντων τους. Και οι Ένωσεις τους είναι αποφασισμένες να παρεμποδίσουν την προσπάθεια, την οποία βλέπουν απλώς σαν συγκέντρωση υπερεξουσίας. Πράγματι, όπως ανακοινώθηκε αρμοδίως, το Συμβούλιο Ευρωπαίων Φορτωτών, κατά την πρώτη σύνοδο θα αναθέσει στη αρμοδια επιτροπή του, την κατάρτιση και επεξεργασία προτάσεως με την οποία θα πρέπει να κληθούν αρμοδίως οι εν λόγω Κόνφερανς να αναθεωρήσουν βασικά τα σχέδιά τους. Γιατί είναι βέβαιο ότι η τυχόν εφαρμογή τους θα οδηγήσει σε περαιτέρω παραμέληση των συμφερόντων των φορτωτών, πράγμα που αποδεικνύεται από το γεγονός ότι δεν κάνουν καμιά μνεία για συνεννοήσεις με φορτωτές. Σχετικά διαβήματα πραγματοποίησε ήδη το Συμβούλιο Φορτωτών και προς τις αρμόδιες Αρχές της Ε.Ο.Κ.

ΕΝΔΙΑΜΕΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Για πολλοστή φορά η Περσική Κυβέρνηση εξήγγειλε ότι θα αναγκασθεί να αποκλείσει τα στενά Ορμούζ έναν τό Ιράκ συνεχίσει τις επιθέσεις του στη νήσο Κάργκ. Υπενθυμίζει δε ότι η οικονομία της χώρας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το πετρελαϊκό τέρμιναλ του Κάργκ από το οποίο περνά το μεγαλύτερο μέρος των περσικών πετρελαϊκών εξαγωγών.

Παράλληλα η Περσία φαίνεται διατεθειμένη και αποφασισμένη να δημιουργήσει μία ενδιάμεση υπηρεσία μεταφοράς μεταξύ Κάργκ και της εισόδου του Κόλπου. Για το σκοπό αυτό θα χρησιμοποιήσει τρία σουπερ - τάνκερς, τα οποία μπορούν να μεταφέρουν το ένα τρίτο της ποσότητας που εξάγει κανονικά η χώρα. Τα πλοία αυτά αγοράστηκαν ήδη για λογαριασμό της Περσίας από βρετανική θυγατρική της Πακιστανικής εταιρίας εμπορίας πετρελαίου. Θα μεταφέρουν ημερησίως τετρακόσιες ως εξακόσιες χιλιάδες βαρέλια πετρελαίου που θα ξεφορτώνονται στις δεξαμενές πλοίων άγκυροβολημένων στο λιμάνι Φουτζέιρα των Ένωμ. Αραβικών Εμιράτων.

Σκοπός της εγκαταστάσεως της μεταφορικής αυτής υπηρεσίας είναι η ενθάρρυνση των ξένων πελατών, οι οποίοι θα μπορούν έτσι να αγοράζουν ακάθαρτο Περσικό πετρέ-

λαιο, έχοντας τη δυνατότητα να το παραλαμβάνουν ακινδύνως από θέσεις εκτός του Κόλπου.

ΟΙ ΣΧΟΛΕΣ

Αφού όλες οι ενδιαφερόμενες πλευρές συμφωνούν για το επιτυχές έργο των Άνω-τέρων Δημοσίων Σχολών του Έμπορ. Ναυτικού και αφού το ποσοστό των αποφοίτων τους στο σύνολο των υπηρετούντων αξιωματικών υπολογίζεται ότι δεν περνάει το 15%, διερωτάται κανείς γιατί αναζητούνται τα όποιαδήποτε άλλα ναυτεκπαιδευτικά σχήματα και δεν ακολουθείται η απλή δόξα της ενίσχυσεως των ΑΔΣΕΝ — σε αριθμό μαθητών, σε εκπαιδευτικό προσωπικό, σε τεχνικά μέσα — ώστε προοδευτικά να καλύψουν το σύνολο ή τουλάχιστον το μεγαλύτερο μέρος, των αναγκών της ναυτιλίας μας.

Οι Σχολές αυτές, είναι ήδη στην ανώτερη εκπαιδευτική βαθμίδα και έχουν αποδώσει στη ναυτιλία χιλιάδες αξιωματικούς των οποίων κανείς δεν αμφισβητεί τις ικανότητες. Αυτό δείχνει πως στις γενικές γραμμές η λειτουργία τους δεν υστέρησε διόλου σε μεθόδους και σύστημα. Άλλα αντίθετα παρείχε και παρέχει όλες τις δυνατότητες για συνεχή εκσυγχρονισμό και προσαρμογή προς τις τεχνικές εξελίξεις, χωρίς να θίγεται η βασική μορφή της οργανώσεώς τους.

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑ

Υπάρχει βέβαια το άσθενές σημείο της μεγάλης διαρροής η οποία παλιότερα είχε υπολογισθεί στο 25% των αποφοίτων. Ως αντίδοτο θεωρείται συνήθως η εισαγωγή μαθητών με θαλάσσια προϋπηρεσία, που κατά κάποιο τρόπο μάς εξασφαλίζει ότι έχει γίνει η επαγγελματική επιλογή. Αυτό όμως σημαίνει ότι όσοι θέλουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα ως αξιωματικοί, θα ναυτολογούνται για ένα διάστημα ως κατώτερα πληρώματα (ναυτοπάιδες, χειριστάι μηχανής, βοηθοί) και ότι στη συνέχεια θα εισάγονται στις Σχολές για τριετή φοίτηση.

Το πρόβλημα όμως αρχίζει ακριβώς εδώ. Γιατί διερωτάται κανείς πόσοι από τους νέους αυτούς θα αποφασίσουν να εγκαταλείψουν τη θέση τους και τό μισθό τους και να επιστρέψουν στα μαθητικά θρανία — αμισθοί φυσικά — για να συνεχίσουν τις ναυτικές σπουδές. Μπορεί μέσα στην ελληνική ναυτιλιακή πραγματικότητα να διακινδυνεύσει κανείς τέτοιο πείραμα; Ή μέχρι αδιεξό-

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ, Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ, ΟΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΕΣ
ΤΙΜΕΣ 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: 5336673, 5336595
AOH: 4579439, 2936208

FACILITIES TO SUPPLY VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS

δου ύποτονη λειτουργία του σωστού θεωρητικά συστήματος των ΠΡΟΔΕ, δεν δείχνει φανερά τις ανυπερβλήτες δυσκολίες πραγματοποίησης της πραγματικότητας σε θεωρητικές κατασκευές;

Έχουμε βέβαια το παράδειγμα των ΚΕ-ΣΕΝ. 'Αλλά εκεί πρόκειται για επαγγελματίες ήδη ναυτικούς, που προετοιμάζονται για το προαγωγικό τους δίπλωμα και οι οποίοι για το σκοπό αυτό διανύουν ένα μικρό σχετικά διάστημα κατευθυνόμενης επιμορφωτικής σπουδής, που από άποψη διάρκειας — και υποχρεωτικής ανέργειας — αντικατέστησε το χρόνο που διέθεταν στα φροντιστήρια. Πράγμα δηλαδή έντελώς διόφορο.

Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ

Επτά ανώτερες Σχολές 'Εμπορ. Ναυτικού έχουν αναλάβει στην 'Ισπανία το έργο της ναυτικής εκπαίδευσης. Οι σχολές αυτές βρίσκονται στην Κορώνια, Μπιλμπάο, Γκιζόν, Βαρκελώνη, Σανταντέρ, Σάντα Κρούζ και Κάδιξ. 'Απασχολούν 105 καθηγητές έδρων και 200 επί συμβάσει. 'Η δύναμή τους κατά το σχολικό έτος 1983-84 ανήρχετο σε 3.085 σπουδαστές έξ ών 2.682 κανονικοί μαθηταί και 1.123 ελεύθεροι άκροαταί. Μεγαλύτερη έξ όλων θεωρείται η Σχολή του Μπιλμπάο που έχει δύναμη 1.040 μαθητών.

'Επειδή δεν υπάρχει χωριστό 'Υπουργείο Ναυτιλίας, οι Σχολές υπάγονται στο 'Υπουργείο Μεταφορών, Τουρισμού και 'Επικοινωνιών, στο οποίο υπάγεται το μεγαλύτερο μέρος της διοικήσεως του έμπορικου ναυτικού. Πρόταση μεταφοράς των Σχολών στο 'Υπουργείο Παιδείας και 'Επιστημών κατέληξε σε συμφωνία μεταξύ των δύο 'Υπουργείων όπως αποτελέσουν «σχολές ναυτιλίας» εντός των πανεπιστημιακών κέντρων της περιοχής στην οποία έδρεύουν. 'Η μετατροπή αυτή πάντως θα πραγματοποιηθεί ύστερα από σύμφωνη γνώμη των ενδιαφερομένων αυτόνομων διοικητικών οργανισμών και εκπαιδευτικών ιδρυμάτων.

Τέλος η προπαρασκευή των ναυτικών για τις προαγωγικές εξετάσεις και η άπονομή των επαγγελματικών διπλωμάτων και γενικότερα των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, θα εξακολουθήσει να υπάγεται στην αρμοδιότητα του 'Υπουργείου Μεταφορών, Τουρισμού και 'Επικοινωνιών.

ΤΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ

'Αστεία - άστεία τα ιστιοφόρα ξαναπαίζουν στην επαγγελματική ναυτική ζωή. Ξεφεύγοντας από τον κλασικό και περιορισμένο ρόλο τους σαν σκάφη αναψυχής ή άγωνων, παλεύουν τώρα να κατακτήσουν τη θέση τους στον επαγγελματικό τομέα της μεταφοράς φορτίων και επιβατών.

'Υπολογίζεται ότι η πρώτη δεκάδα των ιστιοφόρων αυτών με χωρητικότητες ποικίλουσες από 3 έως 30 χιλιάδες τόννους, βρίσκεται ήδη στην ενεργό ύπηρεσία. Οι ΗΠΑ, η Μ. Βρετανία, η ΕΣΣΔ, η Γαλλία και η 'Ιαπωνία προωθούν σοβαρές και έκτεταμένες έρευνες στον τομέα της αιολικής ενέργειας στην ναυτιλία.

Στην 'Ιαπωνία από το 1980 βρίσκεται σε ύπηρεσία ένα σύγχρονο ιστιοφόρο φορτηγό 1.600 τόν. d.w., 66 μ. μήκους, εφοδιασμένο με βοηθητική μηχανή και με δύο ιστούς που φέρουν μεταλλικά σταθερά ιστία με μορφή πτερυγών αεροπλάνου δυνάμενα να δέχονται τον άνεμο από όλες τις διευθύνσεις. 'Η-

λεκτρονικός ύπολογιστής μετρά τις επιδράσεις του ανέμου επί των ιστίων και ρυθμίζει ανάλογα την απόδοση του κινητήρα. Οι χειρισμοί των ιστίων γίνονται επίσης με τον ύπολογιστή, έτσι ώστε δεν παρέστη ανάγκη να αύξηθεί το κανονικό έξαμελές πλήρωμα. Τό σκάφος κόστισε περίπου κατά 20% ακριβότερα από ένα ίσου τόνναζ συμβατικό πλοίο, αλλά ύπολογίζεται ότι έχει οικονομία καυσίμων ή όποια υπερβαίνει το 50% σε σύγκριση με όμοιο συμβατικό πλοίο.

'Εξάλλου στη Γαλλία το επαναστατικό σύστημα turbomobile των Κουστώ — Πεσινά φιλοδοξεί να συναγωνισθεί στην παγκόσμια αγορά τα 'Ιαπωνικά σταθερά ιστία και ετοιμάζεται για έμπορικοποίηση εντός της προσεχούς διετίας, ενώ τέλος στη Γερμανία σχεδιάζεται η παραγωγή τεραστίου κρουαζιεροπλοίου υπερπολυτελείας που θα στοιχίσει 60 εκατομ. μάρκων και θα παραδοθεί εντός του 1985.

ΝΑ ΒΟΗΘΗΣΟΥΝ ΟΛΟΙ

'Ο Σύλλογος 'Αποφοίτων ΑΔΣΕΝ Σύρου επιδιώκει να δημιουργήσει μία βιβλιοθήκη στα νέα του γραφεία, τα όποια έχουν εγκατασταθεί στην οδό Νοταρά 79 - 81. 7ος όροφος, τηλέφωνο 413.3119 και σε σχετική άνακοίνωσή του αναφέρει ότι είναι εύπρόσδεκτη κάθε προσφορά — πρέπει, λοιπόν, να βοηθήσουμε όλοι προς την κατεύθυνση αυτή.

Τα νέα γραφεία, που θα είναι άνοικτα κάθε Τετάρτη, από τις 5.30 ως τις 8, έγκαινιάσθηκαν την περασμένη Τετάρτη και έν συνεχεία έγινε συνεστιάση των μελών και φίλων τους στο κέντρο «Αγκλαμερ», στο Πασαλιμάνι, που σημείωσε μεγάλη έπιτυχία. Το διοικητικό συμβούλιο του Συλλόγου 'Αποφοίτων ΑΔΣΕΝ Σύρου έχει ως έξης: Πρόεδρος Σπ. Βατόπουλος, αντιπρόεδρος 'Αλ. 'Αλιφραγκής, γραμματέας Παν. Ναθαναήλ, ταμίας Γεώργ. Στάης, έφορος δημοσίων σχέσεων Χρ. Κουρτίδης και μέλη Βασ. 'Αλιβιζάτος και Σιμ. Σχοινιάς.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΚΑΜΨΗ

Με πόλο έλξεως τις διεθνούς κύρους έξ-νες προσωπικότητες και πολλούς 'Ελληνες οικονομολόγους, πραγματοποιήθηκε στο Κολλέγιο 'Αθηνών στις 5 και 6 'Οκτωβρίου

ΧΡ. ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ

Chartered Engineer, CEI, London
Διπ/χος 'Ηλ/γος Μηχ/ος, Μονάχος
Πτυχιούχος Ναυτιλιακών, Λονδίνου

CLAIMS

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

ΜΕΛΕΤΕΣ — ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Fellow of

The Institute of Marine Engineers, London

Member of

The Royal Institution of Naval Architects,
London

Τεχνικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος

Τηλ. 4178181 — ΤΧ: 241015 CRIS GR.

B.O. Box 80347, Πλάτωνος 12, Πειραιεύς

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Διαβάζουμε ότι μία Σουηδική ηλεκτρονική εταιρία έφερε ήδη στην αγορά ένα καινούργιο ναυτικό όργανο, το όποιο είναι εφοδιασμένο με ηλεκτρονικό μετατροπέα που παρέχει το στίγμα του πλοίου κάθε είκοσι δευτερόλεπτα. Τό όργανο αυτό που θα γίνει γνωστό με τό όνομα DA - 90 έχει μία όθονη πάνω στην όποια εικονίζονται οι ένδείξεις για την ταχύτητα του πλοίου σε κόμβους, την πορεία του πλοίου, την ακριβή του θέση, την απόστασή του από τό σημείο προορισμού, τό μήκος της όλης διαδρομής και ... χίλια δυό άλλα ένδιαφέροντα και χρήσιμα στοιχεία.

Τό όργανο μπορεί να χρησιμοποιηθεί από κάθε είδους πλοίο, καταναλίσκει έλάχιστη ένέργεια και βασίζεται στο σύστημα Decca. Οι ραδιοέκτες του δηλαδή συγκεντρωμένοι σε ένα κουτί πιάνουν όλόκληρο τό δίκτυο των ραδιοφάρων Decca, που εκτείνεται άπ' τό Γιβραλτάρ μέχρι τό Βόρειο 'Ακρωτήριο. Γίνεται αυτόματα ή επεξεργασία των δεδομένων και τό όργανο δείχνει στην όθονη του τό στίγμα του πλοίου με πλάτος και μήκος.

Τά διαβάζουμε αυτά και διερωτώμεθα τί νά έλεγαν άραγε αντικρύζοντας ένα τέτοιο μαγικό κουτί οι θαλασσοπόροι της παλιάς έποχής που άγωνίζονταν νά κατεβάσουν τον ήλιο και τ' άστέρια για νά βρουν τή θέση του καραβιού τους. 'Η πρώτη έντύπωση είναι πώς θά μυκτηρίζαν και θά κοροϊδεύαν αυτά τά διαβόλεμένα δείγματα της άντιναυτοσύνης. 'Αλλά ή αλήθεια είναι — όπως λέει και ένας ιστορικός — πώς άν σηκώνονταν άπ' τούς τάφους τους (ή ακριβέστερα άπ' τούς βυθούς των θαλασσών) θά 'λεγαν μάλλον ένα «άμήν» εύγνωμοσύνης.

τό Β' Διεθνές Οικονομολογικό Συνέδριο που όργάνωσε με έπιτυχία ό Σύλλογος των 'Αποφοίτων της Σχολής.

Τήν κεντρική εισήγηση του συνεδρίου με θέμα: «'Από την Κρίση στην 'Ανάκαμψη» ανέπτυξε ό κ. Ρώ Τζένινς, τ. πρόεδρος της επιτροπής των Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων και τό διήμερο συνέδριο συνεχίστηκε με εισηγήσεις και συζητήσεις πάνω στις επί μέρους θεματικές ενότητες.

Πολύ συνοπτικά άξίζει νά αναφέρουμε ότι όσον άφορά την έλληνική οικονομία πολλοί από τούς διαπρεπείς έπιστήμονες ύπεστηριξαν την άναγκη άναμορφώσεως του ύπάρχοντος φορολογικού συστήματος, τό όποιο άντιστρατεύεται ούσιαστικά την βιομηχανική άνάπτυξη και την δημιουργία ισχυρών άναπτυξιακών κινήτρων, ώστε νά ένισχυθεί ή παραγωγή.

Νομίζουμε ότι δεν πρέπει νά είναι κανείς πολύ «ειδικός» για νά συμφωνήσει, ότι ό μόνος τρόπος έπιτυχημένης άνακατανομής της «πίτας» είναι ή αύξηση της ποσοτήτας και της άποτελεσματικότητας του κεφαλαίου και της έργασίας.

'Ας έλπίσουμε λοιπόν ότι οι άποψεις που διατυπώθηκαν θά προβληματίσουν τούς άρμόδιους γιατί ή παρατεταμένη στασιμότητα της 'Ελληνικής οικονομίας όξύνει τό πρόβλημα της ανεργίας, διευρύνει την διαφορά μας στο εισόδημα και την τεχνολογία με τις άνεπτυγμένες χώρες και έγκυμονεί κινδύνους για την κοινωνική μας γαλήνη.

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...

Συγκλίνουν οι απόψεις πολλών διεθνούς κύρους οικονομολόγων ότι η παγκόσμια οικονομία θα συνεχίσει την οδό της ανακάμψεως και το 1985, αλλά με ένα πιο αργό ρυθμό απ' ό,τι αυτή τη στιγμή (από 4% κατ' έτος σε 2,5 με 3%) Στις ΗΠΑ, ο ρυθμός αύξησης των επόμενων χρόνων είναι πιθανό να μειωθεί στο 2,5 με 3% ετησίως. Το διεθνές εμπόριο αναμένεται επίσης να συνεχίσει να βελτιώνεται αλλά με ένα πιο αργό βήμα απ' ό,τι αυτό το χρόνο (από 7,5% το 1984 σε 5,5% το 1985). Ο πληθωρισμός μπορεί να αυξηθεί κάπως με την ανάκαμψη αλλά το ποσοστό αναμένεται να είναι πολύ πιο μικρό. Για τις περισσότερες χώρες του ΟΟΣΑ ο πληθωρισμός δεν φαίνεται να αυξάνεται πέραν του 6% στο άμεσο μέλλον.

Θετική χαρακτηρίζεται η πρωτοβουλία που αναλαμβάνει το «Ιντερνατιονάλ Μαρτινίμ Ινταστρις Φόρουμ» για την ανάπτυξη των διαλύσεων από τις κατ' έξοχη ναυπηγικές χώρες. Ήδη αντιπροσωπεία του IMIF με επικεφαλής τον πρόεδρό του μόλις συμπλήρωσε ένα ταξίδι στην Άπω Ανατολή, κατά τη διάρκεια του οποίου πρότεινε προς τους Ιάπωνες και τους Νοτιοανατολικούς να δημιουργήσουν νέες προϋποθέσεις που θα έλκυουν την διάλυση των παλαιών σκαφών.

Εάν δεν διαλυθούν τα παλαιά αντιοικονομικά σκάφη δεν υπάρχουν περιθώρια για νέες ναυπηγήσεις στα άμεσως προσεχή χρόνια υπεστήριξε όρθα ο κ. Νταϊνβίς, καθορίζοντας μία συνάντηση με τις ναυπηγικές ενώσεις των χωρών αυτών τον προσεχή Μάρτιο στο Χόγκ Κόγκ.

Η ίδια αντιπροσωπεία έφθασε την Πέμπτη στην Ελλάδα και την Παρασκευή είχε συνομιλίες με το προεδρείο της Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών καθώς και με μέλη της Επιτροπής Διεθνών Σχέσεων της Ε.Ε.Ε. για το ίδιο θέμα. Η αντιπροσωπεία — που είχε ζητήσει συνάντηση και με τον Υπουργό κ. Γιώργο Κατσιφάρα, η οποία όμως δεν κατέστη δυνατόν να πραγματοποιηθεί λόγω της άφιξης της Παρασκευής της υπό τον κ. ύφυπουργό κ. Μπελέτση σοβιετικής αντιπροσωπείας για τη διυπουργική σύνοδο — συναντήθηκε επίσης με εκπροσώπους της Εθνικής Τράπεζας και του Έλληνικού Νηογνώμονος.

Παρόμοιες προτάσεις για την διοχέτευση των επιδοτήσεων από τις ναυπηγικές στις διαλύσεις πλοίων διατύπωσε πρό ημερών και ο πρόεδρος της «Ιντερτάνκο» κατά την διάρκεια συναντήσεως της διευθύνουσας επιτροπής της Ένωσης των έφοπλιστών δεξαμενοπλοίων.

Σάν παράδειγμα της καταστροφικής επιδράσεως που προκαλεί η χορήγηση ναυπηγικών επιδοτήσεων ανέφερε ότι ενώ το κόστος κατασκευής των 225 σουπερτάνκερς που έχουν διαλυθεί από το 1974 μέχρι σήμερα ανήλθε σε 9 δισεκ. δολάρια, τα έσοδα από την πώληση των πλοίων αυτών για διάλυση δεν ξεπέρασαν το 1 δισεκ. δολάρια.

Στό μεταξύ η Κίνα εντείνει την δραστηριότητα της στον τομέα των διαλύσεων, με αντικειμενικό σκοπό να υπερβεί σε όγκο τους 1 εκατομ. τόνους έλ. εκτοπίσματος κατά το 1984, ενώ με την πρόσφατη αγορά του ελληνικού σουπερτάνκερ «Βιολάντω» 36.000 τόν. βάρους, απέδειξε ότι είναι έτοιμη να συναγωνισθεί την Φορμόζα και την Κορέα στις διαλύσεις μεγάλων σκαφών.

Τέλος, η Γιουγκοσλαβία επανήλθε πρόσφατα έντυπωσιακά στην αγορά των διαλύσεων, προσφέροντας δολ. 60 για φορτηγά σκάφη παραδιδόμενα στο Σπλίτ.

Συνεχίζονται με έντονο ρυθμό οι διαλύσεις πλοίων ξηρού φορτίου, καθώς κατά το εννεάμηνο Ιανουαρίου — Σεπτεμβρίου διαλύθηκαν συνολικά 146 φορτηγά, χωρητικότητας 4,1 εκατομ. τόν. d.w., ενώ καθόλη την διάρκεια του περασμένου έτους τα διαλυθέντα ανήλθαν σε 102 σκάφη, 3,2 εκατομ. τόν. d.w.

Αντίθετα, μείωση παρατηρείται στις διαλύσεις δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών όπου τα διαλυθέντα κατά την ίδια περίοδο ανήλθαν σε 185, χωρητικότητας 15,8 εκατομ. τόν. d.w., έναντι 257 σκαφών 25,9 εκατομ. τόνων που οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια κατά το 1983.

Την κρισιμότητα της ναυλαγοράς υπογραμμίζουν εύγλωτα τα στοιχεία που δημοσίευσαν πρόσφατα οι «Λάμπερτ Μπρόδερς», βάσει των οποίων κατά το πρώτο εξάμηνο του 1984 ένα σύνολο 39 σκαφών, 1,27 εκατομ. τόν. d.w., άλλαξαν χέρια λόγω αναγκαστικής πωλήσεως ή πλειστηριασμού. Στα παραπάνω σκάφη που αντιπροσωπεύουν το 6,5% των αγοραπωλησιών που έγιναν κατά το εξάμηνο, δεν συμπεριλαμβάνονται τα πλοία που άλλαξαν πλοιοκτήτες σιωπηλά με παρέμβαση της ένυποθής δανειστρίας Τράπεζας.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:

ΜΠΟΥΡΜΑΪΣΤΕΡ & ΓΟΥΕ'Ν ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

Αρκετά επιφυλακτική στους υπολογισμούς της για την ανάπτυξη των διά θαλάσσης μεταφορών στο άμεσο μέλλον είναι η εξαμηνιαία έκθεση των βρετανών «Λάμπερτ Μπρόδερς».

Για μέν τον όγκο των υγρών χύδην φορτίων υπολογίζουν ότι η αύξηση θα κυμανθεί περί το 3% καθόλο το 1984, έναντι 5-6% που υπολογίζουν οι ειδήμενες του ΟΟΣΑ. Στον τομέα των ξηρών φορτίων πιστεύουν ότι έφετος ο όγκος των διακινουμένων φορτίων θα σημειώσει τελικά αύξηση περί το 6,5% έναντι του 1983.

Βάσει των στοιχείων αυτών συστήνουν την αυτοσυγκράτηση των πλοιοκτητών απέναντι στις δελεαστικές προτάσεις των ναυπηγείων και την έντατικοποίηση του ρυθμού των διαλύσεων, καθώς η μέχρι σήμερα ανάκαμψη της διεθνούς οικονομίας δεν έχει επφέρει ούσιαστική μεταστροφή των συνθηκών στην ναυτιλιακή αγορά.

Η ένταση του ρυθμού αναπτύξεως της οικονομίας των Ηνωμένων Πολιτειών αναμένεται να αυξήσει σημαντικά τον όγκο των εισαγωγών πετρελαίου της χώρας κατά το προσεχές έτος.

Οι Βρεταννοί ναυτιλιακοί σύμβουλοι «Ντριούρι» προβλέπουν ότι οι εισαγωγές πετρελαίου των ΗΠΑ θα αυξηθούν το 1985 κατά 25% σε 396 εκατομ. τόνους, από τους οποίους ποσοστό 70% περίπου θα καλύπτουν ποσότητες αργού. Οι ίδιοι μελετητές υπολογίζουν ότι για την διακίνηση των παραπάνω ποσοτήτων να απασχοληθεί χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων της τάξεως των 49 εκατομ. τόν. d.w., σε μεγέθη κυρίως μεταξύ 175-300.000 τόν. d.w.

Παρά την παραινούμενη ύφεση της διεθνούς ναυτιλίας, αυξάνονται δυστυχώς τα διόδια του Σουέζ από τον έρχόμενο Ιανουάριο. Σύμφωνα με ανακοίνωση του Διεθνούς Ναυτικού Έπιμελητηρίου, οι αυξήσεις των Αιγυπτίων θα κυμανθούν μεταξύ 1-4% και κατά τύπους πλοίων αναμένεται να σημάνουν αύξηση του κόστους διελεύσεως ως εξής:

— Φορτηγά πλοία περί των 3.000 SCNT κατά δολ. 600.

— Μπάλκερς περί των 27.000 SCNT κατά δολ. 2.850.

— Τάνκερς μεταξύ 140-300.000 SCNT κατά δολ. 2.500.

Βάσει των ανακοινωθέντων προκύπτει ότι την μεγαλύτερη επίβάρυνση κατ' αναλογία μεγέθους θα υποστούν τα πλοία γενικού φορτίου μέχρι 5.000 SCNT.

Από την 1 Οκτωβρίου ισχύει ο νέος Κώδικας του Διεθνούς Έμπορικού Έπιμελητηρίου, ο οποίος έγινε αποδεκτός από 60 κράτη και καθορίζει τα απαιτούμενα έγγραφα για την έκδοση και πληρωμή φορτωτικών εγγράφων και συναφών τραπεζικών πιστώσεων. Ο νέος κώδικας παρέχει στους πωλητές την ευχέρεια να καθορίσουν επακριβώς τα αναγκαία πιστοποιητικά που όφειλε να παράσχει ο παραλήπτης των εμπορευμάτων πριν από κάθε παραλαβή.

‘Η αλληλογραφία μας

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙ ΝΑΤ (1)

‘Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

‘Ο ύπουργός ‘Εμπορικής Ναυτιλίας μās παρέδωσε τό σχέδιον νόμου περί ΝΑΤ καί ἐτόνισεν ὅτι εἶναι ἐτοιμος νά δεχθῇ ὅλες τίς βελτιώσεις καί ἐποικοδομητικές τροποποιήσεις πού θά προτείνουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι φορεῖς.

Πράγματι, τό σχέδιον Νόμου αὐτό ἔχει ἀνάγκη νά μόνον πληθώρας βελτιώσεων, ἀλλά ριζικής τροποποιήσεως διότι δι’ αὐτοῦ καταργοῦνται κεκτημένα δικαιώματα πού οἱ ναυτικοί ἀποκτήσαμε μέ πολυχρόνιους ἀγῶνες καί θυσίας πλὴν ἐάν κρίνωμεν ἀπό τήν στάσιν τοῦ κ. ‘Υπουργοῦ κατὰ τήν συζήτησιν τοῦ σχεδίου νόμου περί ἐπικουρικής ἀσφαλίσεως πολῶ φοβούμεθα ὅτι οἱ ὑποσχέσεις τοῦ κ. ΥΕΝ εἶναι κενοί λόγοι πρὸς καθησυχασμόν καί ἀποκοίμησιν τοῦ ἐν ἀγανακτήσει καί ἀναβρασμῷ τελούντος ναυτικοῦ κόσμου.

Τότε ὁ κ. ΥΕΝ ἐδήλωσεν καί ὑπῆσχετο νά δεχθῇ τροπολογίας καί ἀπόψεις προβολόμενες ἀπό τοὺς ἀμέσως ἐνδιαφερομένους ναυτικούς, ἀλλά ἡ ἀρχική χαρά μās σύντομα μετεβλήθη εἰς κατάθλιψιν καί ἀπορίαν ἀφοῦ οὗτος ὁ μόνον ἡρνήθη νά δεχθῇ οἰανδήποτε τροπολογίαν, ἐκτός τῆς μειώσεως τοῦ ἐτήσιου τόκου τῶν καθυστερουμένων εἰσφορῶν ἀπὸ 36% σέ 12%, ἀλλά ἔφερε εἰς τήν Βουλὴν καί ἐψηφίσθη ὁ Νόμος ἐκεῖνος, χωρὶς νά ἀκουσθῇ ἡ φωνή καί ἡ ἀποψὶς τῶν ἡσυχασμένων ναυτικῶν, μέ ἀποτέλεσμα ὁ Νόμος αὐτός πού ξεκίνησε ἀπὸ τὰ Ναυτικά Σωματεία, ἐπὶ προηγούμενων Κυβερνήσεων, νά ἀγνοῇ τοὺς ἡδη συνταξιούχους (ζητώντας ἐξαγοράν 15 ἐτῶν) καί νά προνοῇ μόνον δι’ αὐτοὺς πού θά συνταξιοδοτηθοῦν ἀπὸ τό 2000 μ.Χ. καί ὕστερα καί αὐτοὺς πού θά ἀναγκασθοῦν νά ἐξαγοράσουν τουλάχιστον 12 χρόνια χωρὶς νά γνωρίζουν ἐκ τῶν προτέρων τί πρόκειται νά λάβουν ὥστε νά κρίνουν ἐάν τοὺς συμφέρει ἡ ἐξαγορά.

‘Επὶ τῆς ἀρχῆς τοῦ Νέου Σχεδίου Νόμου περί ΝΑΤ, σκόπιμον εἶναι νά γίνουν αἱ ἐξῆς παρατηρήσεις:

Κατ’ ἀρχάς ὁ κ. ΥΕΝ ἐδήλωσεν ὅτι μέ τό Νέο νομοσχέδιο οἱ ναυτικοί θά διαχειρίζονται τὰ χρήματά των. Οὐδέν τούτου ἀναληθέστερον. ‘Οχι βέβαια πῶς παλαιότερον διοικούσαμε ἡμεῖς τό Ταμεῖον μās, ἀλλά οἱ ὑπουργοί μέ τοὺς ὑπαλλήλους τοῦ ‘Υπουργείου, τοὺς ‘Εφοπιστάς καί ὠρισμένους καρεκλοκενταύρους συνδικαλιστάς πού εὗρον τήν εὐκαιρίαν νά μὴν ταξιδεύουν, ἀλλά τώρα, ἐνῶ ὁ ἀριθμός τῶν μελῶν τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΝΑΤ αὐξάνεται ἀπὸ 11 σέ 13 ὁ ἀριθμός τῶν ἐκπροσώπων τῶν ναυτικῶν παραμένει 4 καί τοῖς ἐπανεπιλεγμένοις ἔχομεν ζητήσει ἀπὸ τοὺς κ. ΥΕΝ νά ἐργασθοῦμε ἀμισθί στὰ ΔΣ, αὐτοὶ δέ πεισμόνως ἀρνοῦνται. ‘Αποτέλεσμα ὑπάλληλοι καί ἀλείεις τοῦ ΟΓΑ, μέ ἀσημάντους εἰσφοράς νά προστεθοῦν εἰς τήν διοίκησιν τοῦ ΝΑΤ καί τῶν λοιπῶν ταμείων καί οἱ ναυτικοί νά ἀγνοοῦνται.

Παρά τὰ περί λιτότητος καί οικονομικῶν δυσχερειῶν τοῦ ΝΑΤ, προβλέπονται γιά τόν Πρόεδρο τοῦ ἀποδοχῆς ὑπαλλήλου τοῦ βαθ-

μοῦ Α’ τῶν ἐιδικῶν θέσεων καί αὐτοκίνητον. ‘Ενῶ τό ὀρθόν καί δίκαιον καί σοσιαλιστικόν εἶναι ὁ μισθός νά μὴν ὑπερβαίνει τὰς ἀποδοχάς τοῦ συνταξιούχου πλοιάρχου καί νά δώσῃ πρῶτος μάθημα λιτότητος καταργώντας τό αὐτοκίνητο. ‘Αλλά πού τέτοια εὐαισθησία.

Πρέπει νά θεσπισθῇ διάταξις προβλεπούσα ὅτι οἱ συνδικαλισταὶ ἐκλέγονται μόνον διὰ 4 ἐτη χωρὶς δικαίωμα ἐπανεκλογῆς διὰ μίαν τουλάχιστον τετραετίαν καί ὑποχρεωτικόν ξαναπαρκαρῖσμα ὥστε νά καταργηθῇ τό ἐπάγγελμα τοῦ ναυτοπατέρα. ‘Επίσης, δέν εἶδαμε εὐκρινῶς νά καταργεῖται τό 20% πού παίρνουν οἱ ἐργατοπατέρες, πράγμα πού εἶναι παράνομο καί ἀντισυνταγματικό. ‘Επίσης πρέπει νά καταργηθῇ ὁ Νόμος πού χορηγεῖ εἰς τοὺς συνδικαλιστάς σύνταξιν πλοιάρχου ἐπηυξημένη κατὰ 20% καί νά συνταξιοδοτοῦνται συμφῶνως μέ τήν ἐιδικότητα τους καί τό δίπλωμά τους.

Εἶναι ἀπαράδεκτον αἱ διατάξεις τοῦ ΝΔ 3710/57 πού ἀφοροῦν τό χρεωκοπημένο ΙΚΑ νά ἐφαρμοσθοῦν καί διὰ τό εὐρυστον ταμεῖον μās. ‘Ο κ. ΥΕΝ τήν 12.9.84 εἰς τήν βουλὴν ἐδήλωσεν ὅτι τό ΝΑΤ ἔχει χρήματα διὰ 12 ἐτη (ἐνῶ ὁ κύριος πρόεδρος τῆς ΕΕΕ ἀνέφερεν ὅτι οἱ πόροι τοῦ ΝΑΤ ἐπαρκοῦν μόλις ἕως τό 1986). Καί ἐνῶ ἡ τιμὴ τοῦ δολλαρίου ἐξακοντίζεται εἰς τὰ ὕψη, ἐντείνονται αἱ φημολογίαι εἰς τήν ‘Ακτὴν Μισοῦλη διὰ τὰ χρήματα τοῦ ΝΑΤ ἐξαργυρώθηκαν πρὸς 60 δρχ. ἀνά δολλάριον. Διὰ τὸν λόγον αὐτόν, ἀφοῦ κατὰ παρέκκλινσιν τοῦ Νόμου ὁ ἰσολογισμός τοῦ ΝΑΤ δέ δημοσιεύεται, σκόπιμον εἶναι ὁ κ. ΥΕΝ νά δώσῃ εἰς τήν δημοσιότητα τήν οἰκονομικὴν κατάστασιν τῶν καθ’ ἑκαστον ταμείων μās, διὰ νά μάθωμεν ἦταν τὰ ἀποθεματικά τό 1981 καί ποῖα σήμερα καί τί ἔχουν ἀπογίνει τὰ χρήματά μās πού ἄσχετο μέ τοὺς ναυτικούς διαχειρίζονται, διότι πολὺ φοβούμεθα ὅτι ἐτοιμαζόμεθα δι’ ἐνταξιν εἰς τὸν ἐνιαῖον φορέα, δηλαδή τό χρεωκοπημέ-

νον ΙΚΑ.

Εἶναι τουλάχιστον ἀξιοπεριέργον τό πῶς θά ἐπιτευχθῇ ἡ διατήρησις τῆς οικονομικῆς ὀντότητος τῶν καθ’ ἑκαστον ταμείων καί ἡ ἀπαγόρευσις μεταφορᾶς τῶν περιουσιακῶν στοιχείων ἀπὸ ταμείου εἰς ταμεῖον ἀφοῦ ἡ Διοίκησις θά εἶναι ἐνιαῖα, δι’ ὅλα τὰ ταμεῖα. Δηλαδή Γιάννης κερνᾷ καί Γιάννης πίνει καί μόνον εἰς ἡμᾶς τοὺς δικαιοῦχους δέν πίπτει λόγος διὰ τήν διαχείρησιν τῶν χρημάτων μās.

Εἶναι ἴδιον φαίνεται πάντοτε τῶν ἐκάστοτε ‘Υπουργῶν ἡ ἐντύπωσις ὅτι τό ΝΑΤ εἶναι φιλανθρωπικόν ἴδρυμα, δι’ ὃ καί ἐνέταξαν εἰς αὐτό ἀτελείωτον πληθῶρα ἀλεξιπτωτιστῶν πού δέν ἔχουν εἰσφέρει τίποτε ἢ ἔχουν εἰσφέρει ψυχία, ἐπὶ βλάβῃ τοῦ ταμείου καί τῶν ἡσυχασμένων του ναυτικῶν, εἶναι ἐπιτακτικὴ καί ἐπείγουσα ἀνάγκη οἱ ἄσχετοι μέ το ναυτικὸ ἐπάγγελμα νά μεταφερθοῦν ἀμέσως εἰς τό ΙΚΑ διὰ τό ὅποιον ὅλοι συμμετέχομεν στοὺς φόρους.

Οἱ κύριοι πού συνέταξαν τό Νομοσχέδιο καί μάλιστα τό ἀρθρο 22 περί ἀπαγορεύσεως ἀσκήσεως ἐργασίας ὑπὸ τῶν συνταξιούχων φαίνεται ὅτι ἀγνοοῦν ὅτι ὁ κ. ΥΕΝ εἶναι συνταξιούχος ΕΤΒΑ, ὁ πρόεδρος κ. Δασκαλάκης συνταξιούχος ΙΚΑ, οἱ συνταξιούχοι Λιμενικοὶ καί ‘Αξιωματικοὶ Π.Ν. ἔχουν θέσεις πλοιάρχων, ‘Αρχιπλοιάρχων καί Διευθυντῶν Ναυτιλιακῶν ‘Επιχειρήσεων, ‘Υπουργοὶ καί Βουλευταὶ συνταξιοδοτοῦνται ἢ ἐργάζονται ἐνῶ ταυτόχρονα γράφουν ὑπηρεσίαν διὰ τήν σύνταξιν βουλευτοῦ, ἀλλὰ καί τοῦ ἐπαγγέλματός των (ιατροῦ, δικηγόρου, πλοιάρχου). Μένουν λοιπὸν οἱ συνταξιούχοι ναυτικοὶ μέ τίς πενιχρὰς συντάξεις τους πού δέν τοὺς ἐπιτρέπουν ἀξιοπρεπῆ διαβίωσιν καί θεωροῦνται ἀντισυνταγματικῶς πολῖτες Β’ κατηγορίας.

Νά θεσμοποιηθῇ ἡ προκαταβολικὴ λήψις 3 μηνιαίων μισθῶν ὅμα τῇ ὑποβολῇ τῶν δικαιολογητικῶν πρὸς συνταξιοδότησιν, ὥστε οἱ ναυτικοὶ νά μὴ περιέρχονται εἰς δυσχερὴ οἰκονομικὴν θέσιν. ‘Υπάρχει ‘Υπουργικὴ διαταγὴ ἀλλὰ οἱ κ.κ. δέν τήν ἐφαρμόζουν.

‘Η κατάργησις τοῦ ἀρθρ. 23 τοῦ Ν. 792/78 ΠΔ 913/14.12.78 ΦΕΚ 220 Α’ διὰ τοῦ ὁποίου προβλέπετο ὅτι οἱ συνταξιούχοι ναυτικοί, ἐλάμβανον αὐτόματον αὐξήσιν ἰσόποσον

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

καί ταυτόχρονον μέ των έν ενεργεία συναδέλφων των αποτελεί τό μεγαλύτερον πλήγμα κατά του ναυτικού κόσμου της χώρας καί τήν απόδειξιν της άχαριστίας της Πολιτείας, πρós τούς δημιουργούς του άνεπαναλήπτου θαύματος της συγχρόνου Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας. Ό άνωτέρω νόμος άποτελεί τήν μεγαλύτεραν κατάκτησιν των ναυτικών καί τήν δικαίωσιν πολυχρονίων καί πολυμόχθων άγώνων του ναυτικού κόσμου. Η κατάργησις του μάς βυθίζει σέ πελάγη θλίψεως, πικρίας καί άπελπισίας.

Στήν συνεδρία της βουλής γιά τό έπικουρικό, ό βουλευτής κ. Σαρλής έδήλωσεν ότι οί Έφοπλιστάι καταβάλουν 11% ως είσφορά άντί του 21% της έργοδοτικής τοιαύτης διάτι πληρώνουν διαφόρους είσφοράς ύπέρ της Έστίας Ναυτικών, εκπαιδεύσεως, κλπ., δι' ών συμπληρώνουν τό 21%. Η άντισυνταγματική αυτή διάκρισις πρέπει νά καταργηθή καί νά αναλάβη τό Δημόσιο τή κάλυψιν των δαπανών κλπ., ως συμβαίνει καί μέτους λοιπούς τομείς, οί δέ Έφοπλιστάι νά καταβάλουν πλήρη τήν είσφορά των πρós τό NAT, ώστε νά παύση καί ή άδικαιολόγητος παρεξήγησις εις βάρος των Έφοπλιστών άφού οί ναυτικοί άγνοούν τό πραγματικόν ύψος των είσφορών των Έφοπλιστών.

Τέλος, άναφορικώς μέ τό άρθρον 49, πιστεύομεν ότι οί συντάκται δέν έφρόντισαν νά καλύψουν τόν λόγον της τιμής του κ. Υπουργού καί του ΠΑΣΟΚ προεκλογικά διά τό 80% των συντάξεων των Πλοιάρχων Α' καί Α' Μηχανικών.

Φαίνεται ότι όρισμένοι έξουσίαν έχοντες μανδάρινοι έχουν τήν έντύπωσιν ότι άπευθύνονται εις άξεστους καί άμορφώτους ναυτικούς του 17ου αιώνος, διάτί έτσι μάς άντιμετωπίζουν. Αλλά έμείς πού μέ τόσους άγώνες καί θυσίες καί αίμα έθεμελιώσαμε καί στερεώσαμε τήν κατατρεγμένη από πολέμους καί εθνικάς συμφοράς Έλληνικήν Έμπορικήν Ναυτιλίαν, δέν θά δεχθώμεν ποτέ τόν ύποβιβασμόν μας εις πολίτας Β' κατηγορίας καί θ' άγωνισθώμεν μέ θάρος καί αὐταπάνρησιν καί άποφασιστικότητα διά τήν δικαίωσιν των κόπων μας, των θυσιών καί των υπερόγκων οικονομικών είσφορών μας.

