

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Δεκεμβρίου 1984

Αρ. Φύλλου 1188/947

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1188/947 ΔΡΧ. 100 1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1984

CHANDRIS CRUISE LINES

**All year round
cruising programmes**

**Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda**



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

95 AKTI MIAOULI, GR 185-38 PIRAEUS. TEL. 4126757/8/9.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR



TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

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

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



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

**your dollar
counts NOW
three times more,
at TSAKOS
industrias navales
MONTEVIDEO**

TSAKOS

CONTACT NOW:

HEAD OFFICE - WORKSHOP - SHIPYARD.

Av. Gral Rondeau 2023. Tel. 23.3336/38

Telex: 22.251 STAR UY MONTEVIDEO - URUGUAY.

PIRAEUS: TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.

Tel: 41.19.711 - Telex: 21.2670 or 21.2051 STAR GR.

PIRAEUS AGENTS: S.S.R.S. Ltd.

Tel: 41.33.902 Telex: 21.2282 SSRS.

LONDON: TSAKOS SHIPPING (LONDON) Ltd.

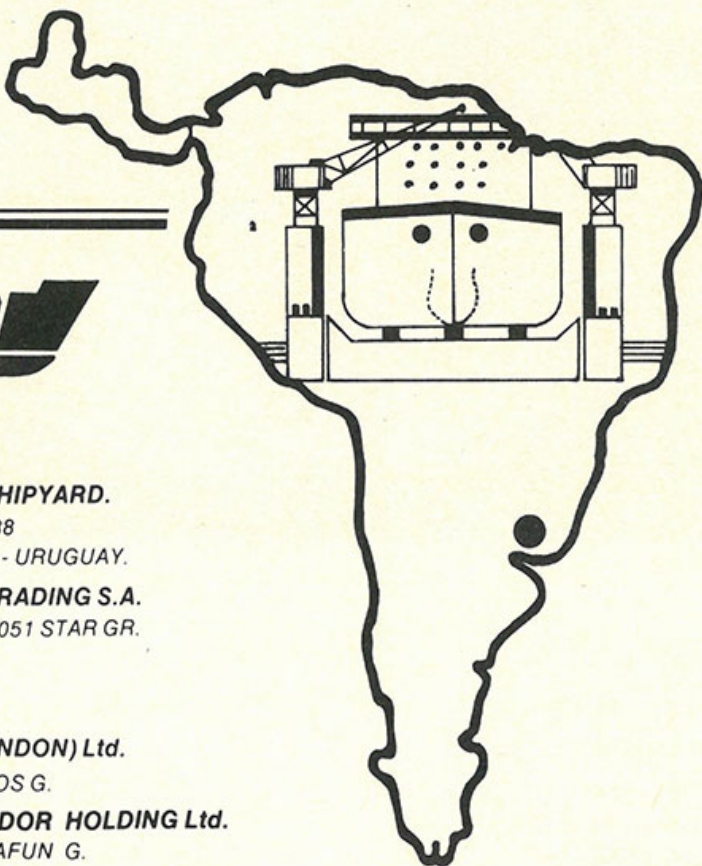
Tel: 01-377.1434 Telex: 88.6872 TSAKOS G.

LONDON AGENTS: A+P APPLIEDOR HOLDING Ltd.

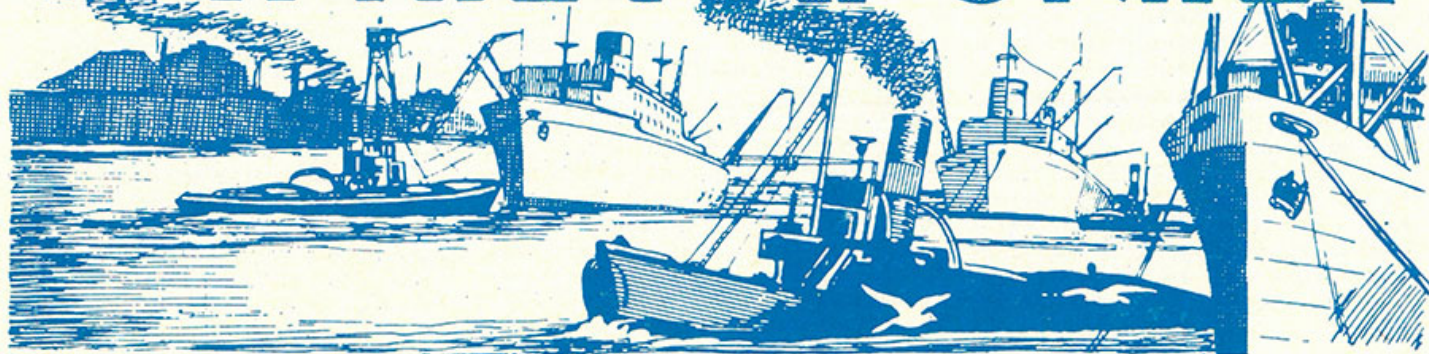
Tel: 01-581.2261-3 Telex: 21.275 APAFUN G.

N.YORK: TSAKOS SHIPPING & TRADING (U.S.A) Ltd.

Tel: 212/269.1426 Telex: 12.9148 TSAK SHIP N.Y.K



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1188/948

1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο Τό νομοσχέδιο για τό NAT

Τίς άμέσως προσεχείς ήμέρες θά έχει άναδιатуπωθεί τό νομοσχέδιο για τό NAT καί όπως είπε τήν Τετάρτη ό ύπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας δέν θά προβλέπει πλέον τήν ένοποίηση τών Ταμείων Προνοίας Ε.Ν. Έπίσης τό άναδιатуπούμενο νομοσχέδιο θά έχει πολλές άλλαγές καί διορθώσεις διατάξεων του άρχικού κειμένου πού είχε δοθεί για συζήτηση, βελτίωση ή καί άπόρριψη.

Μιλώντας σχετικά ό κ. Κατσιφάρας είπε ότι ή άναδιτύπωση του νομοσχεδίου γίνεται βάσει τών προτάσεων καί τών παρατηρήσεων τών ενδιαφερομένων φορέων. Στά πλαίσια τής πρωθυπουργικής έντολής για συνεργασία καί διατύπωση άπόψεων για κάθε θέμα άπό όλους τούς ενδιαφερομένους, είπε ό κ. Κατσιφάρας, δώσαμε έναν «μπούσουλα», καί βάσει τών άντιλήψεων καί τών προτάσεων πού έχουν ύποβληθεί προχωρούμε, μέ άλλαγές καί διορθώσεις άρθρων.

Δέν μπορούμε νά προβούμε σέ καμία κρίση πριν δούμε τό άναδιатуπωθέν νομοσχέδιο, θεωρούμε όμως σκόπιμο νά δοθεί καί πάλι στους ενδιαφερόμενους φορείς πριν άκόμη προωθηθεί περαιτέρω για νά διατυπώσουν τυχόν παρατηρήσεις τους πού θά τό βελτιώσουν άκόμη περισσότερο. Κάνουμε τήν πρόταση αυτή γιατί θεωρούμε ότι στόχος όλων είναι νά ύπάρξει τό καλύτερο δυνατό για τό NAT καί όχι ή άντιπαράθεση πού δέν οδηγεί πουθενά, ενώ ό διάλογος προωθεί όλα τά ζητήματα, άκόμη καί τά δυσκολότερα.

Έπειτα από σχετικές παρατηρήσεις εκπροσώπων τών «Ναυτικών Χρονικών» ύπάρχουν ένδείξεις ότι οι διατά-

ξεις πού άναφέρονται σέ αύξηση του όρίου ήλικίας όρισμένων κατηγοριών άσφαλισμένων για συνταξιοδότηση θά έχουν εφαρμογή για όσους ύπάγονται σ' αυτές τίς κατηγορίες μετά τήν ίσχύ του νόμου — δηλαδή δέν πρόκειται νά άνατραπεί τό ίσχύον καθεστώς γι' αυτούς πού είχαν ύπαρχει σ' αυτές τίς κατηγορίες πριν άπό τήν ίσχύ του — καί ότι οι διατάξεις για τή διαδοχική άσφάλιση θά στοχεύουν στό νά άπαλειφθεί τό ά-

τοπο νά παίρνουν σύνταξη άπό τό NAT μέ μειωμένο όριο ήλικίας άτομα πού τό μεγαλύτερο μέρος τής ζωής τους ήταν άσφαλισμένα σέ άλλους άσφαλιστικούς φορείς χωρίς νά ίγίγονται καθόλου τά δικαιώματα τών πραγματικών ναυτικών — μέ λίγα λόγια οι διατάξεις θά όρίζουν ότι δέν θά μπορεί πλέον νά παίρνουν σύνταξη άπό τό NAT εκείνοι πού έκαναν 500 ήμερομίσθια τά δύο τελευταία χρόνια ναυτολογούμενοι σέ πλοία ή «ναυτολογώντας» τά φυλλάδιά τους, γιατί καί αυτό έχει γίνει καί φαίνεται ότι εξακολουθεί νά γίνεται.

Στό θέμα όμως θά επανέλθουμε μόλις θά έχουμε στά χέρια μας τό άναδιатуπωθέν νομοσχέδιο.

Έτήσιος μισθός 18.000 δολ.

Μέ άφορμή τά όσα σημείωσαμε στό προηγούμενο τεύχος σχετικά μέ τήν άνάληψη τής εργασίας στη Σαουδική Άραβία άπό Βρετανούς ναυτικούς καί κυρίως πλοιάρχους έπειδή ήταν φθηνότεροι άπό έμάς, μάς πληροφόρησαν ύπεύθυνα ότι 'Ιρλανδός πλοίαρχος παναμαϊκού πλοίου βρετανικής ιδιοκτησίας πού είχε καταπλεύσει στον Πειραιά έλάμβανε, σύμφωνα μέ δική του δήλωση, έτήσιο μισθό 18.000 δολαρίων. 'Η δήλωση αυτή έγινε σέ εκπροσώπους τών έλληνικών ναυτεργατικών όργανώσεων οι όποιοι είχαν επιβιβασθεί στό πλοίο για νά επιλύσουν ναυτεργατική διαφορά πού άφορούσε τήν καταβολή δεδουλευμένων άποδοχών στό πλήρωμα.

Έπαναλαμβάνουμε καί πάλι μέ άφορμή αυτά τά περιστατικά, πού δέν επιδέχονται άμφισβήτηση, ότι οι έξνοι καί κυρίως οι Εύρωπαίοι ναυτικοί, βλέποντας τόν τεράστιο αριθμό άνέργων πού ύπάρχουν στις χώρες τους (στις χώρες τής ΕΟΚ οι άνεργοι ύπερβαίνουν τά 12 έκατομ.) εκείνο πού άναζητούν στην παρούσα φάση είναι μόνον ή άπασχόληση — πού είναι προτιμότερη άπό όποιοδήποτε έπίδομα άνεργίας — άπασχόληση ή όποια εξασφαλίζεται μόνον όταν τά πλοία μπορούν νά κινούνται.