Μετά τιμής
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. ΓΚΙΣΕΡΛΗΣ
Έπίτιμος Πρόεδρος Συν/χων Πλοιάρχων

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙ NAT (2)

Μία όμάς Πλοιάρχων, έν ενεργεία καί συνταξιούχοι, συνέταξαν τήν παρακάτω έπιστολή μέ τήν όποία προβαίνουν μέ σαφήνεια σέ άναλυτική κριτική

των διατάξεων του νομοσχεδίου γιά τό NAT.

Δημοσιεύομε εύχαρίστως τίς παρατηρήσεις τους, πιστεύοντας ότι ή έντονη κριτική καί ό προβληματισμός θά έπιφέρει τίς άπαιτούμενες βελτιώσεις στό καταρτισθέν νομοσχέδιο. Τά όνόματά τους είναι στή διάθεση των «Ναυτικών Χρονικών».

1. Πουθενά στό νομοσχέδιο δέν άποκαθίσταται ή έξομοίωση των έταιριών Έλληνικών συμφερόντων του Νόμου 89/67 πού διαχειρίζονται Έλληνικά ή συμβεβλημένα μέ τό NAT ξένα πλοία (πλειονότης ναυτιλιακών έταιριών) μέ τίς Έλληνικές έταιρίες, προκειμένου γιά έξαγορά από ναυτικούς πού άσφαλίζονται στό NAT του χρόνου εργασίας τους σέ Έλληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις σύμφωνα μέ τό Π.Δ. 340/82. Τό μοναδικό άρθρο 22 παράγραφος 2 πού αναφέρεται ίσως στό θέμα αυτό, άφορά τούς συνταξιούχους καί έπομένως τυχόν περιοριστική καί κακόβουλη έρμηνεία μπορεί νά οδηγήσει όπως στό παρελθόν στήν άμφισβήτηση της Έλληνικότητας των έταιριών του Ν. 89/67 καί στήν άρνηση του NAT νά επιτρέψει τήν άσφαλιστική ύπαγωγή των ναυτικών πού εργάζονται σ' αυτές όπως συνέβη στό παρελθόν.

2. Μέ τό άρθρο 3 θεσμοθετείται ή αύτασφάλιση (προαιρετική άσφάλιση) γιά όσους ναυτικούς έχουν συμπληρώσει πραγματική ναυτική ύπηρεσία 10 ετών. Τό μέτρο αυτό παρά τίς ατέλειές του είναι κατ' άρχάς δίκαιο καί σωστό, αλλά ένώ θεσμοθετούμε ένα νεωτερισμό άφήνουμε άνεπαφες όρισμένες διατάξεις του Ν. 1085/80 πού περιορίζουν τόν αριθμό των καλυπτομένων ανά έταιρία στελεχών ανάλογα μέ τόν αριθμό πλοίων πού διαχειρίζεται.

Η άντιφατικότητα του άρθρου 8 του 1085/82 παράγραφος 10 μέ τήν αύτασφάλιση γίνεται άντιληπτή άν αναλογιστούμε ότι στή μιá περίπτωση ό άρχιπλοίαρχος ή πλοίαρχος γραφείου πρέπει νά έχει πάνω από 13 χρόνια ύπηρεσία ένώ στήν άλλη 10 καί παρά τήν διαφορά αυτή κινδυνεύει νά μείνει άνασφάλιστος άν ή έταιρία του δέν διαχειρίζεται έπαρκή αριθμό πλοίων. Ακόμη δέ καί άν τελικώς άσφαλιστεί ό Πλοίαρχος γραφείου πού σημειωτέον άσχολεϊται μέ τό άντικείμενο άναγνωρίζει 240 ήμέρες τό χρόνο, έν άντιθέσει μέ τόν αύτασφαλιζόμενο πού μπορεί νά άσχολεϊται μέ ότιδήποτε άσχετο καί έξαγοράζει 300 μέρες ύπηρεσίας.

Έπομένως θά πρέπει νά καταργηθούν οί περιορισμοί πού άφορούν στόν αριθμό των ανά ναυτιλιακή έταιρία άσφαλιζόμενων ναυτικών ανάλογα μέ τό αριθμό των Έλληνικών ή Έλληνόκτητων πλοίων, διάτί καί τήν έπι-

χείρηση πλήττει άφού ό πλοιοκτήτης καλύπτεται από όποιονδήποτε άλλο είναι σέ θέση νά κρίνει πόσους ναυτικούς χρειάζεται νά άσχολεϊ στή γραφεία του, αλλά καί άντεργατικός είναι άφού τό κράτος άντί νά παρεμβαίνει ρυθμιστικά, όπως θά έπρεπε καί νομιμοποιείται, στόν έλάχιστο αριθμό εργαζομένων πού ύποχρεωτικά πρέπει νά άσφαλίζονται ανά έταιρία κάνει τό αντίθετο βάζοντας περιορισμούς.

Θά μπορούσε νά ειπωθεί έδώ ότι θά έπρεπε τό παραπάνω μέτρο νά έπεκταθεί καί στίς ναυτιλιακές έταιρίες πού διαχειρίζονται ξένα πλοία μη συμβεβλημένα δεδομένου ότι ή άπαγόρευση του 1085/80 γι' αυτή τήν κατηγορία εργαζομένων όφείλεται προφανώς σέ ύπεραπλουστευτική (μηχανιστική) σκέψη νά άντιμετωπισθεί τό πρόβλημα της έξόδου από τό έθνικό νηολόγιο. Είναι όμως σαφές ότι ή έξος δέν έλέγχεται μέ άπαγορεύσεις άσφαλιστικής ύπαγωγής στό NAT των ναυτικών πού εργάζονται στίς έταιρίες αυτές, αλλά είναι άπόφαση των πλοιοκτητών πού είναι δυνατόν νά επηρεασθεί μόνο μέ σωστή Ναυτιλιακή πολιτική.

3. Τό άρθρο 32 περί άναγνωρίσεως άδειών είναι άπαράδεκτο διάτί κατ' άρχάς θίγει κεκτημένα δικαιώματα των ναυτικών πού εργάζονται σέ ναυτιλιακές έταιρίες καί άλλων κατηγοριών καί θά πρέπει νά θυμίσουμε ότι ύπάρχει ύπουργική έξέταση ότι κάτι τέτοιο δέν θά γινόταν.

Είναι επίσης ληστρικό διάτί ένώ ό άσφαλιζόμενος ναυτικός ναυτιλιακών έταιριών πληρώνει κρατήσεις γιά 15 μήνες καί 6 ήμέρες, άφού οί μηνιαίες κρατήσεις έμπεριέχουν τό έπίδομα άδειας, τελικώς θά έξαγοράζει 14 μηνιαίες καί σέ άλλες περιπτώσεις ακόμη λιγότερο.

4. Έάν ύπάρχει πρόθεση θεσμοθετήσεως πραγματικής αύτασφάλισης (άρθρο 3) θά έπρεπε νά μήν ύπάρχει ό περιορισμός της πενταετίας καί έπίσης τά άσφάλιστρα δέν θά έπρεπε νά είναι δυσανάλογα (15 μήνες 6 ήμέρες) σέ σχέση μέ τήν άναγνωριζόμενη συνολική ύπηρεσία κατ' έτος (11 μήνες) περιλαμβανομένης καί της άδειας.

5. Στό άρθρο 14 πρέπει νά διευκρινισθεί ότι ναυτικός πού έτυχε νά έχει πάνω από 2.160 ήμέρες καί σέ άλλους άσφαλιστικούς φορείς, δικαιούται νά μεταφέρει μόνο τίς 2.159 ήμέρες στό NAT, διάτί δέν είναι δίκαιο εκείνος πού έχει έστω καί ένα (1) μεροκάματο πάρα πάνω από τίς 2.160 νά μεταπηδά άπό τήν ηλικία των 50 σέ εκείνη των 60 ετών αύτομάτως. Τό ίδιο μπορεί νά επιτευχθεί άν γίνει κάποια κλιμάκωση ηλικιών γιά εκείνους πού έχουν πάνω από 2.160 ήμέρες σέ άλλους άσφαλιστικούς οργανισμούς.

6. Τό άρθρο 22 είναι άπαράδεκτο καί έξουθενωτικό γιά τούς άπομάχους, οί όποιοί έ-

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

ξωθούνται στον τάφο αφού σχεδόν δεν θα μπορούν να εργασθούν ούτε σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, αλλά ούτε και στα πλοία ακόμη και αν αυτά έχουν ξένη σημαία χωρίς να είναι συμβεβλημένα μετό NAT.

Τό τελευταίο είναι και λίγο περίεργο διότι ερχόμαστε να ρυθμίσουμε και τό νομικό καθεστώς πλοίων με ξένη σημαία (επικράτεια άλλων χωρών).

7. Έπειδή τό παρόν σχέδιο είναι αναμάρτημα του πρό έτους κυκλοφορήσαντος πρέπει να διευκρινισθεί ρητά ότι ό όρος πραγματική ναυτική ύπηρεσία, περιλαμβάνει και τις εξαγορασμένες ύπηρεσίες στα μη συμβεβλημένα υπό ξένη σημαία πλοία.

8. Τό άρθρο 37 περί έφ' άπαξ παροχών περιλαμβάνει συντελεστές οι όποιοι εφαρμόζονται θά δίνουν μικρότερα ποσά από τά παρεχόμενα τώρα, άρα θά πρέπει να αναπροσαρμοσθούν ώστε να μη θίγουν κεκτημένα δικαιώματα.

9. Όπως παραδόξως με τό άρθρο 52 θεσμοθετείται ή ATA για τους συνταξιούχους παρά τις δεσμεύσεις του ύπουργού και τό κεκτημένο δικαίωμα οι συντάξεις να ακολουθούν τις αναπροσαρμογές των συλλογικών συμβάσεων των ναυτικών.

10. Τό άρθρο 63 περί ισχύος του νόμου προβλέπει ότι έφόσον όρίζουν άλλως όρισμένα άρθρα του είναι δυνατή ή αναδρομική εφαρμογή όρισμένων διατάξεων, επομένως καταπατάται ή αρχή της Νομικής έπιστήμης περί μη αναδρομικότητας, τυχόν έπαχθέστερων νόμων.

11. Η σύνθεση των διαφόρων συμβουλίων όπως θεσμοθετείται δεν δίνει την εύχέρεια στους ναυτικούς να έλέγχουν τά του όίκου τους και είναι έπιδεκτικά κομματικών έπιρροών που είναι άνεπίτρεπτο για ασφαλιστικό όργανισμό.

12. Έπισημαίνουμε τις έντεινόμενες και περίεργες διαδόσεις περί έλλειμμάτων του NAT, τά όποια δεν έξυπηρετούν τίποτα άλλο

έκτός από την κάμψη της καλόπιστης κριτικής των άρθρων του νομοσχεδίου από τους ένδιαφερομένους. Με άλλα λόγια δεν είναι δυνατόν οι ναυτικοί που ποτέ δεν συμμετείχαν στην διαχείριση των αποθεματικών του NAT να καλούνται τώρα να πληρώσουν τά σπασμένα και έν πάση περιπτώσει άφου ποτέ κανείς δεν διαννοείται να πανικοβάλλει τους ασφαλισμένους του ΙΚΑ παρά τά έλλείματα του και τους αγρότες παρά τό άφορολόγητό τους και την μη καταβολή ασφαλίσεων, γιατί ακολουθείται αυτή ή αξίομη πτη πρακτική με τους ναυτικούς.

13. Πρό της άναθεωρήσεως της νομοθεσίας του NAT που κατά γενική όμολογία επιβάλλεται προκειμένου να βελτιωθεί τό ασφαλιστικό καθεστώς, είναι άπαραίτητο πρώτα να συνταχθούν και να δημοσιευθούν οι ίσολογισμοί παρελθόντων έτών του NAT ώστε να άποκτήσει ό καθένας μία ιδέα αντικειμενική για την οικονομική του κατάσταση και την ικανότητά του να διατηρήσει την οικονομική του αυτότελεια στο μέλλον.

14. Παρά τις δηλώσεις του ύπουργού ότι οι συντάξεις θά αναπροσαρμοσθούν στο 80% του συμβατικού μισθού πουθενά δεν άναφέρεται στο νομοσχέδιο κάτι τέτοιο ξεκάθαρα.

ΤΟ 80% ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

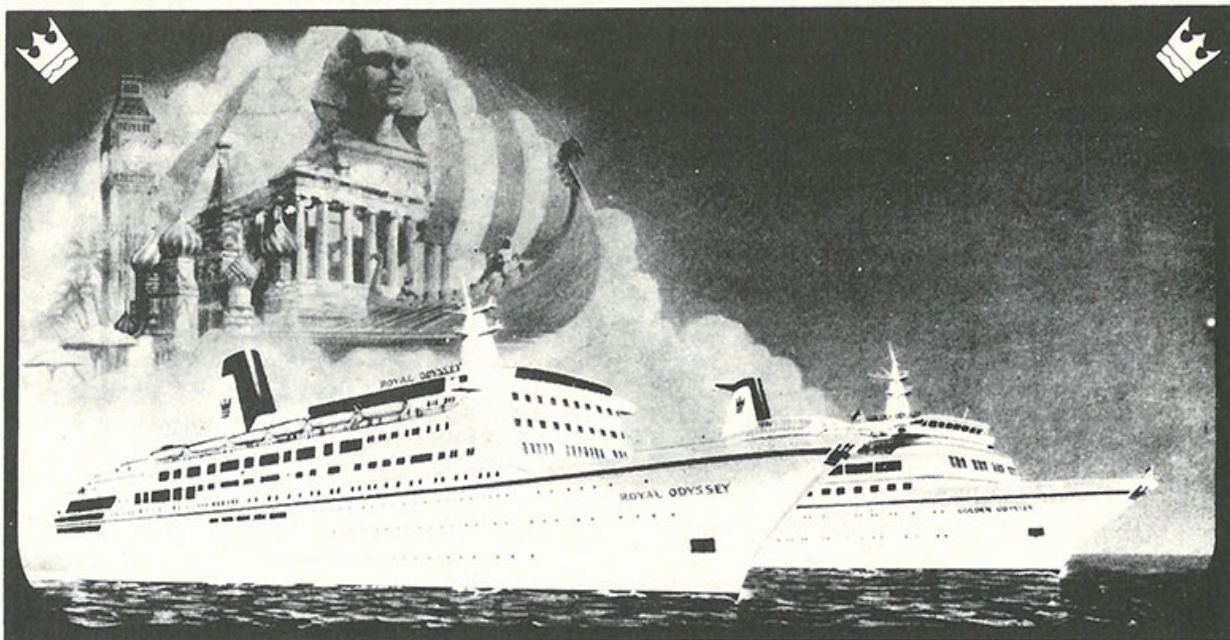
Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος της 15.9.84 του περιοδικού σας διάβασα τις άπαντήσεις του κ. Κασιφάρα στό παράπονό μου που δημοσιεύθησαν στό περιοδικό της 1.8.84 και έπειδή με άπογοήτευσε τό πνεύμα με τό όποιο ό κ. Ύπουργός άντιμετωπίζει τά προβλήματά μας, έπιτρέψατέ μου να δευτερολογήσω και επί πλέον να σας εύχαριστήσω για την συμπαράστασίν σας.

Πρέπει να γνωρίζει ό κ. Ύπουργός ότι οι περισσότεροι από τους ναυτικούς καταναλίσκουν 25 τουλάχιστον χρόνια (μιλάω για πλήρη σύνταξη) στη θάλασσα μακριά από την πατρίδα και την οικογένεια και ή παντός είδους περίθαλψις που τους παρέχεται αυτήν την περίοδο, πληρώνεται από τους πλοιοκτήτες μέσω των διαφόρων κλάμης. Όταν δε έπιστρέφουν στην πατρίδα για ξεκούρασι ήμερών ή λίγων μηνών, δεν έχουν τό δικαίωμα να άρρωστήσουν διότι πρέπει να είναι έτοιμοι για να ξαναμπαρκάρουν, ή και εάν άρρωστήσουν αυτήν την μικρή περίοδο, πάλι καλύπτονται τά έξοδα από τό κλάμης. Έχουν λοιπόν αύξημένα δικαιώματα από τον ΟΝ όταν φθάσει ή ώρα να ζητήσουν την βοήθειά του.

Δέν μου έπρεσε ή μύτη γιατί στάθηκε στην ούρά με γυναίκες, παιδιά και γέρους άπόμαχους. Είναι γνωστόν τουλάχιστον σ' αυτούς που γνωρίζουν την ζωή των ναυτικών, ότι όταν ύπάρχει άνάγκη στό πλοίο την έποχή την δική μας, ήσαν οι πλοίαρχοι Α' Β', Γ' που κατέβαιναν, οι πρώτοι στό άμπάρια για να σκουπίσουν άμπάρια και να σιάξουν μπουλμέδες, δίπλα δίπλα με τά τζόβενα και τους ναύτες οι δεύτεροι δε για να καθαρίσουν σεντίνες και σωλήνες άποχωρητηρίων, κι' αυτά όλα για να φθάσει τό πλοίο έτοιμο στό λιμάνι και να μην καθυστερήσει. Μ' αυτό τό πνεύμα δουλέψαμε στό βαπόρια και σιάξαμε την μεγάλη ναυτιλία και θά πρέπει να τό γνωρίζει ό κ. Ύπουργός. Δέν μου έπρεσε λοιπόν ή μύτη έπειδή στάθηκε στην ούρά με γυναίκες και παιδιά στην άγκαλιά, που περιμεναν έχοντας έγκαταλείψει τό σπιτικό τους, έκλιπαρώντας την έγκρισι μιάς συνταγής για άσπιρίνες, αλλά για την κατάντια μας, έμάς όλων των ναυτικών.

Δέν συζητώ τό θέμα της γραφειοκρατίας, είναι γνωστό σε όλους και τό θίξατε πολύ έπιτυχημένα έσεις, την δικαιολογία την βλέπω, έτσι τά βρήκαμε, τί να κάνουμε;



ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY
Year round luxury cruises

Θά επανέλθω όμως στο θέμα της φορολογίας και του 80%. Για την φορολογία μάς λέει ο κ. Ύπουργός δεν είναι της αρμοδιότητός του και το θέμα του 80% το βέπει δικαιο. Τί να κάνει όμως εάν Ύπουργός μας ο κ. Κατσιφάρας, μάς στέλνει στον κ. Αρσένη; Όχι κ. Ύπουργέ, στη θέση σας, εάν αντιπρόσωπος των ναυτικών και για δικαιώματά μας, τα οποία κρίνετε δίκαια, θά έπρεπε να κτυπήσετε την γραμμή σας στο τραπέζι, στον κ. Αρσένη, και να απαιτήσετε να δικαιωθούν τα δικαιώματά μας.

Πόσα νομοσχέδια έχουν κατατεθεί για το ΝΑΤ από τον Μάιο του 1983 μέχρι και σήμερα; Γιατί αφού μάς έδωσε τον λόγο της τιμής του δεν έχει τακτοποιήσει το δίκαιο, όπως τό κρίνει, αίτημά μας, αλλά μάς ξεγελάει ακόμη και σήμερα λέγοντας ότι θά ληφθεί μέριμνα στο προσεχές νομοσχέδιο περί ΝΑΤ; Πότε κ. Ύπουργέ, στην άλλη ζωή για μας που μπαίνουμε στην τρίτη ηλικία; Όχι κ. Κατσιφάρα, μην μάς κοροϊδεύετε με την Α.Τ.Α. του κ. Αρσένη, μισθός συντάξεως 54.000, Α.Τ.Α. 17.000 δρχ. κλπ. Τί γνωρίζει ο κ. Αρσένης εκτός από οικονομικά για την ζωή των ναυτικών και τις προσφορές των και τους αγώνες των για την δημιουργία της μεγάλης ναυτιλίας. Ύπερασπισθείτε, λοιπόν κ. Ύπουργέ, τα δίκαια δικαιώματά μας και προπαντός γραμμή στο τραπέζι για τον κ. Αρσένη, γιατί προσωπικά είμαι βέβαιος ότι εκεί που θέλετε ο λόγος σας περνάει.

Σας εύχαριστώ και πάλι για την φιλοξενία.

A. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

Συνταξιούχος πλοίαρχος

Λονδίνο, 20/9/84

Ο ΑΛΛΟΠΡΟΣΑΛΛΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Πριν λίγες μέρες εξετάσθηκε η σύζυγός μου από οφθαλμίατρο της έπιλογής μου που συνέστησε δύο ζεύγη γυαλιά, ένα για μακρά και ένα για κοντά. Ο Οίκος Ναύτου Αθηνών όμως ενέκρινε μόνον το ένα ζεύγος γιατί σύμφωνα, λέει, με τον κανονισμό δικαιούμαστε ένα ζεύγος κάθε έξάμηνο. Μας έκανε και χάρη να εγκρίνη τα κοντινά γυαλιά, που είναι πιο άκριβα.

Σύμφωνα με τον κανονισμό λοιπόν του Ο.Ν. σ' αυτές τις περιπτώσεις θά πρέπει να διαλέξω αν θέλεις να μετακινήσαι, όποτε χρειάζονται τα μακρινά γυαλιά, θά καταργήσης το διάβασμα ή το αντίθετο.

Για να αποφυγώ τα άνωτέρω και να κατορθώσω να πάρω τα γυαλιά που δεν ενέκριναν θά μπορούσα να ζητήσω από το γιατρό να γράψω τα γυαλιά αυτά στον γιό μου. Είναι βέβαια πλάγιος τρόπος, αλλά οι στραβοί κανονισμοί μάς ώθούν να κάνουμε αυτά που δεν θά έπρεπε, αν υπήρχε σωστή περίθαλψη.

Ηθελα να γνωρίζω δεν είναι κανένας από τους φωστήρες που έκαναν τον κανονισμό αυτό με γυαλιά; τουλάχιστον οι γιατροί που είναι στα γραφεία του Ο.Ν. δεν μπορούν να κάνουν υποδείξεις σωστές; ή φοβούνται μην χάσουν την καρέκλα που τους δώσαμε εμείς και κάθονται;

Με την ευκαιρία θά ήθελα να τονίσω το γεγονός ότι εάν πās στον Ο.Ν. για κάποια έγκριση ή είσπραξη στη λίγη ώρα που θά μείνεις θά είναι αδύνατον να μην ακούσεις να γίνεται κάποια λογομαχία μεταξύ υπαλλήλων και ασφαλισμένων, πλην όμως φαίνεται ότι κανένας από τους υπαλλήλους ή Αρ-

χιάτρους δεν αναφέρουν τα προβλήματα στην Διεύθυνση ώστε κάποια στιγμή να μπει κάποια τάξη στην άταξία από τον παράλογο κανονισμό του Ο.Ν., το αντίθετο όλοι απαντούν ότι δεν είναι γραφείο παραπόνων.

Κάποια απάντηση υπεύθυνη θά ήθελα να μου δοθή.

Μετά τιμής,
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΜΠΕΝΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Αγίου Πολυκάρου 41, Ν. ΣΜΥΡΝΗ

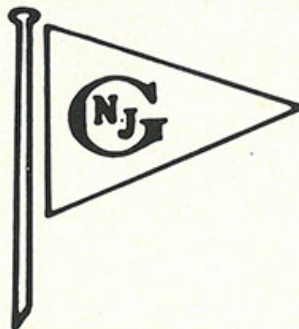
Αθήνα, 3.10.1983

Σημ. Συντ.: Επαναλαμβάνω ότι τόσο ο Ύπουργός, όσο και ο Γενικός Γραμματέας του Ύπουργείου πρέπει να αρχίσουν να αφήνουν και λίγο τα γραφεία τους και να πετάγονται χωρίς κουστωδίες και προειδοποιήσεις στον Οίκο Ναύτου και στο ΝΑΤ για να πάρουν μια άμεση γεύση για τα συμβαίνοντα. Επίσης επαναλαμβάνω ότι αυτά τα ιδρύματα έγιναν και λειτουργούν για να προστατεύουν τους ναυτικούς μας και όχι τους υπαλλήλους τους — αυτό πρέπει κάποτε να γίνει κατανοητό και από τους διοικούντες και από τους υπαλλήλους των ιδρυμάτων που λειτουργούν με τα χρήματα των ναυτικών μας. Για το θέμα του κανονισμού είναι τόσο επίτυχεις οι επισημάνσεις του έπιστολογράφου ώστε δεν προσθέτω τίποτε.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

«Ένα ναυτικό»: θά έπρεπε να γνωρίζετε ότι δεν δημοσιεύουμε έπιστολές που απευθύνονται όπου δήποτε. Δημοσιεύουμε κάθε έπιστολή που απευθύνεται στα «Ναυτικά Χρονικά» και είναι ένυπογραφή — εάν ο έπιστολογράφος έπιθυμεί να μην δημοσιευθεί το όνομά του όφείλει να μάς το γνωστοποιήσει και ή έπιθυμία του θά γίνει σεβαστή, εμείς όμως πρέπει να γνωρίζουμε το όνοματεπώνυμό του και την άκριβή διεύθυνσή του.

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

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 Άκτινοβολία καί Έμπιστοσύνη

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

82 Brought 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

Ο λιμάνι του Πειραιώς

Νέες επισκευαστικές θέσεις στο κεντρικό λιμάνι για τη χειμερινή περίοδο

Ενόψη της αύξημένης ζήτησης επισκευαστικών χώρων στο λιμάνι του Πειραιά θα ενταχθούν στους επισκευαστικούς χώρους οι παρακάτω περιοχές του κεντρικού λιμένος:

— Κρηπιδώματα Ντόκ 7 (δέστρες 9 - 104). Μπορούν να εξυπηρετηθούν, σε θέση πλευρίσεως, μέχρι δύο πλοία.

— Κρηπιδώματα Ντόκ 8 (δέστρες 106 - 109) — 'Ακτή Καλλιμασιώτη. Μπορούν να εξυπηρετηθούν, σε θέση πρυμοδετήσεως μέχρι τρία πλοία.

— Κρηπιδώματα της προβλήτας II Τζελέπη (δέστρες 150 - 155 και 160 - 166). Μπορούν να εξυπηρετηθούν σε θέση πλευρίσεως δύο πλοία.

— Κρηπιδώματα υποκειμένων Ντόκ Ξαβρίου (δέστρες 266 - 287). Μπορούν να εξυπηρετηθούν:

α. Στις δέστρες 266 - 278 σε θέση πρυμοδετήσεως μέχρι 10 πλοία.

β. Στις δέστρες 278 - 287, σε θέση πλευρίσεως δύο μέχρι τρία πλοία, ανάλογα με τό μήκος τους.

Στους ανωτέρω χώρους επιτρέπεται η άγκυροβολία κρουζιεροπλοίων και επιβατηγών μόνο πλοίων τα οποία πρόκειται να εκτελέσουν τις απαιτούμενες εργασίες έτησίας επιθεωρήσεώς τους, προκειμένου να εξασφαλίσουν ετοιμότητα για επανέναρχη

των δρομολογίων τους.

Βασική προϋπόθεση για την παραχώρηση μιάς ή και περισσότερων θέσεων οι όποιες κατά το χρονικό διάστημα μέχρι 15 'Απριλίου 1985 θεωρούνται μικτής χρήσεως (και επισκευαστικές και έν ενεργεία, αναλόγως των αναγκών) τίθεται η ασφαλής και άνετη άγκυροβολία των πλοίων, που βρίσκονται σε ενέργεια οι ανάγκες των οποίων και προηγούνται αυτών που επισκευάζονται.

Συνεπώς τα επισκευαζόμενα στους ανωτέρω χώρους πλοία οφείλουν να συμμορφώνονται σε οποιαδήποτε υπόδειξη της αρμοδίας υπηρεσίας του ΟΛΠ για μετακίνηση ή μεθόρμησή των σε άλλα κρηπιδώματα όπως, άλλωστε προβλέπονται και από τις ισχύουσες διατάξεις του άρθρου 5 του οικείου κανονισμού.

Εννοείται ότι για την παραμονή των πλοίων στις ανωτέρω θέσεις για εκτέλεση των εργασιών έτησίας επιθεωρήσεώς των έχουν εφαρμογή όλες οι κανονιστικές και τιμολογιακές διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού και Τιμολογίων δικαιωμάτων επί πλοίων και άλλων πλωτών ναυπηγμάτων στη λιμενική περιοχή του ΟΛΠ, που άφορούν στα επισκευαζόμενα πλοία.

Τά δικαιώματα του ΟΛΠ στα ναυάγια της λιμενικής περιοχής

Με το νέο κανονισμό τιμολογίων του ΟΛΠ πλωτά ναυπηγμάτα πάσης κατηγο-

ρίας, βυθισθέντα ολοσχερώς ή μερικώς και κατακείμενα εις τό βυθό της θαλάσσης, μέσα στη λιμενική περιοχή, ως ναυάγια, επιβαρύνονται με δικαιώματα υπολογιζόμενα για κάθε ημέρα και ανά κόρο όλικής χωρητικότητας ως εξής: 'Από 1-90 ημέρες δρχ. 1,28 από 91 — 180 ημέρες δρχ. 3,15 και από 181 ημέρες μέχρι και την ημέρα ανέλκυσεως δρχ. 6,29.

Οί πλοιοκτήτες των ναυαγίων ή εκείνοι προς τους οποίους έγινε ή παραχώρηση ή τρίτοι που εγκατέλειψαν την κυριότητα του ναυαγίου υποχρεούνται μετά από ειδοποίηση, όπως εντός εύλογου προθεσμίας, προβαίνουν στην ανέλκυση αυτών.

Εάν περάσει άπρακτη ή προθεσμία, αυτή ή ΟΛΠ μπορεί να προβαίνει με δικές του δαπάνες στην ανέλκυση και να αξιώνει την είσπραξη αναλόγου άποζημιώσεως.

Εφ' όσον υποβληθεί αίτηση ανέλκυσεως ή διαλύσεως του ναυαγίου ή ΟΛΠ καθορίζει τους όρους εκτελέσεως, προσδιορίζοντας ταυτόχρονα και εύλογο χρονικό διάστημα για την άποπεράτωση του όλου έργου. Μέσα στο χρόνο αυτό διακόπτεται ή χρέωση του ναυαγίου.

Η εξυπηρέτηση των κοντέινερς

Νά γίνονται φορτοεκφορτωτικές εργασίες έμπορευματοκιβωτίων και τίς ημέρες του Σαββάτου ζητεί από τον 'Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς ή Διεθνής Ναυτική Ένωση, ώστε να εξυπηρετείται καλύτερα και συντομότερα ή κίνηση των κοντέινερς.

Ηδη ή ΟΛΠ εξετάζει τό αίτημα και μάλλον καταλήγει στη λύση οι εργαζόμενοι κατά Σάββατο να αναπαύονται μιά άλλη ημέρα και κατά προτίμηση τη Δευτέρα.

Η είσοδος στο λιμάνι ιδιωτικών μηχανημάτων

Ο 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς κοινοποίησε στους ενδιαφερομένους την 51/12.3.84 πράξη του Διοικητικού Συμβουλίου του με την όποια προστίθενται δύο νέα έδάφια 7/7 και 7/8 στην παράγραφο 7 του άρθρου 5 του Κανονισμού και Τιμολογίων δικαιωμάτων επί πλοίων και πλωτών ναυπηγμάτων στη λιμενική περιοχή του ΟΛΠ τα όποια έχουν ως ακολούθως:

1. Μετά από έγκριση των άρμοδίων υπηρεσιών του ΟΛΠ μπορεί να έπιτραπεί ή είσοδος στη χερσαία λιμενική περιοχή σε ιδιωτικά μηχανήματα (π.χ. αεροσυμπιεστές, ηλεκτροπαραγωγά, ζεύγη ή άλλα μηχανήματα ξηράς), τα όποια, χρησιμοποιούν στην εξυπηρέτηση των εργασιών έπισκευής ή δεξαμενισμού των πλοίων, με καταβολή στον ΟΛΠ δικαιώματος χρήσεως λιμένος 50 δρχ. για κάθε άδιαίρετη ημέρα.

2. Στις περιπτώσεις των έδαφίων 7/6 και 7/7 όταν ή καταβολή των δικαιωμάτων γίνεται κατά μήνα ή χρέωση περιορίζεται στα αντίστοιχα δικαιώματα 25 ημερών.

TRANSIT CAR BELGIUM pvba

**TAX FREE CARS FROM BELGIUM!
CHEAPEST OF EUROPE!**

**All makes & Models.
Worldwide delivery.**

**ALFA, BMW, FORD, AUDI, VW,
MERCEDES, PORSCHE, etc.**

ADDRESS

TRANSIT CAR BELGIUM
Zamenhoflaan 26
2120 Schoten
BELGIUM
T I.: 32/3/658.72.28
Telex: 33699 SRVIAT B

'Εξελίξεις τής Παγκόσμιας Οικονομίας καί Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση

Με επιτυχία πραγματοποιήθηκε στη Ναυτική Λέσχη Περαιώς στις 2, 3 και 4 'Οκτωβρίου η δεύτερη ετήσια Διεθνής Συνάντηση με θέμα τις εξελίξεις τής παγκόσμιας οικονομίας καί τις επιπτώσεις αὐτῶν στὴ ναυτιλία, καθώς καί τις νέες μορφές χρηματοδότησεως πού μπορούν νά χρησιμοποιηθοῦν ὥστε νά υπάρξει μία κινητοποίηση στὸν χώρο τῶν ναυτιλιακῶν χρηματοδοτήσεων, ὁ ὁποῖος τὰ τελευταία χρόνια ὑπὸ τὸ βάρος τῆς κρίσεως τῆς ναυλαγορᾶς καί τῶν ἀξιών τῶν πλοίων ζεῖ πράγματι δύσκολες ὥρες.

Προσφωνώντας τοὺς συνέδρους ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρas ἀνέφερε μετὰ ἄλλων τὰ ἑξῆς:

«Χαιρετίζω μὲ μεγάλη μου χαρά τοὺς συνέδρους καί τὴν πρωτοβουλία αὐτὴ τῆς Ναυτιλιακῆς Λέσχης. Συγχαίρω παράλληλα τοὺς διοργανωτὲς γιὰ τὸ πολὺ ἐνδιαφέρον καί ζωντανό θέμα πού διάλεξαν γιὰ συζήτηση καί ἀνάλυση.

Καί ἔχει πολὺ ἐνδιαφέρον γιὰ δύο κύρια λόγους:

Ὁ ἓνας εἶναι οἱ κλυδωνισμοὶ τῆς Τραπεζικῆς Βιομηχανίας ἀπὸ τὴν βαρεῖα κρίση τῆς παγκόσμιας οικονομίας καί ὁ ἄλλος λόγος, οἱ δυσκολίες πού ἀντιμετωπίζει ὁ ἐλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος.

Εἶναι γνωστὸ πὼς τὸ 97% τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ὑπηρετεῖ ἀποκλειστικὰ τὴ παγκόσμια κοινότητα, ὅπως ἐπίσης εἶναι γνωστὸ, στοὺς ἐιδικοὺς καί μὴ, ὅτι ὁ ἐλληνικὸς στόλος μὲ τὸ μέγεθός του, τὸ κόστος παροχῆς τῶν ὑπηρεσιῶν του καί τὴν ἀξιοπιστία του, εἶναι αὐτὸς πού ἰσορροπεῖ τὴν ἐλεύθερη ἀγορὰ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Ἀποτελεῖ συμπερασματικὰ προστάτη τοῦ συμφέροντος τοῦ παγκόσμιου καταναλωτῆ.

Δέχομαι πὼς οἱ Τραπεζίτες γνωρίζουν πὼς τὸ ἐλληνικὸ πλοῖο εἶναι πρώτης τάξης πελάτης, γνήσιο τέκνο τοῦ ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ, πού ἔχει δοκιμασθεῖ τὸ «μέταλλό» του, ἀπὸ πολλὰς οικονομικὲς κρίσεις, καί διακινεῖ στὸ διεθνὲς Τραπεζικὸ σύστημα ἀρκετὰ δὶς δολλάρια τὸ χρόνο. Χρειάζεται γιὰ τις χρηματοδοτικὲς του ἀνάγκες περίπου 5 δὶς δολλάρια τὸ χρόνο.

Θά κάμω ἓνα ἀπλό συλλογισμό γιὰ νά προβληματίσω κύρια τοὺς Τραπεζίτες. Τὸ πλοῖο εἶναι κατ' ἐξοχὴν ἐπιχείρηση ἐντασης κεφαλαίου. Τεράστια κεφάλαια ἀπαιτοῦνται γιὰ τὴν ἐπένδυση καί πολὺ μεγαλύτερα γιὰ τὴν λειτουργία του. Στὴν μεταπολεμικὴ ἀνάπτυξη πού πέρασε, λογικά, ὁ καθένας θά περίμενε ἢ ναυτιλία νά εἶναι κύρια στὰ χέρια



τῶν ἀμερικάνων, πού καί κεφάλαια διαθέτουν καί ἀνάπτυξη τῆς ἰδιωτικῆς τους οικονομίας, πού ἀπὸ μορφή, ὀργάνωση καί μέσα, βρίσκεται κάποιες δεκαετίες μπροστὰ σὲ σχέση μὲ ἄλλες χώρες.

Ὅμως κάτι τέτοιο δὲν συνέβη. Καί ἔχουμε, ἀντίθετα, τὸ φαινόμενο τοῦ στόλου τῆς Ἑλλάδας, μιᾶς χώρας μικρῆς πού χαρακτηριστικὸ τῆς γνώριμα μετὰ τὸ Β' Παγκόσμιο πόλεμο ἦταν ἡ ὑποανάπτυξη. Εἶχε ὅμως πλούσια ναυτικὴ παράδοση καί ἀριστο ναυτεργατικὸ δυναμικό.

Ἡ συντήρηση τοῦ ἐλληνικοῦ στόλου καί τῶν ἄλλων εὐρωπαϊκῶν ἐθνικῶν στόλων, γιὰ τὴν Εὐρώπη καί γιὰ τὴ Κοινότητα ἰδιαίτερα, ἀποτελεῖ τὸ τελευταῖο σημεῖο ἀντίστασης, γιὰ νά μὴ περάσει ἡ ναυτιλία στὰ ἀπαράδεκτα οικονομικὰ σχήματα τῆς σημαίας εὐκαιρίας, καί ὑποβαθμισθεῖ συνέχεια καί ἀνεπαρόρρωτα ἡ ἀξιοπιστία τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Ἡ λύση λοιπὸν στὰ ὅποια ναυτιλιακά μας προβλήματα συγκεντρώνονται σὲ λίγες λέξεις πού μὲ αὐτὲς ἐπιθυμῶ νά κλείσω: Σὲ κλίμα ἀμοιβαίας εἰλικρίνειας πλοιοκτητῆ/ Τραπεζίτη, ὁ μόνος δρόμος εἶναι ἡ «**συνεργασία**» καί ἡ «**ὑπομονή**» μιά καί ἡ ἱστορία ἀπέ-

δειξε πὼς ἐπιστρέφουμε κάθε φορὰ σὲ καλύτερες ἡμέρες».

Στὴ συνέχεια πῆρε τὸ λόγο ὁ καθηγητὴς κ. Κώστας Γραμμένος ὁ ὁποῖος προηδρεύσε τῶν ἐργασιῶν τῆς πρώτης ἡμέρας τοῦ συνεδρίου.

Στὴν εἰσήγηση του ὁ κ. Γραμμένος ἀναφέρθηκε στὶς δομικὲς ἀλλαγές τῆς παγκόσμιας οικονομίας ἀπὸ Βορρὰ πρὸς Νότο καί ἀπὸ τὴν Δύση πρὸς τὴν Ἀνατολή καί στὸ γεγονός ὅτι ἡ οικονομικὴ ὕφεση καί τὸ διαρκῶς διογκούμενο διεθνὲς χρέος ὡθεῖ ἀρκετὲς χώρες στὴν ἀσκήση προστατευτισμοῦ καί στὴ λήψη νομικῶν καί «προτιμησιακῶν» μέτρων πού ἐπηρεάζουν δυσμενῶς τὴν ἐλεύθερη ναυτιλιακὴ ἀγορὰ. Ἀκόμη οἱ πιστώσεις καί οἱ ἐπιχορηγήσεις στὰ ναυπηγεῖα δημιουργοῦν ὑπερπροσφορά δυναμικότητος καί συνεχῶς μεταθέτουν στὸ μέλλον τὴν ἡμέρα πού ὅλοι ἐλπίζουμε ὅτι θά δοῦμε νά ἐξισορροπεῖται ἡ προσφορά καί ἡ ζήτηση ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν.

Παρά τις δυσκολίες πού διέρχεται ὁ διεθνὴς τραπεζικὸς τομέας, κύρια πηγὴ τῶν ναυτιλιακῶν δανείων, ὁ κ. Γραμμένος ὑποστήριξε ὅτι ὑπάρχει ἓνας ἀριθμὸς χρηματο-

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

δοτικών οργανισμών που μπορούν να διευρύνουν το ρόλο τους με μία πιο προωθημένη θέση στις τραπεζικές εργασίες. Αυτοί οι οργανισμοί θα μπορούσαν να λειτουργήσουν σαν κινητήρια δύναμη στο να φέρουν πιο κοντά πελάτες από αναπτυσσόμενες χώρες με ναυτιλιακές εταιρίες από ανεπτυγμένες χώρες, οι οποίες χρηματοδοτούνται από αυτούς. 'Ακόμη, οι οργανισμοί αυτοί θα μπορούσαν να προχωρήσουν ακόμη περισσότερο συμμετέχοντας στο κεφάλαιο μιάς ναυτιλιακής εταιρίας, εάν υπάρχει μία αξιόλογη επένδυση. Θα μπορούσαν επίσης να διευκολύνουν και να δεχθούν κοινοπραξίες μικρών ναυτιλιακών εταιριών και χρηματοδικά συνδικάτα.

Ακολούθησε η εισήγηση του καθηγητού κ. Μπράϊαν Γρίφφιθς, γύρω από τις εξελίξεις και τις προοπτικές της Διεθνούς Οικονομίας, ο οποίος σημείωσε με ικανοποίηση μία συνεχή ανάκαμψη στην παγκόσμια οικονομία και μαζί μ' αυτή συνεχή άνοδο του διεθνούς εμπορίου βασισμένη στην επιτυχία των αντιπληθωριστικών μέτρων που προωθήθηκαν στις ΗΠΑ, 'Ιαπωνία και Εύρωπη. Ειδικότερα ο Βρετανός καθηγητής υπογράμμισε:

- Τη δυνατή και πλατιά διαδεδομένη ανάκαμψη στην αύξηση του πραγματικού προϊόντος στις περισσότερες χώρες του ΟΟΣΑ παρά τα υψηλά επιτόκια.
- Την εξίσου δυνατή άνοδο του διεθνούς εμπορίου, που μεταδόθηκε από τις χώρες του ΟΟΣΑ στον υπόλοιπο κόσμο.
- Το αυξανόμενο κέρδος και τη ρευστότητα και τους ενισχυμένους ισολογισμούς στον ιδιωτικό τομέα.
- Την ανάκαμψη στην αύξηση του τελικού προϊόντος, χωρίς αναζωπύρωση του πληθωρισμού ή αύξηση του πετρελαίου ή απότομη άνοδο των μισθών.
- Τη διακρατική προσέγγιση στο πρόβλημα της διεθνούς χρεωστικής κρίσεως.

Κατά τον καθηγητή Γρίφφιθς οι βραχυπρόθεσμες προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας δικαιολογούν συνεχή αισιοδοξία και μπορούμε με σιγουριά να αναμένουμε την συνέχιση της ανάκαμψης κατά το 1985, αλλά με κάπως πιο χαμηλό ρυθμό από αυτόν που επιτεύχθηκε φέτος, ενώ για τις μεσοπρόθεσμες προοπτικές, δηλαδή από το 1986, η ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας απειλείται από τους ακόλουθους τέσσερις πιθανούς κινδύνους:

- Μία πολιτική ύφεσεως της οικονομίας των ΗΠΑ.
- Μία έξαρση της διεθνούς χρεωστικής κρίσεως.
- Αύξημένους περιορισμούς στο διεθνές εμπόριο.
- Ύψηλη ανεργία τέτοια ώστε να οδηγήσει κυβερνήσεις να άρρουν τα προσωρινά αντιπληθωριστικά μέτρα που έχουν λάβει.

Τις επόμενες δύο ημέρες της Συνάντησεως οι εισηγήσεις των συνέδρων κάλυψαν τους τομείς της χρηματοδότησεως των νέων ναυπηγήσεων, της ανάγκης αλλαγής στον τρόπο χρηματοδότησεως της ναυτιλίας και ένδεχομηνως συμμετοχής της Τράπεζας κατά ένα ποσοστό στην αρχική επένδυση, καθώς και στην ανάπτυξη κοινών ναυτιλιακών επιχειρήσεων με συμμετοχή επιχειρηματιών από τις αναπτυσσόμενες και τις ανεπτυγμένες χώρες.