Δέν έννοούμε μέ όλα αυτά ότι πρέπει νά μειωθούν οι άποδοχές τών Έλλήνων ναυτι-

κών, θά μπορούσαν όμως νά διατηρηθούν σταθερές για κάποιο προβλεπτό διάστημα εάν τήν όποιαδήποτε άπώλεια άπό τόν πληθωρισμό τήν κάλυπταν οι λεγόμενες κοινωνικές παροχές — ό κοινωνικός μισθός, όπως τόν άποκάλεσε ό ύπουργός Έθνικής Οικονομίας κ. Γερ. Άρσένης στις δηλώσεις του για τόν προϋπολογισμό του 1985 πού κατέθηκε στη Βουλή για συζήτηση (δαπάνες για τήν ύγεια, τήν παιδεία κλπ.), άπό τόν όποιο όμως οι ναυτικοί μας δέν άπολαμβάνουν τίποτε, ή σχεδόν τίποτε, άφού, όπως είναι γνωστό, τίς δαπάνες για τήν ύγεια τών ίδιων καί τών οικογενειών τους τίς καλύπτουν οι ίδιοι καί τό πλοίο καί τίς δαπάνες για τήν εκπαίδευση ό έφοπλισμός ενώ παράλληλα δέν περιλαμβάνονται — τουλάχιστον ως τή στιγμή αυτή — καί στό έθνικό πρόγραμμα για τήν άντιμετώπιση τής άνεργίας πού κατήρτισε τό ύπουργείο Έργασίας καί άφορά όλους τούς άλλους εργαζόμενους εκτός άπό τούς ναυτικούς μας οι όποιοι καταβάλλουν έξ ίδιων καί τίς δαπάνες άντιμετωπίσεως τής άνεργίας τους.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι είναι καιρός οι ναυτεργατικές όργανώσεις νά στραφούν καί στη διεκδίκηση κοινωνικού μισθού για τούς ναυτικούς μας άπό τόν κρατικό κορβανά καί τίς διεκδικήσεις αυτές νά ύποστηρίξει σθεναρά τό ύπουργείο Ναυτιλίας μέ άπώτερο

στόχο να διατηρήσουμε τα πλοία και στο εθνικό νηολόγιο και εν κινήσει. Μιά άμεση ρύθμιση προς την κατεύθυνση αυτή μπορεί να γίνει αν υλοποιηθεί η πρόταση που διατύπωσε ο πρόεδρος των συνταξιούχων πλοιάρχων κ. Γιώργος 'Αμπουσελάμ στη συγκέντρωση των συνταξιούχων για το νομοσχέδιο για το NAT στην Τερψιθέα στις 18 'Οκτωβρίου — η μόνη όρθη πρόταση που έγινε στις συγκεντρώσεις που πραγματοποιήθηκαν — να περιέλθει δηλαδή στο NAT ή εισφορά του έφοπλισμού υπέρ της Ναυτικής 'Εκπαίδευσης, και επίσης να υπαχθούν και οι ναυτικοί στο εθνικό πρόγραμμα για την αντιμετώπιση της ανεργίας.

ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΚΑΙ GENE

Στην 'Ακτή Μιαούλη αναφέρεται μία ιστορία για την αλλαγή σημαίας ενός πλοίου γιατί κάποιος λιμενάρχης έκλεισε να αντικατασταθούν σε κάποιο μακρινό λιμάνι ναυτικοί που είχαν συμπληρώσει το χρόνο ναυτολογησέως που προβλέπει ο νόμος 1376. Ταυτόχρονα όμως διαπιστώνεται ότι αρκετές εταιρίες σταμάτησαν να ζητούν έστω και σημειώματα από το GENE και φέρονται αποφασισμένες να κάνουν το ίδιο, δηλαδή να αλλάξουν σημαία στα πλοία τους, αν σε κάποιο λιμεναρχείο υπάρξει αντιμετώπιση ανάλογη με εκείνη που όδηγησε στην αλλαγή σημαίας που προαναφέραμε, και ότι παράλληλα να αυξάνεται ο αριθμός των προσφερομένων για ναυτολόγηση.

'Εκείνοι που ασχολούνται στις ναυτιλιακές εταιρίες με τα θέματα των πληρωμάτων υποστηρίζουν ότι αυτό όφειλεται στην πολιτική που ακολουθείται τελευταία από το GENE, μία πολιτική, που όπως λένουν, τη χαρακτηρίζει έλλειψη εύελειας και πολιτικότητας.

Τό πρόβλημα τό οποίο έχει ανακύψει αφορά τό 'Υπουργείο τό οποίο καλείται να τό επιλύσει χωρίς χρονοτριβή για να αποφευχθούν οι δυσμενείς συνέπειες που μπορεί να υπάρξουν — έμεις φοβούμεθα ότι δυσμενείς συνέπειες θά υπάρξουν αν δέν δοθεί άμεση λύση και προετοιμασθούν όλοις τούς έν προκειμένω άρμόδιους. 'Ας μήν προστεθεί άκόμα μία αίτια σέ εκείνες πού αναγκάζουν τά πλοία νά εγκαταλείψουν τό έθνικό νηολόγιο, τή στιγμή πού είναι έφικτό νά έφαρμοσθεί μία εύέλικτη πολιτική μέ τήν όποια και οι προσφερόμενοι θά άπορροφηθούν και στά πλοία δέν θά δημιουργούνται προβλήματα.

ΟΙ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΕΣ

Τήν επόμενη Παρασκευή θά γίνουν υπό τό βαρύ κλίμα πού προκάλεσε στόν έλληνικό έφοπλισμό ό θάνατος τού 'Αντώνη Χανδρή και τό άπροσδόκητο τέλος τής ζωής τού Εύ-τύχιου Γκούμα οι άρχαιρέσεις για τήν έκλογή νέου διοικητικού συμβουλίου στην 'Ενω-ση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών. Καί φυσικά κανένας δέν μπορεί νά πει στόν έλληνικό έφοπλισμό σέ ποιούς πρέπει νά αναθέσει τή διοίκηση τής 'Ενώσεως για τήν προσεχή τριετία, γιατί οι άμέσως ένδιαφερόμενοι ξέρουν καλύτερα από κάθε άλλον ποιοί είναι εκείνοι

πού πρέπει νά τούς εκπροσωπήσουν.

Μπορεί όμως τίς ημέρες αυτές πριν από τή συνέλευση νά λεχθεί ότι ή νέα διοίκηση, για νά είναι περισσότερο άποτελεσματική, παράλληλα μέ τήν άμεση αντιμετώπιση τών κρίσιμων προβλημάτων τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας — τό κυριότερο από τά όποια είναι για μάς ή αντιμετώπιση τού διευρυνόμενου συνεχώς προστατευτισμού πού άπειλεί αυτή τήν ίδια τήν ύπόστασή της — πρέπει νά προχωρήσει και στην άναδιοργάνωση τής 'Ενώσεως και τήν ένίσχυση τών υπηρεσιών της μέ τούς άπαραίτητους τεχνοκράτες για νά μπορούν νά χειρίζονται υπεύθυνα τά καθημερινά προβλήματα, νά παρακολουθούν συστηματικά τίς έσωτερικές και τίς διεθνείς εξελίξεις και νά προετοιμάζουν σέ όλη τους τήν έκταση τά θέματα πού θά άπασχολούν τό συμβούλιο — μέ λίγα λόγια νά γίνεται από τίς υπηρεσίες τής 'Ενώσεως περισσότερη έπιτελική εργασία, τήν όποια χρόνια σή-μερα τά μέλη τού Δ.Σ. μέ τίς διάφορες έπι-τροπές.

Θεωρούμε ότι άφετηρία γι' αυτή τήν άναδιοργάνωση τής 'Ενώσεως πρέπει νά άποτελέσει ό χρόνος πού αφιερώνουν κάθε χρόνο τά μέλη τού Δ.Σ. για τό θέμα τής συλλογικής συμβάσεως — τά νούμερα πού μάς έχουν άναφερθεί είναι έντυπωσιακά. Παράλληλα οι υπηρεσίες τής 'Ενώσεως πρέπει νά είναι σέ θέση νά διεκπεραιώνουν και όλες τίς ύποθέ-σεις μέ τίς όποιες άσχολούνται σήμερα τά μέλη τού Δ.Σ. χάνοντας πολύτιμο χρόνο και για τίς δικές τους έπιχειρήσεις, και για τά σοβαρά προβλήματα τής Ναυτιλίας.

'Επίσης θεωρούμε ότι τό Δ.Σ. πρέπει νά σταματήσει αυτές τίς καθημερινές σχεδόν έπισκέψεις στό 'Υπουργείο για θέματα πού μπορούν νά ρυθμισθούν από τούς τεχνοκράτες και νά έπεμβαίνει μόνον εκεί όπου ή παρουσία του θά είναι πλέον έντελώς άπαραίτητη και τό ίδιο νομίζουμε ότι πρέπει νά γίνει και μέ τίς διαπραγματεύσεις για τή συλλογική σύμβαση, δηλαδή οι διαπραγματεύσεις νά γίνονται από τούς τεχνοκράτες και τό Δ.Σ. νά υπογράφει άπλώς τή συλλογική σύμβαση όταν θά έχουν ρυθμισθεί όλα τά επί μέ-ρους προβλήματα.

Γιά νά είμαστε αντικειμενικοί πρέπει νά πούμε ότι οι σκέψεις αυτές δέν είναι μόνον δικές μας, έχουν έκφρασθεί επανειλημμένα πρόσ τά «Ναυτικά Χρονικά» από πολλά μέλη τής άπερχομένης διοικήσεως. Βεβαίως ή κατά τά άνωτέρω άναδιοργάνωση τής 'Ενώσεως σημαίνει δαπάνες και μάλιστα σημαντικές, πού πρέπει νά καλυφθούν από τίς έισφορές τών μελών, αλλά είναι δαπάνες άπαραίτητες αν θέλουμε ή Ε.Ε.Ε. νά βρίσκεται στό επίπεδο τό οποίο όλοι έπιθυμούν και για τό οποίο μιλούν καθημερινά.

Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

Στίς συναντήσεις και συ κήψεις πού γίνονται στό YEN για τόν νέο κανονισμό τών δημοσίων ναυτικών σχολών, ή 'Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών παρουσίασε τίς άπόψεις της — πού θά δημοσιεύσουμε σέ προσεχές τεύχος — οι όποιες άπορρέουν από τή βαθειά γνώση τής ναυτιλιακής καταστάσεως και από τήν άνάγκη έπιβιώσεως τής έλ-

ληνικής ναυτιλίας.

'Η διατήρηση τών έννοιών τής τάξεως και τής πειθαρχίας μέσα στίς Σχολές, ή έξοικείωση τού άμήτου σπουδαστού στην ιδιό-ρυθμη ναυτική συλλογική εργασία και ό σε-βασμός τών προϊσταμένων, άποτελούν βασι-κές άρχές για τήν ένίσχυση τού αίσθήματος τής συλλογικής ευθύνης πού χαρακτηρίζει τή ζωή και τήν ύπηρεσία τού πλοίου.

Δυστυχώς οι μετέχοντες στίς συσκέψεις αυτές εκπρόσωποι τών σπουδαστών — έπι-κουρούμενοι δυστυχώς και από μερικούς άλλους — τηρούν μία έντελώς άρνητική στάση παίζοντας συνεχώς μέ τήν λεγόμενη ... άπο-στρατικοποίηση τών Σχολών. Γιατί είναι πράγματι παιχνίδι νά μιλούμε για «στρατιω-τική» μορφή στίς Σχολές έπειδή θά ζητηθεί από τούς σπουδαστές νά φορούν τήν καθιε-ρωμένη ναυτική στολή, νά προσέρχονται κανονικά στά μαθήματα τους και νά δείχνουν τό σεβασμό τού μαθητού πρόσ τόν δάσκαλο. 'Όσοι έπιμένουν στά αντίθετα θά πρέπει νά μάς εξηγήσουν πού άλλου στόν κόσμο είδαν ναυτικούς σπουδαστές χωρίς στολή και χω-ρίς σχολική πειθαρχία; Πού άλλου στόν κό-σμο γνώρισαν ναυτικούς σπουδαστές μέ μπλουτζήν και σαγιονάρες; Και έπειδή φυσι-κά ούτε έχουν δει ούτε έχουν γνωρίσει τί γί-νεται άλλου, άς αναλάβουν ό κ. 'Υπουργός, οι άλλοι άρμόδιοι, άκόμη και οι έμπειροι συ-νεπικούροι τους, νά τούς εξηγήσουν, νά τούς έννημερώσουν και νά τούς συνετίσουν.