Τα βασικά συμπεράσματα που προέκυψαν από τις εισηγήσεις και την ευρεία συζήτηση γύρω από αυτές μπορούν να συνοψισθούν κατά την άποψή μας στα ακόλουθα:

- 'Η άνεξέλεγκτη χρηματοδότηση νέων ναυπηγήσεων παρατείνει την ύφεση των ναύλων, με καταστροφικές συνέπειες για τον πλοιοκτήτη, την Τράπεζα και ακόμη την Κυβέρνηση του Κράτους που χρηματοδοτεί ή επιδοτεί την νέα κατασκευή.
- Οι 'Εθνικοί στόλοι αυξανόμενοι μοιράζον-

ται — και πολλές φορές κυριαρχούν — στο θαλάσσιο εμπόριο. Για τους στόλους αυτούς τα ναυτιλιακά κριτήρια δεν είναι τα μόνα που λαμβάνονται υπόψη. Τα συνολικά κέρδη σέ εθνικό επίπεδο είναι ο πιο σημαντικός παράγοντας.

• Οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να ανταγωνιστούν με εθνικούς στόλους άλλων χωρών που ασκούν πολιτική προστατευτισμού, κι έτσι εμποδίζονται, εν μέρει τουλάχιστον, να κάνουν άμεση και πλήρη εκμετάλλευση των τεχνολογικών μεταβολών.

Στην Διεθνή Συνάντηση 1984, που οργάνωσε με επιτυχία η Ναυτιλιακή Λέσχη σε συνεργασία με το Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας και Ναυτιλιακών Χρηματοδοτήσεων του City University Business School του Λονδίνου συμμετείχαν ως συνέδροι οι κ.κ.: Καθηγητής Μπρ. Γρίφφιθς, Κοσμήτωρ του City University Business School και Σύμβουλος της Τράπεζας της 'Αγγλίας, Γκράχαμ Ντάνι, πρόεδρος των «Μπρίτις Σιμπιλντερς», Κρ. Φρίγκαστ διευθυντής της Τράπεζας PRIVATban-ben, Τζ. Ντίμοκ διευθυντής της Hambros Bank, Τ. Πετρόπουλος, επικεφαλής των ναυτιλιακών εργασιών της ABN, Τσάρλς Μπάρνινγκτον διευθυντής της Τράπεζας Grindlays, Μιχάλης Περατικός, αντιπρόεδρος του Κομμιτή του Λονδίνου, Γρ. Χατζιγεωργιάδης αντιπρόεδρος της Eletson Corp. Κρίστοφερ 'Ελγουεν, ναυτιλιακός δικηγόρος και ο καθηγητής Κώστας Γραμμένος, διευθυντής του Κέντρου Ναυτιλίας και Ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων, ο οποίος είχε και την ευθύνη του συντονισμού της όλης εκδήλωσεως, ή οποία πλέον καθιερώνεται ως μία επιτυχημένα ετήσια εκδήλωση της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς.

Τις εργασίες της Διεθνούς Συνάντησεως παρηκολούθησαν περίπου 80 άτομα, στελέχη Τραπεζών, ύπουργείων, δικηγορικών γραφείων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

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.**



FINANSCO

THE INTERNATIONAL SHIP FINANCING EXPERT

- BANK AND INSTITUTIONAL LOANS
- SUBSIDIZED YARD FINANCING
- LEASE FINANCING
- WRAP AROUND FINANCING
- WORKING CAPITAL FACILITIES
- MULTICURRENCY FACILITIES
- FOREIGN EXCHANGE LINES OF CREDIT
- GUARANTEE FACILITIES

FINANSCO LTD.

13, Wilton Str., London SW IX 7AF
Tel: 235-2189, 235-6233 — Telex: 296-819 FINANZ G

FINANSCO INVESTMENTS S.A.

126, Kolokotroni Str., 185 35 Piraeus — Greece
Tel: 452-3306, 452-2974 — Telex: 21-1310 FIN GR

η Τραπεζα της ελληνικής ναυτιλίας

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος εξυπηρετεί τις ναυτιλιακές εργασίες σε διεθνές επίπεδο. Είναι η μεγαλύτερη ελληνική Τράπεζα και μια από τις μεγαλύτερες Τράπεζες του κόσμου, με πάνω από 450 καταστήματα στην Ελλάδα.

Ελέγχει επίσης ένα μεγάλο αριθμό από επιχειρήσεις στον τραπεζικό και ασφαλιστικό τομέα, στη βιομηχανία και τον τουρισμό.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος και οι 4 θυγατρικές της Τράπεζες στο εξωτερικό διαθέτουν 44 καταστήματα σε όλο τον κόσμο.

Εκτός από τα καταστήματα που ασχολούνται με όλες τις τραπεζικές εργασίες, η Εθνική Τράπεζα διαθέτει και δύο καταστήματα που ειδικεύονται στις ναυτιλιακές εργασίες, ναυτιλιακές χορηγήσεις, καταθέσεις σε συνάλλαγμα ναυτικών κτλ.

Τα καταστήματα αυτά είναι: Ναυτιλιακό Κατάστημα στον Πειραιά, Ακτή Μιαούλη 65, 185 36 Πειραιάς, τηλ. 4522.610-6, TLX: 021-2393, 021-2858. Κεντρικό Κατάστημα Λονδίνου, 50 St. Mary Axe, London EC3A 8EL.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

η διεθνής ελληνική τράπεζα

Διεθνείς τράπεζες και ναυτιλιακή χρηματοδότηση

Δημοσιεύουμε σέ ελεύθερη μετάφραση άρθρο του Καθηγητή κ. Κώστα Γραμμένου, τό περιεχόμενο του οποίου έλαβε εύρύτατη δημοσιότητα μετά την δημοσίευσή του τόν περασμένο Αύγουστο στην έγκυρη διημερσία επιθεώρηση ARAB BANKER. Κατά τόν κ. Γραμμένο, ή χρηματοδότηση τής Ναυτιλίας μπορεί νά είναι πολύ επικερδής εργασία γιά τίς Τράπεζες, εφόσον αυτές στελεχωθούν μέ ύψηλά ειδικευμένο προσωπικό και άποτολήσουν όρισμένες καινοτομίες.

Η Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση θεωρείται συχνά σάν μία επικίνδυνη τραπεζική εργασία και αυτό έχει αποδειχθεί αρκετές φορές. Παρ' όλα αυτά ένας μεγάλος αριθμός τραπεζών υποστηρίζει ότι οι ναυτιλιακές συναλλαγές τους είναι ακόμα επικερδείς, ενώ άλλες αυτήν άκριβώς την εποχή είναι πρόθυμες νά εισέλθουν τόν γεμάτο αίγλη κόσμο τής ναυτιλιακής χρηματοδότησεως άψηφώντας την διεθνή οικονομική αστάθεια, τό σημαντικό πλεόνασμα χωρητικότητας του παγκοσμίου στόλου και την υπερπροσφορά στις ναυπηγήσεις. Πού βρίσκεται ή άληθεια; Κάπου στή μέση, κατά τή γνώμη μου.

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ

Αυτή ή άποψη θά γινόταν καλύτερα κατανοητή εάν συγκεντρώνουμε την προσοχή μας στην ναυτιλιακή αγορά μέσα στο εύρύτερο γενικό της πλαίσιο. Οι δύο βασικοί καθοριστικοί παράγοντες τής διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς είναι τό θαλάσσιο έμπόριο και ή επενδυτική συμπεριφορά των πλοιοκτητών. Έξετάζοντας τό θαλάσσιο έμπόριο μπορεί νά παρατηρήσει κανείς μέ αισιοδοξία ότι ό άρνητικός ρυθμός ανάπτυξης πού άρχισε από τό 1980 (και γιά τό πετρέλαιο και τά προϊόντα του από τό 1978) έχει σημαντικά μειωθεί. Οι προβλέψεις γιά τό 1984 δείχνουν έναν θετικό ρυθμό ανάπτυξης. Έπειδή όμως αυτός ό ρυθμός ανάπτυξης δεν θά μπορούσε νά δημιουργήσει έντυπωσιακά άποτελέσματα στην ναυτιλιακή αγορά, ή ύπάρχουσα ύπερπροσφορά χωρητικότητας μέ τή σειρά της θά παίξει άποφασιστικό ρόλο γιά τή ναυτιλιακή αγορά και την άποδοτικότητα της στά κέρδη.

Ο Lloyd's Shipping Economist δίνει έντυπωσιακά στατιστικά στοιχεία τά όποια πλήρως δικαιολογούν την επικράτηση χαμηλών ναύλων. Τόν Δεκέμβριο του 1983 άναφερόμενοι στην αγορά των τάνκερ ή όποια έχει πληγεί σκληρά από την παραινόμενη οικονομική ύφεση έμφανίζεται 64% ύπερπροσφορά χωρητικότητας γενικά και 112% στην αγορά των πλοίων χωρητικότητας 150.000 τόννων ή και περισσότερο VLCC ή ULCC. Από την άλλη πλευρά στην αγορά πλοίων χύδην φορτίων ύπάρχει ποσοστό 31% ύπερπροσφοράς χωρητικότητας γενικά ή όποια αύξάνεται σέ ποσοστό 40% γιά μεσαίες κατηγορίας πλοία των 40.000 έως 80.000 τόν. d.w.

Σχετικά μέ την επενδυτική συμπεριφορά του πλοιοκτήτη δύο σπουδαίες παρατηρήσεις μπορούν νά άναφερθούν. Ο άριθμός των παραγγελιών γιά νεότευκτα πλοία αύξάνεται όταν ή ναυτιλιακή αγορά είναι κερδοφόρα ενώ κατά την διάρκεια οικονομικής ύφέσεως ή κάμψεως οι πενήχρες προσδοκίες γιά τόν πλοιοκτήτη, οι όποιες τόν έμποδίζουν στην παραγγελία νέων πλοίων, συχνά μεταβάλλονται από επενδυτικές χαμηλές ναυπηγικές προσφορές. Αυτή ή χρηματοδοτική διευθέτηση μπορεί νά άποδειχθεί μία πραγματικά καταστροφική παγίδα εάν ό πλοιοκτήτης δεν έχει έξασφαλίσει την άποσχόληση του πλοίου του γιά μία συγκεκριμένη περίοδο και άδυνατεί νά έξοφλήσει τό δάνειο μέσω άλλων πηγών.

Μία τρίτη παρατήρηση συνδέει την άποδοτικότητα των ναυτιλιακών άπχειρήσεων μέ τά επενδυτικά πρότυπα. Όταν δηλαδή οι επενδύσεις σέ ένα συγκεκριμένο τύπο πλοίου αύξάνονται, ή άποδοτικότητα του πλοίου μειώνεται λόγω τής ύπερπροσφοράς χωρητικότητας. Τά VLCCs και ULCCs μέ την άρνητική τους άποδοτικότητα στά τέλη της περασμένης δεκαετίας και στις άρχές της τρέχουσας δεκαετίας είναι ένα καλό παράδειγμα.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Έχοντας κάνει αυτές τίς παρατηρήσεις, άς έξετάσουμε τώρα γιά ποίο λόγο μία τράπεζα θά πρέπει νά διεξάγει τίς ναυτιλιακές συναλλαγές, τί είδους προστατευτικά μέσα θά την έξασφαλίσουν εάν άναμειχθεί στις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις και ποίος είναι ό νέος ρό-

λος των διεθνών τραπεζών στην ναυτιλιακή αγορά.

Κατ' άρχήν ή άνάμειξη μίας τράπεζας στην ναυτιλία συχνά θεωρείται από τίς πιο επικερδείς εργασίες σέ σχέση μέ άλλες, άφού τό κέρδος δημιουργείται όχι μόνον από τή διαφορά (spread) από τό τρέχον LIBOR αλλά επίσης από τό dealing room και την έξεύρεση δανειακών κεφαλαίων, από τίς καταθέσεις των πλοιοκτητών, από τίς συναλλαγές τους, από την συγκέντρωση των ναύλων καθώς επίσης και από τίς ιδιωτικές επενδύσεις του ίδιου του πλοιοκτήτη. (Στόν τομέα του χύδην φορτίου οι πλοιοκτήτες είναι συνήθως πλούσιοι ιδιώτες).

Δεύτερον τά κέρδη από τίς ναυτιλιακές συναλλαγές (ύπό τόν όρον ότι οι έπισφαλείς άπαιτήσεις είναι μειωμένες) άναπληρώνουν τίς πιθανές μειώσεις στά κέρδη των τραπεζών είτε στην έσωτερική είτε στην διεθνή αγορά.

Τρίτον ή ναυτιλία ίκανοποιεί την κατανομή κινδύνων τόσο από πλευράς γεωγραφικού καταμερισμού όσο και από διαφοροποίηση των ναυτιλιακών αγορών. Αυτό όφείλεται στον διεθνή χαρακτήρα και την πλουραλιστική φύση τής ναυτιλιακής αγοράς.

Τελικά ή ναυτιλία βοηθά σημαντικά στην διεθνοποίηση τής Τράπεζας, δηλαδή στην επέκταση τής Τράπεζας πέρα από τά έθνικά της σύνορα μέσω πέντε βασικών καναλιών: Τό γραφείο άντιπροσωπείας, τό ύποκατάστημα, ή πρακτόρευση, τίς θυγατρικές τράπεζες μέ πλειοψηφική συμμετοχή και τίς τραπεζικές κοινοπραξίες.

ΚΙΝΔΥΝΟΙ

Όσο έλκυστικοί και άν είναι οι παραπάνω στόχοι, ύπάρχει πάντοτε μία ποικιλία κινδύνων πού μπορούν νά δημιουργηθούν. Ένας άπό αυτούς άφορά τό εισόδημα του πλοίου τό όποιο είναι και ή κύρια πηγή γιά την έξόφληση του δανείου. Τό εισόδημα αυτό μπορεί ούσιωδώς νά μειωθεί και σέ αρκετές περιπτώσεις μπορεί νά έξαλειφθεί έντελώς, εάν μία κρίσις έμφανισθεί, όταν δηλαδή δημιουργείται σημαντική ύπερπροσφορά χωρητικότητας στην διεθνή ναυτιλιακή αγορά, ή στην συγκεκριμένη αγορά όπου τό πλοίο κινείται.

Ο δεύτερος κίνδυνος είναι συνδεδεμένος μέ την τρέχουσα τιμή αγοράς του πλοίου και ή όποια τείνει νά μεταβάλλεται μέ τίς αύξομειώσεις των ναύλων. Η βασική έγγύηση ενός δανείου είναι τό ίδιο τό πλοίο, τό όποιο συχνά δεν καλύπτει τό δανειακό κεφάλαιο λόγω σημαντικής μειώσεως τής τρέχουσας άξίας του. Οι αύξομειώσεις του εισοδήματος και τής τρέχουσας άξίας του πλοίου είναι και οι δύο έσωτερικοί κίνδυνοι.

Επιπλέον ύπάρχει και ένας τρίτος κίνδυνος ό όποιος έχει σχέση μέ τό έσωτερικό περιβάλλον τής Τράπεζας, δηλαδή ή διοίκηση τής Τράπεζας και τά στελέχη τά όποια παίρνουν τίς άποφάσεις. Τά άνωτερα στελέχη πρέπει νά άποφασίσουν και νά διατυπώσουν την ναυτιλιακή πιστωτική πολιτική τής τράπεζας και νά διεξαγάγουν την πιστωτική άνάλυση των ναυτιλιακών προτάσεων γιά χρηματοδότηση.

Η ναυτιλιακή πιστωτική πολιτική και άνάλυση είναι εργασία — κλειδιά τά όποια όταν χρησιμοποιούνται κατάλληλα μπορούν νά μειώσουν τούς κινδύνους, και άσφαλώς χάνουν την σημασία τους στά χέρια άνειδίκευτων στελεχών τά όποια άγνοούν τά σύνθετα και άντίξοα θέματα τής ναυτιλιακής αγοράς. Αυτή είναι μία από τίς βασικές αιτίες των προβληματικών ναυτιλιακών δανείων και τό μελαγχολικό συμπέρασμα από την ιστορία τής ναυτιλιακής χρηματοδότησης τά τελευταία δεκαπέντε χρόνια.

Η έπιτυχής άνάμειξη μίας Τράπεζας στην ναυτιλιακή χρηματοδότηση προϋποθέτει την ύπαρξη ύψηλώς εκπαιδευμένου και μέ έμπειρία προσωπικού. Αυτό τό προσωπικό θά διαμορφώσει τίς βασικές κατευθυντήριες γραμμές οι όποιες περιλαμβάνονται στην έγκύκλιο τής ναυτιλιακής πιστωτικής πολιτικής. Μεταξύ αυτών είναι ό σκοπός και ό τύπος των δανείων τά όποια θά δοθούν και ή χρονική διάρ-

κεια αυτών, οι τύποι των πλοίων και οι ναυτιλιακές αγορές που θα χρηματοδοτηθούν, το μέγιστο ποσοστό της αξίας του πλοίου που θα δανειοδοτηθεί, τα είδη των έγγυθσεων που είναι αποδεκτά και ούτω καθεξής.

Το ίδιο προσωπικό θα αναλάβει το έργο της πιστωτικής ανάλυσης ερευνώντας και αναλύοντας τρεις βασικούς τομείς:

1) Τόν ιδιοκτήτη (ή τους ιδιοκτήτες) της εταιρίας και την διοίκηση της, 2) Το πλοίο και το οικονομικό - εμπορικό του περιβάλλον και 3) την αποδοτικότητα της εταιρίας και την συνολική οικονομική κατάσταση του πλοιοκτήτη.

Τελικά το προσωπικό που ασχολείται με την παροχή των δανείων μπορεί να ζητήσει εκτός της υποθήκης του πλοίου (ό συνήθως τρέπεται από καθιστά διαθέσιμο το πλοίο σαν έγγυθη) την παραχώρηση ενός αριθμού άλλων έγγυθσεων από την ναυτιλιακή εταιρία στην Τράπεζα, οι οποίες θα καλύπτουν, και τα άλλα έξοδα. 'Ανάμεσα στις κυριώτερες περιλαμβάνονται η εκχώρηση του εισοδήματος του πλοίου, η εξειδικευμένη εκχώρηση του ναύλου, η εκχώρηση της ασφάλισης κινδύνων, προσωπικές έγγυθσεις, εταιρικές έγγυθσεις, ειδικοί λογαριασμοί μετρητών ως παράλληλος εξασφάλισης και οι καταθέσεις εκδοθέντων μετοχών.

Ο αριθμός των εξασφαλίσεων που μπορούν να δοθούν στην τράπεζα από την ναυτιλιακή εταιρία είναι πολύ εύρύς και έντυπωσιακός.

Σήμερα όμως κατά την διάρκεια μιάς περιόδου σημαντικής υπερπροσφοράς χωρητικότητας το εισόδημα μπορεί να μειωθεί δραστικά, ή ρευστότητα αρκετά ναυτιλιακών εταιριών με έκτεταμένο δανεισμό περιορίζεται αισθητά και η πληρωμή των δανείων μπορεί να γίνει αμφίβολη. Κάτω από αυτές τις συνθήκες οι έγγυθσεις δεν βοηθούν πάντοτε.

ΟΙ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΙΝΟΤΟΜΗΣΟΥΝ

Αυτό που θα βοηθήσει τις τράπεζες και τους πελάτες τους και κυρίως όχι τους πελάτες με καταθέσεις — μαζί και την ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η περισσότερο νεωτεριστική και επιχειρηματική συμμετοχή των τραπεζών στην ναυτιλία.

Αυτό επίσης συμβαδίζει με τις ευρύτερες αλλαγές που γίνονται στην διεθνή ναυτιλιακή σκηνή όπου οι αναπτυσσόμενες χώρες επιθυμούν να δημιουργήσουν ή να αυξήσουν τον εθνικό τους στόλο σε σχέση με το 40:40:20 της UNCTAD καθώς επίσης τα νομικά και τα μέτρα διακρίσεως ώριμων χωρών που επιδρούν τελικώς στην ναυτιλία, μπορεί να μεταβληθούν σε ισχυρές δυνάμεις που πρέπει να υπολογιστούν σοβαρά.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο οι τράπεζες θα μπορούσαν να παίξουν τον ρόλο του «προξενιτή» φέρνοντας σε επαφή τις εξαγωγικές με τις εισαγωγικές εταιρίες τις οποίες χρηματοδοτούν μαζί με τις ναυ-

τιλιακές εταιρίες που είναι επίσης πελάτες της. Αυτό του είδους η πολιτική θα εξασφάλιζε την απασχόληση του πλοίου για μία συγκεκριμένη περίοδο μειώνοντας έτσι τους κινδύνους που προέρχονται από τις αζομειώσεις του εισοδήματος και επομένως την αβεβαιότητα της πληρωμής του δανείου.

Μιά ανεπτυγμένη μορφή κοινοπραξίας (joint venture) θα μπορούσε να είναι η ίδρυση μιάς εταιρίας με μετόχους από αναπτυσσόμενη και από αναπτυγμένη χώρα όπου η εργασία και τα εμπορεύματα θα παρέχονται από την υπό ανάπτυξη χώρα ενώ τα κεφάλαια και η εμπειρία από την αναπτυγμένη. Καί εδώ πάλι η Τράπεζα θα μπορούσε να παίξει ένα αποφασιστικό ρόλο φέρνοντας σε επαφή τις δύο πλευρές, και όπου το αποτέλεσμα θα ήταν η ενίσχυση της ασφάλειας του παρεχομένου δανείου.

Ένας άλλος τύπος κοινοπραξίας είναι η συμμετοχή της Τράπεζας στην πλοιοκτησία. Η καλύτερη εποχή για αυτής της μορφής συνεργασία είναι όταν η ναυτιλιακή αγορά βρίσκεται σε ύφεση, όπως είναι τώρα. 'Επιπλέον η Τράπεζα μπορεί να πραγματοποιήσει και ένα λειτουργικό κέρδος σε περίπτωση όπου το εμπόρευμα είναι εξασφαλισμένο, δηλαδή, όταν υφίσταται κοινοπραξία ανάμεσα στους ιδιοκτήτες των αναπτυσσόμενων και υπό ανάπτυξη χωρών. Οι Τράπεζες που θα συμμετείχαν σε τέτοιου είδους επιχειρήσεις θα μπορούσαν να είναι μεσαίου ή μικρότερου μεγέθους, χρηματοδοτικά ιδρύματα με μιά περισσότερο τολμηρή στάση έναντι στην κερδοσκοπία στην ναυτιλιακή αγορά. Η νομοθεσία της χώρας όπου προέρχεται η Τράπεζα θα πρέπει επίσης να επιτρέπει μία τέτοια επιχείρηση να πραγματοποιηθεί.

Μια τέλος σπουδαία μορφή συνεργασίας η οποία θα έπρεπε να γίνει ευμένως δεκτή από τους τραπεζικούς κύκλους είναι το συνδικάτο ή η συγχώνευση μικρών ναυτιλιακών εταιριών. Αυτό θα επέτρεπε να επωφεληθούν οι εταιρίες από τις οικονομίες μεγέθους που θα υπήρχαν και θα μπορούσαν να βελτιώσουν την λειτουργική αποδοτικότητα και την οικονομική θέση τους. Αυτές οι οικονομίες μεγέθους θα αύξαναν τη δυνατότητα απασχόλησης των ναυτιλιακών εταιριών και θα μείωναν την ανασφάλεια που υπάρχει στην εξόφληση των δανείων.

Όλες οι παραπάνω λειτουργίες μαζί με περισσότερο έλεγχο από τις τράπεζες στο δανεισμό για την κατασκευή νέων πλοίων για παροχή δανείων σε υπερήλικα πλοία ή παροχή δανείων σε άπειρους πλοιοκτήτες αποτελούν τον βασικό πλαίσιο που θα πρέπει να προσαρμοσθεί σύμφωνα με την ιδιαίτερη πολιτική κάθε τράπεζας.

Πιστεύω ότι αυτά τα μέτρα θα έπρεπε να αποτελέσουν μέρος μίας ευρύτερης κινητοποίησης του διεθνούς τραπεζικού τομέα, όχι μόνον για την αύξηση των τραπεζικών κερδών και την μείωση των ναυτιλιακών κινδύνων αλλά και για την επαναδραστηριοποίηση της παγκόσμιας οικονομίας και την γεφύρωση του χάσματος ανάμεσα στις αναπτυσσόμενες και τις υπό ανάπτυξη χώρες.

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**

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΟΥΣΕΙΩΝ

Από 1 έως 7 Σεπτεμβρίου έγινε στο Άμβουργο το Πέμπτο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικών Μουσείων, που επαναλαμβάνεται κάθε 4 χρόνια σε χώρα-μέλος της Διεθνούς Ομοσπονδίας Ναυτικών Μουσείων (I.C.M.M.), μέλος της οποίας από το 1979 είναι και το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος.

Στο συνέδριο του Άμβουργο το Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος εκπροσώπησε τετραμελής αντιπροσωπεία από τους Αρχιπλοίαρχο Ε.Ν. Α. Τζαμτζή, Αντ/ρχο Α.Σ. ε.ά. Κ. Γεωργιάδη, Μάγδα Βιτάλη και Μ. Αλευρίτη, το δε Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου ό έφοπλιστής κ. Γ. Δρακόπουλος.

Το συνέδριο άρχισε με την συγκέντρωση των αντιπροσωπειών στο «Μουσείο Ιστορίας» του Άμβουργο, στην οποία παρέστησαν 148 συνέδριοι από 21 χώρες του κόσμου (Η.Π.Α., Αγγλία, Γαλλία, Ελλάς, Αυστραλία, Α. Γερμανία, Δ. Γερμανία, Βέλγιο, Βερμούδες, Καναδάς, Δανία, Σουηδία, Ολλανδία, Φινλανδία, Ιρλανδία, Ισπανία, Ισραήλ, Πορτογαλία, Νορβηγία, Πολωνία, Τυνησία).

Στη συνέχεια οι συνέδριοι επιβιβάστηκαν του MS "Start Kiel" και παρακολούθησαν τη μεγάλη έθιμη παρέλαση ιστορικών πλοίων και ιστιοφόρων από γερμανικά, ολλανδικά και σκανδιναβικά σκάφη των Άνσεατικών πόλεων, με την οποία άνέβησε η Hansa Teutonica του 13ου - 17ου αιώνα, που ξεκίνησε από τη Γερμανία και επεκτάθηκε σε πόλεις της κεντρικής Ευρώπης και στη συνέχεια σε πόλεις της Βαλτικής και της Βορ. Θαλάσσης, για την προστασία του θαλασσοδρομίου κατά των ληστών και πειρατών αλλά και για τη δημιουργία πολιτικής συνεργασίας. Το ίδιο βράδυ στο ναυτικό μουσείο Altona έγινε η απομονή βραβείου για το καλύτερο άνιστορηθέν πλοίο.

Στις 2 Σεπτεμβρίου οι συνέδριοι έπισκέφθηκαν το «Μουσείο Ιστορίας» του Άμβουργο, που ήταν και το Κέντρο του Συνεδρίου, όπου έκτιθενται θαυμάσιες συλλογές με θέματα ναυτικά, σιδηροδρομικά και αεροπορικά από το κοντινό παρελθόν, χαρακτηριστικά της προσπάθειας προς διατήρηση των μνημείων της ιστορίας του τόπου. Ακολούθως οι συνέδριοι επί του παγοθραυστικού "Stettin" παρακολούθησαν τη θεματικώτατη ιστιοδρομική παρέλαση συγχρόνων και παλαιότερων σκαφών, τη λεγόμενη Regata και στη συνέχεια οδηγήθηκαν σε μεγάλα ναυπηγεία του λιμανιού όπου γίνονται εργασίες άποκαταστάσεως παλαιών σκαφών για λογαριασμό του Ναυτικού Μουσείου Άμ-

βούργου, στις όποιες έκτός από τους ειδικούς έπιστήμονες εργάζονται έθελοντικά πολλοί άνδρες, γυναίκες και μαθηταί ναυτικών σχολών. Στο βραδυό πρόγραμμα του Μουσείου επιδείχτηκε ιστορικό ντοκουμανταίρ από τη ναυτική άκμή των Άνσεατών.

Την 3 Σεπτεμβρίου άρχισαν οι διαλέξεις του Συνεδρίου, με πρόγραμμα όμιλών Γερμανών, Νορβηγών, Βέλγων, Πολωνών και Άγγλων σε θέματα έμπορίου, ναυτιλίας, λιμένων και θαλάσσιων δρόμων των Άνσεατών, τη δε έπομένη ήμέρα στο ναυτικό μουσείο Altona, Γερμανοί, Άμερικανοί, Άγγλοι, Γάλλοι και Νορβηγοί όμιληται έκαναν ανακοινώσεις για την άλιεία, τα ξύλινα και σιδηρά ναυπηγήματα, για τα λιμάνια και τέλος για τα ναυτικά μουσεία των χωρών τους.

Την 5 Σεπτεμβρίου πραγματοποιήθηκε έπίσκεψη στο λιμάνι της Βρέμης. Στη μεγάλη αίθουσα του ναυτικού μουσείου της πόλεως έγιναν ανακοινώσεις και προβολές διαφανειών και στη συνέχεια έπίσκεψη στο μεγάλο σύγχρονο μουσείο που ζωντανεύει τη ζωή της θαλάσσης και των ανθρώπων της. Άνεγκυσθέντα μεγάλα ναύαγια, άκρόπωρα με φιγούρες, πίνακες και πολλά άλλα έκθέματα μεγάλου ένδιαφέροντος. Ένα ξύλινο ναύαγιο 15 περίπου μέτρων συντηρείται σε ειδικές συνθήκες θερμοκρασίας και φωτισμού σε ύδατοστεγές περιβλήμα. Όμοιώματα συγχρόνων πλοίων κινούνται μέσα σε πισίνα με χρήση ήλεκτρονικών ύπολογιστών από τους έπισκέπτες. Στο ύπαιθρο, σε ειδικές νηοδόξες άναπαύεται το θρυλικό για τους Γερμανούς ύποβρύχιο Wilhelm Bauer (έδρασε το 1943-45 και άνέπτυξε την άπίθανη για την έποχή του ταχύτητα των 17,2 μιλίων έν καταδύσει) που διέφυγε τελικά την όργη του πολέμου και έγινε μουσείο για να θυμίζει το θλιβερό παρελθόν. Μονίμως, άγκυροβολημένα ύποδειγματικά σκάφη της έποχής τους και τέλος ένα τετραίστιο ιστιόφορο που έκτός από μουσείο είναι και έστιατόριο πολυτελείας.

Την 6 Σεπτεμβρίου οι συνέδριοι μεταφέρθηκαν στην ιστορική Λυβέκη (Lubeck) που για πέντε αιώνες κρατούσε την έδρα της Άνσεατικής Ένώσεως. Μετά την ύποδοχή στο μεγαλοπρεπές δημαρχείο του 13ου αιώνα, που ό πλούτος του ιστορεί τις παλιές δόξες των Άνσεατών, ακολουθούν όμιλίες και έπίσκεψη του μουσείου St. Annen κτισμένου το 1502, με έκθέματα της έποχής του. Τό άπόγευμα μεταφορά στο Travemunde που συνδέει τους λιμένες της Βαλτικής με

σύγχρονα φέρυ - μπότς. Έπίσκεψη στο μόλιμα άραγμένο κατάλοιπο του ύπερκεανίου ιστιοφόρου "Passat" που μετέφερε μετανάστες στον Νέο Κόσμο. Τώρα φορτωμένο με την ιστορία του ταξιδεύει στη φαντασία και διηγείται τις χαρές και τις πίκρες που έζησε στις μεγάλες θαλάσσεις.

Στις 7 Σεπτεμβρίου, τελευταία ήμέρα του Συνεδρίου, στο Άμβουργο και πάλι έγιναν στο Ναυτικό Μουσείο όμιλίες για τη ναυτιλία, την συντήρηση των πλοίων και διάφορα άλλα θέματα της ναυτικής ιστορίας των Άνσεατών, ακολουθήσε η γενική συνέλευση όπου διατυπώθηκαν τά συμπεράσματα των έκδηλώσεων του Συνεδρίου και το Συνέδριο έκλεισε με την άποχαρτιστήρια δεξίωση στο «Μουσείο της Ιστορίας».

Άξίζει έδώ να σημειωθεί ότι πριν 300 χρόνια ξεκίνησαν για τον Νέο Κόσμο οι πρώτοι Γερμανοί μετανάστες. Έξάλλω από τά 50 έκατομμύρια που δέχτηκε η Άμερική από το 1820, οι περισσότεροι διακινήθηκαν από το Άμβουργο. Έπειδή δε πολλοί μετανάστες διαφόρων χωρών δεν είχαν κανονικά άποδεικτικά ταυτότητος, τά στοιχεία που διεσώθηκαν στο Άμβουργο άποτελούν και τά μόνα στοιχεία για την άναγνώρισή τους. Τά στοιχεία αυτά έχει συγκεντρώσει μία ειδική ύπηρεσία, η «Ιστορική Ύπηρεσία Μεταναστών», η όποία σε 274 μικροφίλμ διατηρεί άρχείο των μεταναστών της περιόδου 1850 - 1914, προσιτό στον κάθε ένδιαφερόμενο.

Τέλος ιδιαίτερη έντύπωση προκαλεί η άφθονία των οικονομικών μέσων που διαθέτει η Γερμανία για την προβολή και συντήρηση των Μουσείων. Σύγχρονες έγκαταστάσεις συντηρήσεως και προβολής των έκθεμάτων, εργασία άναπαλαιώσεως, συντηρήσεως και άναπαριστάσεως κειμηλίων και γενικά ζωηρό και συνεχές ένδιαφέρον για την παρουσίαση και την προβολή των ιστορικών γεγονότων της φυλής.

Πριν κλείσουμε το σημείωμα αυτό, πρέπει άκόμη να πούμε πως η έπόμενη σύνοδος του Συνεδρίου έχει όρισθεί ήδη για το 1987 στο Άμστερνταμ της Ολλανδίας. Πιστεύουμε λοιπόν ότι η Έλλάς και το Ναυτικό μας Μουσείο έχουν τη δυνατότητα και τά μέσα να προγραμματίσουν την μεθεπόμενη σύνοδο του Συνεδρίου στη χώρα μας, στον Πειραιά, με την τρισχιλόχρονη ναυτική ιστορία.

ΝΤΙΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ
Άντιπλοίαρχος

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

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

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

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

TEL: 394.5612
394.3992
394.3691
394.3548
394.2129

Capt. G. LOGOTHETIS
Direct: 443869
Home: 3116632

COMNINOS BROTHERS

group of companies



*a substantial contribution
to the development
of the greek reefer fleet*

VESSEL'S NAME	BUILT	DWT	CUBIC CAPACITY
MACEDONIAN REEFER	1968	11,243	494,586
MARATHON REEFER	1968	11,284	494,753
ATHENIAN REEFER	1973	9,168	456,407
ATTICA REEFER	1973	9,135	456,407
OLYMPIAN REEFER	1971	10,790	479,156
DELPHIC REEFER	1972	10,963	479,087
AEGEAN REEFER	1964	8,100	376,510
IONIAN REEFER	1965	8,100	376,510
IKARIAN REEFER	1968	5,200	284,215
SARONIC REEFER	1967	5,200	284,215
PSARA REEFER	1965	11,918	506,864
SYROS REEFER	1966	11,918	506,864

COMNINOS BROTHERS SHIPPING CO. S.A.
61-65 FILONOS STR.
PIRAEUS — GREECE
TELEPHONE: 41 32 602 TELEX: 21 2915

COMNINOS BROS. (LONDON) LIMITED
TRAFALGAR HOUSE, 11 WATERLOO PLACE,
LONDON SW1Y 4 AU · ENGLAND
TELEPHONE: (01) 839 1580 TELEX: 892494

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ - ΨΥΓΕΙΩΝ

ΣΥΝΤΟΜΗ ΜΕΛΕΤΗ ΒΑΣΙΣΜΕΝΗ ΣΕ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΑ ΑΡΧΕΙΑ ΤΗΣ VAKIS VLAHOULIS S.A.

Έπιμέλεια: κ. Γ. ΜΠΑΝΟΥ

Η παρούσα μελέτη αφορά στις διεθνείς διά θαλάσσης μεταφορές διά πλοίων - ψυγείων και αναφέρεται σε πλοία χωρητικότητας άνω των 100.000 κυβικών ποδών. Οι πληροφορίες που περιέχει στηρίζονται σε στατιστικά στοιχεία του Α' εξαμήνου του 1984 και συμπληρώνονται από πρόσφατες παρατηρήσεις και αναφορές.

Α' ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

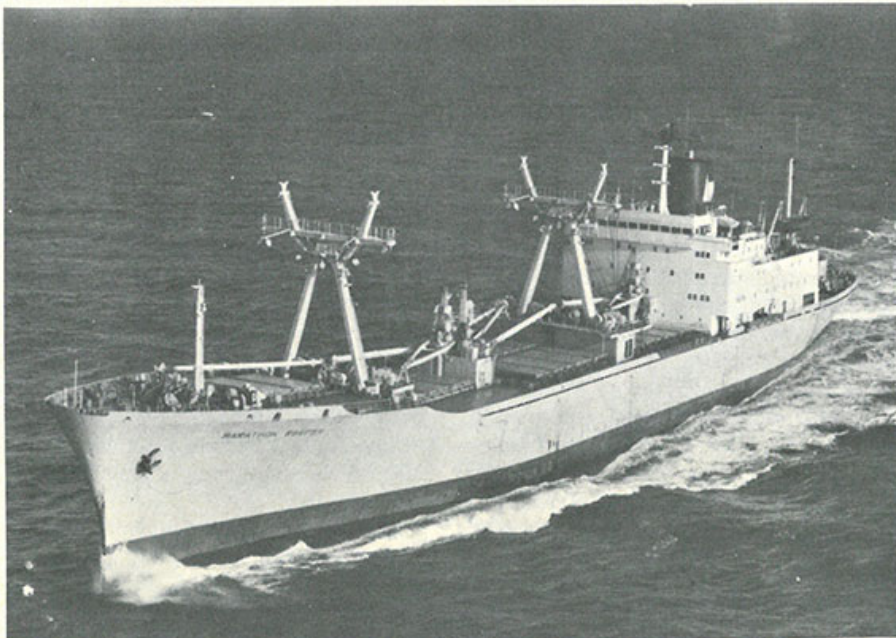
Στό τέλος του 1983 ο παγκόσμιος στόλος πλοίων - ψυγείων άνω των 100.000 κυβ. ποδών αριθμούσε 622 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 195.349.000 κυβ. ποδών μέσης ηλικίας 11.15 ετών.

Κατά την διάρκεια του α' εξαμήνου του 1984 παρελήφθησαν 29 νεότευκτα 11.760.000 κυβ. ποδών ενώ κατά τό αυτό χρονικό διάστημα απωλέσθησαν ή πουλήθηκαν για διάλυση 44 πλοία 11.250.000 κυβ. ποδών συνολικής χωρητικότητας.

Τά παραπάνω στοιχεία δείχνουν σαφώς μία τάση ελάττωσης του αριθμού των πλοίων με ταυτόχρονη διατήρηση της χωρητικότητας στά αυτά περίπου επίπεδα. Από μία άλλη σκοπιά, τά ίδια στοιχεία αποκαλύπτουν μία τάση γιγαντισμού, αφού ή μέση χωρητικότητα των νεοτευκτων είναι 405.000 κ.π. έναντι 314.000 κ.π. του υπάρχοντος στόλου κατά τό τέλος του 1983.

Βεβαίως, ή εικόνα αυτή αλλάζει κάπως αν ληφθεί υπ' όψιν ο αριθμός των υπό παραγγελία πλοίων που φθάνει τά 15 πλοία (6.000.000 κ.π. περίπου) για παράδοση εντός του Β' εξαμήνου του 1984, ενώ για τό 1985 προβλέπονται 32 μονάδες (14.000.000 κ.π.) και 8 μονάδες (3.000.000 κ.π.) για τό 1986. Καί ενώ τά βιβλία παραγγελιών για τό 1985 είναι μάλλον άπιθανο νά μεταβληθούν λόγω έλλείψεως χρόνου, πρέπει νά θεωρείται μάλλον βέβαιο ότι καί άλλες παραγγελίες θά τοποθετηθούν για παράδοση τό 1986.

Τά παραπάνω στοιχεία, όπως είπαμε, αναφέρονται στό Α' έξάμηνο του παρόντος έτους. Από τόν αριθμό των διαλύσεων κατά τούς τρεις τελευταίους μήνες, μπορεί κανείς νά πιθανολογήσει μία σταθερότητα στην χωρητικότητα μέχρι τέλους του έτους χωρίς νά αποκλείεται καί ή διατήρησή της καί κατά την διάρκεια του 1985. Καί τούτο διότι, σάν αποτέλεσμα της εξαιρετικής ευαισθησίας της ναυλαγοράς στον παράγοντα «ήλικία», θεωρείται βέβαιο ότι σημαντικός αριθμός από τά παραμένοντα υπερήλικα πλοία θά υποχρεωθούν νά οδηγηθούν στά διαλυτήρια.



Μία ματιά στην εθνικότητα των νεοτευκτων ή υπό παραγγελία πλοίων πείθει για την μελλοντική κυριαρχία στην αγορά της Ιαπωνικής Σημαίας (ή συμφερόντων). Πράγματι, τά μισά σχεδόν νεότευκτα ή τό 44% της χωρητικότητας έλέγχεται από Ιάπωνες με τό υπόλοιπο διαμοιραζόμενο μεταξύ των σημαιών ευκολίας καί δύο μόνο εθνικών σημαιών με μικρή συμμετοχή των ανεξαρτήτων πλοιοκτητών. Μοναδικό έρώτημα απομένει ή πολιτική των σοσιαλιστικών χωρών που, μέχρι ένα βαθμό, παραμένει ακόμα άγνωστη.

Β' ΦΟΡΤΙΑ

Η παρούσα μελέτη δέν αποσκοπεί, φυσικά, σε μία πλήρη ανάλυση της ναυλαγοράς. Μία σύντομη θεώρηση, όμως, είναι απαραίτητη προκειμένου νά αποπειραθεί κανείς νά προβλέψει τίς συνθήκες της αγοράς για τά ένα ή δύο επόμενα χρόνια.

Η μπανάνα, αυτό τό βασικό προϊόν για τά πλοία - ψυγεία, δέν παρέχει προς τό παρόν σημεία όποιασδήποτε σημαντικής αλλαγής στην παραγωγή καί την κατανάλωση. Σε ετήσια βάση, ή συνεισφορά της στην διαμόρφωση των μεταφορών θά εξαρτηθεί περισσότερο από τίς καιρικές συνθήκες παρά σε άλλους οικονομικούς παράγοντες.

Η κίνηση στά λοιπά φρούτα (μήλα, αχλάδια, έσπεριδοειδή, κλπ.), που τουλάχισ-

τον για τίς φτωχότερες χώρες θεωρούνται προϊόντα «πολυτελείας», θά εξαρτηθεί κατά πολύ από την αγοραστική δύναμη των εν λόγω χωρών καί, ως έκ τούτου, έμπίπτει σε μία γενικότερη οικονομική θεώρηση. Μπορεί κανείς νά προβλέψει μία «λογική» κίνηση με πιθανότητα αύξησής της σε σχέση με τό 1983. Τό λεπτό σημείο βρίσκεται στην δυνατότητα απορρόφησης ικανών ποσοτήτων από τίς σοσιαλιστικές χώρες.

Τό κρέας, αυτό τό βασικό πλέον αναλώσιμο προϊόν θά διακινηθεί στό βαθμό που οί γενικές οικονομικές συνθήκες τό επιτρέπουν. Όπως δήποτε, δέν προβλέπεται πτώση της ζητήσεως. Κάποιο ρόλο θά παίξει ή προσπάθεια του Ιράν νά εξασφαλίσει μέρος καί, μακροπρόθεσμα, τό σύνολο των εισαγωγών της χώρας από τή Νέα Ζηλανδία με ιδιόκτητα πλοία. Φαίνεται ότι, προς τό παρόν, ή ιδέα της παραγγελίας νέων πλοίων εγκαταλείφθηκε καί αντί αυτής, αντιμετώπιζεται ή αγορά μικρού αριθμού σχετικά μικρής ηλικίας πλοίων. Έτσι, αποφεύγεται ή πρόσθεση νεοτευκτων σε μία αγορά που διακρίνεται από τό πλεόνασμα χωρητικότητας.

Τά ψάρια εισάγονται κυρίως στην Ιαπωνία καί τή Νιγηρία. Όσον αφορά στην πρώτη, ή μεταφορά έχει καταντήσει έσωτερική υπόθεση της χώρας. Για τή Νιγηρία, οί εξελίξεις εξαρτώνται αποκλειστικά από την αγοραστική της δυνατότητα, με άλλα λόγια, από την μελλοντική πορεία των εξαγωγών της σε πετρέλαιο.

Γ' Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Χωρίς αμφιβολία, η ναυλαγορά του πλοίου - ψυγείου κατά το 1984 υπήρξε η χειρότερη από πολλών ετών. 'Ακόμη και οι κατά παράδοση «καλοί» μήνες (Μάρτιος - 'Απρίλιος) υπήρξαν τόσο φτωχοί, που δεν άπασχόλησαν ούτε το σύνολο των μοντέρνων πλοίων. Καί αυτό σέ στιγμές που παλαιότερες μονάδες δέχονταν οποιοδήποτε ναύλο. Είναι χαρακτηριστικό ότι μεγάλο ποσοστό της έλληνόκτητης χωρητικότητας δεν εγκατέλειψε το άγκυροβόλιο του παροπλισμού.