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΩΝ

Μόνον μέ κεραυνό έν αίθρία μπορεί νά χα-ρακτηριστεί ή γνωμοδότηση τής Διευθύσε-ως Φορολογίας εισοδήματος τού ύπουρ-γείου Οικονομικών, σύμφωνα μέ τήν όποια τά οικογενειακά έπιδόματα πού χορηγούν-ται από τόν Ειδικό Λογαριασμό Οικογενεια-κών 'Επιδομάτων Ναυτικών ύπόκεινται σέ φορολογία και ό φόρος πού πρέπει νά παρα-κρατηθεί στην πηγή, δηλαδή κατά τήν κατα-βολή, ύπόκεινται επί πλέον και σέ τέλος χαρτοσήμου 1% και εισφοράς ΟΓΑ 20%.

Δέν θά άσχοληθούμε μέ τό γεγονός ότι ή σχετική έγκύκλιος εστάλη καθυστερημένα, όταν δηλαδή είχαν ήδη γίνει οι καταστάσεις τών δικαιούχων οικογενειακού έπιδόματος και τώρα πρέπει νά ξαναγίνουν από τήν άρ-χή για νά παρακρατηθεί ό φόρος. Αυτό άπο-τελεί παρονυχίδα, εκείνο πού έχει σημασία είναι ότι κάποιοι μανδάρinho είχαν τή φαινή ιδέα νά φορολογήσουν τούς ναυτικούς μας μ' αυτόν τόν τρόπο γιατί θεωρούν ότι έχουν άρκετές φορολογικές άπαλλαγές και ότι αυ-τή τή φαινή ιδέα τήν υιοθέτησε άμέσως και άσμένως, και τήν προσυέγραψε ό γεν. γραμματέας τού 'Υπουργείου Οικονομικών κ. Ξεν. Πελοποννήσιος, ό όποιος έντελώς ά-βασάνιστα έχει υιοθετήσει και άλλες εισηγή-σεις τών ύπηρεσιών του και κυρίως τής 4ης Τελωνειακής Διευθύνσεως πού προκάλεσαν άδικοιολόγητη άναστάτωση στην Ναυτιλία.

'Από πρόχειρη έρευνα προέκυψε ότι τά οι-κογενειακά έπιδόματα πού καταβάλλονταν στούς εργαζομένους τής ξηράς δέν φορολο-γούνται — πώς τώρα οι μανδάρinho τού ύ-πουργείου Οικονομικών βρήκαν ότι πρέπει νά φορολογηθούν τά οικογενειακά έπιδόμα-



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
FINANCIAL AID
OPERATIONAL CONTROL
BUNKERS - Competitive prices

5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.

τα των ναυτικών; Έμεις δεν μπορούμε να τό ερμηνεύσουμε — την έρμηνεία πρέπει να την δώσουν άλλοι αρμοδιότεροι.

Από την ίδια πρόχειρη έρευνα προέκυψε ότι τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας δεν έχει πάρει — δεν είχε πάρει τουλάχιστον ως χθές — θέση στο ζήτημα πού έχει δημιουργηθεί. Για να διευκολύνουμε τόν 'Υπουργό τόν παραπέμπομε σε άλλο σχολίο μας τού παρόντος τεύχους στο οποίο μιλάμε για την εξασφάλιση κοινωνικού μισθού και για τούς ναυτικούς μας — τη μοναδική τάξη στόν τόπο μας πού δεν έχει κοινωνικό μισθό — και τόν καλούμε όχι μόνον να πείσει τ' ύς αρμοδίους συναδέλφους του να ανατρέξουν αυτή τη γνωμοδότηση της Διευθύνσεως Φορολογίας Είσοδηματος τού 'Υπουργείου Οικονομικών αλλά και να αξιώσει να μην γίνεται τίποτε πού άφορά τη Ναυτιλία και τούς ναυτικούς μας χωρίς να υπάρχει ή υπεύθυνη γνώμη τού YEN.

Εδώ παλεύουμε όλοι μας — και ό 'Υπουργός μαζί — για πολλά και πολύ περισσότερα από ό,τι μπορεί να εξασφαλίσει ή άνόητη γνωμοδότηση και αυτά τά πολλά δεν μπορούν να τα ναρκοθετούν κάθε τόσο θρονιάρηνοι στις άνετες πολυθρόνες τους μανδρινόι τού 'Υπουργείου Οικονομικών και ό πολιτικός προϊστάμενος τους ό όποιος αποδέχεται άσμένως κάθε υπόδειξη τους χωρίς να εξετάζει τά όσα μπορούν να έπακολουθήσουν.

ΚΟΙΝΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ

Μία ισχυρή ώθηση προς την κατεύθυνση της δημιουργίας κοινής πολιτικής των κρατών μελών της ΕΟΚ κατά τού προστατευτισμού στις θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσαν οι πρόσφατες δηλώσεις τού Βρεταννού ύφυπουργού Μεταφορών κ. Ντέιβιντ Μίτσελλ προς αντιπροσώπους της Βρεταννικής Έφοπλιστικής Ένώσεως.

Ό κ. Μίτσελλ ύποστήριξε ότι τά κράτη μέλη έχουν ανάγκη να συνεργασθούν μεταξύ τους στενότερα για να αντιμετωπίσουν λαίλαπα τού προστατευτισμού, ή όποια άπει λεί σχεδόν μέ άφανισμό τις ναυτιλίες

των χωρών της ΕΟΚ, ενώ διαβεβαίωσε τούς αντιπροσώπους της βρεταννικής ναυτιλίας ότι θα επιδιώξει στα πλαίσια λειτουργίας της Κοινότητας, την έφαρμογή νέων ταχύτερων μεθόδων λήψεως κοινών αποφάσεων για ένα τόσο σοβαρό θέμα όπως ό προστατευτισμός, άποφεύγοντας τις τόσο χρονοβόρες διαδικασίες πού ακολουθούνται σε άλλα ζητήματα κοινού ενδιαφέροντος όπως ή πολιτική για τά γαλακτοκομικά και τά κρασιά.