Στίς αρχές του έτους, πλοία 350/400.000 κ.π. πληρώνονταν 35-40 σέντς ανά κ.π. για χρονοναύλωση ταξιδιού από τούς συνήθεις τόννους φορτώσεως. 'Επίπεδο που σημαίνει αδυναμία καλύψεως και αυτών των τρεχόντων εξόδων, αν προεκταθεί και λάβει υπ' όψη και πλού υπό έρμα. Κατά την διάρκεια της «αίχμης» ένα μεγάλο ψυγείο πληρωνόταν 82 σέντς πλέον έξοδα πλού υπό έρμα, ναύλο που άσφαλώς δεν συγκρίνεται με τα 110 σέντς του 1983. Κάπως παλαιότερα πλοία δέχονταν τα 50 σέντς για ένα κυκλικό ταξίδι. 'Ηδη από τα τέλη 'Απριλίου, η ναυλαγορά περιέπεσε σέ λήθαργο. Δέν ύφίσταται πλέον ζήτημα επιπέδου ναύλου αλλά άπλά πρόβλημα εξεύρεσης άπασχόλησης. 'Ηδη τό μεγαλύτερο μέρος των πλοίων άνεξαρτήτων πλοιοκτητών έ-

πέστρεφε στον παροπλισμό από τίς αρχές Μαΐου.

«Αν πρέπει νά άποτολήσουμε μία πρόβλεψη για τόν έπόμενο χρόνο και πάντα μέ δεδομένη την διατήρηση της χωρητικότητας στον σημερινό όγκο της, ίσως θά πρέπει νά άναφερθούμε στην γενικότερη οικονομική ανάκαμψη όχι μόνο στον δυτικό αλλά και στον παγκόσμιο χώρο. Καί νά συνδέσουμε την τύχη της ναυλαγοράς προς τίς γενικές οικονομικές εξελίξεις. Μία διαφαινόμενη βελτίωση του παγκόσμιου οικονομικού κλίματος ίσως επιτρέψει κάποια συγκρατημένη αισιοδοξία.

Δ' ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΕΙΣ

Κάτω από τίς καταστροφικές συνθήκες της αγοράς που προαναφέραμε, ένα μέρος της παλαιάς χωρητικότητας έπρεπε νά περάσει σέ άλλα χέρια. «Οχι μόνο λόγω έλλειψης προοπτικής άπασχόλησης αλλά και κάτω από την πίεση των τραπεζών.

'Ελλείψει αγοραστών, περίπου 40 μονάδες όδηγήθηκαν στά διαλυτήρια, κυρίως στον 'Ινδικό 'Ωκεανό ('Ινδία, Πακιστάν, Μπαγκλαντές) όπου οι τιμές ανά τόννο έλαφροϋ έκτοπίσματος κυμάνθηκαν από δολ. 82 - 107.

Στά νεώτερα πλοία, 21 μονάδες άλλαξαν χέρια ή σημαία. Σέ αρκετές περιπτώσεις,

οι τιμές κρατήθηκαν μυστικές αλλά δέν είναι δύσκολο κανείς νά διαπιστώσει τά πρωτοφανώς χαμηλά επίπεδά τους. 'Αρκεί νά λεχθεί ότι πλοίο 15 ετών και 380.000 κ.π. μέ λαμπρό παρελθόν δέχθηκε τάς δολ. 650.000.

Ε' Συμπεράσματα

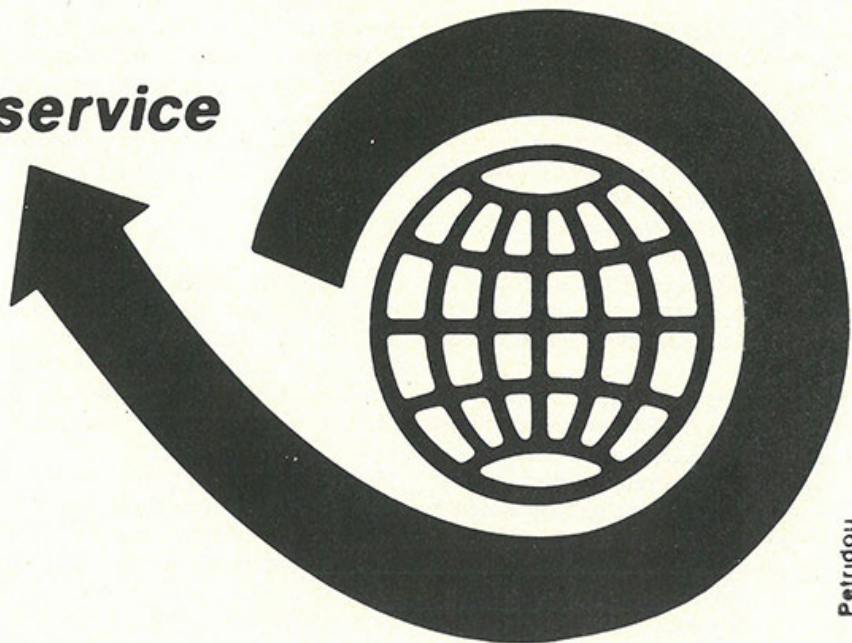
Κάτω από τό πρίσμα των παραπάνω διαπιστώσεων, δέν είναι παράλογο νά υποστηρίξει κανείς ότι μία σταθερότητα σέ όγκο χωρητικότητας θά επικρατήσει στά έπόμενα δύο - τρία χρόνια. Βεβαίως, πέρα από την στατική θεώρηση ή άποτελεσματικότητα αυτού του στόλου (efficiency) είναι ένας σημαντικός παράγοντας. Καί αυτή άσφαλώς αύξάνεται μέ την καθιέρωση της παλλέτας, όχι όμως και από την ταχύτητα που φαίνεται νά παραμένει ή αυτή, κυρίως για λόγους οικονομίας στά καύσιμα.

'Ως έκ τούτου, μέ τή βοήθεια της άναμενόμενης, έστω και περιορισμένης ανάκαμψης της οικονομίας, δέν θά ήτανε παράδοξο αν βλέπαμε την άποκατάσταση της ισορροπίας προσφοράς - ζήτησης στά έπόμενα δύο χρόνια. Καί αυτό μέ την προϋπόθεση ότι δέν θά γίνουν μεγάλες νέες παραγγελίες, κάτι που είναι δυνατόν νά άποφευχθεί αν ληφθεί υπ' όψη και τό ύψηλό κόστος της ναυπηγήσεως σέ όμαλές περιόδους.

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 1314/1984

Πρωτοδικής: Ν. Τρούσας
Δικηγόροι: Α. Πολιτισσοπούλου — Τιμαγέ-
νη, Γ. Λατσούδης, Γ. Μπαζίνας.

Αίτηση συντηρητικής κατασχέσεως πλοίου
μετά τόν πλειστηριασμό του και πρίν νά κα-
ταχωρηθεί στό νηολόγιο ή κατακυρωτική
έκθεση.

Η αυτοδίκαιη άκυρότητα τών λοιπών
κατασχέσεων πού έπιβλήθηκαν στό πλει-
στηριασθέν πλοίο δέν άφορά μόνο τίς κατα-
σχέσεις πού έγιναν ώς τήν κατακύρωση,
άλλά και έκείνες πού έπιβλήθηκαν μέχρι
τής καταχώρησης τής περιλήψεως τής
κατακυρωτικής έκθέσεως στό νηολόγιο.

Επειδή ή υπό κρίσιν αίτησις, ιστορούσα
ότι ή αίτοϋσα δικαιούται λαμβάνειν παρά
τής καθ' ής, διά τήν είς αϋτήν άναφερομέ-
νην αίτιαν, τό ποσόν τών φράγκων Σενεγά-
λης 12.525.404 ή δολλαρίων ΗΠΑ 31.846 ή
δραχμών 3.343.929 και ότι ή άπαίτησις αϋ-
τη κινδυνεύει νά μή ίκανοποιηθή λόγω άφε-
ρεγγυότητος τής καθ' ής και διώκουσα ο-
πως πρός εξάσφάλισιν τής άπαιτήσεως
ταϋτης μετά τών τόκων και εξόδων, διατα-
χθή, συντρεχούσης έπειγούσης περιπτώσε-
ως, ή συντηρητική κατάσχεσις πάσης κι-
νητής και άκινήτου περιουσίας τής καθ' ής
και ίδια τών είς τήν αίτησιν πλοίων τής μέ-
χρι τού ποσού τών δραχμών 5.000.000 (ώς
περιωρίσθη διά τού κατατεθέντος σημειώ-
ματος), είναι νόμιμος, στηριζομένη επί τών
άρθρων 707, 709 έπ. και 682 έπ. Κ.Πολ.Δ.,
άρμοδιώς δέ φερομένη ένώπιον τού Δικα-
στηρίου τούτου, πρέπει νά έρευνηθή περαι-
τέρω κατ' ούσίαν, συνεκδικαζομένη μετά
τής έπ' άκροατηρίου κατά τήν συζήτησιν
άσκηθείσης παρεμβάσεως (άρθρ. 682 παρ.
5 Κ. Πολ.Δ.) τής έν Λονδίνο Άγγλίας έ-
δρευούσης τραπεζικής εταιρίας υπό τήν έ-

πωνυμίαν «G.» διωκούσης τήν άπόρριψιν
αϋτης καθ' ό μέρος δι' αϋτης ζητείται ή
συντηρητική κατάσχεσις τών πλοίων τής
καθ' ής «H.L.» και «H.S.», τά όποια πλει-
στηριασθέντα πρό τής καταθέσεως τής αί-
τήσεως κατακυρώθηκαν είς αϋτήν, μή έ-
χουσαν όμως είσέτι μεταγράψη περίληψιν
τής κατακυρωτικής έκθέσεως.

Επειδή επί άναγκαστικής έκτελέσεως
πλοίων εφαρμόζονται, κατ' άρχήν, αί δια-
τάξεις περί άναγκαστικής έκτελέσεως ά-
κινήτων (άρθρ. 992 παρ. 1 έδ. β' Κ.Πολ.Δ.), υπό τās παρεκκλίσεις τών άρ-
θρων 1011 έως 1014 Κ.Πολ.Δ., παραλλή-
λως δέ έχουν εφαρμογή και αί μή καταργη-
θείσαι διά τού άρθρου 58 Είς. Ν. Κ.Πολ.Δ.
ειδικαί διατάξεις τών άρθρων 21 και 214
ΚΙΝΔ (Βλ. Τ ζ ί φ ρ α, Άσφ. Μέτρα, έκδ.
Β' σελ. 181), έκ τών όποιών ή τελευταία,
διασπώσα τόν γενικόν κανόνα τών άρθρων
958 παρ. 2 και 997 παρ. 5 Κ.Πολ.Δ., έπι-
τρέπει τήν έπιβολήν και έτέρων κατασχέ-
σεων (άναγκαστικών ή συντηρητικών) επί
τών έχόντων κατασχεθῆ άναγκαστικώς
πλοίων. Εξ άλλου, ή τύχη τών ύφισταμέ-
νων επί άκινήτου ή πλοίου κατασχέσεων
(άναγκαστικών ή συντηρητικών) μετά τήν
διενέργειαν τού πλειστηριασμού ρυθμίζε-
ται υπό τών διατάξεων τού άρθρου 1005
παρ. 3 έδ. β' Κ.Πολ.Δ. και τού άρθρου 214
ΚΙΝΔ. Η διάταξις τού άρθρου 214 έδ. γ'
ΚΙΝΔ, περιέχουσα παρομοίαν ρύθμισιν
πρός τήν τού άρθρου 1005 παρ. 3 έδ. β'
Κ.Πολ. Δ. και όρίζουσα ότι «διά κατακυ-
ρώσεως άκυροϋνται αϋτοδικαίως πās αι
λοιπαί κατασχέσεις», έγένετο δεκτόν ότι
άναφέρεται είς τās έπιβληθείσας μέχρι τής
κατακυρώσεως κατασχέσεις και έπιπρο-
σθέτως ότι ή προβλεπομένη είς αϋτήν αϋ-
τοδικαία άκυρότης τών άλλων κατασχέ-
σεων, έχουσα τήν έννοιαν τής άνεργείας
τούτων, παρέχει είς τόν ύπερθερματιστήν
τό δικαίωμα νά ζητήση τήν εξάλειψιν αϋ-
τών παρά τού ναυτικού ύποθηκοφύλακος,
ώς άκριβώς συμβαίνει και είς τήν περίπτω-
σιν τού άρθρου 1005 παρ. 3 έδ. β' Κ.Πολ.Δ.

Η άποψις όμως αϋτη, ότι ή έν λόγω διάτα-
ξις άναφέρεται είς τās έπιβληθείσας μέχρι
τής κατακυρώσεως κατασχέσεις αι όποιαί
και μόνον άκυροϋνται αϋτοδικαίως (τυγ-
χάνουν άνεργείας), άφήνει άναπάντητον
τό έρώτημα περί τού κύρους τής κατασχέ-
σεως ή όποια έπιβλήθη μετά τήν κατακύ-
ρωσιν και πρό τής καταχώρησης είς τό
νηολόγιο τής περιλήψεως τής έκθέσεως
κατακυρώσεως. Επί τού άνακύπτοντος έ-
ρωτήματος και έν όψει τού περιεχομένου
τών διαληφθεισών διατάξεων και τής τελο-
λογικής έρμηνείας τού άρθρου 214 έδ. γ'
ΚΙΝΔ και τής διά τού α' έδαφίου τού ίδίου
άρθρου καθιερουμένης άρχής τής πολλα-
πλότητος τών κατασχέσεων, τό Δικαστή-
ριον κρίνει ότι δύναται νά συναχθῇ ότι ή ά-
ληθής έννοια τής διατάξεως τού άρθρου
τούτου είναι παρομοία προς τήν τοιαύτην
τού άρθρου 1005 παρ. 3 έδ. β' Κ.Πολ.Δ., ή-
τοι ότι ή έπερχομένη διά τής κατακυρώσε-
ως αϋτοδικαία άκυρότης (άνεργεία) τών
λοιπών κατασχέσεων δέν άφορά μόνον
τās έπιβληθείσας μέχρι τού χρόνου τής κα-
τακυρώσεως κατασχέσεις, αλλά και εκεί-
νας πού έπιβλήθηκαν μέχρι τής καταχω-
ρήσεως είς τό νηολόγιο τής περιλήψεως
τής κατακυρωτικής έκθέσεως (βλ. και Ι.
Μπρίνια, Άναγκ. Έκτέλ. Β' έκδ., τόμος
4ος παρ. 628 Β, σελ. 2008 επ.).

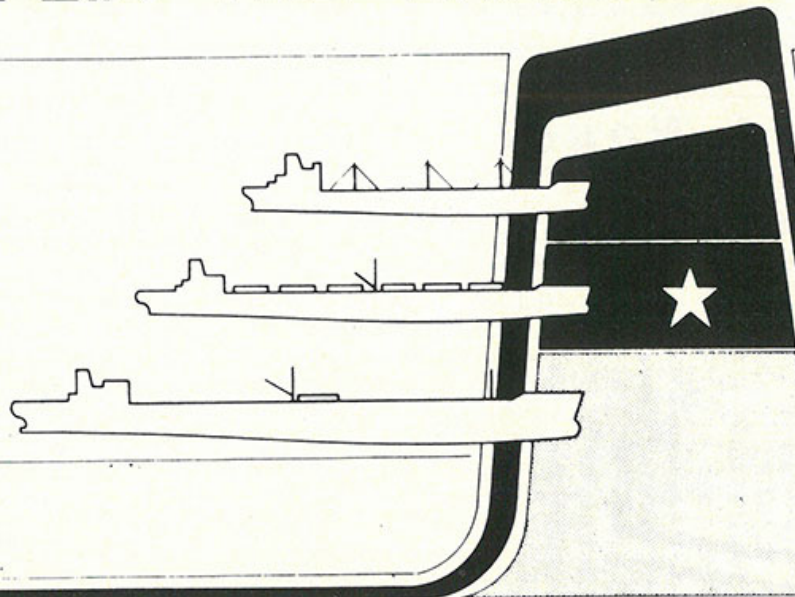
Κατ' άκολουθίαν τών έκτεθέντων, συν-
τηρητική κατάσχεσις πλειστηριασθέντος
πλοίου ή όποια έγγραφεται μετά τήν διε-
νέργειαν τού πλειστηριασμού και πρό τής
καταχώρησης είς τό νηολόγιο τής περι-
λήψεως κατακυρωτικής έκθέσεως είναι ά-
νεργής και δύναται νά ζητηθῇ ή εξάλει-
ψις της παρά τού ναυτικού ύποθηκοφύλα-
κος, συμφώνως προς τά άρθρα 1005 παρ. 3
εδ. γ' Κ.Πολ.Δ. και 214 έδ. γ' ΚΙΝΔ (βλ.
Μ.ΠΡ. Πειρ. 2991/1983, άδημ.). Συνεπώς,
αίτησις διώκουσα τήν συντηρητικήν κατά-
σχεσιν πλοίου πλειστηριασθέντος πρό τής
καταχώρησης είς τό νηολόγιο τής περι-
λήψεως κατακυρωτικής έκθέσεως θά ή-
σκείτο άνευ έννόμου συμφέροντος, άφού ή
τυχόν έπιτυχανομένη τοιαύτη κατάσχεσις
θά ήτο άνεργής και ως έκ τούτου θά ήδύ-
νατο νά διαταχθῇ ή εξάλειψις ταύτης παρά
τού ναυτικού ύποθηκοφύλακος.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

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

MEMBERS OF:

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



ΙΑΠΩΝΙΑ

Νέο οικονομικό σουπερτάνκερ

Το «Τοκάι Μαρού» ναυπηγήθηκε στην χώρα του ανατέλλοντος ήλιου σε μία εποχή που τα υπερδεξαμενόπλοια είναι είτε παρωπλισμένα είτε περιμένουν τη σειρά τους στα διαλυτήρια της Ν. Ασίας. Τό νέος σκάφος από τα πλέον αυτοματοποιημένα και σχεδιασμένο για απόλυτη οικονομία έχει μήκος 315 μ. και τό βύθισμά του φτάνει τά 19 μ. Οί 13 δεξαμενές του έχουν συνολική χωρητικότητα 294.350 κυβ. μέτρων και χωρητικότητα 238.500 τον. d.w. Διαθέτει ακόμη χωριστές δεξαμενές έρματισμού σύμφωνα μέ τίς διατάξεις της MARPOL και ειδικές δεξαμενές για λύμματα. Φέρει δύο κύριες μηχανές οικονομικού τύπου και μέσης ταχύτητας που παρέχουν 10.800 BHP μέσω μειωτήρων σε μία μοναδική προπέλλα έλεγχόμενου βήματος. Στο πηδάλιο έχουν τοποθετηθεί ειδικά πτερύγια για την καλύτερη έκμετάλλευση της προωθητικής ενέργειας της προπέλλας. Για την κίνηση της υπερ-οικονομικής ηλεκτρογεννήτριας χρησιμοποιείται ή θερμότητα των κυρίων μηχανών και ή παραγόμενη ενέργεια μπορεί νά χρησιμοποιηθεί για την ηλεκτροδότηση του σκάφους ή και για πρόωση σε περίπτωση ανάγκης. Τέλος αυτοματοποιημένα συστήματα επιτρέπουν στό «Τοκάι Μαρού» νά έχει πλήρωμα μόνο 16 ατόμων. Τό σκάφος πρόκειται νά χρησιμοποιηθεί για ήν μεταφορά πετρελαίου από τόν Άραβικό Κόλπο στην Ίαπωνία.

ΙΝΔΙΑ

Έκτακτος λιμένων

Νέες παροχές για την ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων της χώρας παρέχονται μέ τό νέο αναπτυξιακό σχέδιο μέ σκοπό την ολοκλήρωση του έκτακτου λιμένα τους. Μέ την αύξηση του προϋπολογισμού τους κατά 20% τά κύρια λιμάνια της χώρας όπως ή Βομβάη, τό Κοσίν και ή Κάντλα θά μπορούσαν νά αναλάβουν σχέδια επέκτασης, ενώ θά ολοκληρωθεί ή κατασκευή σταθμού άνεφοδιασμού καυσίμων και εκβάθυνση του Μαντράς. Παρά τίς πρόσφατες απεργίες και την αναμενόμενη πτώση στην διακίνηση φορτίων, ή Βομβάη διατήρησε την πρώτη θέση ανάμεσα στό Ίνδικά λιμάνια μέ 24,98 εκατομ. τον. διακινούμενων φορτίων. Οί εξαγωγές από τό λιμάνι αυτό έχουν υπερβεί τό σύνολο των εισαγωγών κυρίως χάρη στην διακίνηση προϊόντων πετρελαίου, ενώ και στό έμπορευματοκιβώτια ή Βομβάη έρχεται πρώτη ανάμεσα στό ινδικά λιμάνια.

Ή δύναμη του στόλου

Την 1 Ιουλίου του τρέχοντος έτους ό Ίνδικός έμπορικός στόλος περιελάμβανε σύνολο 405 πλοίων 6,14 εκατομ. τον. γκρός. Παρουσιάζει έτσι μία μέτρια αύξηση κατά 50 χιλιάδες τόννους έναντι της 1 Ιανουαρίου του έτους και κατά 150 χιλιάδες τόννους έναντι της 1 Ιανουαρίου του 1983.

Από τίς άρχές του έτους οί Ίνδοί έφοπλιστάι έχουν τοποθετήσει παραγγελίες για 36 νέα πλοία συνολικού τοννάζ 974.550 τον. γκρός. Έκ των υπό παραγγελία πλοίων τά 22 πρόκειται νά ναυπηγηθούν σε ξένα ναυπηγεία (629.350 τον. γκρός) και τά 14 σε έθνικά ναυπηγεία (345.200 τον. γκρός).

ΚΙΝΑ

Πρόγραμμα ανάπτυξης

Ή Κυβέρνηση της Λαϊκής Κίνας, ή όποία διαθέτει σήμερα έμπορικό στόλο που δεν υπερβαίνει τούς 10 εκατομ. τον. d.w. προγραμματίζει την θεαματική ανάπτυξη του ναυτιλιακού τομέα μέ τη σημαντική αύξηση του στόλου και της χωρητικότητός του. Τό πρόγραμμα αυτό αποβλέπει στό νά φθάσει ό έθνικός στόλος τούς 20 εκατομ. τόννων μέχρι τό 1990 και τούς 30 εκατομ. τόννων μέχρι τό 2000.

Ός προς τό σύστημα της ανάπτυξης άντιμετωπίζεται ή στροφή από τά μεταχειρισμένα πλοία, που μέχρι τώρα αποτελούσαν τόν κύριο τρόπο άποκτήσεως πλοίων, προς τη ναυπήγηση νέων πλοίων. Διερωτώνται όμως οί ναυτιλιακοί κύκλοι πώς θά τά καταφέρει αυτό ή Κυβέρνηση της χώρας, όταν είναι γνωστό ότι τά έθνικά ναυπηγεία παρουσιάζουν καθυστέρηση 300.000 τόννων στην εκτέλεση των παραγγελιών επί έτησίου προγράμματος 800.000 τόννων. Και δέν αποκλείουν ότι ή έθνική ναυτιλιακή εταιρία COSCO θά στραφεί κατά κύριο λόγο προς τά ναυπηγεία του έξωτερικού.

ΚΥΠΡΟΣ

Σταθμός άνεφοδιασμού

Μέχρι πριν λίγο καιρό τά πλοία που έφταναν στην Κύπρο έπρεπε νά είχαν μαζί τους αρκετά καύσιμα για τό ταξίδι της επιστροφής, καθώς ή σχετική μικρή παραγωγή του τοπικού διυλιστηρίου είχε ώθήσει τίς τιμές σε ύψηλά επίπεδα, ενώ υπήρχε σημαντική δυσκολία μεταφοράς τους μέ βυτιοφόρα.

Την λύση στό πρόβλημα έδωσε ή δημιουργία μίας νέας εταιρίας άνεφοδιασμού καυσίμων, της «MEROIL BUNKERING LIMITED», που χρησιμοποιεί ένα σκάφος των 1.000 τον. d.w., για άνεφοδιασμό των πλοίων που καταπλέουν στη Λεμεσό, τη Λάρνακα και τό Βασιλικό μέ καύσιμα και πόσιμο νερό. Τό πλοίο διαθέτει μετρητές παροχής καθώς και ένα σύστημα ανάμιξης πετρελαίου και βενζίνης ώστε τό καύσιμο νά ταιριάζει στις προδιαγραφές των μηχανών του πλοίου, ενώ υπάρχει συνεχής παροχή υπηρεσιών όλο τό 24ωρο, στό λιμάνι ή στη ράδα.

Οί δεξαμενισμοί μικρών σκαφών

Ή μοναδική πλωτή δεξαμενή της Κύπρου που βρίσκεται στό λιμάνι της Λεμεσού, δημιουργήθηκε πριν όκτώ χρόνια από την «Famali Shipyard». Έχει μήκος 63 μέτρα, πλάτος 18,26 μ., άνυψωτική ικανότητα 1.360 τον.

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

και μπορεί να δεχθεί πλοία μήκους 75 μέτρων. Το προσωπικό και τα εργατήρια της έπισκευαστικής βάσης είναι καλά εφοδιασμένα και μπορούν να εκτελέσουν εργασίες που περιλαμβάνουν καθαρισμό υφάλων, ελασματοουργικές εργασίες, μηχανικές επισκευές και γενικές έπισκευές είτε στην δεξαμενή, είτε σε πλοία δεμένα στην άποβάθρα. Μέχρι τώρα περισσότερα από 350 σκάφη έχουν έπισκευαστεί στην κυπριακή έπισκευαστική βάση.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η έπιθεώρηση των πλοίων

Τό Βρετανικό Υπουργείο Μεταφορών έξέδωσε νέους κανονισμούς δσον άφορά τις έπισκέψεις και έπιθεωρήσεις των έμπορικων πλοίων, περιλαμβανομένων και των πετρελαιοφόρων. Οί νέοι κανονισμοί υιοθετούν τό σύστημα των έτησίως ύποχρεωτικών έπιθεωρήσεων άντί των άκανονίστων αίφνιδιαστικών έπισκέψεων. Έξάλλου κατ' έφαρμογή του σχετικού πρωτοκόλλου της διεθνούς συμβάσεως «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής έν θαλάσση» οί ένδιάμεσες έπιθεωρήσεις προβλέπονται και γιά τά πετρελαιοφόρα ήλικίας άνω των 10 έτών.

Άπό τούς δημοσιευθέντες ήδη νέους κανονισμούς θεωρούνται ιδιαίτερης σημασίας οί ακόλουθοι: Περί ηλεκτρικών έγκαταστάσεων και έξοπλισμών. Περί καθορισμού έτησίων και ένδιαμέσων έπιθεωρήσεων. Περί ιατρικής εξέτάσεως των ναυτικών. Περί έκβολής πετρελαίων και λιπαντικών στη θάλασσα. Περί εκθέσεων ναυτικών άτυχημάτων.

Τό Μέλλον της Ναυτιλίας της

Μεγαλύτερη ύποστήριξη ζητεί άπό την κυβέρνηση τό Γενικό Ναυτιλιακό Συμβούλιο, στην άναφορά του γιά την βρετανική ναυτιλία του 1984. Προβλέπει δέ νέες έπενδύσεις μόνον άν υπάρξει τό κατάλληλο κλίμα, πού θά προσελκύσει τούς ύποψήφιους έπενδυτές στην ναυτιλιακή παρά σε άλλες βιομηχανίες. Άν και ή βρετανική ναυτιλία έχει τις ρίζες γιά νά έπωφεληθεί άπό την ά-

ναμενόμενη άνάκαμψη χρειάζεται μία αύξηση των ναύλων, συνεργασία και ύποστήριξη άπό την κυβέρνηση και τά εργατικά συνδικάτα και μείωση του άριθμού του πληρώματος των σύγχρονων πλοίων, ώστε νά έπιτευχθεί ή προσέλκυση των έπιχειρηματιών στην ναυτιλία. Ό προστατευτισμός είναι ένά από τά μεγάλα προβλήματα και ή κυβέρνηση θά πρέπει νά παίρνει άντίμετρα όπου αυτό γίνεται συχνά ένώ στην άναφορά κατακρίνεται ή στάση της Ένώσεως Ναυτών γιά την ύποστήριξη πού έδωσε σε άπεργιακές κινητοποιήσεις άλλων βιομηχανικών κλάδων σε έποχές κρίσιμες γιά την ναυτιλία.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η άνάκαμψη της ναυτιλίας

Κατά τις δηλώσεις έφοπλιστικών παραγόντων ή ναυτιλία της χώρας επανέρχεται στη θέση πού κατείχε πρό της πετρελαϊκής κρίσεως του 1973. Τά νορβηγικής πλοιοκτησίας σκάφη πού είναι νηολογημένα στο έξωτερικό αντιπροσωπεύουν σήμερα τό 35% του συνολικού στόλου. Έτσι ή μείωση των ύπό την έθνική σημαία πλοίων άντισταθμίζεται άπό τόν άριθμό των πλοίων πού τελούν ύπό ξένη σημαία.

Σήμερα ό νορβηγικός έμπορικός στόλος περιλαμβάνει 774 μονάδες ύπό έθνική σημαία και 272 μονάδες έγγεγραμμένες σε ξένα νηολόγια. Στους άριθμούς αυτούς δέν περιλαμβάνονται οί πλωτές έξέδρες έξορύξεως πετρελαίου, οί όποιες κατέχουν σπουδαίο ρόλο στη ναυτιλιακή δραστηριότητα του νορβηγικού έφοπλισμού.

Κατά τόν Πρόεδρο της Ένώσεως Έφοπλιστών, οί νέοι κανονισμοί περί συνθέσεως πληρωμάτων βοήθησαν σημαντικά στην ένίσχυση της συναγωνιστικότητας των νορβηγικών πλοίων, καθώς επίσης και στην επέκταση της δραστηριότητος στον τομέα των πλωτών γεωτρυπάνων και των βοηθητικών των σκαφών. Ήδη διάφοροι έφοπλιστάι έχουν παραγγείλει 9 πλοία τά όποία θά έχουν πλήρωμα 12 - 14 άνδρων. Τό έπόμενο βήμα, του πληρώματος των 9 - 10 άνδρων, δέν άναμένεται νά πραγματοποιηθεί πρό του 1990.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Κανονισμοί ασφαλείας

Τό Υπουργείο Ναυτιλίας του Χόγκ Κόγκ καταρτίζει νέο Νόμο και Κανονισμούς γιά τη βελτίωση των όρων ασφαλείας και διαβιώσεως επί των ποίων. Σκοπός της νέας αυτής νομοθεσίας θά είναι ή προσαρμογή των κανονισμών πρós τά διεθνή επίπεδα και ειδικότερα πρós τη διεθνή σύμβαση του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας του 1982, ή όποία ρύθμισε τά κατώτερα όρια ασφαλείας των πλοίων, της κοινωνικής ασφαλίσεως των ναυτικών, της διαδικασίας ύποβολής παραπόνων και της έρεύνης των ναυτικών άτυχημάτων.

Οί νέες διατάξεις του Χόγκ Κόγκ θά άναφέρονται στις ιατρικές εξέτάσεις των μελών του πληρώματος, στην καθιέρωση βιβλίου ασφαλείας επί των πλοίων, στην όνομασία των αξιωματικών, στις έπιτροπές ασφαλείας των πλοίων και στην ύποχρέωση άναγγελίας παντός άτυχήματος ή επικινδύνου γεγονότος.

ΜΕΞΙΚΟ

Έπέκταση του στόλου

ΈΞι νέα σκάφη θά προσθέσει στον έμπορικό της στόλο ή ΤΜΜ, τό μεξικανικό καρτέλ ναυτιλιακών μεταφορών, αύξάνοντάς τον έτσι στά 30 πλοία. Τέσσερα άπό αυτά θά είναι νεότευκτα μπάλκερς άπό τά όποία δύο των 45.800 τόν. d.w. μέ ταυτόχρονη μεταφορική ικανότητα 1.590 TEU ναυπηγούνται στην Άγγλία άπό την «Σάντερλαντ Σιμπιλντερς». Πρόκειται γιά τά σκάφη «Colima» και «Milla» πού θά παραδοθούν στην ΤΜΜ στά τέλη του 1985. Άλλα δύο μπάλκερς, τά «Otomí» και «Seri» θά παραλάβει ή μεξικανική έταιρία άπό την «Μιτσουμπισί», ένώ δύο ακόμη πλοία μεταφοράς όχημάτων μέ ικανότητα μεταφοράς άνω των 3.000 αυτοκινήτων θά αγοράσθούν σύντομα. Οί νέες αγορές έντάσσονται στο σχέδιο όλικής άνανέωσης του στόλου της ΤΜΜ πού θά ολοκληρωθεί σε μία τριετία.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

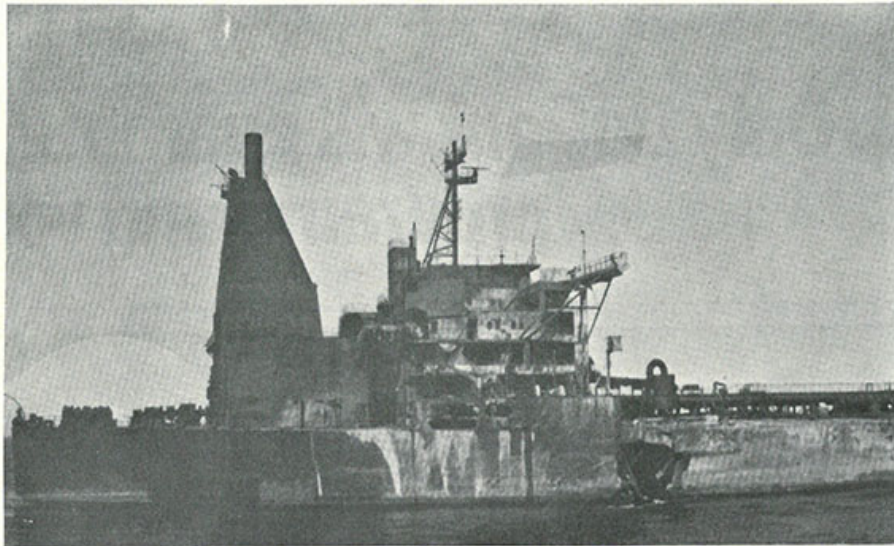
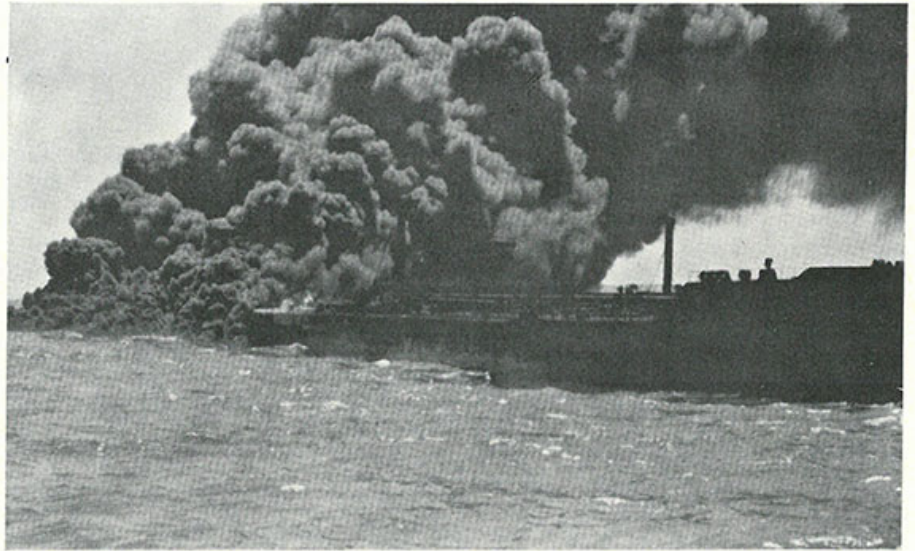
ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Ο πόλεμος

τῶν πετρελαιοφόρων

Με άφορμή τήν άναζωπύρωση τῶν έχθροπραξιῶν στόν Περσικό Κόλπο όπου στίς 8 Ὀκτωβρίου έπλήγη από ιρακινά άεροσκάφη μέ πύραυλο exoset τό ύπερδεξαμενόπλοιο «World Knight» ιδιοκτησίας τῆς «World Wide Shipping» τοῦ Χόγκ Κόγκ, μέ άποτέλ σμα νά βροῦν τραγικό θάνατο έξι Κινέζοι ναυτικοί καί νά τραυματισθοῦν άλλοι έννέα, δημοσιεύουμε δύο φωτογραφίες πού έμφανίζουν σέ όλη τήν τραγική τῆς έκταση τήν πραγματικότητα τοῦ περσο-ιρακινοῦ πολέμου καί τά θύματα τοῦ άποκαλουμένου «πολέμου τῶν πετρελαιοφόρων».

Καί οἱ δύο φωτογραφίες άπεικονίζουν τό ULCC «Safina Al Arab» 357.100 τόν. d.w. πού ανήκε σέ Σαουδάραβες καί έπλήγη από πύραυλο exoset στίς 25 Ἀπριλίου, 80 μίλια νοτιοανατολικά τοῦ Κάργκ Ἀϊλαντ, έμφορτο 350.000 τόν. άργοῦ. Τό πλοίο υπέστη έκτεταμένη πυρκαϊά στίς πρυμναίες δεξαμενές καυσίμων καί φορτίου καθώς καί στούς χώρους ένδειατήσεως μέ άποτέλεσμα τόν θάνατο ενός ναυτικοῦ.



Τό γεγονός ότι τό πλοίο δέν έξερράγη παρά τήν έκτεταμένη πυρκαϊά, όφείλεται στήν ύπαρξη συστήματος άδρανούς άερίου (Inert Gas) μέ τό όποίο είχαν κατακλυσθεῖ οἱ δεξαμενές τοῦ φορτίου άμέσως μετά τή φόρτωση.

Ὅπως εύγλωττα παρουσιάζουν οἱ δύο φωτογραφίες ή καταστροφή τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρώματος υπήρξε καθολική, ένώ ό πύραυλος exoset δημιούργησε ρήγμα περίπου 15 τ.μ. κοντά στή δεξιά πλευρική δεξαμενή No. 11 τοῦ σκάφους σέ ύψος μόλις πάνω από τήν ίσαλο γραμμή, από όπου φλεγόμενο πετρ ᾽λαι διέρευσε στή θάλασσα. Ὑπολογίζεται ότι περίπου 10 ὄννοι πυροσβεστικοῦ ὑλικοῦ χρησιμοποιήθηκαν στήν κατάσβεση τῆς πυρκαϊᾶς καί τό σκάφος έφθασε στίς 28 Ἀπριλίου στό Μπαχρέϊν όπου εκφόρτωσε τό πετρέλαιο σέ άλλα δεξαμενόπλοια. Ἀργότερα τό σκάφος έπλήθη στήν Φορμόζα για διάλυση αντί 4,3 εκατομ. δολλαρίων.

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

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



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

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

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

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τά επιτόκια δανείων σέ συνάλλαγμα

Με απόφασή της που στάλθηκε για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, ή Νομοματική Έπιτροπή διευκρινίζει σχετικά με το επιτόκιο υπερημερίας δανείων σέ συνάλλαγμα ή με ρήτρα συναλλάγματος, πρώτον, ότι το κατώτατο όριο επιτοκίου υπερημερίας που ορίζεται με τις αποφάσεις ΝΕ 245/2/21.8.79 και ΝΕ 275/3/21.6.80, δεν έχει εφαρμογή για τα δάνεια και λοιπές πιστώσεις σέ συνάλλαγμα ή με ρήτρα συναλλάγματος που έχουν χορηγηθεί από τράπεζες που λειτουργούν στην Ελλάδα, και κατά δεύτερον, ότι για το πρό της 1.1.83 διάστημα ίσχυε για τα ως άνω δάνεια και λοιπές πιστώσεις σέ συνάλλαγμα ή με ρήτρα συναλλάγματος επιτόκιο υπερημερίας κατά δύο μονάδες υψηλότερο του εκάστοτε ισχύοντος για την αντίστοιχη χορήγηση επιτοκίου (χωρίς προμήθεια), ενώ για το μετά την 1.1.83 διάστημα το επιτόκιο υπερημερίας ορίζεται από την ΕΝΠΘ 67/18/22.6.83.

Ο έλεγχος των πλοίων σύμφωνα με απόφαση του IMO

Ο έλεγχος για να διαπιστωθεί αν τα πλοία που εισέρχονται σέ λιμάνι τηρούν τις προβλεπόμενες από τον IMO διατάξεις για την επεξεργασία και διάθεση των λυμάτων, θα γίνεται ομοιόμορφα στά λιμάνια των 14 χωρών που έχουν προσχωρήσει στο «Μνημόνιο συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων στά λιμάνια τους».

Υπό την κυανόλευκο

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

1. «Μάρω Α.», φορτηγό, ναυπηγούμενο υπ' αριθ. 1270, 25.000 τον. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «Fortunna Finance Corporation» (κ. Άλ. Μαριόλης).
2. «Ποντοπόρος», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο υπ' αριθ. 725, 15.880 τον. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «Saturnus Maritime Company S.A.» (κ. Κλειώ Μουστάκα).
3. «Τετιέν», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο υπ' αριθ. 1269, 25.000 τον. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «Julmer Shipping Corporation» (κ. Δημ. Αγραφιώτης).
4. «Δημήτρης Ε.», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο υπ' αριθ. 2861, 13.958 τον. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «Dignity Shipping Company Ltd.» (D. Efthymiou Shipping S.A.).

5. «Αστερίας», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Asterias» υπό κυπριακή σημαία, 14.993 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1968 που ανήκει στην εταιρία «ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Γεώργ. Σαζακλής).

6. «Μαντελέν», φορτηγό, πρώην «Canada» υπό σουηδική σημαία, 5.590 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρία «Mercator Shipping Company» (κ. Σπ. Μαρινάκης).

7. «Αστωρ», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Παναμαξ Μάρς» υπό λιβεριανή σημαία, 29.860 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1978 που ανήκει στην εταιρία «Overseas Oceanic Investments Ltd.» (κ. Διον. Αμπατιέλος).

8. «Φαίρσιπ Α.», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Chinon» υπό γαλλική σημαία, 131.654 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Elfilikon Inc.» (κ. Κων. Χατζηαντωνίου).

9. «Αρχιπέλαγος», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Lantau», υπό σημαία Σιγκαπούρης, 58.143 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1969, που ανήκει στην εταιρία «Archipelagos Shipping Corporation» (κ. Αντών. Μαυρακάκης).

Παραλαβές

Στά τέλη του περασμένου Αυγούστου παραλήφθηκε από τα ναυπηγεία «Ματίας Τύσεν» το μπάλκ κάρριερ «Παντελής Α. Λαιμός» 24.400 τον. δ.ω., 16.794 τον. γκρό. Το σκάφος διαχειρίζεται η εταιρία «Anra Ship Management» και ύψωσε την κυανόλευκο.

Αγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες περιήλθε τελικά το δεξαμενόπλοιο «Grimmen», 51.000 τον. δ.ω. 28.671 τον. γκρό, σουηδικής ναυπηγήσεως

του 1966, έναντι ποσού περί των 1.85 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μικτού σκάφους «Navios Commodore» 105.140 τον. δ.ω., 48.321 τον. γκρό, ναυπηγηθέν στη Σουηδία το 1971, έναντι ποσού περί των 3.2 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ πλειστηριασμό που έλαβε χώρα στις ΗΠΑ, Έλληνες απέκτησαν το μπάλκ κάρριερ «Panamax Mars» 61.624 τον. δ.ω., 29.860 τον. γκρό, του 1978, έναντι ποσού 7.550.000 δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Oralia» 53.700 τον. δ.ω. του 1963, έναντι ποσού περί των 1,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε το δεξαμενόπλοιο «Mantau» 135.000 τον. δ.ω. του 1969, έναντι ποσού 3 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ ξένους πλοιοκτήτες επωλήθη το ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Αλίσια» 27.158 τον. δ.ω., 16.402 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1972, έναντι τιμής που κυμαίνεται περί των 3,1 — 3,4 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες απέκτησαν το ολλανδικό μπάλκ κάρριερ «Amstelpark» 34.140 τον. δ.ω., 19.849 τον. γκρό του 1967, έναντι ποσού 1,4 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης απέκτησαν το παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Caspian Sea» 36.273 τον. δ.ω. 19.212 τον. γκρό, νορβηγικής ναυπηγήσεως του 1968, έναντι ποσού περί των 1,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε το προντακ κάρριερ «Global Oath» 32.750 τον. δ.ω. 16.277 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1976, έναντι τιμής 3,8 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι επίσης οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ με φορτωτήρες «Kanuka Forest», 27.000 τον. δ.ω. 17.500 τον. γκρό του 1970, έναντι ποσού περί των 1,9 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το δεξαμενόπλοιο «Αντάρης» 92.088 τον. δ.ω. 43.231 τον. γκρό, σουηδικής κατασκευής του 1967, έναντι τιμής περί των 2,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το δεξαμενόπλοιο «Τράισταρ» 76.084 τον. δ.ω., 36.547 τον. γκρό, ιαπωνικής κατασκευής του 1966, έναντι τιμής περί των 1,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε το παναμαϊκό προντακ κάρριερ «Revelation» 15.767 τον. δ.ω., 9.405 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1975, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ πλειστηριασμό που έλαβε χώρα στο

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

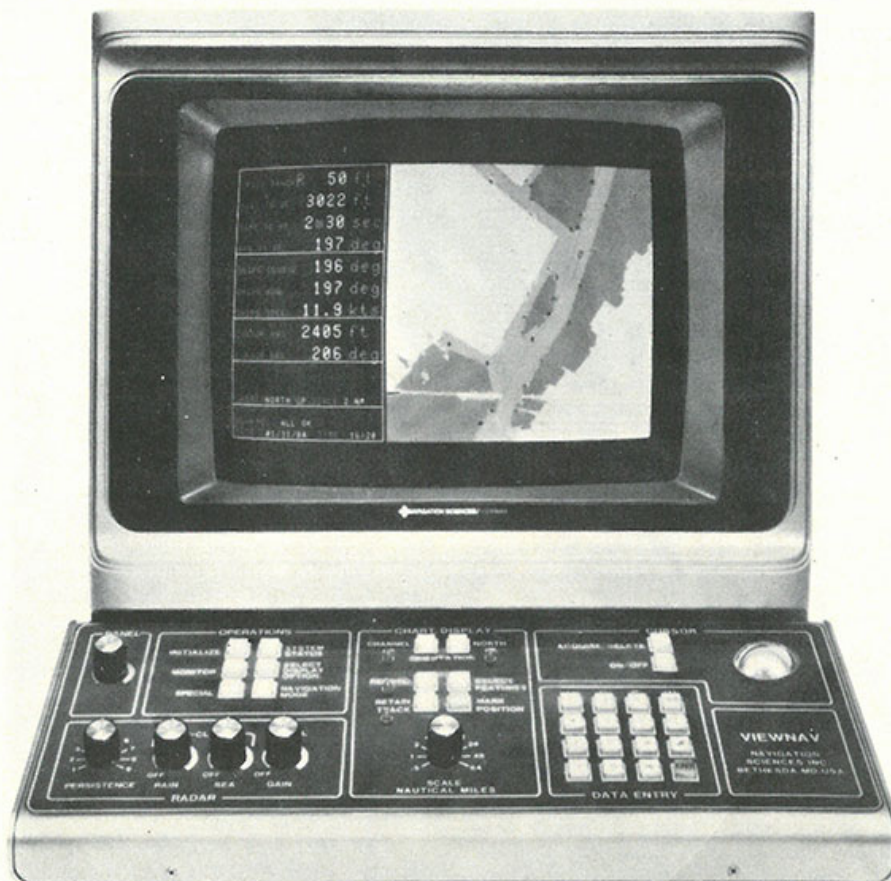
TEL.: 95 41 05

A.O.H. 78 29 05

Telex: 6625 - JRWS UY 6625

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY



Το τελευταίο επίτευγμα της «Navigation Services Inc.», το οποίο συνδυάζει ηλεκτρονικό υπολογιστή μνήμης μέχρι 10 MB, έγχρωμο μόνιτορ και εύχρηστη κονσόλα, μαζί με δέκτες ραντάρ, «Λοράν», και «Ντέκκα» για να παρουσιάσει έναν ηλεκτρονικό χάρτη της περιοχής που κινείται το πλοίο. Ίδανικό για την διάβαση πολυσύχναστων διαύλων, όπου η ακρίβεια στίγματος που δίνει φτάνει τις πέντε γιάρδες, το «VIEWNAV» μπορεί να χρησιμοποιηθεί και από ποντοπόρα σκάφη με την λήψη στοιχείων από δορυφόρους. Στην μνήμη του είναι καταχωρημένοι πάνω από 650 λεπτομερείς χάρτες που παρουσιάζονται με τα κανονικά χρώματα των συμβατικών χαρτών, ενώ με την χρήση δρομέα το σύστημα μπορεί να παρέχει στοιχεία για την κατεύθυνση, ταχύτητα και στίγμα του πλοίου αλλά και των άλλων πλωτών αντικειμένων της περιοχής.

Νιόρμπαν, «Έλληνες απέκτησαν το μπάλκ κάρριερ «Congueor Bulker», 36.258 τον. d.w., του 1977, έναντι ποσού 4,3 εκατομ. δολ. λαρίων με παράδοση «ως έχει» στο Χόγκ Κόγκ.

Διαλύσεις

— Με προορισμό την διάλυση στη Κίνα έπωληθη το στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Βιολάντω» 119.811 τον. γκρός του 1972, αντί δολ. 130 ανά έλ. εκτοπίσματος.

— Διαλυτές του Μπαγκλαντές αγόρασαν το κυπριακό φορτηγό - ψυγείο «Σίτυ όφ Ζούγκ» 7.538 τον. γκρός του 1962, αντί δολ. 105 ανά τον. έλ. εκτοπίσματος.

— Στην Ίνδια έπωληθη για διάλυση το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό «Θεούπολις» 11.765 τον. γκρός του 1958 αντί συνολικού τιμήματος 650.000 δολαρίων.

— Διαλυτές του Πακιστάν αγόρασαν το φορτηγό «Μαγδαλινη Κ.» 4.585 τον. γκρός, 3.175 τον. βάρους του 1958, αντί δολ. 97 ανά τον. βάρους.

— Νοτιοκορεάτες διαλυτές αγόρασαν το υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό «Καρράς» 10.834 τον. γκρός, 4.900 τον. βάρους του 1962, αντί δολ. 111 ανά τον. βάρους.

Τά συμβεβλημένα

Κατά το μήνα Αύγουστο υπεγράφησαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Πασίφικ Όσσαν», λιβερτιανό, 22.511 τ. γκρός, από 10.8.84, εκπρόσωπος κ. Δημ. Κόκκινος.

— «Σέμε II», παναμαϊκό, 12.498 τ. γκρός, από 25.8.84, εκπρόσωπος κ. Συμ. Παληός.

— «Γαλιλαίος», παναμαϊκό επιβατηγό, 18.630 τ. γκρός, από 1.6.84, εκπρόσωπος κ. Άντ. Πιπέρας.

— «Φλάγκ Δέσποινα», παναμαϊκό, 17.346 τ. γκρός, από 18.6.84, εκπρόσωπος κ. Δημ. Κατσανδρής.

— «Πατρίστια Ρ.», παναμαϊκό, 17.879 τ. γκρός, από 5.4.84, εκπρόσωπος κ. Ίωάν. Ζιμπόπουλος.

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.

- «Αθήρας», κυπριακό, 4.050 τ. γκρός, από 13.4.84, εκπρόσωπος κ. Αθαν. Γιαννουλάτος.
- «Ουρανία Κούλουθρου», λιβερριανό, 38.529 τ. γκρός, από 26.6.84, εκπρόσωπος κ. Μιχ. Μαργέτης.
- «Ατλάντικ», παναμαϊκό, 1.804 τ. γκρός, από 1.8.84, εκπρόσωπος κ. Νικ. Φράγκος.
- «Αρκάδι», παναμαϊκό, 39.420 τ. γκρός, από 18.6.84, εκπρόσωπος κ. Θεμ. Ζιμπόπουλος.
- «Κίτσα», κυπριακό, 22.893 τ. γκρός, από 4.5.84, εκπρόσωπος κ. Δημ. Άγγελος.

Οι διαγραφές

Κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, διεγράφησαν από τον πίνακα συμβεβλημένων, τα εξής πλοία:

- «Γκούντ Λόρντ», παναμαϊκό, 9.067 τ. γκρός, από 18.7.84 λόγω πωλήσεως.
 - «Γκούντ Ντόλφιν», παναμαϊκό, 9.070 τ. γκρός, από 24.8.84 λόγω πωλήσεως.
 - «Γιάννης», παναμαϊκό, 22.062 τ. γκρός, από 24.8.84 λόγω πωλήσεως.
 - «Κωνσταντίνος», παναμαϊκό, 15.978 τ. γκρός, από 18.7.84, λόγω πωλήσεως.
 - «Σανράϊζ Άλφα», παναμαϊκό, 4.662 τ. γκρός, από 19.8.84, λόγω διακοπής συμβάσεως.
 - «Γκούντ Σπίριτ», παναμαϊκό, 8.432 τ. γκρός, από 18.7.84, λόγω πωλήσεως.
 - «Γουέιβ Κρέστ», παναμαϊκό, 9.067 τ. γκρός, από 18.7.84, λόγω πωλήσεως.
 - «Άγιος Σπυρίδωνας», παναμαϊκό, 1.573 τ. γκρός, από 5.8.84, λόγω πωλήσεως.
 - «Άρροου Ι», παναμαϊκό, 6.414 τ. γκρός, από 23.8.84, λόγω πωλήσεως.
 - «Ολύμπικ Πάουερ», λιβερριανό, 15.809 τ. γκρός, από 1.9.84, λόγω πωλήσεως.
 - «Ολύμπικ Πρεστίτζ», λιβερριανό, 15.807 τ. γκρός, από 1.9.84, λόγω πωλήσεως.
- Στις 31.8.84 τα συμβεβλημένα στο NAT πλοία ανέρχονται σε 350 συνολικής χωρητικότητας 6.641.147 τ. γκρός.

Τά ναυτικά φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τον Σεπτέμβριο 747 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Οι εισαγόμενοι στα ναυτικά λύκεια

213 νέοι εισάγονται στα δημόσια και ιδιωτικά λύκεια εμπορικού ναυτικού. Οι πίνακες των εισαγομένων είναι τοιχοκολλημένοι στην είσοδο του ΥΕΝ καθώς και σε όλα τα δημόσια και ιδιωτικά λύκεια Ε.Ν. Οι εισαχθέντες πρέπει να εγγραφούν στα λύκεια μέχρι τις 22 Οκτωβρίου γιατί αλλιώς χάνουν το δικαίωμα εγγραφής.

Η σχολή σωστικών μέσων

Τον Σεπτέμβριο, 457 ναυτικοί αποφοίτησαν από την Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων που λειτουργεί στον Άσπρπυργο.

Έξοφλήθηκαν

Με την μεσολάβηση των ελληνικών αρχών, εξοφλήθηκαν οι έπτα Έλληνες ναυτικοί του παναμαϊκού φορτηγού «Χασάν Β.», στους οποίους οι Συριακές καταγωγής πλοιοκτήτες χρωστούσαν μισθούς 90.000 δολ. Το πλοίο είχε εγκαταλειφθεί από τους πλοιοκτήτες του, στο λιμάνι του Σουέζ, από τις αρχές του Σεπτεμβρίου.

Η είσπραξη άμοιβων από προξενικούς υπαλλήλους

Σχετικά με το θέμα αυτό το υπουργείο Ναυτιλίας με εγκύκλιό του διευκρινίζει τα εξής:

● Οι δημοσίοι προξενικοί υπάλληλοι για κάθε άπασχόληση που γίνεται μετά από αίτηση ιδιώτη ή χάριν ιδιωτικού συμφέροντος εισπράττουν δικαιώματα ένασχόλησης που προβλέπονται από την Προξενική Νομοθεσία.

● Παράλληλα, εκτός των δικαιωμάτων ένασχόλησης, είναι έντεταλμένοι και για την είσπραξη των προξενικών τελών για τις προξενικές πράξεις που κάνουν και προβλέπονται από την Προξενική Νομοθεσία, καθώς και των εξόδων πορείας (ναύλο ή άγώγιο), σε περίπτωση μετακίνησης του προξενικού υπαλλήλου, για την εξυπηρέτηση του πλοίου.

● Συγκεκριμένα οι δημοσίοι προξενικοί υπάλληλοι ανεξάρτητα του βαθμού τους, δικαιούνται όριστην τέλη για κάθε ένασχόληση που έγινε, κατόπιν αιτήσεως ιδιώτη ή χάριν ιδιωτικού συμφέροντος, είτε εκτός του προξενικού καταστήματος, αλλ' εντός της έδρας της Προξενικής Αρχής (που είναι η πόλη όπου έδρεύει αυτή μαζί με τα προάστια της αν δεν απέχουν πέρα των 10 χιλιομέ-

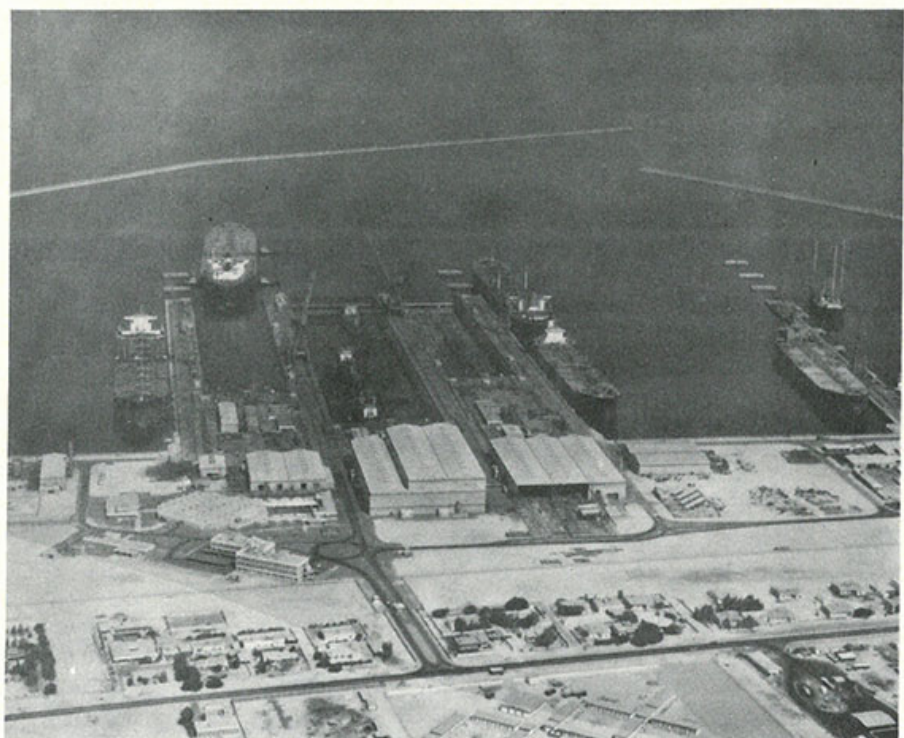
τρων), είτε εκτός της έδρας της Προξενικής Αρχής καθόλου το ήμερονύκτιο. Τα τέλη αυτά καθορίζονται σε μεταλλικές δραχμές εισκοσι και σαράντα αντίστοιχα, και καταβάλλονται στους υπαλλήλους αυτούς.

● Επίσης οι δημοσίοι προξενικοί υπάλληλοι, είναι έντεταλμένοι και για την είσπραξη των προξενικών τελών για τις προξενικές και ναυτιλιακές πράξεις. Όρισμένες βέβαια από αυτές γίνονται άτελως, άλλες όμως γίνονται έναντι καταβολής του προβλεπόμενου τέλους.

● Εκτός από τα πιο πάνω, καταβάλλονται στους υπαλλήλους αυτούς και τα όδοιπορικά έξοδα (ναύλος ή άγώγιο) του άπασχολούμενου υπαλλήλου, όταν αυτός μετακινείται εκτός του προξενικού καταστήματος.

● Άλλη άποζημίωση δεν προβλέπεται από το Νόμο. Έξυπακούεται ότι εάν οι πιο πάνω δημοσίοι προξενικοί υπάλληλοι παρέχουν άλλες νόμιμες διευκολύνσεις στα πλοία, πέραν των καθαρά υπηρεσιακών τους καθηκόντων, π.χ. παραχώρηση τέλεξ τους, τηλεφωνικών συσκευών, κλπ. τότε θα πρέπει να καταβάλλονται σ' αυτούς τα προβλεπόμενα ποσά, βάσει συγκεκριμένων αποδείξεων.

Δεξαμενισμός τουρκικού υπερδεξαμενοπλοίου σε δεξαμενή των 500.000 τον. της DUBAI DRYDOCKS



Μία έντυπωσιακή φωτογραφία της μεγάλης έπισκευαστικής βάσεως της DUBAI DRYDOCKS κατά τη στιγμή που εισέρχεται για δεξαμενισμό στη δεξαμενή των 500.000 τον. το τουρκικό υπερδεξαμενόπλοιο «BUYUK SELCUKLU» (πρώην κυπριακό «HILDA»), 203.967 τον. γκρός ή 450.000 τον. D.W. Η έπισκευαστική βάση της DUBAI DRY-

DOCKS διαθέτει άλλες δύο δεξαμενές, μία του 1.000.000 τον. στην οποία τη στιγμή της εισόδου του τουρκικού υπερδεξαμενοπλοίου στη δεξαμενή των 500.000 τον. βρίσκονταν για έπισκευή τρία ταυτόχρονα πλοία, όπως φαίνεται και στη φωτογραφία, και μία των 350.000 τον., δεξιά από τη δεξαμενή του 1.000.000 τον.

Ο κ. Κ. Μ. Λεμός δωρητής του Οίκου Ναύτου

Ο έφοπλιστής Κώστας Λεμός ανακηρύχθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο του Οίκου Ναύτη, δωρητής, έπειτα από την παραχώρηση του κτιρίου στο οποίο στεγαζονται οι υπηρεσίες του παραρτήματος Χίου.

Νορβηγοί αξιωματούχοι στην Ελλάδα

Τρεις άγνωστοι αξιωματούχοι του Όργανου Λιμένος του Όσλο πραγματοποιήσαν το τελευταίο δεκαήμερο του Σεπτεμβρίου επίσκεψη στην Ελλάδα, στη διάρκεια της οποίας είχαν ενδιαφέρουσες συνομιλίες με εκπροσώπους του ΟΛΠ και επισκέφθηκαν το λιμάνι του Πειραιώς.

Προηγούμενος σέ δεξίωση που έδωσε το Ναυτικό Πρακτορείο «ΕΛΛΑΣΚΟ» στην Αθηναϊκή Λέσχη έγινε στενότερη γνωριμία μεταξύ Έλλήνων εισαγωγέων και εξαγωγέων με

τους Νορβηγούς επισκέπτες και συζητήθηκαν οι δυνατότητες διευρύνσεως των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των δύο χωρών. Για το θέμα αυτό μίλησαν ο πρέσβυς της Νορβηγίας κ. Ράμουσεν, ο διαχειριστής της «Ελλάσκο» κ. Α. Ζαφέντ, ο διευθυντής της «Λίς Λάιν» κ. Μάγκνους Λάρσεν και ο αναπληρωτής λιμενάρχης του Όσλο κ. Σκόγκλουντ.

Στη δεξίωση αυτή παραβρέθηκαν ο πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου κ. Φαφαλιός, ο πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης κ. Ν. Κοτζιάς, ναυτιλιακοί παράγοντες του Λονδίνου, του Πειραιά και του Αμβούργου, δημοσιογράφοι και τραπεζικοί παράγοντες.

Τά σεμινάρια των Ήλεκτρολόγων

Την περασμένη Τρίτη επαναληφθηκαν τα σεμινάρια έπιμορφώσεως των ηλεκτρολόγων που οργανώνει η διοίκηση του συνδέσμου τους. Τα σεμινάρια γίνονται κάθε Τρίτη και Πέμπτη από τις έξι το απόγευμα ως τις

έννιά το βράδυ στην αίθουσα συνεδρίων της ΠΝΟ, στην οδό Κολοκοτρώνη και η Διοίκηση του Συνδέσμου Ήλεκτρολόγων με ανακοίνωση της καλεί όλους τους ηλεκτρολόγους που βρίσκονται στην Ελλάδα να τα παρακολουθούν γιατί αποβλέπουν στην περαιτέρω εξύψωση του επαγγελματικού τους επιπέδου.

Έκπροσώπιση αλληλσφαλιστικού οργανισμού στόν Πειραιά

Τό Ρ & Ι Κλάμπ «The North of England Ρ & Ι Associations Ltd» που ιδρύθηκε τό έτος 1860 και είναι μέλος του International Group of Ρ & Ι Clubs επέκτεινε φέτος τίς δραστηριότητές του στην Ελλάδα και διόρισε την εταιρεία «MARLIN INSURANCE AGENCIES S.A.» του Πειραιώς ως αντιπροσώπους του.

Αναθέτοντας την έκπροσώπιση του στην εταιρία «Marlin Insurance Agencies», επανδρωμένη με έμπειρους περί τά ασφαλιστικά, τό CLUB εύελπιστεί ότι τά υπάρχοντα ως και τά νέα μέλη στην Ελλάδα θα τύχουν σωστής εξυπηρέτησεως και βοήθειας.

Ή Ένωσις Ναυτικού Δικαίου

Τό κατά τίς άρχαιρεσίες της 20/9/84 έκλεγέν νέο Διοικητικό Συμβούλιο της Έλληνικής Ένώσεως Ναυτικού Δικαίου συγκροτήθηκε σύμφωνα με τό Καταστατικό σέ Σώμα ως ακόλουθος: Πρόεδρος Παναγ. Σωτηρόπουλος, Άντιπρόεδροι Γεώργιος Δανιόλος και Κυριάκος Άρβανίτης, Γεν. Γραμματέας Δημήτρ. Κοπανίτσας, Άναπλ. Γεν. Γραμματέας Ξενοφών Άντωνιάδης, Ταμίας Απόστολος Δεπάστας, Ειδικό Γραμματέας Γεώργιος Ρεδιάδης και Κων/νος Άνδρεόπουλος.

● Ή Διάσκεψη της Διεθνούς Ένώσεως Ναυτικού Δικαίου (Comité Maritime International) θα συνέλθει στη Λισσαβώνα στό διάστημα από 19 έως 25 Μαΐου του 1985. Τά κύρια θέματα της Διασκέψεως θα είναι η αναθεώρηση των διεθνών συμβάσεων του 1926 και 1967 περί ναυτικών προνομίων και υποθηκών και η αναθεώρηση της διεθνούς συμβάσεως του 1952 περί κατασχέσεως θαλασσοπλοούντων πλοίων.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Πριν λίγες ήμέρες σέ συνεστίαση του Έλ-ληνοβρετανικού Έπιμελητηρίου στην όποια παρέστησαν οι νύν και πρώην Πρόεδροι της Άγγλιας στην Ελλάδα Sir Perigrine Rhodes, και Sir Brook Richard, μίλησε με ιδιαίτερη έπιτυχία ό γνωστός στους Έλληνικούς κύκλους Άγγλος ασφαλιστής και συγγραφέας James Prentice.

Ο κ. Prentice αναφέρθηκε στην όργάνωση των Lloyd's και με την εύκαιρία αυτή μίλησε για τίς έντυπώσεις του από τά ταξίδια του, έκπροσωπώντας τους Willis Faber τον πασίγνωστο Άσφαλιστικό Οίκο, σέ όλο τον κόσμο Εύρωπη, Άσία και Άμερική, για τόπους και για ανθρώπους. Τίς αναμνήσεις του αυτές τίς εξέδωσε σέ βιβλίό του, που έκδόθηκε πρόσφατα στό Λονδίνο με τον τίτλο «Time, Chance and Change».

Στό βιβλίό του αυτό με ιδιαίτερη γλαφυρότητα, με χιούμορ, με διεισδυτική περιγραφή και ίδιως με ένα δικό του ύφος, χρησιμοποιώντας Σαιξπηρικούς όρους αλλά και καθημερινές εκφράσεις, ό James Prentice μεταφέρει τίς παρατηρήσεις του για άπλους ανθρώπους αλλά και για Πολιτικούς και Οικονομικούς παράγοντες, για ανθρώπους των πόλεων, αλλά και των άπόμερων χωριών είτε είναι στην Πολωνία είτε στό Ίσραήλ στη Βραζιλία ή στην Ίαπωνία.

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στίς 10 Όκτωβρίου. (Τιμές σέ δολ. ανά τόννο έκτός εάν άλλως σημειώνεται).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	164/165	174/175	253/255
Βοστώνης	182/185	188/192	260/261
Ν. Υόρκης	175/176	180/184	250/254
Φιλαδέλφειας	177/178	180/183	250/256.50
Βαλτιμόρης	178/179	182/185	250/260
Νόρφολκ	177/178	179/182	248/252
Σαβάννας	174/176	180/184	248/250
Τζάκσονβιλ	178	188	260
Π. Έβεργκλέιτς	182.50	190	258
Τάμπας	172/179	178/183	242/250
Μόμπιλ	169/171	176/177	248/250
Ν. Όρλεάνης	17/173	174/175.50	250/252
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	171/175	176.50/183.50	252/255
Χιούστον	170/171	173.50/175	250/252
Κ. Κρίστι	173/174	179/180	248/250
Σάν Ντιέγκο	175	178.50	232
Λ. Άντζελες	175/176	177.50/178.50	228/232
Σάν Φραντζίσκο	174.50/175.50	178/179	230/232
Κολούμπιας ριβ./Πόρτλαντ	181/182	184/185.50	228/230
Σηάτλ	174/176	177/178	228/230
Βανκούβερ	185/186	194.50/198	280/285
Άγ. Ευστάθιος	179/182	188/191	265/270
Μποναίρ	185	193	266
Φρήπορτ/Μπαχάμας	179/180	186/187	260/263
Άρούμπας/Κιουρασάο	182.50/185.10	195.20/198.80	258.20/260.80
Τρίνινταντ	188/193	200/205	290/300
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	182/184	188/190	260/263
Σαίντ Κρουά	28.35	29.10	34.60BBL
Βενεζουέλας	27.21	27.45	35.78BBL
Βραζιλίας	183	187	315
Άμβέρσας	183/184	185/186	225/227
Ρότερνταμ	183.50/184	184.50/186	225/227
Άμβουργου	182.50/183	184.50/186	230/231
Γαλλίας	179/180	188/190	257/260MTW
Ίσπανίας	181/182	187/189	247.50MTW
Θεούτας	181/182	187/188	245/248MTW
Ίταλίας	189/191	195/197	258/260
Πειραιώς	—	191/195	254/255
Σουέζ Κανάλ	184/197	187/200	263/274
Τζέντας	—	179/185	282.65
Νταμμάμ	—	184/190	275
Ρας Τανούρα	—	190	275
Κουβέιτ	182	186	260
Ντάρμπαν	—	178/179	315/32 MTW
Σιγκαπούρης	182/184	186/189	240/243
Ίαπωνίας	185/187	189/191	255/260



THE HELLENIC PRESENCE IN SINGAPORE & MALAYSIA DAY & NIGHT

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

DIRECTORS:

CAPT JOHN A GOROS (Hellene)

GOPALAN MUKUNNAN (Singaporean)

*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"

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

VENEZOLANA DE SERVICIOS PORTUARIOS, C.A.

Apartado 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, Odjell Westfal - Larsen, Mundogas, Tropigas, Gazocean, Transammonia Ltd., Norgulf Unigas Inc., etc...



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγής.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Έλληνική	8.374	1966	Κατά την εκφόρτωση στο Μοντεβιδέο υπέστη έλαφρές ελασματοουργικές ζημιές συνεπεία βλάβης γερανού και πτώσεως φορτίου.
ΑΛΙΚΗ II	Έλληνική	10.069	1972	Συγκρούστηκε στην Κωνσταντζα, στις 30/9, με το δεξαμενόπλοιο «Globe Nova» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΕΥΝΟΙΑ	Έλληνική	10.006	1970	Ανέφερε ζημία στην ηλεκτρογεννήτρια Νο. 2 στην Γιοκοχάμα, στις 28/9.
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	Έλληνική	3.746	1969	Υπέστη βλάβη της μηχανής στο Ταμπίκο και κατέπλευσε στο Χιούστον στις 2/10 για επισκευές.
ΛΑΟΔΙΚΗ	Έλληνική	10.305	1964	Κατά τον κατάπλου στο Μπ. Αίρες στις 28/9, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Gualeguay I» χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	Παναμαϊκή	5.881	1972	Μπούενος Αίρες για Γιοκοχάμα, υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 29/9 έξω από το Ντάρμπαν και ρυμουλκήθηκε στο λιμάνι.
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	Έλληνική	1.594	1979	Ανέφερε βλάβη σε βοηθητική ηλεκτρογεννήτρια στη Θεσσαλονίκη, στις 27/9.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	Έλληνική	18.634	1971	Έχασε την άγκυρα, κατά τον κατάπλου στην Ακαμπα, στις 21/9.
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	Έλληνική	10.182	1968	Προσάραξε στο Π. Σαϊδ στις 3/10, χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	Έλληνική	19.284	1977	Ανέφερε ζημία στον κύριο αεροσυμπιεστή στην Όζακα στις 28/9 και ζήτησε επιθεώρηση.
ΚΑΜΠΟΣ	Έλληνική	13.116	1971	Ακίνητοποιήθηκε σε θέση 28 00B, 60 00 Δ συνεπεία βλάβης της μηχανής στις 4/10. Ρυμουλκείται προς Τζάκσονβιλ.
ΣΤΑΔΙΟΝ	Έλληνική	18.701	1975	Προσέκρουσε σε υποβρύχιο εμπόδιο στην Όζακα στις 17/9 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν υδροδεξαμενισμός και επίσκευες.
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΛ:	Λιβεριανή	18.723	1972	Προσάραξε στον π. Παρανά, στις 26/9, εμπορτο σιτηρών. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για αποκόλληση με τη συνδρομή ρυμουλκών.
TANKERΣ:				
ΝΗΝΕΜΙΑ	Έλληνική	121.542	1976	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, στη Φουτζέιρα, στις 19 και 24 Σεπτεμβρίου. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΝΟΣΤΟΣ	Έλληνική	21.199	1960	Προσάραξε κατά την διάρκεια ελιγμών στο Μπελέμ, στις 26/9 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού την επομένη.

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

‘Η ναυλαγορά

Μία περίεργη απουσία ίκανού αριθμού εντολών στην αγορά για φορτία σιτηρών υπήρξε ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά του υπό εξέταση δεκαπενθημέρου. Όπως ήδη αναφέραμε, ένας κάποιος αριθμός κλεισιμάτων στα παρασκήνια είναι μία αναμφισβήτητη πραγματικότητα, γεγονός που δείχνει την ιδιαιτερότητα προσοχής με την οποία οι μεγάλοι κυρίως ναυλωτές φροντίζουν να μην δημιουργούν έντυπώσεις ύψους ζητήσεως.

Τα επίπεδα των ανά πάσα στιγμή ναύλων διακρίνονταν από ασυνήθιστες διακυμάνσεις που δεν επιτρέπουν μία ακριβή αξιολόγηση της καταστάσεως και, πολύ περισσότερο, των τάσεων της ναυλαγοράς. Έτσι, στον βασικό τομέα - δείκτη του Πάναμαξ από Κόλπο για Ιαπωνία παρατηρήσαμε ναύλους κυμαινόμενους από δολ. 14,85 μέχρι δολ. 13,50 ενώ οι τελευταίες ναυλώσεις δείχνουν μία τάση ανόδου προς τα δολ. 14, γεγονός που επιβεβαιώνουν και οι ναυλώσεις για αργότερες φορτώσεις (Δεκεμβρίου 1984 και πρώτους μήνες του 1985). Στις αντίστοιχες ναυλώσεις προς Κόντινεντ παρατηρήθηκε μία πίεση επί των ναύλων που σταθεροποιήθηκαν στα δολ. 8 και, σε ελάχιστες περιπτώσεις, λίγο χαμηλότερα. Τις αυτές πτωτικές τάσεις σημειώσαμε και στον τομέα του Β. Ειρηνικού, όπου οι ναύλοι κυμάνθηκαν από δολ. 10,50 στα 10,25 δείχνοντας την έλλειψη ίκανού αριθμού εντολών προς Ιαπωνία.

Τις ίδιες τάσεις σημειώσαμε και στα μικρότερα φορτία, όπως εκείνο για την Ν. Αφρική όπου οι 25.000 τόννοι πλήρωναν δολ. 16,75 και οι 12.500 τόννοι για Βενεζουέλα δολ. 9,50 ενώ αμφιλεγόμενη μπορεί να χαρακτηριστεί η κατάσταση από τις Μεγάλες Λίμνες.

Έν πάση περιπτώσει, είναι φανερό, ότι οι πλοιοκτήτες παρακολουθούν την κατάσταση με ψυχραιμία και ότι υπάρχει ακόμη η δυνατότητα μιάς αντίστασης και, πιθανό, τρωπής της αγοράς προς υψηλότερα επίπεδα.

Λίγα έχει κανείς να σημειώσει στον τομέα του γαιάνθρακος όπως και σε εκείνον των σιδηρομεταλλευμάτων όπου σαφώς, δι' ανακοινώνεται επίσημα μέρος μόνο της δραστηριότητας εμφανίζει, αφού μεγάλο μέρος της λαμβάνει χώρα στα παρασκήνια.

Ένας αριθμός κλεισιμάτων που είδαν το φως της δημοσιότητας δεν επιτρέπει εκτεταμένο σχολιασμό. Οι 70.000 τόννοι γαιάνθρακος από Χ. Ρόντς για Ιταλία στα δολ. 5 προδίδουν ναύλο ρουτίνας και το ίδιο μπορεί να λεχθεί προκειμένου και εκείνου των δολ. 13,85 για 60.000 τόννους από Αυστραλία για Γαλλία. Μία δυσπραγία ασφαλώς μαρτυρούν τα δολ. 8,10 για 110.000 τόννους μεταλλεύματος από Β. Βραζιλία για Ιαπωνία και οι 150.000 τόννοι στα δολ. 7,60 ανά τόννο.

Συνεχίζοντας τη συνήθη πλέον δραστηριότητα της στον τομέα των λιπασμάτων, η 'Ινδική Κυβέρνηση έκανε πάλι στην παρουσία της με ένα σεβαστό αριθμό κλεισιμάτων από ποικίλες περιοχές με ιδιαίτερη έμφαση στις φορτώσεις από Περσικό Κόλπο και Έρυθρά Θάλασσα.

Φημολογείται ότι αριθμός φορτίων ζάχαρης συνέβαλε σημαντικά στη στήριξη της αγοράς, ή μυστικότητα όμως, που περιέβα-

λε τις σχετικές ναυλώσεις δεν επιτρέπει ακριβή σχόλια.

Μικρή ή ζήτηση για πλοία γενικού φορτίου, δεν επέτρεψε τη διαμόρφωση μιάς ικανοποιητικής άπασχόλησης του τομέα.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μία σχετικά ικανοποιητική ζήτηση για χρονοναυλώσεις στην περιοχή της Άπω Ανατολής και η συγκαλυμμένη μέν αλλά άρκετά έμφαση δραστηριότητα των Σοβιετικών στον χώρο του Ατλαντικού έδωσαν μία πολύ ενδιαφέρουσα και υποσχόμενη εικόνα.

Και στη μέν Άπω Ανατολή παρατηρήσαμε σειρά ναυλώσεων μπάλκ κάρριερς είτε για κυκλικά ταξίδια Ειρηνικού ή Αυστραλίας ή για Περσικό ή Μεσόγειο με μάλλον ικανοποιητικά μισθώματα. Στο δέ Ατλαντικό, μία «μυστηριώδης» εξαφάνιση πλοίων από την αγορά σαφώς δηλώνει την εφαρμογή της γνωστής πιά μεθόδου της «άκαριαίας» ναύλωσης, που εφαρμόζουν με επιτυχία οι Ρώσοι.

Σε αντίθεση, όμως, με την Άπω Ανατολή, όπου σημειώσαμε μισθώματα της τάξεως των δολ. 7.000 — 5.500 για πλοία Πάναμαξ μέχρι handy size, ο ευρωπαϊκός χώρος πληρώσε σαφώς χαμηλότερα, με εξαίρεση μερικές ευκαιριακές περιπτώσεις όπου σημειώσαμε ικανοποιητικότερα μισθώματα.

Τη βαθύτερη κρίση του τουρντέκερ δηλώνουν τα χαμηλά μισθώματα των κλεισιμάτων της περιόδου που ελαφρώς υπερβαίνουν τα τρέχοντα έξοδα (δολ. 3.000 για 15.000 τόν. d.w.).

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Την πλήρη σχεδόν έλλειψη ενδιαφέροντος στην περιοχή του Περσικού Κόλπου φανερώνουν τόσο ο μικρός αριθμός των ναυλώσεων όσο και οι πληρωθέντες ναύλοι. Και είναι χαρακτηριστικός ο ναύλος των WS 21,5 για 240.000 τόννους από την περιοχή για Ιαπωνία ενώ τα WS 32,5 πληρώθηκαν για παρόμοιο φορτίο από Κάργκ.

Περί τα 7.000.000 τόννοι ULCC/VLCC βρίσκονται ήδη στον Περσικό εν αναμονή εντολών χωρίς τίποτα να δείχνει αύξηση της ζήτησης. Ακόμα και οι Ιρακινές επιθέσεις εναντίον πλοίων που πλέουν στην εμπόλεμη ζώνη, αδυνατούν να συγκινήσουν την αγορά.

Μία στιγμιαία αναζωπύρωση του ενδιαφέροντος στη Μεσόγειο δεν φάνηκε ικανή να ανεβάσει τους ναύλους που υφίστανται την πίεση της πλεονάζουσας χωρητικότητας.

Οι 75.000 τόννοι για βραχεία ενδομεσογειακή μεταφορά πλήρωναν μόλις WS 60/65 ενώ WS 57 ήταν ο αντίστοιχος ναύλος για Κόντινεντ. Οι 130.000 τόννοι, εντός της Μεσογείου πάντα, πλήρωναν WS 35.

Καλύτερη ή κατάσταση στη Β. Θάλασσα, όπου σειρά εντολών δημιούργησε προς στιγμήν μία κατάσταση εύφορης χωρίς, βεβαίως, έντυπωσης άποτελέσματα. Οι 65.000 τόννοι πλήρωναν WS 65 για Κόντινεντ ενώ παρόμοια ποσότητα για ΗΠΑ WS 52,5 έως 50, αναλόγως προορισμού.

Δεν ακούσαμε πολλά πράγματα από Δυτ. Αφρική (118.000 τόννοι για Κ. Αμερική στα

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 SHPTEC
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.

WS 38) ενώ χωρίς σημαντικές διακυμάνσεις η αγορά της Καραϊβικής διατήρησε την υποτονικότητα της. Οι 62.500 τόννοι από 'Αν. Μεξικό για Κόλπο πλήρωναν WS 67 ενώ WS

87 πλήρωναν οι 46.000 τόννοι από Βενεζουέλα για 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ.

Μία όχι δσήμαντη κίνηση παρατηρήσαμε στα καθαρά φορτία σε σταθερούς ναύλους.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΣΤΡΥΜΩΝ: 28.699 τόν. d.w. του 1969, παράδοση Λάσσερο Νοεμβρ. 1-30, ταξίδια 12-14 μηνών με επαναπαράδοση 'Ατλαντικό, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Λά Σκχίρα 69.000 τόν. μέρος φορτίου άκτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 52,5, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 50, 'Οκτ. 6.

ΚΕΦΕΥΣ: Βραζιλία 26.000 τόν. καθαρά άκτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 115, 'Οκτ. 17.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά ως άνω, WS 115, όψιόν δυτική 'Αφρική WS 134, όψιόν 'Ανατολ. 'Αφρική WS 144, 'Οκτ. 19.

ΜΕΘΩΝΗ: 'Ελλάδα 50.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 85, 'Οκτ. 8.

ΘΥΕΛΛΑ: Καραϊβική 65.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 70, 'Οκτ. 9.

ΔΟΡΙΚ: Ράς Κουκχέρ 75.000 τόν. μέρος φορτίου, Γαλλική Μεσόγειο, WS 67, 'Οκτ. 14.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ: Κόντινεντ 27.000 τόν. καθαρά άκτη 'Ατλαν. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 106,25, 'Οκτ. 29.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: 'Αρζού 75.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 47,5, 'Οκτ. 7.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Μαύρη Θάλασσα 27.500 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ, WS 135, όψιόν Μεσόγειο WS 145, όψιόν άκτη 'Ατλαντικού/ 'Αμερ. Κόλπο WS 110, άμεση.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Κίνα 20.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου δυτική άκτη ΗΠΑ, WS 215, 'Οκτ. 12.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Μπαχάμας 28.000 τόν. νάφθα 'Αμερ. Κόλπο, WS 115, 'Οκτ. 6.

ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά άκτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική/ ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 115,75, όψιόν Δυτο. 'Αφρική WS 135,5, όψιόν 'Ανατολ. 'Αφρική WS 147,5, 'Οκτ. 15.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: 'Εκουαντόρ 52.800 τόν. μέρος φορτίου, άκτη 'Ατλαντικού/ 'Αμερ. Κόλπο WS 87,5, όψιόν Καραϊβική WS 92,5, 'Οκτωβ. 3.

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ: Καραϊβική 47.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, 'Οκτ. 4.

ΛΙΒΡΑ: Πριόλο 28.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 118,75, όψιόν Μεσόγειο WS 137,5, όψιόν άκτη 'Ατλαντ./ 'Αμερ. Κόλπο WS 115, 'Οκτ. 3.

ΧΙΟΣ: Πουέρτο 'Ορντάζ 35.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 100, Σεπτ. 30.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: 'Αρζού 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Ρότερνταμ WS 113,75 'Οκτωβ. 8.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Λά Σκχίρα 69.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 52,5, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 50, 'Οκτ. 6.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Καραϊβική 29.000 τόν. καθαρά άκτη 'Ατλαν. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 120, 'Οκτ. 8.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ: Φός 78.000 τόν. μέρος φορτίου, Νάπολι WS 77,5, 'Οκτ. 9.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Καραϊβική 25.000 τόν. μέρος φορτίου, Τζαμάικα, WS 82,5, όψιόν Μεσόγειο WS 85, 'Οκτ. 8.

ΝΙΤΣ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά, άκτη 'Ατλαν. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 117,5, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 137, όψιόν 'Ανατολ. 'Αφρική WS 148, 'Οκτ. 5.

ΜΑΡΙΤΣΑ: Ράς Τανούρα 100.000 τόν. μέρος φορτίου, Τσιταγκόγκ, WS 50, 'Οκτ. 7.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ II: Φορκαντός 105.000 τόν. μέρος φορτίου, Γένοα WS 47,5, 'Οκτ. 13.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιταλία WS 50, 'Οκτ. 2.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Μάρσα ελ Χαρίγκα 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Ριγίεκα WS 75, 'Οκτωβρίου 9.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά, άκτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 115, 'Οκτωβρίου 25.

ΛΗΜΝΟΣ: 'Αλιάνκα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Φός WS 155, 'Οκτωβρίου 10.

ΠΡΩΤΕΥΣ: 'Αρζού 22.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Ρότερνταμ, ηΣ 150, 'Οκτωβρίου 17.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ: Καραϊβική 67.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 76, 'Οκτωβρίου 13.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ: Φλόττα 72.000 τόν. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ, WS 65, 'Οκτωβρίου 10.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Βόρειο Ειρηνικό 52.000 τόν. γεννήμα α 'Ιαπωνία, δολ. 10,25 φίο, 11 ημέρες, 'Οκτωβρίου 26 - Νοεμβρίου 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: Βόρειο 'Ατλαντικό 19-20.000 τόν. γεννήματα 'Αγαντίρ, δολ. 15,50 φίο, 5 ημέρες/3.500, 'Οκτωβρίου 15-20.

ΑΜΙΛΑΑ: Ντουλούθ 15.000 τόν. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 36,50 φίο, 3 ημέρες/500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 12-18.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ: 'Αμερ. Κόλπο 54.000 τόν. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 15 φίο, 5 ημέρες/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτ. 15-25.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ: 'Αμερ. Κόλπο 23.000 τόν. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 10,25 φίο, 5 ημέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΤΖΙΜΥ: Λέηκχεντ 16.500 τόν. σιτηρά χύδην με συμπλήρωση Σαϊντ Λόρενς μέχρι 23.000 τόν. Τυνησία δολ. 24 φίο, 4 ημέρες/2.000 τόν. 'Οκτ. 15-24.

ΑΛΚΥΟΝΙΑ: Λέηκχεντ 14.000 τόν. γεννήματα δύο λιμάνια 'Αδριατικής, δολ. 30 φίο, 2 ημέρες/4.500 τόν. άμεση.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.: 'Αμερ. Κόλπο 62.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 13,50 φίο, 11 ημέρες, 'Οκτ. 15-25.

ΚΛΕΑΝΘΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο τόν. γεννήματα 'Ινδονησία, δολ. 30 φίο, 4 ημέρες/1.500 τόν., 'Οκτ. 12-22.

ΕΛΕΝΗ Π.: Τουμπαρό 110.000 τόν. περίπου σιδηρομετάλλευμα Κασσιούνηκ δολ. 8,10 φίο, 40.000/30.000 τόν., 'Οκτ. 25 - Νοεμβρ. 10.

ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: Βορείως Χάττερας 20.000 τόν. γεννήματα Σαφί, δολ. 12,15 φίο, 4 ημέρες/3.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 27 - 'Οκτ. 5.

ΙΜΑ: Βόρειο Ειρηνικό 52.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 10,60 φίο, 11 ημέρες, 'Οκτ. 5-14.

ΦΑΝΥΑΝ: Ροζάριο και Μπουένος 'Αϊρες 21.000 τόν. χάρη χύδην 'Αμερ. Κόλπο δολ. 26 φίο, 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτ. 10-20.

ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ: Μεγάλες Λίμνες με συμπλήρωση Σαϊντ Λόρενς 26.000 τόν. σκράπ Τουρκία, δολ. 22,80 φίο, 3.500/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 1-10.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ: 'Αμερ. Κόλπο 48.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 14 φίο, 11 ημέρες, 'Οκτ. 26-30.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΤΖΕΜΙΝΙ: Τζουμπάιλ 7.000 τόν. λιπάσματα δυτική άκτη 'Ινδίας, δολ. 11,75 φίο, 5.000/1.000 τόν., 'Οκτ. 12-15.

ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ: 'Ανατολ. Γερμανία και 'Αμβούργο 14.000 τόν. λιπάσματα δυτική άκτη 'Ινδίας, δολ. 29,50 φίο και δολ. 28,50 φίο από 'Αμβούργο, 2.500 και 3.500 τόν. φόρτωση/1.000 τόν. εκφόρτωση, 'Οκτ. 15-25.

ΕΣΠΕΡΙΣ: Πόρτο Μαγκκέρα 13.500 τόν. λιπάσματα δυτική άκτη 'Ινδίας δολ. 23,75 φίο, 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτ. 3-10.

ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ: Ρουέν ή 'Αμβούργο 12.000 τόν. ζάχαρη σε σάκκους Λάγος ή 'Απαπα, δολ. 29 φίο, 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 18-23.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ: Κό Σικχάγκ 64.000 τόν. ταπίοκα Κόντινεντ, δολ. 13,75, φίο, 8.000/8.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτώβριο.

ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΕΝΒ: Δυτ. Αυστραλία 22.000 τόν. σιτηρά Κίνα, δολ. 17,75, φόρτωση κλίμακα/3.000 τόν. έκ. εκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 20-31.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ: Λά Παλλίς 25.000 τόν. σιτηρά Ταρτούς, δολ. 12,75 φίο, 5.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 10-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ: 37.042 τόν. d.w. του 1973, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Οκτ. 8-12, ταξίδι Περισκό Κόλπου διαρκείας 75 ημερών με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΝΕΟΤΗΣ: 15.085 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Βάρνα 'Οκτ. 10-15, ταξίδι με επαναπαράδοση Ραγκούν, δολ. 3.150 την ημέρα.

ΑΚΜΗ: 26.873 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ρότερνταμ, 'Οκτ. 7-12, ταξίδι με επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/Νοτ. 'Ιαπωνία, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΑΡΓΟΣ: 14.937 τόν. d.w. του 1969, παράδοση 'Ελλάδα 'Οκτ. 20-31, ταξίδι με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.000 την ημέρα.

ΕΡΜΗΣ: 30.255 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Νοτ. 'Ιαπωνία, 'Οκτ. 3-5, ταξίδι Περισκό Κόλπου με φορτίο τοιμέντου και επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΣΤΑΔΙΟΝ: 33.000 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Ταϊβάν 'Οκτ. 4-7, ταξίδι με επαναπαράδοση Μπορντώ/ 'Αμβούργο/Ανατολ. άκτη ΗΒ, δολ. 3.650 την ημέρα.

ΝΑΤΑ: 14.960 του 1977, παράδοση 'Ελλάδα 'Οκτ. 5, επαναπαράδοση Κίνα δολ. 3.000 την ημέρα.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ: 17.400 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Μάρσα ελ Μπρέγκα 'Οκτ. 3-6, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.250 την ημέρα.

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ: 29.106 τόν. d.w. του 1972, παράδοση στον πιλότο Γκέντ 'Οκτ. 11-15, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ 'Αμβούργο, δολ. 4.800 την ημέρα.

ΠΑΜΙΣΟΣ: 28.300 τόν. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Μεσσία 'Οκτ. 7-12, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/Λάσσερο, δολ. 4.075 την ημέρα.

ΑΜΑΖΟΝΙΑ: 15.665 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Νιούπορτ ΗΒ Σεπτ. 28 - 'Οκτ. 2, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 3.200 την ημέρα.

ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ: 52.730 τόν. d.w. του 1967, παράδοση στον πιλότο Σάντος 'Οκτωβρίου 16-23, ταξίδι 'Ανατολ. άκτης Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.700 την ημέρα πλέον δολ. 90.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ.: 29.000 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Πάσσερο 'Οκτωβρίου 15-25, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΧΟΥΠ: 22.312 τόν. d.w. του 1974, παράδοση 'Ιαπωνία 'Οκτωβρίου 20-25, ταξίδι μέσω Βοστώνης/Γκάλβεστον με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.225 την ημέρα.

ΑΣΤΗΡ: 22.312 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Σκώ ή Κίελο, ταξίδι μέσω Βαλτικής και Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Σκώ, δολ. 4.100 την ημέρα.

Είναι υποθεση μιας νυχτας...



ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Μέσα σέ κλίμα άβεβαιότητας πού καλλιεργεί ή χαμηλή και χωρίς ξεκαθαρισμένες τάσεις ναυλαγορά, ικανός αριθμός αγοραστών παραδοκεί για την «εύκαιρία» ή για τό πλοίο πού έρχεται στην αγορά υπό την πίεση του οικονομικού άδιεξόδου, κυρίως με πρωτοβουλία της χρηματοδοτούσας Τράπεζας. Καί ενώ, στην πρώτη περίπτωση, ή χρηματοδότηση μιάς αγοράς φαίνεται μία μάλλον δύσκολη υπόθεση για ένα μεσαιας κλάσεως πλοιοκτήτη, έντυπωσιακές πιστώσεις έκ μέρους της έπισπεύδουσας τράπεζας άκούγονται στη δεύτερη.

Στη συνέχεια του προηγούμενου δελτίου μας μπορούμε νά αναφέρουμε τις έξής χαρακτηριστικές πωλήσεις:

Μπάγκ κάρριερς:

MV T.C. COLEMAN 125.000/74 δολ. 10.300.000.

MV TAKACHIHO 75.000/68 δολ. 2.950.000.

MV JAVARA 40.600/70 δολ. 3.000.000.

MV CONQUEROR BULKER 36.000/77 δολ. 4.300.000.

MV MENINA ALICE 26.000/76 δολ. 3.550.000.

MV ANAXAGORAS 166.000/68 δολ. 600.000.

MV GEORGIAN GLORY 271.57/68 δολ. 590.000.

MV T. AKASAKA 57140/69 δολ. 590.000.

MV PANAMAX MARS 616.23/78 δολ. 7.530.000.

Γενικού Φορτίου

MV SEA KING 16.800/64 δολ. 350.000.

Ψυγεία

MS ROMAN/RERUVIAN REEFER 8.900/70

δολ. 3.000.000 έκαστον με 2 έτη χρονοναύλωση.

ΟΒΟ

ALEXANDRA DIO 151.851/71 δολ. 3.500.000.

Δεξαμενόπλοια

TT OKEANOS 232.742/76 δολ. 8.000.000.

MT HOLY QUEEN 87.281/75 δολ. 8.400.000.

MT OCEAN PIONEER (PRODUCTS) 29.690/72 δολ. 4.500.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Σέ συνθήκες σταθερότητας και ισορροπίας προσφοράς - ζήτησης κινήθηκε ή αγορά των διαλύσεων. Όλα δείχνουν ότι βαίνουμε πρós αύξηση της δραστηριότητας και περιθωριακή αύξηση τιμών στο προσεχές μέλλον.

"Όπως και στο προηγούμενο τεύχος μας, θα παραθέσουμε τις πλέον χαρακτηριστικές πωλήσεις της περιόδου κατά χώρα προορισμού (τιμές δολ. ανά τόννο έλαφρού βαρους, πού αναφέρεται σέ παρένθεση).

Ταϊβάν

TT WORLD UNICORN (36.122) δολ. 133.25.

TT BERGE BOSS (32.850) δολ. 100 (παραδοση Νορβηγία).

MT D RIOS (16.250) δολ. 60 (παραδοση Βενεζουέλα).

TT LAGOENMARACAIBO (11.640) δολ. 62 (παραδοση Βενεζουέλα).

MT ISAVENA (LPG) (9.936) δολ. 122.

MV CHI STAR (9.250) δολ. 121.50.

MV MANDARINE (8.274) δολ. 110.

MV PUERTO PRINCESA (6.561) δολ. 107 (παραδοση Hong Kong)

MV KOTA CANTICK (5.925) δολ. 117.50.

SS CLEAWATER VICTORY (4.591) δολ. 62 παραδοση Καλιφόρνια.

SS NAVAJO VICTORY (4.591) δολ. 62 παραδοση Καλιφόρνια.

Κίνα

MV SINGAPORE (7.225) δολ. 121.

MV PETROS (6.807) δολ. 123.

MV MOFARRIJ (5.636) δολ. 116.

MV ATHENIAN SKY (4.740) δολ. 117.

Ν. Κορέα

TT TAKASE MARU (32.824) δολ. 132.

TT MARIA FORSYTH (16.000) δολ. 128.

Ινδία

MV SEA EAGLE (4.090) δολ. 98.50.

Πακιστάν

MV SHENG LI (3989) δολ. 96.50.

MV OCEAN TUNA 63.721) δολ. 94.

MV MERITIA (2.128) δολ. 91.

MV GUARUJA (2.100) δολ. 91.

Ισπανία

TI ECO 14 (11.194) δολ. 78.

Ένδιαφέρον ύφίσταται και ια αγορά πλοίων με παραδοση Πειραιά σέ τιμες που κυμαίνονται από δολ. 50-78, αναλόγως μεγέθους και κατάστασης συντήρησης.

The North of England P & I. Association Limited

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

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

In an effort to offer even better and more expeditious services to our Greek members we have appointed as our correspondents in Piraeus, Messers Marlin Insurance Agencies S.A. who, having long experience in Claims Handling and P + I matters in general, will be able to assist the members locally.

For enquires please contact your Brokers or our Correspondents:

MARLIN INSURANCE AGENCIES S.A.

Iassonos Street No. 2, PIRAEUS

Phones: 4134007/4125297

Telex: 212801 (MARL GR)

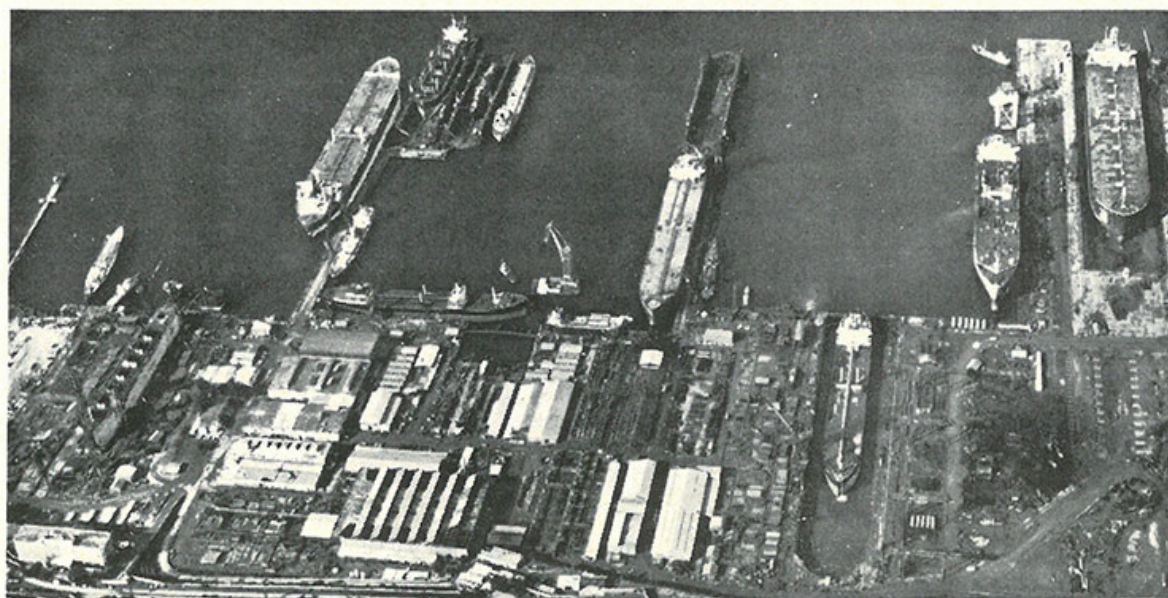
HELLENIC



SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD

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



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

*

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

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

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

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

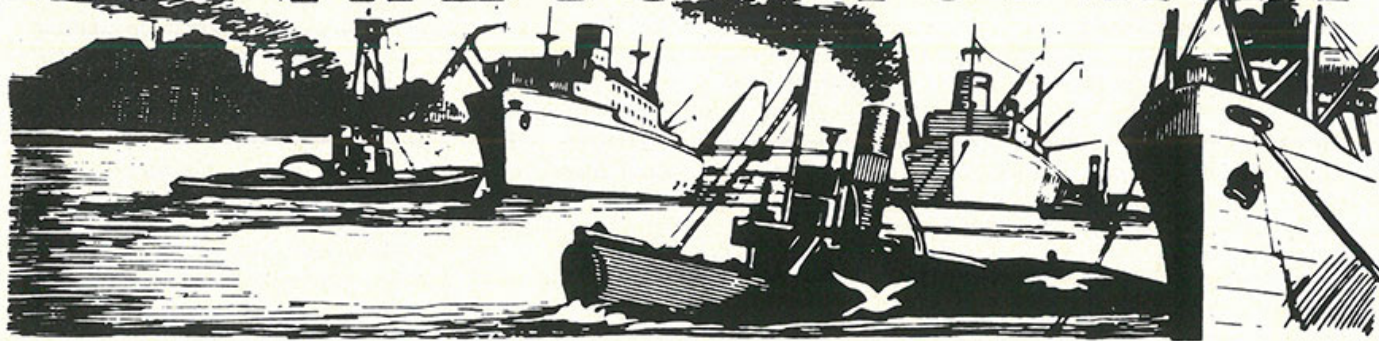
ATHENS: 5 Koumbari St. Tel. 36.11.142 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 215123

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

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

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1185/945 October 15th, 1984

PREDICTIONS FOR CONTINUED GROWTH OF WORLD ECONOMY

The performance of world economy over the past year has been a stunning success, claimed Professor Brian Griffiths, at the recent International Meeting which was successfully organised by the Piraeus Marine Club with the academic assistance of the International Centre for Shipping and Shipping Finance of the City University Business School, London.

Professor Griffiths underlined the success of the anti-inflationary policies being pursued by the United States, Japan and Europe and indicated the following factors that prove his judgement:

- A strong and widespread recovery in the growth of real output in most OECD countries despite high nominal and real interest rates.

- An equally strong growth in world trade, spreading from OECD countries to the rest of the world.

- Growing profitability and liquidity and strengthened balance sheets within the corporate sector.

- A recovery in output growth, without either rekindling of inflation, an oil price shock or a wages explosion.

- A country by country approach to the international debt crisis.

At the same time there has been an increasing divergence between the performance of the US and Japan on the one hand, and European economies on the other hand. Real output growth has been much more rapid in the US than Europe. Unemployment persists in Europe but has shown a dramatic decline in the US.

The short term outlook gives reason for continuing optimism and we can confidently expect continuing recovery throughout 1985 but at a slower pace than at present from over 4% p.a. to bet-

ween 2 1/2% — 3% p.a. In the US, the growth rate next year is likely to slow down to between 2 1/2% — 3% p.a. World trade is also expected to continue growing but at slower pace than this year (from 7 1/2% in 1984 to 5 1/2% in 1985). Inflation may increase somewhat with the recovery but the amount is likely to be very small. For major OECD countries inflation does not look like rising beyond 6% for the foreseeable future.

While the short term outlook shows signs the for continued growth without inflation, sustained recovery in the medium term, for 1986 and beyond, faces four possible risks:

- a policy induced recession in the US economy

- a flare-up of the international debt crisis

- growing restrictions on world trade

- high unemployment leading governments to discard current anti-inflationary policies.

THE INTERNATIONAL MEETING 1984

At the International Meeting for 1984, successfully organised by the Piraeus Shipping Club in cooperation with the International Centre for Shipping and Shipping Finance of the City University Business School in London, the participants were: Prof. Brian Griffiths, Dean of City University Business School and a Director of the Bank of England; Mr. Graham Day, Chairman of British Shipbuilders; Mr. K. Frigast, Director of PRIVATbanken; Mr. J. Dimok, director of Hambros Bank; Mr. T. Petropoulos, in charge of ABN's shipping affairs; Mr. Charles Barrington, a director of Grindlays Bank; Mr. Michael Peraticos, vice-

president of the London Committee; Mr. Gr. Hadjieleftheriadis, vice-president of Eletson Corp.; Chr. Elwen, solicitor and Professor Costas Grammenos, Director of the International Centre for Shipping and Shipping Finance in London, who was also the moderator of the three-day meeting, which has become a successful annual event of the Piraeus Marine Club.

THE CONTINENTAL BANK AFFAIR

The affair of the Continental Bank has had repercussions on Greek shipping. All those who had dealings with this bank, which is trying to liquidate its shipping portfolio, live under constant anxiety, even those who, strangely enough in these difficult times, have not fallen behind on their loan repayments. This is because they do not know what the next step shall be. Some kind of clarification should be made and the government should demand it, since the Greek branch of the bank functions here with government authority.

We are informed that Continental Bank offered its shipping portfolio to Citibank but was turned down.

Another Bank, which has already liquidated its shipping portfolio by foreclosing on mortgages and auctioning off the ships concerned, has not cleared up the situation, at least as far as Greece is concerned, as a result of which many seamen who served in the ships which have been sold and who are still owed money, have not yet been paid. There is a suspicion that the bank's head office is not responsible for this situation but that its local representatives are to blame. Apparently they are using legal loopholes to keep such cases pending. With these tactics, it is not possible for the proceeds of the auction to be distributed to the lawful claimants.

SAILING SHIPS

Sailing ships seem to be gradually becoming a commercial proposition in shipping. The first ten such ships, with capacities ranging from 3 to 30,000 tons, are already in commission. The US, UK and USSR, as well as France and Japan, are doing serious research in the field of wind propulsion.

In Japan, from 1980, a modern, sail-powered cargo ship of 1,600 dwt. and 66 metres long, has been operating. It has two masts which carry fixed metal sails and capable of making use of winds blowing from any direction. A computer calculates the wing pressure on the sails and automatically starts an auxiliary engine if there is not enough wind. The shifting of the sails is also done by the computer and the ships carries a crew of only six. The ship cost 20% more than a conventional ship of the same tonnage but is estimated to consume than 50% less fuel.

Meanwhile, France's turbovoile system, devised by Cousteau — Pechinat, aims to compete with the Japanese system on world markets and will be ready for sale on the market in the next two years. In Germany, a huge wind-powered cruise ship costing 60 million marks is slated for delivery in 1985.

ROUND THE WORLD

Taiwan's Evergreen company is going round the world in 80 days with 16 modern container ships of 43,000 dwt. each and 2,728 EVP and sailings every ten days at first and every week later on.

The eastward leg of the journey begins at Port Keland with calls at Singapore, Hong Kong, China (Pusan), Japan (Osaka, Tokyo), USA (Charleston, New York, Baltimore), Germany (Hamburg), Britain (Felixstowe), Netherlands (Rotterdam), Belgium (Antwerp), France (Le Havre), Spain (Valencia) with return to Port Keland — the voyage taking 80 days in all. The westward journey, starting from Tokyo, will call at approximately the same ports, ending at Tokyo also in 80 days.

The ships have a draught of 16,6 metres and a speed of 20,5 knots with an average consumption of 68 tons per day. They have been specially built for going around the world with a satellite communications system and a crew of 17, of whom 8 are officers.

Evergreen has a total of 53 container ships, 6 bulk carriers and two training ships, all totalling 1,788,348 dwt or 1,401,056 grt. or 96,386 EVP.

SUPER CONFERENCE

Nine liner conferences which serve the North Atlantic are planning to unite into a single body. This has become possible through the Shipping Act of 1984 and the "super conference", as it has become known, will come about for purely practical reasons and administrative simplification.

In the eyes of European shippers, however, the super conference is seen as a clear threat to their interests. Their associations are determined to prevent what they consider to be a concentration of power in one organization. In fact, the Council of European Shippers will be drawing up a proposal by which the conferences will be asked to revise their plan for unification. It is considered certain that if unification takes place it will lead to further disregard of the shippers' interests, since no attempt was made to bring them into the discussions. The Council has also taken steps with the EEC in this regard.

TRANSFER SERVICE

For the umpteenth time the Persian government has announced that it will be forced to close the Straits of Hormuz if Iraq continues its attacks on Kharg Island. It reminds that the country's economy depends a great deal on the oil terminal at Kharg from which the major part of oil exports from Iran is made.

At the same time, Iran seems determined to create a transfer service between Kharg and the entrance to the Gulf. For this purpose, it will use three supertankers which can carry one third of the quantity exported. These ships have already been bought for Iran by the British subsidiary of a Pakistani oil company. They will carry a daily quantity of four hundred to six hundred thousand barrels of oil which will be transferred to ships anchored at Fujaira in the United Arab Emirates.

The object of this transfer service is to encourage foreign clients who can thus buy Iranian crude and take delivery of it outside the Gulf.

ANOTHER P + I CLUB
IN PIRAEUS

The North of England P + I Association Limited, established in 1860 and a member of the International Group of P + I Clubs, has this year extended its operations in Greece, and has appointed MARLIN INSURANCE AGENCIES S.A., in Piraeus as correspondents.

50 YEARS AGO

— The clouds seem to be clearing from the shipping horizon, slowly but steadily, giving rise to hopes that better days are insight, after many years of crippling crisis.

— Last month, mortgages were placed on 12 ships totalling Dr. 3,572,334 while four mortgages for 4,800 on one ship and Dr. 550,000 for three ships were lifted.

— The French cargo ship "Ouet Bent" of 3,511 grt. built in 1918 was sold to C. Hadjipateras & Sons and delivered in Marseilles. It was transferred to Greek registry and renamed "Hadjipateras".

— The cargo ships "Bella M. Diakaki" 3,457 grt. built in 1899; "Grigorios K." 2,538 grt. built in 1890 and "Kaloudo" 4,921 grt. built in 1904 were sold for scrap at Monfalkone and Savona.

— The Soviet office in Piraeus has chartered 242 Greek ships totalling 1,024,198 dwt. during the past months for a total of 543,908 pounds.

(Naftika Chronika — No. 92
15/10/1934)

Under this arrangement the Association believes that both new and existing Greek members will receive the high level of personal service for which the Association is well known, for over one hundred and twenty years.

FROM CRISIS TO RECOVERY

The Second International Economics Conference was held at Athens College on October 5 and 6. It was organised by the college's Alumni Association and the main address was by Mr. Roy Jenkins, who has served as Chairman of the Commission of European Communities.

With regard to the Greek economy, many of the distinguished participants stressed the need of reforming the present taxation system which is essentially a stumbling block to industrial development, and of creating strong development incentives in order to increase production.

We believe one need not be an expert to agree with this view and that the only way the "pie" can be successfully shared is by making it a larger one.

It is to be hoped that the conclusions reached will be noted by the powers that be because continuing unemployment and economic stagnation will eventually widen the gap that already exists between us and the developed, countries with probable danger to our social peace.



★ 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

ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA

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



Ἡ κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΣ	62	10405	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΒΙΝ Ο'Ι ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	δ. Π. Σαῖδ 11/8
ΑΓΑΘΗ	74	6017	ε. Λάγος 6/7
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Ντοκάρ 10/8
ΑΓΑΠΗ	69	10006	στο Π. Ἐλιζαμπεθ 12/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	ε. Βαρκελώνη 16/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Π. Σαῖδ 17/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	δ. Σουεζ 21/8
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995	στον Ἅγιο Βικέντιο
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Ἀμβέρσα 16/8 γιὰ Ἀλεξάνδρεια
ΑΓΙΑ ΕΡΗΝΗΜΗ	70	18628	δ. Π. Σαῖδ 5/8
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	στην Καγκοσίμα 3157
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412	α. Γιοκοχάμα 8/8
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	81	8254	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	ε. Πειραιά 20/7
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	α. Λεμεσό 6/7
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Γκέφλ 20/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646	δ. Κων/πολη 658
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Σουεζ 7/7
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Μπ. Ἀῖρες 30/7
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Πειραιά 6/8
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	α. Χαλκίδα 12/7
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. Ἀμβέρσα 10/7
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	α. Π. Ἀλέγκρε 6/8
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	83	30648	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	65	18315	α. Μπ. Χομεινί 2/7
ΑΕΤΟΣ	72	3085	α. Ἀλεξάνδρεια 13/8
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	ε. Μασσαλία 9/8
ΑΨ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Μπ. Ἀῖρες 6/8
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	60	15.474	α. Μπ. Ἀῖρες 24/7 γιὰ Καρθαγένα
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεῖ Ἀντίκυρα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεῖ Ἰθάκη
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	ε. Ν. Ὀρλεάνη 3/8
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	ε. Σάντος 10/8
ΑΘΗΝΑΙ	82	11047	δ. Γιβραλτάρ 12/8
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	49747	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	62	3361	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Κολόμπο 18/8
ΑΘΩΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Γκντάνοσκ 17/7
ΑΘΩΣ	69	10008	ε. Σάντο Τόμας ντέ Καστίλια 1/8
ΑΘΩΣ	72	1586	α. Λίβερπουλ 21/8
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	ε. Γένοβα 16/8
ΑΙΓΑΙΟΝ Α' Γ' ΛΑΝΤ	72	4109	δ. Γιβραλτάρ 5/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΛΙΝΒ	64	6387	α. Τζιμπουτί 2/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	ε. Ἀμβούργο 22/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	α. Κοτονόυ 24/7
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	66	5527	α. Παρανάγκουα 15/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	α. Ἀμβέρσα 21/8
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	ε. Ἀμβούργο 15/6
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Τζέντα 16/8
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Πειραιά 11/7
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	78	12498	στην Τζέντα 21/8
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	78	12498	α. Ἀμβέρσα 19/8
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ε. Χουάνγκου 1/8
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	ε. Χουάνγκου 5/8
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. Γδύνια 1/8 γιὰ Ἰκόνιο
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΕ'ΙΖ	72	11185	α. Θέουτα 17/8
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 9/8
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ	75	12498	α. Κουβέιτ 13/8 γιὰ Σουεζ
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	ε. Πειραιά 14/7
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι ΝΤ	70	9178	α. Ντάρμπαν 10/8
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Κ	71	11208	α. Λός Πάλμας 13/8
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι ΝΤ	70	9025	ε. Ἀκαμπα 8/8
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι Μ	69	8928	ε. Σαλβαντόρ 31/7
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	ε. Ρουέν 9/8
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	ἐπισκευές Μαυρίκιο 23/8
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ἀργεῖ Ἀργοςτόλι
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεῖ Χαλκίδα
Α' Γ' ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	δ. Ἐσκουμίν 7/8
Α' Γ' ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	ε. Μπαχαράιν 18/8
Α' Γ' ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α. Μπρισματίν 10/8
Α' Γ' ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Ντάρμπαν 2/8
Α' Γ' ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ὕπο παραλαβή
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	α. Ἀλεξάνδρεια 14/8
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ἀργεῖ 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. Ὀρλεάνη 9/8
Α' Π' ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑ'Ι Τ	77	9083	ε. Λίρκεν 8/8
Α' Π' ΡΗΝΣ ΖΕΛ	68	13633	α. Ν. Ὀρλεάνη 24/7
Α' Π' ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	α. Χιούστον 25/7
Α' Π' ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	ἀργεῖ Πειραιά
Α' Π' ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	ἀργεῖ Πειραιά
Α' Π' ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ	81	10714	ε. Πειραιά 30/7
Α' Π' ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι Ρ	77	10153	α. Θέουτα 11/7

Α' Π' ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	ε. Σέτε 6/8
Α' ΤΖΙΑΝ Α' Γ' ΛΑΝΤ	72	4838	δ. Γιβραλτάρ 5/8
Α' ΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι ΝΤ	83	20960	ε. Καζαμπλάνκα 12/8
Α' ΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι ΟΝ	77	38484	α. Χιούστον 3/8
Α' ΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι Τ	61	13184	ἀργεῖ Πειραιά
Α' ΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	ε. Ροζάριο 2/8
Α' ΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι ΝΤ	63	6303	α. Τζέντα 1/8
Α' ΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ε. Σετουμπάλ 8/6
Α' ΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517	ε. Νταμμάμ 19/8
ΑΙΤΟΛΙΑ	71	16018	α. Ἀμβούργο 8/7 γιὰ Ταρτούς
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	α. Μπ. Ἀῖρες 30/6
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	α. Χαλκίδα 28/6
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Γκίλονγκ 13/7
ΑΚΜΩΝ	71	15119	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	δ. Κων/πολη 7/6
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696	α. Παρανάγκουα 12/8
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	ἀργεῖ Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Ρότερνταμ 11/7
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084	α. Ν. Ὀρλεάνη 17/8
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Χάλιφαξ 11/8
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	δ. Κων/πολη 6/8
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	24341	α. Ἀμβέρσα 21/8
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	ἀργεῖ Ἀστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ε. Ἀμβέρσα 16/8
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Ρότερνταμ 19/8
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Ρίο Τανέιρο 4/8
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Ἀμβέρσα 20/8
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Σκώ 9/6
ΑΚΤΙΟΝ	78	11286	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	80	6125	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	ε. Πειραιά 16/8
ΑΛΒΩΝ	62	13122	ε. Ἀλεξάνδρεια 15/8
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Τερνέστη 9/8
ΑΛΕΑ	73	8824	ε. Ν. Ὀρλεάνη 18/8
ΑΛΕΝΤΕ'Ι Α (δ.)	70	48462	ἐπωλήθη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Κέιπ Τάουν 3/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402	δ. Παναμά 12/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Σιγκαπούρη 18/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	80	10392	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688	ε. Μπρισματίν 15/8
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΡΥΖΗΣ	44	7207	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ (μ)	78	60653	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ	73	152372	στο Ντομπαί 22/8
ΓΚΡΕ'Ι Τ (δ.)	67	7560	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΛΟΥΕΡ	68	9084	ἀργεῖ Σάρζα
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΠ	74	23757	δ. Γιβραλτάρ 16/8
ΑΛΘΑΙΑ	68	16229	α. Πειραιά 20/8
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	11434	α. Μπ. Ἀῖρες 28/7
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	72	10069	δ. Σουεζ 15/8
ΑΛΙΚΗ	72	10069	ὕπο παραλαβή
ΑΛΙΚΗ II	76	12376	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011	α. Λά Παλις 9/8
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857	ὕπο παραλαβή
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	ἐπισκευές Πειραιά
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	ε. Π. Ἐλιζαμπεθ 17/8
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402	ε. Βενετία 14/8
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	α. Ντάρμπαν 1/8
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Χαμπτον 26/7 γιὰ Ἰαπωνία
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ἀργεῖ Λονδίνο
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Ἀκαμπα 2/8
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Ρότερνταμ 17/8
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	α. Γιβραλτάρ 16/8
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Ντομπαί 3/6
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	δ. Π. Σαῖδ 11/8
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Δουβλίνο 10/7
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Μαδεΐρα 9/8
ΑΛΜΑΡ	69	10373	δ. Σουεζ 20/8
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	α. Κινουάρα 14/8
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	74	1800	α. Χέυ Ποϊντ 5/8
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	ε. Παρανάγκουα 9/8
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	στο Μπαντάρ Ἀμπάς 7/7
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Φουκουγιμά 4/8
ΑΛΤΙΣ	70	2605	α. Σ. Μάικλ 17/8
ΑΛΦΑ	62	4722	στη Μπανάνα 18/8
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	ε. Βανκούβερ 29/7
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	α. Λειξόες 2/8
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Λίβερπουλ 20/8
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Χόγκ Κόνγκ 12/8
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	α. Ὄζακα 13/8
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	δ. Σουεζ 10/8/3
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	δ. Τέμα 15/8
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	α. Λαττάκια 19/7
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Π. Ἐλιζαμπεθ 21/8
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ἀργεῖ Ἡμοχόβεν
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	ε. Γιουροπόρτ 19/8
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Λός Ἀντζελες 29/7
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	πρὸς Οὐλσάν 15/8
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε. Λάγος 7/7
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	δ. Π. Σαῖδ 13/8
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α. Γιοκοχάμα 7/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 6/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Κρίστιανσταν 7/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΤΛΑΣ	84	10000	α. Ὄζακα 1/8
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Νιουκασλ 22/7
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'Ι ΝΤΟΜ	74	13348	ε. Μπανγκόκ Μπαρ 27/7
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Ναγκόγια 15/8

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	α. Υμουίντεν 858
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	δ. Σουέζ 20/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889	α. Τζέντα 19/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Μπαρναγκούλα 5/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	ε. Άκαμπα 7/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Ρουέν 18/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	α. Γάνδη 13/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Βαλπαράϊζο 2/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Μπαρναγκούλα 20/7
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633	στη Μπαρναγκούλα 3/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Τσιταγκόγκ 10/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	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 ΧΟΟΥΠ	74	13633	δ. Γιβραλτάρ 16/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	δ. Σουέζ 20/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ε. Παρανάγκουα 9/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Σαβάννα 14/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Ντάρμπαν 14/8
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.)	75	70668	α. Χόβρη 16/8
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	αργεί Άμβούργο
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Παλέμιο 9/7
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	δ. Γιβραλτάρ 16/8
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	υπό παραλαβή
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΛΑ	83	10470	α. Σάντος 28/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπαράο 14/8
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Σιγκαπούρη 2/8
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	αργεί Πειραιά
ΑΙΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781	δ. Παναμά 24/7
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	α. Σιγκαπούρη 24/7
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ε. Φόξ 15/8
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Γουίλελμσμάβεν 29/7
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Λός Άντζελες 8/8
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Π. Σαϊδ 18/8
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4961	α. Λός Πάλμας 13/7
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	δ. Παναμά 8/8
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	ε. Μπ. Άϊρες 13/8
ΑΘΙΑ	64	11034	αργεί Πειραιά
ΑΘΙΠΗ Α.	76	16646	ε. Σαγκάη 17/8
ΑΘΟΣ	79	11000	α. Ρότερνταμ 18/8
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	δ. Ντόβερ 1/8
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Λός Άντζελες 2/8
ΑΝΝΑ	64	2020	στο Ρότερνταμ 16/7
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. Κωνσταντή 28/7
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΙΤΑ Α.	65	19758	δ. Κωνσταντή 15/8
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. Π. ώ Πρίνς 5/8
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Ρίο Άνιέρο 8/8
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	54	5383	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΑΡ	70	16973	ε. Μπαρναγκούλα 16/8
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Αύγουστα 11/8
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	α. Μαντράς 2/8
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	α. Σιγκαπούρη 31/7
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚΙΑΝ	74	7557	ε. Ρεσίφε 8/8
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	αργεί Χαλκίδα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	αργεί Πόρτσμουθ
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	15896	δ. Παναμά 14/8
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Κέιπ Τάουν 17/8
ΑΝΤΙΟΝΗ	76	23149	α. Γκιζάν 1758
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. Φλαδούινγκ 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	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ III	77	38515	δ. Π. Σαϊδ 17/8
ΑΙΟΣ	65	3860	α. Πειραιά 23/3
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Λός Πάλμας 1958
ΑΠΕΣ	73	16397	α. Ίμμινχαμ 12/8
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	αργεί Πειραιά
ΑΠΙΚΟ	64	9868	δ. Κωνσταντή 8/8
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Λός 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	αργεί 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. Φελίξστού 21/8
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΟΣ	69	9842	ε. Σάντος 1/8
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ	72	16207	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	ε. Πειραιά 30/7
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	α. Λός Πάλμας 13/8
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	76	1578	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣ	78	1587	α. Σαουθάμπτον 27/7
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	ε. Πειραιά 17/7
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Φάρο 24/7
ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Αύγουστα 3/8
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343	ε. Χιούστον 13/8
ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9124	αργεί Πειραιά
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	α. Ρίο Γκράντε 29/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	αργεί Πειραιά
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	ε. Γκιζάν 18/8
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Μπαντάρ Άμπας 16/7
ΑΡΙΕΣ	60	7839	αργεί Ίθάκη

ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Λός Άντζελες 14/8
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	δ. Ντόβερ 19/8
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	αργεί Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΝΑΕ	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. Ήτιορτ 16/8
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	αργεί Στυλida
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	α. Στυλida
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Μομπάσα 4/8
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	α. Σίμπα 17/7
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	αργεί Έλευσίνα
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778	α. Σάντος 5/8
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Τζέντα 11/8
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Γκίλογκ 16/8
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	στο Κουβέιτ
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 22/7
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	δ. Σουέζ 5/8
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	δ. Ντουμπάϊ 1/8
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Νταμά 16/8
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Λός Άντζελες 1/8
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	αργεί Γάνδη
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	10142	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊ 15/8
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	63	19633	αργεί Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	δ. Παναμά 14/8
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ε. Λός Πάλμας 21/8
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Ν. Όρλεάνη 11/8
ΑΣΙΑ	67	9525	αργεί Πειραιά
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	δ. Π. Σαϊδ 12/8
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	ε. Βανκούβερ 14/8
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	ε. Κωνσταντή 15/8
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	δ. Παναμά 11/8
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	α. Ν. Όρλεάνη 9/8
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	αργεί Πειραιά
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	αργεί Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	αργεί Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	δ. Σκώ 13/8
ΑΣΤΕΡΟ'ΝΤ	60	6134	μετ. «ΑΣΤΕΡΩ» (Κυπρ.)
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Λαττάκια 2/8
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	αργεί Γαλαξείδι
ΑΣΤΥΝΑΕ	75	38611	ε. Πιοχόμα 14/8
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ (δ.)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 18/8
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. Όρλεάνη 17/8
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Λονδίνο 21/8
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	δ. Παναμά 15/8
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Ν. Όρλεάνη 31/7
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	αργεί Πειραιά
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	στο Τζιμπούτι 10/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Φιλαδέλφεια 20/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	αργεί Μαλάλαγκ Μπαϊ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	υπό παραλαβή
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	α. Άμβέρσα 19/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΩΣΜΑΝ	69	16229	α. Πειραιά 20/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	α. Ίουίντεν 18/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	στην Άλεξάνδρεια
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	ε. Βαρκελώνη 7/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	α. Μπ. Άϊρες 15/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	α. Λα Πλάτα 1/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Χόγκ Κόγκ 20/8
ΑΤΛΑΣ	77	11804	υπό ναυπήγηση
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	85	22172	αργεί Ντάρ-ε-Σαλάμ
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	α. Άκαμπα 7/8
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Σετουμπάλ 22/5
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Ρότερνταμ 14/8
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	Σημεία Παναμά
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Κολούμπια 8/8
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Κίγκστον 10/8
ΑΥΛΙΣ	79	10993	αργεί Χαλκίδα
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	αργεί Πειραιά
ΑΥΡΑ	68	9624	αργεί Πειραιά
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	αργεί Πειραιά
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	αργεί Πειραιά
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	α. Πειραιά 25/7
ΑΦΘΟΒΟΣ	68	35477	αργεί Γάνδη
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	ε. Νταμά 20/8
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 3/8
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	υπό παραλαβή
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Κ.	76	10482	αργεί Πειραιά
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	ε. Πειραιά 5/8
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Πειραιά 6/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	αργεί Τρινκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	δ. Π. Σαϊδ 15/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	αργεί Σετουμπάλ
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	αργεί Τρινκομάλη
ΒΑΝΤΑ	66	13762	
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	αργεί Άργοςτόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Χόγκ Κόγκ 25/7
ΒΑΡΗ	82	22474	δ. Γιβραλτάρ 2/8
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	αργεί Όλιβερι
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	Ίμουίντεν 8/8
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	αργεί Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Τσέρυ Πόιντ 2/8
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Αδελίδα 14/8
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12236	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	αργεί Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Δουνκέρκη 10/8
ΒΗΤΑΓΟΥΛΙΝΒ	66	10210	α. Θέουτα 6/8

ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Ρουέν 16/8
ΒΗΤΑΖΑΝ	66	19633	α. Σαουθάμπτον 17/8
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	αργεί Πειραιά
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	δ. Γιβραλτάρ 4/8
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 27/6
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	αργεί Πειραιά
ΒΙΝΤΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 1/8
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ)	72	119794	αργεί 'Αλιβέρι
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	στή Μάλτα 18/8
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	αργεί Πειραιά
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811	α. Φρητσίον 18/8
ΒΟΜΑΡ	71	16313	α. Σύρο 20/7
ΒΟΡΡΑΣ (δ)	70	31464	αργεί Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	αργεί Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434	αργεί Χαλκίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ)	67	35041	ε. Πειραιά 13/7
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	α. Νητρώι 15/8

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269	δ. Παναμά 14/8
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	δ. Παναμά 12/8
ΓΑΛΗΝΗ (μ)	73	71318	α. Τουμπαράο 10/7
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	α. Άμβέρσα 10/8
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Σάντος 13/8
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Σιγκαπούρη 6/8
ΓΕΡΟΣΤΑΚΟΣ (δ)	66	38818	ε. Μπουσάν 13/7
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/7
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Λός 'Αντζελες 3/8
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	ε. Μουπίλ 13/8
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8562	αργεί 'Ηγουμενίτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	προσάραξε Μπ. 'Αίρες 19/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ)	61	18796	α. Πειραιά 16/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ)	66	30647	α. Γιβραλτάρ 16/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Λομέ 9/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στό Ντάρ ες Σαλάμ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	70	18634	α. Μπ. 'Αίρες 1/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Άμβέρσα 30/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/8

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Χαμίνα 4/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ	68	10544	ε. Γένοβα 22/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	αργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	αργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Κολόμπο 19/8
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Άμβέρσα 18/8
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	α. Σάντος 16/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ)	68	38124	δ. Κων/πολη 13/8
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	ε. Βίλα Κονστιτιούσαν 14/8
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	α. Παρανάγκουα 28/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	αργεί Πόρτομαουρου
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	ε. Βιτόρια 28/7

ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Σιγκαπούρη 9/8
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	ε. Μπ. 'Αίρες 30/7

ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Τσάρλεστον 20/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΥΠ	60	3847	στον Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	αργεί Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Λός 'Αντζελες 12/8
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	18095	ε. Άμβέρσα 20/8
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 7/8
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	72	14315	α. Κίελο 1/8
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/8
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Μπάγια Μπλάνκα 15/8
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290	ε. Λόγος 10/7
ΓΙΩΤΑ	62	10163	αργεί Πειραιά
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ)	64	34568	αργεί Πειραιά
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ)	65	2986	α. Φουτζέιρα 16/8
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ)	65	3998	α. Λός Μίνας 10/8
ΓΚΑ'Ι'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	α. Τζακάρα 18/7

ΓΚΑΛ	70	15302	α. Μπρισμπαίν 30/7
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	δ. Γιβραλτάρ 16/8
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	αργεί 'Αστακό
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Καοσιούγκ 23/7
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ)	67	48717	α. Σεπετίμπα 6/7
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	αργεί 'Ελευσίνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕ Α'Ι'ΛΑΝΤ (δ)	66	45251	στον Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΑΡΡΟΥ	67	51644	α. Τουμπαράο 15/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Μπ. 'Αίρες 21/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΚΛΟΥ	68	16275	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ	76	13036	δ. Παναμά 11/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	δ. Παναμά 10/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Κολούμπια 10/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΟΣ	66	11148	ε. Άμμόχωστο 10/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΓ	77	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Λός 'Αντζελες 11/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦ	77	16432	ε. Γκουέμας 23/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦ	68	16275	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	ε. Γκουαγιακουίλ 6/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Σάν Λορέντζο 11/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΗ	65	7952	αργεί Τρινκομάλη
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Μπ. 'Αίρες 25/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΑΝ	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. Μπ. 'Αίρες 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Γκουέμας 10/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531	ε. Γκουαγιακουίλ 2/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Θέουτα 15/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	ε. Γκουέμας 9/8

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΥ	72	12959	α. Χιούστον 27/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	α. Μπάγια Μπλάνκα 958
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΓΚ	72	43479	ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	ε. Χιούστον 13/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Μπουεναβεντούρα 25/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/7
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	α. Φρημάντλ 31/7

ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Πειραιά 11/8
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	ε. Τζέντα 3/7
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	71	12202	στό Μπουσίρ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	63	15381	αργεί Σετουμπάλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	α. Αϊόι 1058
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	α. Κολούμπια 4/8
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	αργεί Τρινκομάλη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389	αργεί Σετουμπάλ
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	δ. Γιβραλτάρ 1158
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	αργεί Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	αργεί Πειραιά

ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	69	26356	α. Ροζάρο 10/8
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	μετ. 'ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ' (Μπαχ.)
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	δ. Σουέζ 10/8
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΘ	66	20723	α. Άμβέρσα 10/8
ΓΟΡΓΟ	58	7061	αργεί 'Αστακό
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ Α'Ι'Λ	68	2206	ε. Πειραιά 30/6
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΡΟΣΤ	62	1427	στον Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Βιτόρια 23/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	δ. Ντόβερ 1/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Παναμά 15/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. 'Νοτ Λόντον 1/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451	ε. Σάν 'Αντόνιο 13/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 18/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	δ. Παναμά 1/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	α. Φρεντερίσια 18/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΗΠ (δ)	80	40357	δ. Γιβραλτάρ 14/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 4/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	ε. Ναύωρ 27/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	α. Χιούστον 24/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ)	84	17199	α. Γιουροπόρτ 19/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ)	74	18204	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199	δ. Κων/πολη 9/8
ΓΟΥΡΟΡ	82	19555	α. Μανίλα 11/8
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	αργεί Γαλαξείδι

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	αργεί Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	αργεί 'Αργοστόλι
ΔΕΛΤΑ (δ)	61	7864	αργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	αργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	μετ. ΣΗ — ΕΙΡ (Μάλτ)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Λός Πάλμας 17/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	α. Πειραιά 14/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	αργεί 'Αστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Πειραιά 15/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	αργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στο Μπαντάρ 'Αμπάς
ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Παναμά 12/8
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	82	31000	α. Σ. Νικόλας Μπαϊ 1458
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. Λομέ 6/8
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	71	2673	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	δ. Π. Σαΐδ 14/8

ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	αργεί Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	αργεί Λισαβόνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	αργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	αργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ- ΤΗΣ	63	8380	α. Τζέντα 8/7
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ)	58	16277	αργεί Πειραιά
ΔΙΑΚΑΝΣ	63	8872	αργεί Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	αργεί Μίνα Σάρκ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ)	58	13105	αργεί 'Ελευσίνα
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Σ. Λορένζο 9/8
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	ε. Άμβέρσα 9/8
ΔΙΔΩ	70	10378	δ. Σουέζ 13/7
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	αργεί 'Ιθάκη
ΔΙΩΝΗ (δ)	67	44646	α. Μπάγια Μπλάνκα 25/6
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. Βενετία 12/8
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ)	68	48687	αργεί Πειραιά
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	

ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ)	66	48801	α. Αύγουστα 13/8
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Πειραιά 15/8
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	δ. Παναμά 13/8
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΜΤ	84	21300	υπό καθέλκυση
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398	α. Τάουνσβιλ 15/8
ΔΩΡΙΟΣ (δ)	67	43231	στό Π. Λά Κρούζ 28/7

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	αργεί Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	αργεί Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Γκίλογκ 19/6
ΕΒΡΟΣ	62	20372	αργεί Γαλαξείδι
ΕΘΝΙΚ (δ)	75	125947	αργεί Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Άμμοχωστο 5/8
ΕΙΡΗΝΗ (δ)	73	68157	ε. Φός 4/8
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	ε. 'Αντεν 17/8
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ)	72	113780	α. Τζέντα 31/7
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	α. Αύγουστα 25/7
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στή Λιβύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ)	68	48687	ε. Σάν Νικόλας Μπαϊ 16/8
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	αργεί Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	αργεί Γαλαξείδι
ΕΚΤΩΡ	70	16258	δ. Κων/πολη 23/7
ΕΚΤΩΡ	75	14523	α. Τόμπα 14/8
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	α. Γουάτερφορντ 11/8
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	α. Θέουτα 2/8
ΕΛΛΟΙ	68	19495	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/8

ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142
ΕΛΕΓ'ΣΤΡΙΑ Ι	64	10652
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672
ΕΛΕΝΗ	63	10936
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΝΗ ΔΩΡΕΑ	61	7293
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	62	6846
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΛΙΝΒ	71	10328
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΣΠΛΟΡΕΡ	78	17172
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ	78	17172
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8987
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 ΚΟΜΗΝΗΝΟΣ	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 ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑ (δ.)	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ	76	16844

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
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7185
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	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	11348
ΖΥΓΟΣ	76	19166
ΖΥΓΟΣ	69	3490
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501
ΖΩΗ	70	2865
ΖΩΗ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	4617
ΖΑΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΖΗΡ	65	23390
ΖΗΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700
ΖΗΤΠΟΡΤ	67	27018
ΖΟΛΙΣΤΟΣ	66	21374
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794

ε. Γκτάνσκ 22/6		
ε. 'Αλεξάνδρεια 27/6		
άρχει Στυλίδα		
σ. Κολούμπια 15/8		
άρχει Πειραιά		
α. Καλαί 3/8		
άρχει Πειραιά		
α. 'Αμβούργο 26/7		
μεσογειακές μεταφορές		
υπό παραλαβή		
άρχει Γάνδη		
α. Φιλαδέλφεια 23/6		
ε. Καζαμπλάνκα 13/8		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ν. 'Υόρκη 18/8		
δ. Σουέζ 20/8		
α. Σαλάλα 4/8		
δ. Σουέζ 5/8		
στη Σιγκαπούρη 18/8		
α. Τζέντα 26/3		
στη Σιγκαπούρη 2/7		
στη Σιγκαπούρη 12/7		
σ. η 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. 'Ιστέ 'Ιγκάσιο 2/8		
στο Μπ. 'Αίρες 1/8		
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
α. Γιοκχάμα 31/7		
α. Φρημάντλ 2/8		
δ. Ντόβερ 12/8		
ε. Νουακτοτ 8/7		
άρχει Σετουμπάλ		
α. Πειραιά 12/8		
α. Πειραιά 6/8		
άρχει Πειραιά		
υπό παραλαβή		
α. Γουελινγκτον 14/8		
στη Γάνδη		
ε. 'Ιταλίας 31/7		
άρχει Πειραιά		
α. Πειραιά 14/8		
α. 'Αμβέρσα 14/8		
α. Λάος 'Αντζελος 5/8		
άρχει Χαλκίδα		
α. Π. Σαΐδ 9/7		
ε. 'Αλεξάνδρεια 21/7		
α. Λός 'Αντζελος 16/8		
α. Χιούστον 8/8		
δ. Κων/πολη 9/8		
ε. Νουακτοτ 1/7		
α. Ντάρμπαν 10/8		
άρχει Πειραιά		
α. Χάβρη 12/8		
δ. Κων/πολη 4/8		
α. Μίλνερ Μπαϊν 3/8		
α. Μοντεβιδέο 3/8		
α. Χιρόσιμα 11/8		
άρχει Πειραιά		
α. Τοκοπίλα 26/7		
μεσογειακές μεταφορές		
άρχει Στυλίδα		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
άρχει Χαλκίδα		
άρχει Πειραιά		
άρχει Χαλκίδα		
α. Λονδίνο 21/8		
δ. Π. Σαΐδ 21/8		
δ. Σουέζ 14/7		
ε. Ναρούου 28/6		

ε. 'Αμβέρσα 21/8		
α. Πενάγκ 10/8		
α. Ρίο Γκράντε 7/8		
α. Λέικ Τσάρλες 10/8		
α. 'Ελσινόρη 29/7		
άρχει Πειραιά		
α. Μπ. 'Αίρες 15/8		
α. Ρίτοαρντς Μπαϊν 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 1058		
άρχει 'Αργουστόλι		
άρχει Λονδίνο		
α. Λός 'Αντζελος 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 Ι	61	9516
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣ	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
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	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 Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΟΦΩΡΟΣ (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'Γ'Α	62	10981
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931

ΙΟΛΙ	72	4999
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	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
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	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.	77	21194
ΠΑΤΕΡΑΣ	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	67	19595
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	15961
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	23688
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	29314
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	23391
ΚΑΡΜΕΝ	65	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681
ΚΑΡΟΛΙΝΑ 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 ΣΗΛ	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. Μαγανάλ 2/8		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
α. Μίλφορντ Χάβεν 22/8		
α. Μπουλκίττα 'Ισπανία		
δ. 'Εσκουμίνε 15/8		
α. Πόιντ Νουάρ 4/7		
ε. 'Εσπεράνζε 15/8		
α. 'Αλεξάνδρεια 10/8		
ε. Σάν Λορένζο 15/8		
α. Ρίτοαρντς Μπαϊν 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 Στυλίδα		
άρχει Πειραιά		
α. 'Ελευσίνα 22/8		

KATIE	60	10187	άρχει Γαλαξειοί
KATINA (δ.)	66	38878	α. Μπιλμπό 29/5
ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	ε. Βανκούβερ 19/6
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Π. Έλζομπε 6/7
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Νααντάλι 8/8
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	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 ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Μπ. Άιρες 13/7
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. Σιγκαπούρη 26/7
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Πειραιά 16/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	ε. Λισσαβώνα 12/8
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	δ. Θέραντε 13/8
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	ε. Μπλάιθ 21/8
KENTAKY ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Κπέμε 15/8
ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	α. Χιούστον 25/7
ΚΕΦΑΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	άρχει Πειραιά
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στην Τερνεουζέν
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	άρχει Πειραιά
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250	άρχει Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	α. Παρανάγου 3/8
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	ανάμενει Φουτζέιρα
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	άρχει Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	ε. Σάντος 12/8
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	ε. Μπρισμπαίν 10/8
ΚΛΑΖΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Μπ. Άιρες 1/8
ΚΛΕΙΩ	58	8791	άρχει Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Έσκουμινς 2/8
KOMMON BENTSIΟΥΡ	71	15547	α. Οκινάουα 25/7
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Χόγκ Κόγκ 25/7
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. Τζέντα 12/8
ΚΟΝΚΑΡ ΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Ν. Ύορκη 15/8
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Σεπετιμπα 26/7
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	ε. Ρότερνταμ 15/8
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.	72	39219	α. Λουλέα 18/8
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Τάραντα 3/8
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Ντάρμπαν 21/8
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Ύμουίντεν 26/7
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	δ. Παναμά 17/8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Σάντος 11/8
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Βανκούβερ 15/8
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	α. Ν. Ύορκη 10/8
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	ε. Ρότερνταμ 16/8
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			α. Σμύρνη 10/8
ΓΚΑΛΕΥ	67	7680	α. Τσάρλεστον 8/8
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			ε. Καζαμπλάνκα 19/8
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	77	5539	δ. Π. Σαϊδ 28/7
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	στη Μομπάσα 1/8
KONTINENTAL KAPPIER	71	14764	υπό καθέλκυση
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	7689	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	α. Σάν Άντονιο 7/8
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	ε. Γκουέμας 8/8
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	δ. Γιβραλτάρ 17/8
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Ντουμπάι 6/7
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	άρχει Πειραιά
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	ε. Σαλβαντόρ 6/8
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	4772	α. Ν. Όρλεάν 29/7
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	α. Σιγκαπούρη 19/8
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	75	7415	α. Σάν Χοσέ 2/6/1982
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	α. Φιλαδέλφεια 6/8
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Λουμούτ 14/8
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ε. Άλεξάνδρεια 15/8
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Παραμαρίμπο 4/8
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΦΟΥΣΤ	82	11500	ε. Πειραιά 21/7
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Κόμπε 6/8
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	δ. Κωνίπολη 16/8
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Μόκχα 19/8
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	δ. Π. Σαϊδ 16/8
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	άρχει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	ε. Τέμα 20/8
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Τζέντα 12/8
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Κόμπε 10/8
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	δ. Σουέζ 14/8
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Πειραιά 16/8
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Σαβόνα 16/8
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	α. Φός 3/8
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Πόρτ Κήλονγκ 18/8
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	άρχει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	επισκευές Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Καβάλα 8/7
ΚΡΙΟΣ	59	16875	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΟΙΣ	75	7028	α. Ντακάρ 12/8
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Άσντον 3/8
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	ε. Σουέζ 29/7
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Ντάρμπαν 5/8
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	άρχει Πειραιά
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596	άρχει Πειραιά
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Ν. Ύορκη 13/8
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	ε. Γιοκαϊσί 14/8
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	α. Μάλμο 15/8
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	άρχει Άστακό
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Κωνίπολη 6/8
ΚΥΜΑ	60	7758	ε. Βενετία 30/7
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ	77	23596	άρχει Πειραιά
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	στο Κολόμπο 2/8
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Χιούστον 13/8
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	άρχει Πειραιά
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	α. Μπαχία Μπλάνκα 3/8
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	ε. Μπαντάρ Άμπας 30/6
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	μεσογειακές μεταφορές
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Ι'Υ	68	4350	ε. Άμβερσα 22/8
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	άρχει Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	άρχει Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 16/8
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	άρχει Ρίβελ Φάλ
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925	άρχει Πειραιά
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	άρχει Ήμοχαβεν
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	α. Φουτζέιρα 20/7
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000	ταξίδια Λουμπεκ Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Σάντος 1/8
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	άρχει Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Γκλαστούργκ 25/7
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	ε. Μπεντί 14/7
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	δ. Κωνίπολη 11/8
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Μπ. Άιρες 9/8
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	δ. Π. Σαϊδ 23/7
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 18/8
ΛΕΒΑΝΤΕ	67	33980	α. Λός Άντζελες 11/8
ΛΕΔΕΑ	63	17879	άρχει Γαλαξειοί
ΛΕΜΑΝ	66	2953	στον Πειραιά
ΛΕΝΑ II	68	15761	α. Κολόμπο 14/8
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	άρχει Σετομπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618	άρχει Έλευσίνα
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στη Λισσαβώνα
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	άρχει Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	ε. Ντούδα 31/7
ΛΕΩΝ	72	2311	άρχει Ήγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Σιγκαπούρη 14/7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	άρχει Φορταλέζα (άποθηκη)
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	δ. Κωνίπολη 11/8
ΛΗΤΩ	76	18104	υπό παραλαβή
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	άρχει Σετομπάλ
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343	α. Γιοκχάμα 8/8
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	ε. Σαγκάι 4/8
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	α. Κάιπα 13/8
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	ε. Κάιτο Άρκας Τέρμ. 12/8
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Βοστώνη 18/8
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	άρχει Ήγουμενίτσα
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Βαρκελώνη 21/7
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	στο Κότον 26/7
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Τακράντι 5/8
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	δ. Κωνίπολη 14/8
ΛΙΦ	68	9650	ε. Τζέντα 13/8
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	άρχει Βασούρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Γιούροπορτ 16/8
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Κήλονγκ 1/8
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Χιούστον 10/8
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Σακάϊ 1258
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Ν. Όρλεάν 27/7
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Άλγκεκίρας 1/8
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Λισσαβώνα 14/8
ΛΥΡΑ	67	41914	άρχει Σετομπάλ
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 5/8
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	στην Άκαμπα
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Κάρνιφ 14/8
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Χάμπτον 3/8
ΜΑΙΡΗ	84	14500	ε. Παρανάγου 15/8
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Κωνίπολη 29/7
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	στον Πειραιά 30/6
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Σήατλ 6/7
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	ε. Σετομπάλ 18/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	άρχει Πειραιά
ΜΑΚΡΑ	73	8957	στον Πειραιά
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	α. Βαλένσια 27/7
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	μετ. ΜΑΝΩΛΗΣ Μ.
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	α. Πόρτ Άρβουρ 1158
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	δ. Παναμά 16/8
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	α. Γιοκχάμα 15/8
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	ε. Άλεξάνδρεια 15/8
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	μετ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	α. Ντάρμπαν 7/8
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	68	18525	ε. Γκέλα 9/8
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 758
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Μπάχια Μπλάνκα 24/7
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Νιούκαστλ 3/8
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Σουέζ 20/8
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Λέικ Τσάρλς 31/7
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	δ. Σουέζ 12/8
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Ντάρμπαν 27/7
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	δ. Σουέζ 21/8
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	άρχει Άργουστόλι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607	στον Πειραιά
ΜΑΡΓΚΚ (δ.)	76	81106	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΓΚΚ	58	2966	α. Μακάι 15/8
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	ε. Άμβερσα 19/8
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485	δ. Παναμά 16/7
ΜΑΡΙ	74	8925	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	
ΜΑΡΙΑ	70	9101	α. Νικόσια 1/7
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Ραγκούν 12/8
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Μπωμόν 31/7
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9585	α. Ρίο Ίανέιρο 5/8
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	δ. Δαρδανέλια 2/8
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Γέμπο 19/8
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	δ. Παναμά 3/7
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	ε. Ίκονιο 28/7
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	δ. Ντόβερ 10/8
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	δ. Γιβραλτάρ 15/8
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	ε. Βενετία 24/7
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Ν. Όρλεάν 3/8
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Θ (δ.)	66	42799	α. κόρντον 20/8
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Ντάρμπαν 20/8
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Μπέιρα 20/7
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411	ε. Πειραιά 20/7
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Ραγκούν 3057

MARIETTA (δ.)	75	115207	ε. Τζέντα 28/7
MARIETTA	65	8344	ε. Μοντεβιδέο 17/8
MARIZINA (δ.)	67	40075	ε. Πειραιά 14/8
MARILY	71	16269	α. Ρότερνταμ 17/7
MARILYN A.	68	14569	δ. Κων/πολη 6/8
MARINA (δ.)	80	40000	ε. Σάο Σεμπαστιάν 3/8
MARINA	60	4116	ε. Γκιζάν 8/8
MARINA A.	65	19566	α. Χιούστον 12/8
MARINIKH.	73	85367	στήν κασίμα 23/8
MARION	67	33586	άρχει Σετουμπάλ
MARITZINH.	73	30077	άρχει Πειραιά
MARITZA	68	29324	α. Σάν Λορένζο 26/7
MARITZA Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	δ. Ντόβερ 1/8
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	ε. Ρεσίφ 7/8
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Παρανάγουα 14/8
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Κέιπ Τάουν 18/6
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Κίνα 14/8
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Πέσκο 12/8
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Ντόρμπαν 8/12
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	άρχει Στυλίδα
ΜΑΡΩ	73	32510	δο. 'Επτάνησο 6/8
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	δ. 'Επτάνησο 12/8
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	ε. Γδύνια 16/8
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Κπέμε 12/8
ΜΑΤΘΙΛΔΑ	65	7896	άρχει Πειραιά
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ	62	9665	α. 'Ελευσίνα 19/8

ΜΕ'Ι ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Νταμάμ 12/8
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Τζέντα 14/6
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887	α. 'Αμπιτζάν 16/7
ΜΕΛΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	άρχει 'Αλιβέρι
ΜΕΛΩ Χ.	68	10355	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 27/6
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	ε. Μπάγιο Γκράντε 10/8
ΜΕΛΤΕΜΙ ΙΙΙ.	68	15761	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	ε. Καλοκρούτα 10/7
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΙΤΣ	59	12255	δ. Παναμά 20/6
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Λισσαβώνα 9/8
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	υπό καθέλκυση
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. 'Αλεξάνδρεια 5/7
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. 'Αλεξάνδρεια 14/8
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Χονολουλού 12/8
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Παρανάγουα 5/8
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	ε. Βρέμη 20/8
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	δ. Σουέζ 18/8
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 9/8
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	α. 'Αρκα 24/7
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	ε. Πειραιά 18/6
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. Βοστώνη 4/8

ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ε. Φλόρινγκ 10/8
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Σιγκαπούρη 8/8
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Σουέζ 16/8
ΜΗΛΟΣ	84	28100	υπό ναυπήγηση
ΜΗΛΟΣ Α' ΓΛΑΝΤ	79	10991	α. Π. ορ. Σπείνη 31/7
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	άρχει Πειραιά

ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	ε. Τζέντα 25/8
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	57	5289	οτό Κουβέιτ
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Νέα 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Πειραιά 16/8
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Βαλτιμόρη 7/8
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Γρενάδα 17/8
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1584	ε. Δεμετρίδα 14/8
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 10/8
ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΚ (δ.)	70	1598	ε. Τζέντα 20/8
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Φόξ 2/8
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζέντα 18/8
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	δ. Γιβραλτάρ 12/8
ΜΙΝΩΣ	75	28082	δ. Παναμά 25/7
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	δ. Μάλτα 21/7
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	οτό Σάντος 8/8
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Σετουμπάλ 2/7
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Ρότερνταμ 21/8
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Τρίπολη 16/7
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Λέλι Τσάρλς 30/7
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. 'Αβάντα 20/6
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2967	ε. Μανίλα 22/7
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	άρχει Σαρζά
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	α. Χόμπαρτ 10/8
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Βανκούβερ 1158
ΜΗΝΜΟΣΥΝΗ	68	36168	δ. Σουέζ 8/8
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	δ. Παναμά 16/8
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/8
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	δ. Παναμά 9/8
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Πειραιά 10/6
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	83	32129	ε. Πειραιά 5/6
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ε. 'Αμβέρσα 19/8
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	ε. Σάντος 2/8
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. 'Αμβέρσα 11/7
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9659	
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	

ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	άρχει 'Αργιστόλι *
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Σιγκαπούρη 1/7
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	δ. Ντόβερ 12/8
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Γκάλβεστον 26/7
ΜΠΗΛΙΦ.	71	9564	δ. Σουέζ 20/8
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑ'Υ	63	9657	άρχει Πειραιά
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	ε. Βανκούβερ 16/8
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	ε. Πειραιά 28/6
ΜΠΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	3621	α. Ντόρμπαν 4/8
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Μαλάγα 14/8
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Σιγκαπούρη 28/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Σαβόνα 25/7
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	άρχει Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Στυλίδα
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'ΙΣ	54	6103	
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	ε. Βρέμη 18/8
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΚΑ'Υ	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	77	13382	α. Ροζάριο 9/8
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Νταμάμ 18/7
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	ε. Σάν χουάν 13/8
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	άρχει Πειραιά
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχει Γαλαξείδι
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άρχει 'Αργιστόλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Γιβραλτάρ 9/8

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ	66	20199	άρχει Γάνδη
ΝΑ'ΓΑΝΤ	75	35561	α. Τάμπα 9/8
ΝΑΕΟΣ	70	8625	δ. Π. Σαϊδ 19/8
ΝΑΕΟΣ Α' ΓΛΑΝΤ	80	10982	ε. Μομπάσα 16/8
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Γιοκοχάμα 9/8
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχει Κεντρίνα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	άρχει Τζέμπελ 'Αλι
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ.	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	άρχει Πειραιά
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	α. 'Επτάνησο 15/8
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	δ. Γιβραλτάρ 15/8
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Ρότερνταμ 16/8
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Χιούστον 1158
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Παναμά 1458
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	α. Γκόβε 30/7
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει 'Ελευσίνα

ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Μαυρίκιο 31/7
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	α. 'Ελευσίνα 14/8
ΝΕΝΑ	74	39866	στο Νόρντενχαμ 23/8
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Φουτζέιρα 30/6
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	άρχει Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Ράς Τανούρα 19/7
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Σάντος 5/8
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'	72	9606	ε. 'Αμβέρσα 20/8
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	άρχει Γαλαξείδι
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	δ. Κέιπ Μπρούλ 7/8
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	άρχει Πειραιά
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	α. Τζέντα 17/8
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	στο 'Ελ-Χάκλ (αποθήκη)
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	άρχει Χαλκίδα
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	ε. Σίμπα 14/8
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Τζέντα 26/7
ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	α. Λίβερπουλ 10/8
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Σέτε 6/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	α. Σ. Νικόλας 3/8
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Σιγκαπούρη 11/8
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	άρχει 'Αλιβέρι
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	ε. Πειραιά 29/7
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	άρχει Πειραιά
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	α. Τζέντα 13/7
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Χαμίνα 9/8
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	δ. Σουέζ 20/8
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	α. Γκρεϊτμάρσ 11/8
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	α. Νιούκαστλ 9/8
ΝΟΡ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	άρχει 'Αλεξάνδρεια
ΝΟΡ ΓΟΥΑΙΝΒ.	54	7701	άρχει Στυλίδα
ΝΟΡ ΚΙΓΚ	66	25820	α. Μουτσούρε 12/7
ΝΟΡ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	υπό παραλαβή
ΝΟΡ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	3600	άρχει Στυλίδα
ΝΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	άρχει Στυλίδα
ΝΟΡ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	62	15110	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΡΧΑΦΕΝ	65	1236	άρχει Μπελέμ
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	ε. Λέλι Τσάρλς 9/8
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	άρχει Γαλαξείδι
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	ε. 'Αμβέρσα 13/8
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	66	22260	δ. Σουέζ 14/8
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 13/8
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Μπιλμπάο 7/8
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	α. Χιούστον 13/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Ταραγκόνα 10/8
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Σπέζια 10/8
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Σιγκαπούρη 16/8
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	άρχει Γαλαξείδι
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. Θέουτα 6/8
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ	65	7700	άρχει 'Ελευσίνα
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Πόρτ Βέσσε 30/7
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	α. Πόρ 'Εβεργκλέιτς 22/7
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	α. Βαλτιμόρη 1/8
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	άρχει Πειραιά
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Γενοβα 10/8
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	α. Μπουλεν Μπαί 21/7
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	ε. Πειραιά 19/7
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	μεσογειακές μεταφορές
ΝΥΛΑΛΑ (δ.)	62	12392	άρχει Πειραιά
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	ε. Λονδίνο 21/8
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	άρχει Πειραιά
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	άρχει Πειραιά
ΟΛΚΟΥΖ	60	3030	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	άρχει 'Ελευσίνα *

ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	ε. Πειραιά 10/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Μπ. ντέ Μπούκ 12/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άρχει Έλευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	στο Λίμ Μπαίη 22/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Σιγκαπούρη 15/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Καρθαγένη 24/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΠ	73	15478	α. Ν. Όρλεάνη 10/7
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Σιμίζου 14/8
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ	71	17187	α. Τάμπα 14/8
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	63	14595	άρχει Πειραιά
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	α. Λός Πάλμας 4/8
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Κομώ Μπαίη 2/8
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	άρχει Πειραιά
ΟΡΥΣ (δ.)	59	12868	ε. Πειραιά 22/6
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Ρότερνταμ 21/8
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	υπό καθέλκυση
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	άρχει Μπιλμπάο
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	α. βρέμη 22/8
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	82	18818	άρχει Κασούρι
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981	άρχει Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	60	7504	άρχει Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥ'Ι'ΝΣΤΟΝ	70	15579	άρχει Στυλίδα
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	α. Λά Παλις 11/8
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (άποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	ε. Τζιμπουτί 28/7
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	άρχει Χαλκίδα
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	άρχει Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	ε. Ρουέν 11/8
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ	63	15377	ε. Κακινάτα 30/7
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στο Λάγος 6/7
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	άρχει Γκρέιτ Μπίτερ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363	άρχει Σετουμπάλ
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	ε. Τσιταγκόγκ 10/6
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5149	στο Μπαντάρ Άμπας
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	άρχει Στυλίδα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Κόμπε 3/8
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Άμβέρσα 15/8
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Γαλαξίδι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	ε. Τζέντα 17/8
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	α. Π. Κέμπλα 13/8
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΕΥΛΑΣ	58	8764	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	στο Τζιμπουτί 31/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Τολέδο 14/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	άρχει Γαλαξίδι
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	α. Μπωμόντ 28/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	υπό ναυπηγήση
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Χάμπτον 30/7
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Σόρεχαμ 17/8
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	δ. Π. Σαΐδ 21/8
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Λ. Άντζελες 9/7
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Π. Σαΐδ 13/8
ΠΑΡΓΑ	59	10065	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	άρχει Γερμανία
ΠΑΡΟΣ	65	8883	ε. Τζέντα 17/8
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	ε. Άλεξάνδρεια 15/8
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127	στον Πειραιά
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	α. Π. Γουάλλκοτ 24/7
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	α. Σιγκαπούρη 28/7
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	α. Πειραιά 16/8
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	δ. Γιβραλτάρ 23/6
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	α. Πειραιά 6/3
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	στο Ντάρμπαν 23/8
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Πειραιά 25/7
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	α. Άλεξάνδρεια 15/8
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	α. Μπ. Άϊρες 7/7
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Βενετία 11/8
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Ραβέννα 7/8
ΠΕΛΛΑ	79	10993	δ. Σουέζ 17/8
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Ίκονιο 9/8
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870	ε. Χάλιφαξ 15/8
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ε. Π. Άρθουρ 17/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	α. Νάρβικ 21/8
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Υ	71	9623	α. Γένοβα 10/8
ΠΕΡΛΑ	69	4718	α. Ντουμπάϊ 18/8
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΑ	76	23149	στο Μπαντάρ Άμπας 9/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	άρχει Έλευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	άρχει Έλευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 8/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Κεϋχάν 5/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Πειραιά 8/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	δ. Σουέζ 20/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 11/8
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Ι'Τ	57	8776	άρχει Βομβή
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	ε. Σιδνεύ 3/8
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	δ. Κων/πολη 5/8

ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	ε. Μπουσίρ 6/8
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	ε. Πειραιά 1/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Μπαλκισπάν 23/6
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Π. Σαΐδ 8/8
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	α. Ρότερνταμ 18/8
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Νταμά 12/8
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	άρχει Ίτσα
ΠΗΛΕΟΠΗ	62	6299	άρχει Άστακό
ΠΗΛΕΟΠΗ II	56	6198	άρχει Ήγουμενίτσα
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	α. Στυλίδα 23/8
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	άρχει Πόρτλαντ
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άρχει Γαλαξίδι
ΠΙΝΤΟ	63	14203	α. Άλεξάνδρεια 15/8
ΠΙΝΤΟ	82	32300	υπό παραλαβή
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Π. Έλιζαμπεθ 15/8
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	α. Τάουνσβιλ 10/8
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	άρχει Έλευσίνα
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	άρχει Γαλαξίδι
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	α. Γκινάσκ 12/7
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	ε. Σετουμπάλ 6/7
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	ε. Πειραιά 19/5
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Τζέντα 20/8
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	ε. Γένοβα 16/8
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	62	17953	ε. Άκαμπα 13/7
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άρχει Πειραιά
ΠΟΛΥΤΩ	68	36385	α. Τζέντα 14/6
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Λός Άντζελες 12/8
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Π. Σαΐδ 19/4
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Τόκιο 12/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Νταμπέρ 11/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	άρχει Πειραιά
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Πειραιά 13/8
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Μαντράς 12/8
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	α. Λίβερπουλ 16/8
ΠΟΞΙΔΩΝΙΑ	55	5033	έπισκευές Πειραιά
ΠΟΞΙΔΩΝ	67	18656	α. Σταβόνγκερ 4/8
ΠΟΞΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	α. Ν. Ύορκη 29/7
ΠΟΞΙΔΩΝ	68	10691	α. Σάν Λορέντζο 13/8
ΠΟΞΙΔΩΝ δ.	58	11048	στο Σουέζ (άποθήκη)
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	α. Σάν Χουάν 10/8
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	68	10722	ε. Τουρκορίν 31/7
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	α. Μασσαλία 10/8
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	στη Χαλκίδα
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	άρχει Άστακό
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Μογκαντίσου 2/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Φουτζέιρα 21/7
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	α. Τολέδο 11/8
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	ε. Ντηνρόιτ 17/8
ΠΡΑΤΕΥΣ	68	37419	α. Χάμπτον 10/8
ΠΡΑΤΕΥΣ	67	10691	α. Τζέντα 6/8
ΠΡΑΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Σιγκαπούρη 10/8
ΠΡΑΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	δ. Ντόβερ 18/8
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ε. Π. Σαΐδ 28/7
ΠΥΛΟΣ	81	13800	α. Μαυρίκιο 4/8
ΠΥΛΟΣ	68	10244	α. Ρουέν 9/8
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Πειραιά 20/7
ΡΑ'Ι'ΝΑ	70	14609	ε. Άμβούργο 14/6
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	81	32247	α. Ρότερνταμ 15/8
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	59	12413	α. Έλευσίνα 25/8
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 1 (δ.)	77	18325	στο Κάρτσι
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	ε. Τζέντα 19/8
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	δ. Σουέζ 20/8
ΡΕΑ	71	9025	α. Σάλλου Βόε 21/8
ΡΕΑ	56	4275	δ. Ντόβερ 9/8
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	άρχει Πειραιά
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	α. Τακοράντι 6/8
ΡΕΝΑ	72	14651	α. Φρήπορτ 11/8
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.	68	30294	ε. Χιούστον 12/8
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	ε. Σουέμα 31/7
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961	άρχει Τρινκομάλη
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	άρχει Πειραιά
ΡΗΝΗ	63	15929	δ. Παναμά 17/8
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	α. Πειραιά 10/7
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	άρχει Πειραιά
ΡΙΒΑ	63	10299	α. Ντόχια 21/6
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599	άρχει Γαλαξίδι
ΡΙΟ	75	9112	ε. Πειραιά 20/7
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	δ. Σουέζ 4/8
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198	άρχει Γαλαξίδι
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931	ε. Πειραιά 19/4
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	άρχει Λευκάδα
ΡΙΟ-ΡΙΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	1552	άρχει Άλιβέρι
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	στη Μομπάσα
ΡΟΔΟΣ	55	3370	άρχει Έλευσίνα
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	άρχει Πειραιά
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	α. Χάλλ 15/8
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	α. Παρνάγκουα 15/8
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	άρχει Πειραιά
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	άρχει Άργιστόλι
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	δ. Έλαινόρη 29/7
ΡΟΝΣΟΝ	63	6100	άρχει Άλιβέρι
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	άρχει Πειραιά
ΡΟΝΧΙΛ	63	6063	στον Πειραιά
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	άρχει Πειραιά
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	α. Πειραιά 20/6
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	α. Έλευσίνα 3/8
ΡΟΥΛΑ	62	811	άρχει Πειραιά
ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7806	άρχει Λομέ
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	στη Μομπάσα
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	α. Πρίνς Ρούπερτ 4/8
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	α. Σετουμπάλ 3/8
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	α. Φλάτερο Χάρμπορ 11/8
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	άρχει Άλιβέρι
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995	ε. Πειραιά 26/6
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	α. Ν. Όρλεάνη 26/7
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Βενετία 13/8
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	δ. Γιβραλτάρ 13/8
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	δ. Π. Σαΐδ 12/8
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	ε. Τζέντα 6/8
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	δ. Δαρδανέλια 13/7
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5983	α. Άδεν 7/8
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	α. Κάρτσι 20/8
			α. Πασαγιές 22/6

ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Φός 13/8
ΣΑΜΟΣ	66	17208	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5851	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	ε. Έλευσινα 10/8
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	δ. Παναμά 1/8
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	ε. Χαλδία 10/7
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	ε. Κοσίον 30/6
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	α. Ήστ Λόντον 1/8
ΣΑΝ ΤΑ'ΙΡΟΝΑ	81	10990	ε. Σ. Βίνσεντ 17/8
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	ε. Μομπάσα 5/8
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	άρχει Τρινκομάλη
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	α. Άβανα 22/9
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Κίγκστον 14/8
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Κίγκστον 6/8
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	α. Λέικ Τ. άρλες 6/7
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	α. Σάντβαλλ 17/8
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ε. Ρευνιόν 19/8
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	ε. Σ. Νικόλας 10/8
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Παρανάγκουα 23/7
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Πειραιά 41
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	α. Σάο Φραντζίσκο 8/7
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Χόγκ Κόγκ 4/8
ΣΑΡΟΝΙΚ	79	5801	άρχει Ρίο Ίανέιρο
ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ε. Στουμπάλ 5/6
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπίτο
ΣΑΡΟΝΙΣ	62	13714	άρχει Πειραιά
ΣΕΛΑΣ	63	10947	άρχει 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. Έλσινκι 20/8
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Μογκαντίσου 3/8
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81436	άρχει Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Κουβέιτ 17/8
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	δ. Κων/πολη 14/8
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	ε. Σαβάννα 7/8
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	68	34640	α. Σαντάνα 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 Σαλάμ 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
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	δ. Σουέζ 16/8
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	ε. Κακινάνα 17/8
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Παναμά 28/7
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΣ	76	11866	α. Σιγκαπούρη 19/7
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Χουανγκπού 20/7
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	δ. Παναμά 11/8
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272	ε. Βρέμη 20/8
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	δ. Παναμά 11/8
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	δ. Σουέζ 28/6
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Κληβελαντ 10/8
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Υ	69	9305	δ. Σουέζ 20/8
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	άρχει Πειραιά
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Μομπάσα 19/7
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	70	43599	άρχει Μόσκο
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Λ. Άντζελες 14/8
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Ριγίκα 9/8
ΣΙΦΝΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	81	10990	υπό παραλαβή
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077	ε. Γιοκοαΐχι 8/8
ΣΚΑΠΛΕ'ΓΚ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	α. Άλγκεθίρας 17/7
ΣΚΑΝΡΙΩΝ	69	9057	ε. Καζαμπλάνκα 16/8
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	δ. Παναμά 6/8
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	δ. Π. Σαΐδ 14/8
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	άρχει Πειραιά
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Πειραιά 14/6
ΣΟΒΕΡ'Ε'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	άρχει Γαλαξειδί
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	άρχει Τζέντα
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Χιούστον 10/8
ΣΟΥΑΝ	63	5404	άρχει Έμδεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'ΓΚ (δ.)	61	20433	ε. Μπιλμπάο 19/8
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	άρχει Έλευσινα
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	άρχει Έλευσινα
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	δ. Π. Σαΐδ 14/8
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	άρχει Γάνδη
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	στο Γιβραλτάρ 14/7
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	38296	ε. Μέθυλ Ρόουντς 20/8
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Τζέντα 16/8
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	άρχει Έλευσινα
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Γκιζάν 27/7
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ε. Παρανάγκουα 14/8
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	δ. Ντόβερ 19/8
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Σουϊσάκι 2/8
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡ I	58	7100	άρχει Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	δ. Π. Σαΐδ 11/8
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Λός Άντζελες 15/8
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Βομβάη 14/8
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΟΡ	73	14667	α. Βισκαπατίνωμ 6/8
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Π. Άντζελες 2/8
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Λύττελτον 19/8
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	α. Χιούστον 1/8
ΣΤΑΖΙΑ	70	16644	δ. Σουέζ 21/8

ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	δ. Ντόβερ 3/8
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	α. Γιουροπορτ 19/8
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	άρχει Άμπιτζόν
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	ε. Ίκονο 14/7
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Τάμπα 26/7
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στο Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Σχίζσιν 22/7
ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Σιγκαπούρη 5/8
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135	άρχει Γκουαγιακούιλ
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	ε. Ίκονο 3/8
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	άρχει Πειραιά
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	δ. Σουέζ 20/8
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Ν. Όρλεάνη 13/8
ΣΥΡΟΣ	64	5237	άρχει Πειραιά
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952	ε. Μίνα Καμπούς 15/6
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	άρχει Γαλαξειδί
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	άρχει Ίθακη
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185	α. Βαλένσια 5/8
ΤΦΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	άρχει Πειραιά
ΤΦΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	άρχει Πειραιά
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	α. Τάμπα 16/8
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	άρχει Πειραιά
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	άρχει Πειραιά
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	άρχει Γάνδη
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	δ. Γιβραλτάρ 6/8
ΤΑΝΝΕΒΕΛΣ	79	12958	στο Μπαντάρ Άμπας 13/7
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΥΦΑΟΥ	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. Άμβερσα 20/8
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	ε. Άλεξάνδρεια 28/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Μόντρεαλ 8/8
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	α. Βίβκο 17/8
ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Βανκούβερ 5/8
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	στο Ρίτσοντ Μπαιη 22/8
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	α. Γκίλογκ 19/7
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	76	47344	δ. Γιβραλτάρ 4/8
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Οράνιεσταν 3/8
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	δ. Παναμά 7/7
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	άρχει Πειραιά
ΤΖΑΚΥ	84	32247	υπό παραλαβή
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569	δ. Σκώ 8/8
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Υ	72	9081	άρχει Άστακό
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	α. Π. Σαΐδ 14/8
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100	α. Ρίο Γκράντε 23/5
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100	ε. Σακάι 11/8
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Π. Σαΐδ 16/7
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	62	16563	άρχει Στυλίδα
ΤΖΙΜΥ	68	13847	ε. Πειραιά 17/7
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Ίμμιναμ 14/8
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Σάν Άντόνιο 23/7
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	άρχει Στυλίδα
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569	δ. Κων/πολη 14/8
ΤΖΩΝ	71	13857	α. Κομώ Μπαιη 12/6
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Ν. Ύορκη 20/7
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 1/8
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Μπαντάρ Άμπας 8/8
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Καράτι 18/8
ΤΖΩΝ Π.	68	12011	ε. Ρεσίφε 20/8
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	άρχει Μανφρεντόνια
ΤΖΩΝΗ	65	19750	ε. Σαράγκα 10/8
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	α. Βρέμη 21/8
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	ε. Χάμπτον 2/8
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	άρχει Έλευσινα
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	α. Χιούστον 30/7
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	ε. Άλεξάνδρεια 9/8
ΤΗΘΥΣ	73	3717	άρχει Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	άρχει Πειραιά
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	ε. Πειραιά 11/7
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	άρχει Χαλκίδα
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Μομπάσα 1/8
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	άρχει Πειραιά
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	στον Πειραιά 17/7
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Πειραιά 28/7
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ε. Κουβέιτ 18/8
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	ε. Ρεσίφε 7/8
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	α. Μπ. Άϊρες 4/7
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	ε. Σ. Βίνσεντ 12/8
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	άρχει Στυλίδα
ΤΟΥΛΙΠ	70	32758	υπό παραλαβή
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	άρχει Πειραιά
ΤΡΑ'Ι'ΛΛ'Τ	75	60670	α. Γουίλμεσάβεν 12/7
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	ε. Ν. Ύορκη 18/8
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ.)	68	46827	α. Μπωμόνι 23/7
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ.)	75	68631	α. Φορπορτ 14/8
ΤΡΑ'Ι'ΣΤΑΡ (δ.)	66	36548	α. Ευστάθιο 8/8
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	ε. Φλώρινγκ 19/7
ΤΡΑΝΣΠΑΣΦΙΚ	78	10299	ε. Ρίο Γκράντε 8/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	δ. Σουέζ 1/7
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	ε. Τωρτζιλ 20/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	άρχει Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Άμστερνταμ 14/7
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	α. Φιλαδέλφεια 13/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	64	17295	α. Μομπιλ 9/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	ε. Σάφι 30/6
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	άρχει Γαλαξειδί
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ε. Πειραιά 16/7
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	ε. Άκωμπα 11/8
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717	δ. Κων/πολη 13/8
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	άρχει Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Ρουέν 26/7
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	στον Πειραιά 25/6
ΤΡΟΥ'Ι'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	α. Αύγουστο 12/8
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	δ. Σουέζ 10/8
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Λέγκχορν 10/8
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	άρχει Στυλίδα
ΤΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Μομπάσα 19/7

ΤΥΧΗ.....	70	10886	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 11/8
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19166	ε. Λας Πάλμας 6/8
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ.....	68	9266	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΕΘΩΝ.....	71	11502	δ. Θερωντεν διλ. 16/7
ΦΑΙΔΡΑ.....	70	11489	δ. Παναμά 24/7
ΦΑΙΔΡΑ.....	66	1506	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ.....	60	6723	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ.....	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ.....	73	9112	στο Σάν 'Αντόνιο 3/8
ΦΑΛΚΟΝ.....	78	13889	ε. Σ. Τζών 15/8
ΦΑΜΙΛΛΑ Α' ΒΟΥΡΥ.....	77	9477	α. Σαβάννα 9/8
ΦΑΜΙΛΛΑ ΑΝΤΩΝΥ.....	81	11500	δ. Π. Σαϊδ 15/8
ΦΑΜΙΛΛΑ ΑΡΡΟΥ.....	66	10046	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΑ ΔΕΛΤΑ.....	62	9690	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΑ ΦΩΤΕΙΝΗ.....	81	11980	α. Λας Πάλμας 25/7
ΦΑΝΑΙΟΣ.....	79	11730	α. Μονρόβια 16/8
ΦΑΝΗΣ.....	55	3382	υπό παραλαβή
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123	ε. Τακόμα 17/8
ΦΑΟΥΝΑ.....	66	1443	ἀργεί Χαλκίδα
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747	ἀργεί Πειραιά
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411	α. Λ. Τσάρλς 16/7
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ Ι.....	83	17217	ε. Σιγκαπούρη 3/7
ΦΕΥ'ΡΟΥΣ ΙΙ.....	84	19049	δ. Παναμά 12/7
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	76	22297	ε. 'Ακαμπα 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 ες Σαλάμ 3/8
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682	α. 'Αμβέρσα 11/7
ΦΙΛΙΠΠΟΣ.....	64	13516	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΦΙΛΙΠΠΟΙ.....	74	16283	υπό παραλαβή
ΦΙΛΩΝ.....	80	11730	α. Π. όφ Σπαίν 12/8
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321	α. Λ. Τσάρλς 7/8
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ.....	70	11041	α. 'Υμουίντεν 19/7
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΛΙΑΜΣ.....	62	19974	ε. 'Αλεξάνδρεια 14/8
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ.....	69	9992	υπό παραλαβή
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713	α. Μανίλα 8/8
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'ΙΕΡ.....	56	13408	ε. 'Αλεξάνδρεια 15/8
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ.....	68	13890	ε. Τζέντα 15/8
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	72	7201	α. 'Αλεξάνδρεια 12/8
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	65	11940	α. Τάραντα 14/8
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747	ε. Γάνδη 2/8
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	ε. Σάφι 10/8
ΦΛΩΡΑ Ν.....	73	17519	ἀργεί Πειραιά
ΦΛΩΡΑ ΙΙ.....	60	5044	ἀργεί Πειραιά
ΦΟΙΝΙΞ.....	69	11489	α. Τσάρλεστον 15/8
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.....	58	10340	ε. Π. Σαϊδ 13/8
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ.....	63	16141	α. Ρότερνταμ 1/8
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.....	70	10191	ε. Τζιμπουτί 28/7
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.....	72	10219	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 10/6
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	70	11825	α. 'Αβίλες 8/8
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	73	10192	ε. Φλάσινγκ 18/6
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038	ε. Κολόμπο 21/8
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ.....	66	2999	ἀργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.....	72	7006	μετ. «ΣΗΤΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ» ('Ονδ.)
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.....	71	10192	στο Φλάσινγκ 16/5
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι.....	66	1444	ἀργεί 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 Χωρ άλ Ζουμπάρ
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463	α. Ντάρμαν 9/8

ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	79	9418	α. Φουτζέιρα 5/7
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	α. Τζέντα 6/8
ΦΡΗΝΤΟΜ 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. Κέιτ Τάουν 15/8
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	α. Νταμμάμ 7/8
ΦΡΟΣΩ.....	70	18328	α. Μπ. 'Αίρες 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 Λ.....	76	33107	δ. Κων/πολη 3/8
ΦΩΩ Α.....	82	25200	ἀργεί Μιζουσίμα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ.....	60	7925	προσάραξε Σουρικάμ 14/8
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.....	70	16149	ε. Ντάρμαν 27/8
ΧΑΡΑΠΑΝ.....	70	12463	ε. Νουκτόσι 7/8
ΧΑΡΗΣ.....	68	2918	ε. 'Αλεξάνδρεια 5/7
ΧΑΤΑΝ (δ.).....	58	12377	ἀργεί Πειραιά
ΧΑΤΖΑΝΑ.....	65	17962	ἀργεί Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ.....	77	39366	α. Π. Χέντλαντ 13/8
ΧΙΑΝ Α' ΓΑΛΑΝΤ.....	69	10016	α. Μπιζέρτα 8/8
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	68	10016	α. Φορμάντλ 8/8
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ.....	68	10121	δ. Π. Σαϊδ 2/5
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.....	69	10016	δ. Π. Σαϊδ 11/58
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	α. Κακινάνα 1/8
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ.....	69	10016	α. Ρανγκούν 6/8
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000	α. Χιούστον 3/8
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680	ἀργεί 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	72	6671	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	67	5517	ἀργεί 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.....	68	5527	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΧΙΠΠΟ (δ.).....	60	12832	α. Μερσίνη 10/8
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594	ε. 'Αμβέρσα 21/8
ΧΛΟΗ.....	75	16421	ἀργεί 'Αργιστόλι
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.....	67	3831	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	70	4145	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	82	41223	ε. Κεμπέκ 12/8
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	58	8369	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	64	10256	α. Πόρτ Κελάγγκ 27/7
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	α. Μπιλμπάο 2/8
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ.....	69	28203	ε. Σηατλ 8/8
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.....	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
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. Τσιταγκόγκ 19/6
ΨΗΛΗ.....	65	12369	ε. Κακινάνα 15/8
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.....	75	11442	α. Αύγουστα 16/8
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6680	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	76	18080	ἀργεί Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	71	10024	α. Μομπάσα 12/8
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	73	3717	ἀργεί Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ.....	67	28021	ἀργεί Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ.....	72	1339	ἀργεί 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.
Cbis: 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 ΝΑΤ και πλοία τα οποία δεν φέρουν ένδειξη σημαίας
είναι λιβερτινά

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	ε. Μανφρεντόνια 22/8
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	δ. Σουέζ 13/9	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ.)	67	43231	ε. Σάλομ Βόε 18/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	άρχει Πειραιά	ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	67	21457	α. Λός "Αντζελες 16/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	ε. Βρέμη 14/9	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. "Επτάνησα 25/7
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Τούεπαν 15/8	ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Βανκούβερ 8/9
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Γιβ αλτάρ 14/9	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Κιούρε 12/8
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	στη Βενετία	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	ε. Γιοκοχάμα 1/9
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	ε. Χιουσόν 27/8	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Μπάνμπουρν 18/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	ε. Π. Χέντλαντ 14/9
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ				ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άρχει Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)	77	120204	επωλήθη "Αλλοδαπούς	ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	α. Λά Παλις 9/8
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Π. "Αρθουρ 26/8	ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944	δ. Σουέζ 11/9	ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. Βρέμη 4/9
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	ε. Σουέζ 21/8	ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	δ. Σουέζ 3/9
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Βανκούβερ 15/9	ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088	στο Μπαντάρ "Αμπάς
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άρχει Πειραιά	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.)	67	20501	ε. Λειζόες 4/9
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	άρχει Σάν Πέντρο	ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	άρχει Χαλκίδα
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940	δ. Κων/πολη 3/9	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.)	70	11474	α. Σιγκαπούρη 7/9
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	άρχει Ν. "Υόρκη	ΑΝΤΖΕΛΙΝΤΙΑ (π.)	70	10886	α. Ν. "Ορλεάνη 13/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Τζέντα 11/9	ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	α. Θέοντα 11/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Ραβέννα 15/9	ΑΝΤΖΕΛ I (π.)	63	22103	προς Ν. "Ορλεάνη 14/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988	στο Σάντος 9/9	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	ύψωσε "Ελληνική
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	9122	δ. Π. Σαΐδ 1/9
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Αύγουστα 13/9	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	στο Ντακάρ 9/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Λειζόες 13/9	ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	άρχει Τραπάνι
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (δ.κ.)	81	18500	α. "Αμβέρσα 15/9	ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	ε. Ν. "Ορλεάνη 12/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Ρότερνταμ 3/9	ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	μετον. "ΠΕΡΑΜΟΣ I" (Κυπρ.)
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ*	59	8724	άρχει Πειραιά	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	α. Κόμπε 11/9	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Χάβρη 11/9	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Μαυρίκιο 16/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	δ. Π. Σαΐδ 17/9	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	άρχει Πειραιά	ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	ε. Ν. "Ορλεάνη 11/9
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141	δ. Σουέζ 30/8	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	ε. Χόγκ Κόγκ 14/9
ΑΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	άρχει "Αμστερνταμ	ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	άρχει Λευκάδα
ΑΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Πειραιά 23/7	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	α. "Αλμείρια 10/8
ΑΓΙΣ ΓΟΥΪΣΤΟΜ (π.)	72	11185	ε. Δουνκέρκη 16/9	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	δ. Σουέζ 18/9
ΑΓΙΣ ΕΡΟΪΚ (π.)	74	12498	στο Π. Κορτές 10/9	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Κολόμπο 9/9	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	στη Σρί Λάνκα
ΑΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	ε. Λάγος 5/8	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	ε. "Αλγκεκίρας 23/6
ΑΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	α. Σασέμπο 18/8	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	ε. Λίβερπουλ 21/8	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	δ. Σουέζ 8/9
ΑΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	στο Χωρ αλ Σουμπάρ	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	α. Γιβραλτάρ 16/9
ΑΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205	ε. Πειραιά 1157	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	άρχει Πειραιά
ΑΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Σαλάλα 10/9	ΑΡΡΟΥ I (κ.)	73	6415	ε. Βοστώνη 1/9
ΑΓΙΣ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (π.)	69	9199	ε. Νταμάμ 1/9	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	ε. "Αμβούργο 18/9
ΑΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204	δ. Σουέζ 4/8	ΑΡΧΥΝ (δ.)	66	25572	μετον. "ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ" (λιβ.)
ΑΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	α. Τζάκσονβιλ 7/9	ΑΖΠΥΡ (π.)	62	9636	α. Βαρκελώνη 520/7
ΑΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	δ. Κων/πολη 2/9	ΑΖΣΟΣ (κ.)	68	3783	δ. Γιβραλτάρ 16/9
ΑΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	α. Θέοντα 27/8	ΑΖΤΡΟ (κ.)	52	1559	άρχει "Αστακό
ΑΓΙΣ ΦΑΙΘ (π.)	69	9199	δ. Σάντος 27/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	άρχει Κριστομπαλ
ΑΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	δ. Παναμά 31/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΓΓΛ(π.)	71	1453	ε. Κέιπ Τάουν 9/9
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Γιοκοχάμα 5/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.)	69	7574	α. Ντακάρ 7/9
ΑΪ'ΚΟΝ*	71	27958	άρχει Λεμεσό	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	άρχει Πειραιά
ΑΪ'ΛΑΝΤ (Μαλ.)	82	5225	α. Ντάρμαντ 1/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (π.)	83	15200	επωλήθη "Αλλοδαπούς
ΑΪ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	α. Τζέντα 14/9	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	άρχει Τρινκομάλη
ΑΪ'ΛΑΝΤΕΡ (Μαλ.)	66	9135	στη Βομβάη 28/8	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΑΪ'ΝΤΗΛ (Μαλ.)	65	9223	στο Ταμπίκο	ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	α. Λός "Αντζελες 10/8
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	δ. Σουέζ 17/9	ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078	α. Φουτζέιρα 12/9
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΛΕΥ (π.)	69	15850	α. Καράτσι 5/9	ΑΦΡΙΓΟΥΝΤ (π.)	71	4994	α. Ράσα 15/9
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	δ. Γιβραλτάρ 17/9	ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	α. Λός Πάλμας 30/8
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	ύψωσε "Ελληνική				
ΑΙΤΖΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	α. Βαλένσια 11/9				
ΑΚΟΥΑΤΣΟΪ*	68	25433	α. Πράια Μόλε 16/8				
ΑΚΡΟΝ*	72	62701	α. Ντουλούβ 5/9				
ΑΚΤΗ	77	17395	α. Λός "Αντζελες 13/9				
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	ε. Π. Σαΐδ 13/8				
ΑΛΕΚΟΣ Ν. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ (Μ.)	63	17876	στη Ν. "Υόρκη 11/9				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ.)	71	68731	ε. Πειραιά 8/8				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Ίταζάι 12/7				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	δ. Κων/πολη 22/8				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722	α. Μπιλμπάο 23/8				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			δ. Δαρδανέλλια 13/9				
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Ρουέν 11/9				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	α. "Αντεν 24/8				
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	α. "Αμβέρσα 15/9				
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994	ε. Παραμαρίμπο 25/6				
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389	δ. Σουέζ 8/3				
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	επωλήθη "Αλλοδαπούς				
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	άρχει Χώγκεσαντ				
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15697	άρχει Αλιβέρι				
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	άρχει Πειραιά				
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	α. Ντάρμαντ 6/9				
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	στη Μομπάσα				
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	α. Σιγκαπούρη 1/9				
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	α. Σάντος 26/8				
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	α. Ίτακούι 31/8				
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	α. Σουέμα 25/8				
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	ε. Νέλσον 18/9				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	άρχει Πειραιά				
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Σεπετίμπα 5/8				
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	άρχει Πειραιά				
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610	άρχει Καράτσι				
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	δ. Π. Σαΐδ 29/7				
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495					
				ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	στη Βαρκελώνη
				ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	στο "Ηράκλειον
				ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	ε. Σιγκαπούρη 14558
				ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	ε. Ρίο Γκράντε 2/9
				ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Μιζουσίμα 20/8
				ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128	α. Σαβάννα 13/9
				ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	άρχει Πειραιά
				ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Κόρπους Κρίστι 12/8
				ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	δ. Παναμά 10/9
				ΒΕΡΑ	65	24314	α. Χιουσόν 11/8
				ΒΙΚΤΩΡΥ V (π.)	62	10403	επωλήθη "Αλλοδαπούς
				ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	α. Βαρκελώνη 14/9
				ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	α. Σιγκαπούρη 20/8
				ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	ε. Σουέμα 15/9
				ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. "Αβίλς 31/8
				ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λιβ.)	64	15716	στη Βομβάη 26/8
				ΒΥΡΩΝ I (π.)	63	8671	δ. Ντόβερ 18/9
				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 (άποθήκη)
				ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	άρχει Πειραιά
				ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491	ε. Γκάρστον 23/8
				ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪ'ΝΤ (π.)	67	13091	α. Σίμπα 6/9
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ* (Μαλ.)	68	28879	α. Σηαίλ 26/8
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	ε. Πειραιά 15/9
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	70	9069	μετ. "ΝΑΥΑ"
				ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	άρχει Λός Πάλμας
				ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	73	163976	επωλ. "Αλλοδαπούς
				ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΖ (κ.)	69	12087	α. Ραβέννα 12/7
				ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ (Μαλ.)	59	8647	άρχει Πειραιά
				ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)		10073	υπό παραλαβή
				ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ (μ.)	66	3849	ε. Σ. "Αννα Μπαϊν 6/7

ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54926
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΕ'Ι (π.)	65	21261
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ Π	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	63	8628
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΚ (π.)	66	36276
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (π.)	62	8891
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	65	21388
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (π.)	60	4470
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΥ (π.)	68	9079
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΚΕΤ (π.)	67	38636
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (π.)	62	8631
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (π.)	70	9954
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (π.)	75	3520
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΑΝΤ (π.)	60	7187
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (Ονδ.)	63	2603
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'ΙΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΣΤΕΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329
ΓΟΥΣΤΕΦΛΟΥ (π.)	72	4931
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΖΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΤ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (π.)	72	114710
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (π.)	57	9158
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564
ΔΕΛΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μάλ.)	61	7838
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΟΤΩ	68	35191
ΔΡΥΑΣ (Μ.)	65	20201
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Μ. II. (δ.)	68	43339
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛΕΝ	67	27989
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94889
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694
ΕΛΑΙΝΑ (κ.)	67	24766
ΕΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡ (Σιγκ.δ.)	75	45001
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	76	150518
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ	77	22893
ΕΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ (δ.)	75	44989
ΕΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μάλ.)	69	12102
ΕΛΑΝΤΙΑΝ (κ.)	65	7498
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	64	1141
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513
ΕΣΠΛΟΡΕΡ V (κ.)	67	2981
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498
ΕΥΑΛΗ (π.)	59	7059
ΕΥΔΟΡΗ (δ.)	64	35410
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΠΟΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406
ΖΑΚ (π.)	62	10028
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΝΑ (λ.)	68	31093
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (π.)	66	10051
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.)	58	5266
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.)	53	5691
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π.)	61	9266
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)	58	11765

ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ.)	60	3847
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933
ΙΜΑ	68	27989
ΙΝΔΙΑΝΑ (λ.)	77	11280
ΙΝΤΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ.)	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μάλ.)	61	5201
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ.)	45	4621
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μαλ.)	52	3840
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039
ΙΟΣ I (π.)	70	3971
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (π.)	61	10934
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (λ.)	59	5051
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	60	13103
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ (π.)	60	4240
ΚΑΛΑΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΛΥΨΩ (π.)	69	5997
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ.)	66	3168
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301
ΚΑΡΕΡΑ	67	5531
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206
ΚΑΡΡΑΖ (π.)	62	10834
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μ.)	58	2448
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΑΤΑ ΕΣΠΕΡΕΣ (π.)	62	5870
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π.)	65	9799
ΚΕ'ΙΠ ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ- ΤΥ (Μ.)	57	5250
ΚΑΕΛΙΑ (κ.)	75	176009
ΚΑΕΟ I (π.δ.)	59	20880
ΚΟΜΗ (π.)	68	4432
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	14070
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562
ΚΟΡΦΟΣ I. (κ.)	60	5991
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ.)	59	20514
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354
ΚΡΑΝΤΟΡ (π.)	64	2304
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (π.)	60	3995
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	65	10596
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.)	67	26493
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ- ΖΟΣ (κ.)	67	11056
ΚΩΣΤΗΣ (Μάλ.)	60	3325
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλ.)	59	6140
ΛΑΙΔΗΛΑ'ΓΚ (π.)	71	13166
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΑΝ (κ.)	68	1426
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230
ΛΑΚΥ (π.)	60	7130
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (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 (π.)	63	8427
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (π.)	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
ΛΙΑΛΙΑΝ (π.)	64	16323
ΛΙΑΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599
ΛΟΡΕΝΤΣΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617
ΛΟΥ'Υ ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547
ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.)	(2)	11229
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΟΧ (μ.)	75	136991
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	69	16840
ΜΑΛΑΝΤΙΒΕΣ (κ.)	74	3279
ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511
ΜΑΟΥΡΤ ΠΗΛΙΩΝ (κ.)	68	6116
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ	70	9101

δ. Κων/πολη 2/9	
α. Μπωναίρ 10/9	
α. Γιοκαίχι 11/9	
ε. Σάντος 16/8	
ε. Κων/πολη 25/8	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Κων/πολη 28/8	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ναγκόγια 7/9	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	
στον Πειραιά	
α. Σέτε 17/8	
α. Λός "Αντίελες 9/9	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Καράτσι 4/9	
άρχει Άστακό	
ε. Ναυλακί 11/7	
άρχει Πειραιά	
μεταφορές Ν. "Αφρικής	
άρχει Γάνδη	
δ. Γιβραλτάρ 5/9	
α. Λας Πάλμας 31/8	
α. Τεργέστη 30/8	
ε. Μαντράς 17/8	
άρχει Φλώσινγκ	
ε. Μαπούτο 17/7	
άρχει Π. ορ. Σπαιν	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 2/9	
ε. Ρίο "Ιανέιρο 8/9	
α. Σιγκαπούρη 11/8	
α. Σιγκαπούρη 9/9	
μετον. "ΚΥΘΝΑ ΣΤΑΡ. (Μαλ.)	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 22/8	
μετον. "ΣΗ ΓΚΑΛ" (λ.)	
δ. Γιβραλτάρ 14/8	
Διάλυση Κορέ	
ε. Βισκαπαπάναμ 4/9	
ε. Μαπούτο 3/9	
άρχει Σαουδική Άραβία	
άρχει Πειραιά	
ε. Χαβρή 12/9	
έπισκευές Άμβούργο	
δ. Έλευσίνα 20/9	
α. "Αιν Σούκνα 24/7	
στο Ντουμπάι 29/8	
ε. Ν. "Ορλεάνη 18/8	
α. Τερνεουζέν 30/8	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Κων/πολη 26/8	
άρχει Πειραιά	
ε. Λότερλτον 19/9	
α. "Οκλαντ 17/9	
ε. Κολάμπο 16/9	
α. Ντεμεράρα 24/8	
α. Π. Κορτές 37/8	
δ. Παναμά 28/7	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Σουέζ 31/7	
άρχει Ίτεα	
αναμένει Βομβάη	
μεταφορές Περσικού	
άρχει Έλευσίνα	
ε. Ντακάρ 30/8	
α. Άνγκρα ντο Ρέις 4/9	
α. Τζέντα 3/9	
δ. Κων/πολη 25/8	
άρχει Πειραιά	
ε. Μπάγια Μπλάνκα 31/8	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
δ. Π. Σαίδη 14/9	
ε. Σάντο Ντομίγκο 25/5	
δ. Π. Σαίδη 7/9	
α. Γιοκοσούκα 15/9	
α. Άλγκεκίρας 18/8	
α. Σουέμα 4/9	
α. Ν. "Ορλεάνη 1/9	
α. Μοκχα 31/5	
α. Μίνα αλ Φαχάλ 15/9	
ε. Γκάνδη 13/9	
ε. Σάντος 13/9	
άρχει Σετουμπάλ	
μεταφορές Ίνδονησίας	
α. Σεβίλλη 7/9	
α. Καράτσι 4/9	
α. Φός 11/9	
α. Σαβάννα 11/9	
άρχει Σάρζα	
στο Μπαντάρ Άμπας 4/7	
ε. Πειραιά 12/7	
ε. Μίνα αλ Άχμάντι 11/9	
ε. Π. Σαίδη 16/9	
στο Χώρ Φακάν 17/8	
έπωλ. Άλλοδαπούς	
ε. Μπαχραϊν 16/9	
α. Σεπετιμα 30/8	
ε. Σάο Φρανσίσκο 9/9	
α. Ν. "Ορλεάνη 11/9	
α. Μπότγουντ 16/9	
α. Τάρντα 15/9	
α. Σιγκαπούρη 17/9	

ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	άρνγει Γάνδη	Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (η)	78	11850	δ. Παναμά 8/9
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853	δ. Παναμά 1/9	ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ' (η)	74	10250	ε. Νταμόν 12/9
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	δ. Σουέζ 759	ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	ε. Χιούστον 19/8
ΜΑΡΘΑ Α. (η)	59	8596	άρνγει Μπιλμπάο	ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	ε. Κάντλα 31/8
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (η)	64	3947	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/9	ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	ε. Σιγκαπούρη 17/9	ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	ε. Καβάλα 17/7
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	άρνγει Πειραιά	ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ΜΑΡΙΚΑ Π. (η)	73	45500	α. Φός 18/9	ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364	ε. 'Αμβέρσα 13/9
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	δ. Σουέζ 15/9	ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (η)	67	32137	α. 'Αμστερνταμ 28/8
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	δ. Κων/πολη 12/9	ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άρνγει 'Ιτέα
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ)	69	8773	άρνγει Πειραιά	ΝΕΦΕΛΗ (η)	69	5801	στο Μπροντώ
ΜΑΡΙΝΕΡ ('Ονδ.)	60	5760	ε. 'Αλεξάνδρεια 8/9	ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άρνγει Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	ε. 'Αμβέρσα 16/9	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	άρνγ Μπράγκς
ΜΑΡΙΝΕΡ II (η)	68	10099	δ. Γιβραλτάρ 17/9	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	ε. Ντονάλο 3/9
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.κ.)	66	57027	ε. 'Αιν Σούκνα 17/9	ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)	63	5955	α. Χάβρη 17/9
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Π. Σαΐδ 1359	ΝΙΚ (κ.)	69	7827	δ. Σουέζ 9/9
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	επισκευές Πειραιά	ΝΙΚΗ Ρ. (η)	62	6171	στην Καλκούτα
ΜΑΡΙΩ	65	17238	άρνγει Στυλίδα	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Γκόβ 859
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	α. Φουτζέιρα 24/5	ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	ε. Σ. Τζών 9/9	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	α. 'Ολβία 31/8 για 'Αλγερία
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	άρνγει Κουβέι	ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (η)	67	4016	α. Κόρπους Κρότι 159
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	δ. Σουέζ 14/9	ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (η)	61	6123	α. Π. Κανάβεραλ 19/6
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Βαρκελώνη 16/9	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Βενετία 12/9
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μπόου (αποθήκη)	ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	άρνγει Χαλκίδα
ΜΕΣΙΣ	69	9650	δ. Σουέζ 6/9	ΝΙΜΑΣ I. (η)	56	3274	α. Π. Σουδάν 28/9/1983
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	επωλ. 'Αλλοδαπούς	ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	α. Ζήμπραγκ 16/9
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	άρνγει Πειραιά	ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	ε. Τουτικονί 11/9
ΜΗΛΟΣ (η)	66	10715	δ. Κων/πολη 8/9	ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	α. Ν. 'Υόρκη 23/8
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	α. Μασσαλία 8/9	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	ε. Παρανάουα 3/9
ΜΙΑ*	80	15552	α. Γκάλβεστον 13/8	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	άρνγει Στυλίδα
ΜΙΛΗΤΟΣ*	82	35000	δ. Παναμά 8/8	ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	ε. Σαβόνα 10/9
ΜΙΜΗ Μ. (Μαλ.)	69	13525	α. Μόντρεαλ 1/9	ΝΤΑΝΙΕΛ II (π.)	69	1999	ε. Ρότερνταμ 14/9
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (η)	71	1590	ε. Ταμπίκο 4/9	ΝΤΑΟΥΝ Σινκ.	81	5226	άρνγει 'Αμσούργο
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (η)	70	1582	ε. Γκουαγιακουίλ 11/9	ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	ε. Ρουέν 14/9
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (η)	70	1587	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/9	ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	επωλ. 'Αλλοδαπούς
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (η)	70	1591	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/8	ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	α. Μαρίνα ντι Καράρα 15/9
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/9	ΝΤΙΣΚΟΒΕΡΥ	63	8432	α. Μπ. 'Αϊρες 1/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ.	71	1564	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/9	ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	στο Βισκαπαπάν 6/9
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (η)	70	1591	άρνγει Πειραιά	ΝΤΟΛΛΥ II (η)	67	9854	α. Πειραιά 28/8
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (η)	71	1562	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/8	ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Μάντρε ντε Ντρεους 12/9
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	άρνγει Ν. 'Ορλεάνη	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Μπαλικάπταν 2958
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (η)	70	1592	α. Φός 28/8	ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Τής 14/9
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.	74	1578	α. Π. ορ. Σπαιν 13/9	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. 'Αρατούς 2/9
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρνγει Ν. 'Ορλεάνη	ΝΥΜΦΗ Κ. (η)	66	22260	στο Σάντον 15/9
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (η)	71	1562	άρνγει Πειραιά	Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	δ. Σουέζ 4/9
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (η)	71	1584	ε. Π. Κάιζερ 12/9	ΟΔΙΣ (π.δ.)	62	22424	ε. Σίο Σεμπτασίδο 6/9
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (η)	71	1584	άρνγει Ν. 'Ορλεάνη	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	α. Τζέντα 1/6
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/9	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)	63	11120	άρνγει 'Αστακό
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.	71	1592	α. Πειραιά 1/9	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	επωλήθη 'Αλλοδαπούς
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ.	75	1578	ε. Βαλτιμόρη 5/9	ΟΙΝΟΥΣΑΙ (κ.)	70	14095	α. 'Οκινάβα 31/8
ΜΙΝΙ ΛΩ.	71	1594	άρνγει Ν. 'Ορλεάνη	ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΑΟΥΡΥ	68	45678	μετον. 'ΑΡΙΑΔΝΗ* ('ΕΛΛ.)
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άρνγει Ν. 'Ορλεάνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	άρνγει 'Ιτέα
ΜΙΝΙ ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	άρνγει Βοστώνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η)	75	138037	άρνγει 'Ελευσίνα
ΜΙΣΑ Σ. AMITY (η)	61	3943	ε. Πειραιά 30/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ(δ.)	72	106123	άρνγει 'Ελευσίνα
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μαλ.)	59	5384	στη Τζέντα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (η)	77	15935	α. Χιούστον 11/9
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	δ. Παναμά 13/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (η)	77	15844	δ. Κων/πολη 8/9
ΜΑΟΥΝΑ (η)	77	3227	δ. Σουέζ 14/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	στο Μπαλικάπταν
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ.	76	19633	α. 'Αλεξάνδρεια 15/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	άρνγει 'Ιτέα
ΜΠΑΡΟΥΚ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	ε. Κόρντον 1959
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	α. Χουάνγκπον 30/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	δ. Γιβραλτάρ 3/9
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (η)	61	1460	άρνγει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ*	66	15668	μετον. 'ΠΕΡΣΕΥΣ* (Λιβάνου)
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ I. (η)	65	31779	επωλ. Διάλυση Φορμόζα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ*	66	15625	α. 'Ελευσίνα 9/8
ΜΠΕΛ (π.)	56	8717	επωλ. 'Αλλοδαπούς	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	α. 'Ελευσίνα 19/9
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ.	59	7919	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	παρελήφθη 'Ιαπωνία
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στη Νιγηρία	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688	άρνγει Πειραιά
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ*	73	56273	α. Χόβικ 10/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άρνγει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (η)	67	4659	άρνγει Ν. 'Υόρκη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Κασακόαλκος 15/8
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (η)	67	3861	άρνγει Ν. 'Υόρκη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	άρνγει 'Ελευσίνα
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	α. Θεοντα 30/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (η)	77	15844	δ. Γιβραλτάρ 16/9
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	α. Ντάρμπαν 12/9
ΜΠΡΟΖΙΤ Τ. (η)	72	3172	άρνγει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άρνγει Πειραιά
ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	επωλ. 'Αλλοδαπούς	ΟΞΕΑΝ (κ.)	66	10825	μετον. Σ. ΝΙΚΟΛΑΣ Β* (Κυπρ.)
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Ρίο 'Ιανείριο 2/9	ΟΞΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΛΑ (δ.)	72	49808	δ. Π. Σαΐδ 16/9
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	δ. Παναμά 3/9	ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 16/9
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	α. Τζέντα 1/8	ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	84	20494	α. Λός 'Αντζέλες 15/8
				ΟΞΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	άρνγει Πειραιά

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

ΟΞΕΑΝ ΣΚΑ'Υ (η).....	67	24128	α. Λισαβώνα 30/6	ΣΗΜΠΑΛΚ (κ).....	74	33073	ε. Σάντος 13/9
ΟΞΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.).....	74	2248	ε. Ταργάνο 5/9	ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.).....	69	12411	δ. Παναμά 27/8
ΟΞΕΑΝ ΧΩΚ (δ.).....	75	71016	α. Τζέντα 24/7	ΣΗΦΕΑΡΕΡ.....	73	29763	ε. Κόμπε 12/9
ΟΞΕΑΝΙΚΑ *.....	65	28101	επωλήθη Άλλοδαπούς	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.).....	60	1315	αργεί Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	64	38259	α. Σίμα 30/8	ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΪΥ (η) *	80	9015	ε. Μπουσίρ 30/7
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (η) *	74	9712	δ. Κων/πολη 16/6	ΣΙΔΕΡΗΣ.....	72	16406	α. Ντάρμπαν 17/9
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ) *	63	10318	ε. Έλευσία 3/9	ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ'.....	78	5500	α. Τσάρκεστον 14/9
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.).....	60	1577	αργεί Πειραιά	ΣΙΑΒΕΡ ΜΟΥΝ.....	63	24810	αργεί Γαλαξείδι
ΠΑΝΘΗΡ (η) *	82	35380	δ. Κων/πολη 18/8	ΣΙΡΙΟΥΣ (κ) *	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (η) *	66	7463	α. Ν. Τουτικορίν 15/9	ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ).....	62	7704	Διάλυση Μπαγκλαντές
ΠΑΞΟΙ (κ) *	65	1559	επωλ. Άλλοδαπούς	ΣΚΑΡΟΣ (κ).....	63	10617	στο Μπαντάρ Χομινί
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.).....	62	9455	δ. Κων/πολη 8/9	ΣΚΙΠΠΕΡ (π.).....	57	3070	αργεί Άμπιτζάν
ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΑΝ.....	84	22100	α. Τακόμα 31/8	ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η) *	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.).....	79	18736	α. Ν. Ύορκη 4/9	ΣΚΥΡΟΣ (κ) *	54	1227	α. Δουνκέρκη 15/9
ΠΑΤΒΙΝ (η).....	62	14112	αργεί Έλευσία	ΣΟΛΩΝ Κ. (κ).....	65	1599	δ. Π. Σαϊδ 18/9
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (η).....	62	11756	αργεί Πειραιά	ΣΟΡΟΚΟΣ.....	69	9650	ε. Ραγκκούν 13/9
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ) *	55	7738	αργεί Καμπάνας	ΣΟΥΖΑΝ (η).....	66	15765	ε. Χάμπτον 1/9
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (η) *	69	1999	αργεί Πειραιά	ΣΟΥΖΑΝΑ (η) *	68	7701	δ. Κων/πολη 12/9
ΠΑΦΟΣ (κ).....	70	11525	δ. Γιβραλτάρ 1/9	ΣΟΥΛΑ Χ. (κ).....	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ).....	67	9549	α. Γκουανίνα 9/9	ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.) *	63	12758	α. Ίμμοιντίν 8/9
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.) *	85	33595	μεταφορές Αιγύπτου	ΣΠΗΛΙΑΔΑ.....	78	12518	α. Σάντος 11/9
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.).....	72	57802	ε. Τζέντα 29/8	ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ).....	66	1404	α. Πειραιά 8/9
ΠΕΤΑΛΟΝ.....	76	34715	α. Χέυ Ποϊντ 27/8				
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.).....	66	1876	α. Κόπερ 2/9	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η) *	80	32000	α. Βαρκελώνη 24/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.).....	65	15577	α. Σάντος 9/9	ΣΤΕΛΛΑ (δ.π.) *	68	103176	δ. Ντουμπάϊ 3158
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.).....	63	9707	α. Άλεξάνδρεια 1159	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.).....	50	1518	αργεί Πειραιά
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.).....	71	90757	α. Μαυρίκιο 7/9	ΣΤΕ'Υ'Ρ.....	69	9946	επωλ. Άλλοδαπούς
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ) *	76	44489	ε. Τερνέσι 18/9	ΣΤΗΤΗΡΗΣ (η).....	70	5278	α. Πειραιά 14554
ΠΛΑΤΩΝ.....	77	9674	α. Βαλτιμόρη 7/9	ΣΤΗΤΗΡΗΣ (η).....	70	5278	α. Πειραιά 4/9
ΠΛΕΙΑΣ (η).....	64	5654	στο Γιβραλτάρ 14/9	ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μαλτ.).....	60	6.646	υπό παραλαβή
ΠΛΟΝΑ (κ.).....	69	6162	ε. Άμβούργο 18/9	ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.) *	75	117342	αργεί Άστακό
ΠΛΩΤΩ.....	68	35191	α. Τζέντα 1/9	ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ).....	59	5510	ρτυπούκεται Ντάρμπαν 18/9
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΡΑ (μ.).....	72	57102	α. Μπρέικ 29/8	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ) *	56	6500	ε. Ρίο Ίανέιρο 10/9
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.).....	49	2879	αργεί Κίμωλο	ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.) *	73	9842	στη Φλώριδα 18/9
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ) *	76	60937	α. Μπανάνα 24/8	ΤΖΩΝ Γ. (κ).....	77	16380	ε. Τακράντι 6/9
ΠΟΛΥΣ (κ.δ) *	73	118460	α. Σινγκαπούρη 18/7	ΤΖΩΝ Κ. (η).....	72	5393	α. Πρίνς Ρούπερτ 13/6
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η) *	70	3825	α. Σαλβαντόρ 15/8	ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ *	68	10618	αργεί Άστακό
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Κ. (η).....	56	3597	στο Κατάκωλο	ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000	αργεί Πειραιά
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Α. (η) *	66	15565	ε. Βομβάη 2/9	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.).....	58	6492	α. Μπ. Άϊρες 8/9
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.).....	73	59193	α. Σινγκαπούρη 14/8	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.).....	64	15910	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ) *	45	5848	αργεί Πειραιά	ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.).....	72	5881	α. Μπάχια Μπλάνκα 31/8
ΠΡΙΑΜΟΣ.....	70	30890	ε. Κολούμπια 30/8	ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.).....	65	11245	α. Μπαρκανούλια 1/9
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.).....	68	9070	α. Καντίλα 8/8	ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η) *	73	8848	στην Άβάννα
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ).....	83	26996	α. Ρότερνταμ 11/9	ΤΟΥΣΠΑΝ (π.).....	69	5135	α. Βανκούβερ 8/9
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ) π *	68	48781	επωλήθη Άλλοδαπούς	ΤΟΥΡΜΠΛΑ ΚΟΥΗΝ (η) *	60	8070	ε. Ρίο Ίανέιρο 31/8
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ).....	69	977	επωλήθη	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17200	μεσογειακές μεταφορές
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (η) *	61	3966	δ. Παναμά 11/9	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ.....	71	20670	ε. Βαλτιμόρη 8/9
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (η).....	69	10524	α. Ντουάλα 25/8	ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ).....	66	2186	α. Σινγκαπούρη 15/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η) *	73	11383	α. Γιοκοχάμα 5/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ.....	70	18736	ε. Φιλανδελφεία 6/9
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ).....	2-	6-		ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	76	35897	α. Ντάρμπαν 6/8
	959		α. Π. Άρβρουρ 8/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ.....	72	18724	α. Άμπιτζάν 12/7
Π. ΣΤΑΡ ΙΙ (λιβ.).....	66	15393	ε. Ν. Όρλεάν 24/7	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'ΓΛ.....	72	18723	α. Ν. Ύορκη 25/8
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ).....	56	1380	μεσογειακές μεταφορές	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.).....	70	63519	α. Ν. Ύορκη 6/8
ΡΕΑ ΜΠ. (π.).....	67	11258	αργεί Άστακό	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΥΙΕΡ (μ).....	68	2737	ε. Ν. Ύορκη 13/9
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΟΥ Ι (η).....	63	15982	α. Χάμπτον 7/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ.....	67	27175	α. Τζέντα 8/9
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (η).....	60	4820	ε. Βόρι 30/3	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.).....	74	30082	α. Τερνεζουέν 10/8
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ) *	68	1243	δ. Κων/πολη 9/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ).....	72	71491	ε. Όολο 8/9
ΡΙΟ ΜΑΡ.....	65	16334	αργεί Πειραιά	ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.).....	60	21230	αργεί Χαλκίδα
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ).....	62	12040	ε. Άλεξάνδρεια 3/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.).....	70	3295	α. Πειραιά 10/8
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η) *	58	8920	ε. Σαγκάη 20/8	ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.).....	56	3901	αργεί Πειραιά
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.).....	71	2932	α. Λας Πάλμας 7/7 *	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.) *	70	1597	ε. Κόρπους Κρίστι 8/9
			υψώσε Κυπριακή.....	ΤΣΙΦΤΑΙΝ (η).....	60	8940	δ. Π. Σαϊδ 3/9
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ. Μπαχ).....	76	21619	α. Άιν Σούκνα 15/8	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (η) *	71	4635	ε. Κισαράδου 2/9
ΣΑΙΝΤΑΛΜΙΣ (δ.π.) *	69	99134	ε. Ν. Όρλεάν 11/9	ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.η).....	78	45330	ε. Φορηάντλ 15/9
ΣΑΛΛΥ Δ. (η).....	68	15474	μετον. «ΣΤΑΡ» (Κυπρ.)	ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ) *	77	124499	ε. Πειραιά 23/8
ΣΑΜΘΣ ΣΤΑΡ (κ).....	61	1742	μετον. «ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ» (Λιβερ.)	ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΑΛΑΝΤΣ.....	70	15768	ε. Ίκονιο 27/8
ΣΑΜΠΙΡΑ.....	70	5746	ε. Χάλμσταϊν 9/9	ΦΑΙΔΡΑ (κ.).....	71	1571	α. Γιβραλτάρ 26/8
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (η).....	73	10630	μεσογειακές μεταφορές	ΦΑ'Ι'ΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ).....	4	16299	α. Λός Άντζέλες 12/9
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ).....	64	3671	μετον. «ΣΗ ΛΑ'Γ'ΟΝ» (Όνδ.)	ΦΑΝΑΡΙ (δ) *	67	44720	ε. Τζέντα 24/6
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ) *	67	1973	α. Μίχουσιμα 7/8	ΦΑΝΥΑΝ.....	66	14617	ε. Ν. Όρλεάν 2/9
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ) *	75	111171	α. Μέν αλ Άχμάντι 29/6	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ).....	74	118215	ε. Σαουθμπτον 23/8
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ) *	75	111171	δ. Π. Σαϊδ 18/11	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ.....	73	18583	ε. Πειραιά 15/9
ΣΑΝΛΑΚ (κ).....	66	3314	στο Μπαντάρ Άμπας 26/8	ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (π.).....	74	8869	ε. Π. Σαϊδ 28/8
ΣΑΝΝΥ (κ.δ).....	61	12001	ε. Σινγκαπούρη 17/9	ΦΙΛΙΠΠ (π.).....	66	7264	ε. Άμβέρσα 8/9
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (η) *	65	12102	α. Τζέντα 859	ΦΙΝΤΕΑΙΤΥ (κ).....	54	1890	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΣΣ (η).....	62	15405	α. Γιβραλτάρ 6/8	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (η).....	78	6585	δ. Π. Σαϊδ 17/9
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η) *	57	1674	α. Βαρκελώνη 10/9	ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ.....	65	15178	δ. Γιβραλτάρ 31/8
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΪΥ (η).....	74	11452	ε. Ινδεργκόρντον 9/9	ΦΟΡΤ (κ).....	72	15275	α. Σιμπενίκ 13/9
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ).....	72	3137	α. Πειραιά 29/8	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.).....	63	10736	α. Ουλσάν 1957
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ (μ) *	76	43143	α. Σουέιμα 8/8	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ) *	75	118216	α. Μομπάσα 11/9
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	70	11329	στη Ν. Όρλεάν.....	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).....	71	10586	α. Λας Πάλμας 2/9
ΣΑΡΟΣ (κ).....	69	9986	δ. Γιβραλτάρ 1159	ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ).....	65	9628	στο Χώρ Φοκάν
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.).....	72	69874	α. Άλεξάνδρεια 12/9	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ) *	76	122.945	α. Μαρίνα γτι Καράρα 14/9
ΣΕΙΡΗΝΑ (η).....	77	16267	ε. Μέν αλ Άχμάντι 17/9	ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.....	59	1229	α. Μονρόβια 5/9
ΣΕΙΝΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ).....	64	4975	ε. Άμβέρσα 13/9	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (η) *	61	1652	α. Λας Πάλμας 27/5
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΥΝ (δ.π).....	75	51898	α. Της 31/8	ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (η) *	61	1695	α. Σινγκαπούρη 21/8
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).....	79	14889	ε. Βομβάν 16/7	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ).....	74	48928	α. Γένοβα 15/9
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ).....	69	43456	μεσογειακές μεταφορές	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ).....	70	51622	δ. Π. Σαϊδ 13/9
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ).....	71	8894	αργεί Σινγκαπούρη	ΧΑΡΙΣ (η).....	55	2740	επωλ. Άλλοδαπούς
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.).....	63	5289	ε. Γκάνδη 11/9	ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ).....	68	48559	στον Πειραιά
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	71	11055	στην Κωνσταντίνα	ΧΕΡΟ (η).....	57	1368	ε. Μογκαντίσου 15/8
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (κ.).....	65	16239	α. Ρεσίφ 17/8	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η).....	78	15981	αργεί Πειραιά
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η) *	62	9979	ε. Μπεντί 16/8	ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (η).....	62	1768	α. Σινγκαπούρη 25/8
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η) *	71	11379	α. Χάμπτον 8/9	ΧΙΟΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.).....	57	6229	
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ) *	65	9043	α. Σ. Φρανσίσκο 20/8	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.).....	79	12598	α. Σινγκαπούρη 6/9
ΣΗΓΚΑΛ ΙV (π.).....	75	3522	α. Βαλτιμόρη 12/9	ΧΩΚ (κ).....	64	10292	α. Άβις 1/9
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.).....	75	8884	στης Βερμούδες 20/9	ΧΩΘΙ (κ).....	54	1596	πρώην «ΚΑΣΚΙΟΤΟΣ»
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.).....	74	20704	ε. Λός Άντζέλες 15/9	ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.).....	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ).....	67	28528	ε. Γουίλμινγκτον 8/9	ΩΣΤΡΑΛ (κ).....	67	2938	δ. Κων/πολη 30/8
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ).....	74	18963					
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ).....	69	12412					

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 ποὺ τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, καθιερώνουν μιά εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

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

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 1.500 (ἐναντι δρχ. 3.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 1.800 (ἐναντι δρχ. 3.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή

« 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 Σερίφου 50 & Ἀχαρνῶν	Ὑπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιῶς
Τυπογραφικὲς ἐγκαταστάσεις: Νοτάρ 77 Πειραιῶς - Τηλ. 417.6658		

CHANDRIS CRUISE LINES

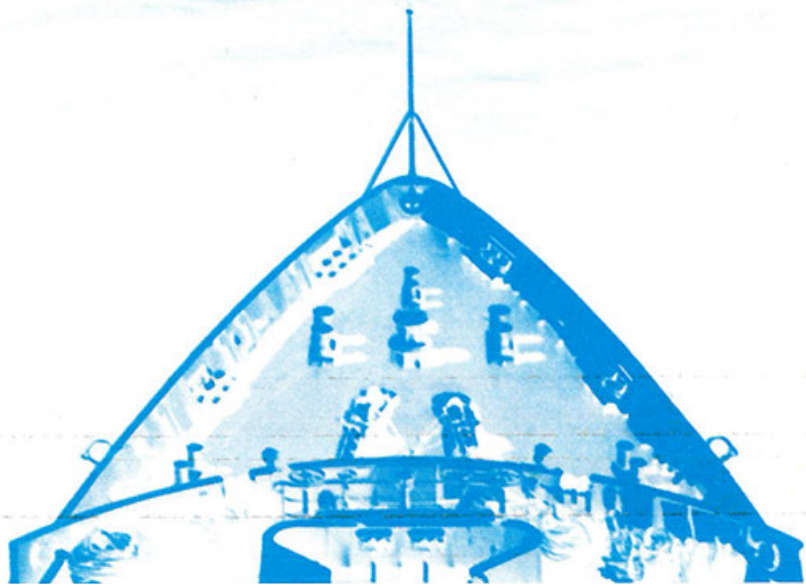
All year round
cruising programmes

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



Number One in the Med

Tsavliris are the most active salvage and towage company in and around the Mediterranean area, with large deep sea salvage tugs on permanent station in the Red Sea and the Eastern Mediterranean



TSAVLIRIS T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander B. Tsavliris & Sons 10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304, 411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW BRANCH OFFICES At all major Greek ports
LONDON AGENTS Tsavliris Shipping Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482 Telex 884291, 888237 TSAV UK

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

Ocean Rescue • Firefighting • Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage • Anchor Handling and Offshore Support