Η πρωτοβουλία αυτή τού Βρεταννού ύφυπουργού πιστεύουμε ότι προσφέρει μία πρώτης τάξεως εύκαιρία για να τεθεί από όλες τις ναυτιλιακές χώρες της ΕΟΚ τό διαρκώς όξυνόμενο πρόβλημα τού προστατευτισμού.

Και μέ την εύκαιρία αυτή καλούμε τόν 'Υπουργό Ναυτιλίας να ανακοινώσει τις συγκεκριμένες ενέργειες τού YEN πού στοχεύουν στην κοινή αντιμετώπιση τού προστατευτισμού σε συνεργασία μέ τις άλλες χώρες μέλη της ΕΟΚ.

ΔΕΝ ΘΑ ΚΑΤΑΠΟΝΤΙΣΘΕΙ

Όλα δείχνουν ότι ή ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία μας, ή όποια εξασφαλίζει άποδοτική άπασχόληση σέ 9.000 περίπου άτομα, δεν πρόκειται να καταποντισθεί από την κρίση.

Υπάρχουν κατ' άρχήν οι βιομηχανικές κατασκευές πού έχουν εξασφαλίσει όρισμένες μονάδες και κυρίως ή 'Ελευσίνα ή όποια έλαβε μία σημαντικότητα παραγγελία για την κατασκευή βαγονιών για τόν ΟΣΕ.

Υπάρχει ή συμφωνία μέ τη Βουλγαρία για την έπισκευή βουλγαρικών πλοίων συνολικής άξιας 40 εκατ. δολλαρίων μέσα σε μία πενταετία.

Υπάρχει ή ναυπήγηση 15 άλιευτικών σκαφών συνολικής άξιας 1.6 δισ. δραχμών πού ύπήχθη στόν άναπτυξιακό νόμο και προβλέπει την κατασκευή τους σε έλληνικές ναυπηγικές μονάδες και ταυτόχρονα εξασφαλίζει τόν έφοδιασμό της ελληνικής άγοράς μέ 750.000 κιλά άλιευμάτων έτησίως.

Υπάρχει ή δεδηλωμένη πρόθεση τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας να είσηγηθεί την ύπαγωγή στόν άναπτυξιακό νόμο των ναυπηγέσεων έπιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων και έπαγγελματικών τουριστικών σκαφών (όπως δήλωσε σχετικά ό κ. Κασιφάρας ένδεχομένως θα χρειασθεί συμπλήρωση τού νόμου γι' αυτό τό σκοπό). Έπίσης υπάρχει ή δεδηλωμένη πρόθεση τού YEN να ένισχυθεί ή ναυπηγοεπισκευαστική μας βιομηχανία μέ εργασίες μετασκευών σαουδαρικών πλοίων — μία τέτοια εργασία άνελήφθη ήδη από την NAYS.

Τέλος άναμενόταν να έπιστρέψει χθές από τη Σοβιετική Ένωση ή αντιπροσωπεία της Ένώσεως Έλληνικών Ναυπηγοεπισκευαστικών Βιομηχανιών ή όποια είχε μεταβεί στη Μόσχα για να συζητήσει λεπτομέρειες τού τιμοκαταλόγου πού είχε ύποβάλει στους Σοβιετικούς για τις έπισκευές σοβιετικών πλοίων στην 'Ελλάδα (στην αντιπροσωπεία δεν μετείχε εκπρόσωπος τού Νεωρίου τό όποιο λέγεται ότι επιδιώκει ιδιαίτερη συμφωνία μέ τούς Σοβιετικούς για την άνάληψη έπισκευών ειδικών πλοίων).

Όλα αυτά βέβαια δεν δημιουργούν τις καλύτερες ήμέρες, θα συμβάλουν όμως στην έπιβίωση μέχρις ότου έλθουν οι καλύτερες ήμέρες και παράλληλα θα εξασφαλίσουν την άπασχόληση ενός σημαντικού τμήματος εργατοτεχνικών. Γι' αυτό δεν μπορούμε να άντιληφθούμε τις άντιρρήσεις τού δημοιογραφικού όργάνου τού ΚΚΕ τό όποιο έγραφε ότι χαρίζονται εξακόσια τόσα έκατομμύρια δραχμών στους ιδιοκτήτες των άλιευτικών. Μήπως θα προτιμούσε τά χρήματα αυτά να καταβάλλονταν μέ τη μορφή έπιδομάτων άνεργίας; Και γιατί τότε δεν ζητεί να μην γίνουν ούτε οι έπισκευές των σοβιετικών πλοίων από τις όποιες δεν προκύπτει κανένα κέρδος; — ό τιμοκατάλογος πού ύπεβλήθη στους Σοβιετικούς είναι όριακός και εκείνοι πού βγαίνουν τελικά κερδισμένοι από όλα αυτά την ιστορία είναι οι εργαζόμενοι πού θα συνεχίσουν να έχουν άπασχόληση και φυσικά και οι Σοβιετικοί πού έπίσης κερδίζουν από τις όριακές τιμές πού προσφέρθηκαν.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Είς τούς ναυτιλιακούς κύκλους έγνωσθη ότι όμάς Έλλήνων καπνεμπόρων διεξάγει έν Γερμανία διαπραγματεύσεις διά την πώλησιν καπνών, τό άντιτιμον των όποιών θα διατεθή προς ναυπήγησης εις τά ναυπηγεία Ροστόκ δύο έπιβατηγών πλοίων δηζελοκινήτων, χρησιμοπονηθησμένων διά τās έξωτερικάς θαλασσίας συγκοινωνίας της 'Ελλάδος.

— Θεωρούμεν καθήκον να συστήσωμεν και ήμεις προς τόν κ. Διευθυντήν τού Έμπορικού Ναυτικού όπως ληφθή, και όσον τό δυνατόν ταχύτερον, κάθε μέριμνα ένισχύσεως και προστασίας των δυστυχών φυματικών ναυτεργατών.

— Η ψήφος των Έλλήνων έφοπλιστών άνέδειξεν ως εκπρόσωπον της ναυτιλίας έν τη Γερουσία τόν κ. Ν. Λυκιαρδόπουλον. Ούτος μέ τό τεράστιον κύρος πού διαθέτει, θα δυνήθι υπό την νέαν επίστημον ιδιότητά του να εργασθή και εις τό β' νομοθετικόν σωμα και παρά τη Κυβερνήσιν άποτελεσματικώς υπέρ των γενικωτέρων τού έμπορικού μας ναυτικού συμφερόντων.

— Τό γερμανικόν δεξαμενόπλοιο Nord Atlantic ήγοράσθη παρά τού κ. Όμήρου Ίωσηφόγλου άντί τιμής 14.000 λιρών. Είναι τόννων γκρός 4.680, νέτ 2.790 και φορτίου 7.175 και κατεσκευάσθη τό 1913 εις Άγγλικά ναυπηγεία.

— Την 9.30 νυκτερινήν της Τρίτης 27 Νοεμβρίου έσημειώθη δραματική προσάραξις επί βραχώδους ύφάλου επί της άκρας της έρμηνήσου Φλεβοπούλας τού έπιβατηγού άτμοπλοίου «Πόπη», τ. γκρός 585 και ναυπηγήσεως 1880, όπερ άποπλεύσαν εκ Πειραιώς διά την άγονον γραμμήν Παροναξίας έφερε 122 έπιβάτας.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 95/1-12-1934)

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΠΡΟΣΟΧΗ

Δέν γνωρίζομε ποιός στο 'Υπουργείο είχε τη φαεινή ιδέα να θεωρήσει ότι τό περσικό λιμάνι Μπαντάρ Άμπας εντάσσεται στην επικίνδυνη ζώνη τού Περσικού.

Έκείνοι πού γνωρίζομε και μπορεί να τό μάθει ό οίσοσδήποτε άν ρίξει μία άπλή ματιά στο χάρτη είναι ότι τό λιμάνι αυτό βρίσκεται έκτός τού Περσικού και ότι τά πλοία πού τό προσεγγίζουν δεν διέρχονται από τά Στενά τού Όρμούζ πού όριοθετούν τόν Κόλπο. Έπί πλέον κανένα πλοίο δεν έχει πληγεί στην περιοχή τού λιμανιού αυτού, ούτε βεβαίως και σε όλη την περσική άκτή ως τά σύνορα τού Πακιστάν πού έμεις τη θεωρούμε επικίνδυνη ζώνη!

Τό όξύμωρο σε όλη αυτή την ύπόθεση είναι ότι παρέχουμε τό δικαίωμα στους ναυτικούς να ζητήσουν να αποβιασθούν από τά πλοία πού κατευθύνονται στο Μπαντάρ Άμπας σε άλλο λιμάνι πριν φθάσουν σ' αυτό ή άκόμη και στα λιμάνια τού Κουβέιτ και τού Μπαχρέιν πού βρίσκονται πλησιέστερα στην



PORT SAID SHIPPING & NAVIGATION (INT.) SA
FOR BUNKERS IN EGYPT

S, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.

επικίνδυνη ζώνη και έν πάση περιπτώσει μετά τα Στενά του Όρμουζ!

Εκτός από την ανάκληση της σχετικής εκέγκυκλίου που εντάσσει το Μπαντάρ Άμπας στην επικίνδυνη ζώνη και προκαλεί πολλαπλά προβλήματα στα πλοία θεωρούμε ότι πρέπει ταυτόχρονα να επιδεικνύεται περισσότερη προσοχή στο χειρισμό τέτοιων θεμάτων.

ΟΙ ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ

Τό υπουργείο Ναυτιλίας, τό οποίο έχει ζητήσει από τό υπουργείο Έξωτερικών νά γίνουν διεθνώς διαβήματα γιά νά πεισθούν οι διάφορες χώρες νά δέχονται τήν αποβίβαση λαθρεπιβατών στά λιμάνια τους γιά νά επαναπατριζονται πρέπει πρωτίστως νά πείσει τις δικές του αλλά και όλες τις άλλες ελληνικές συναρμόδιες υπηρεσίες νά εξυπηρετούν άμέσως τά πλοία τά οποία καταπλέουν στά ελληνικά λιμάνια και έχουν λαθρεπιβάτες.

Κι' αυτό χρειάζεται νά γίνει άμέσως γιά νά μή επαναληφθούν όσα έγιναν μέ τά κυπριακά φορτηγά «Όλγα» και «Κεφαλληνία». Στήν πρώτη περίπτωση διάφοροι παράγοντες του Όπουργείου παρέπεμπαν τούς ενδιαφερομένους ό ένας στόν άλλον και ή λύση έδόθη όταν ή διαχειρίστρια εταιρία άναγκάστηκε νά άπευθυνθεί προσωπικά στόν κ. Κατσιφάρα ύπογραμμίζοντας τό άπαράδεκτο νά ζητούμε από τούς άλλους νά δέχονται τούς λαθρεπιβάτες και νά μήν τούς δεχόμαστε έμείς. Και στή δεύτερη, νά καθυστερήσει επί δυόμιση ήμέρες τό πλοίο τό οποίο άλλαξε κατεύθυνση και προσήγγισε έκτάκτως στόν Πειραιά γιά νά αποβιβάσει έναν Ρουμάνο λαθρεπιβάτη.

Γιά νά μήν επαναληφθούν όσα έγιναν μέ τά δύο αυτά πλοία νομίζουμε ότι πρέπει νά ύπάρξει μία πάγια ρύθμιση, δηλαδή οι λαθρεπιβάτες πού ύπάρχουν σέ πλοία πού καταπλέουν σέ ελληνικά λιμάνια νά αποβιβάζονται άμέσως και νά αναλαμβάνουν οι διαχειρίστριες εταιρίες όλα τά έξοδά τους μέχρις ότου επαναπατριστούν, φυσικά πάλι μέ δικές τους δαπάνες.

Παράλληλα πρέπει νά έκδοθεί και μία λεπτομερής εγκύκλιος από τό Όπουργείο πού νά ρυθμίζει όλα τά θέματα πού άνακύπτουν από τήν παρουσία λαθρεπιβατών στά ελληνικά πλοία — είναι καιρός νά σταματήσει ή τακτική νά τά φορτώνουμε όλα στούς πλοίαρχους μας.

Μέ τήν εύκαιρία έφιστούμε τήν προσοχή των πλοιάρχων και των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων στήν άναγγελία των νιγηριανών άρχών ότι θά διενεργούν ειδικό έλεγχο στα πλοία πού καταπλέουν στα λιμάνια της Νιγηρίας γιά τυχόν ύπαρξη Άφρικανών λαθρεπιβατών σ' αυτά στο παρελθόν ή και κατά τόν κατάπλοο, έλεγχο πού θά περιλαμβάνει και τή συμπεριφορά του πλοιάρχου

και του πληρώματος έναντι των λαθρεπιβατών. Επίσης οι νιγηριανές άρχές θά έλέγχουν τούς δρους άμοιβής και έργασίας των Άφρικανών ναυτικών πού ύπηρετούν στα πλοία και θά τούς ρωτούν γιά νά πληροφορηθούν εάν έχουν παράπονα από τήν πλοιοκτητρια εταιρία, τόν πλοίαρχο και τό πλήρωμα. Είναι βέβαιο ότι ή περίπτωση του «Γαρυφαλιά» θά άποτελέσει άφορμή γιά τις νιγηριανές άρχές νά επιμένουν ιδιαίτερα στα ελληνικά πλοία και γι' αυτό χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή από όλους — και από τις εταιρίες, και από τούς πλοίαρχους, και από τά πληρώματα γιά νά μήν ύπάρξουν προβλήματα.

ΤΑ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΣΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑ

Δυσχεραίνουν ούσιαστικά οι συνθήκες γιά τήν προσέγγιση πλοίων πού άνήκουν σέ άνοικτά νηολόγια στούς ιαπωνικούς λιμένες.

Τό παναμαϊκό φορτηγό «Golden Trader» ύπήρξε τό νέο θύμα της πρόσφατης εξάρσεως του μένους της Ιαπωνικής Ναυτεργατικής Ένώσεως κατά των ξένων πλοίων πού δέν είναι έφοδιασμένα μέ τό περιβόητο «μπλέ» πιστοποιητικό της ΔΟΜ. Τό σκάφος μπουκαταρίσθηκε στό λιμάνι της Γιοκοχάμα επί διήμερο και είναι τό τρίτο πλοίο σέ διάστημα λίγων εβδομάδων πού κρατήθηκε μετά τόν διορισμό επίσημου εκπροσώπου της ΔΟΜ στήν Ιαπωνία.

Η στάση αυτή της Ιαπωνικής Ναυτικής Συνομοσπονδίας έρμηνεύεται ως μέθοδος έπηρεασμού των Ιαπώνων πλοιοκτητών νά μήν στρέφονται σέ πλοία σημαίων εύκαιρίας τή στιγμή πού ένας μεγάλος αριθμός ναυτεργατών είναι άνεργος και συμπίπτει μέ τήν κυβερνητική άπόφαση του έλέγχου από 20 Νοεμβρίου των ξένων πλοίων πού προσεγγίζουν στήν Ιαπωνία, κατά πόσο πληρούν τούς κανονισμούς άσφαλείας πού προβλέπουν ή SOLAS του 1978 και οι αποφάσεις του IMO 1981/83, γιά τό επίπεδο άσφαλείας του πληρώματος και τή πρόληψη της ρυπάνσεως.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Ό Όπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας εξέφρασε τήν έλπίδα ότι τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα τό τελευταίο τρίμηνο του έτους θά είναι αύξημένο έναντι του έννεαμήνου, γεγονός πού θά δώσει ένα καλύτερο αποτέλεσμα γιά όλόκληρό τό έτος. Ό Όπουργός δέν διευκρίνισε ποιά είναι τά δεδομένα πού οδηγούν σ' αυτή τήν έλπιδοφόρο πρόβλεψη, είπε μόνο ότι ή μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος οφείλεται — κατά τή δική του άξιολόγηση — στήν έλλειψη έπισκευών, στήν άνατίμηση του δολλαρίου, στή διαγραφή πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο και στίς

μειωμένες δαπάνες σέ συνάλλαγμα των έταιριών του Νόμου 89. Δέν είπε όμως ό Όπουργός ποιές έναλλακτικές λύσεις ύπήρξαν γιά νά άντισταθμισθεί ή μείωση της συναλλαγματικής προσόδου από τή Ναυτιλία, μείωση πού είχε άρχίσει νά έμφανίζεται μέ «σκαμπά εβάσματα» από τούς πρώτους μήνες του 1981 — έμείς θεωρούμε ότι έναλλακτικές λύσεις ύπήρχαν και ύπάρχουν αλλά δέν έφαρμόστηκαν ή κι άν έφαρμόστηκαν ή άπόδοσή τους φυλλορρόφησε είτε γιατί δέν ολοκληρώθηκαν, είτε γιατί ύπήρξαν παρεμβάσεις άλλων και κυρίως του ύπουργείου Οικονομικών (γιά τήν ακρίβεια της 4ης Τελωνειακής Διευθύνσεως και του γεν. γραμματέα του ύπουργείου Οικονομικών κ. Πελοποννήσιου) όπως έγινε λόγω χάρη μέ τήν άπαγόρευση της μεταφορτώσεως καυσίμων άκόμη και από πλοίο σέ πλοίο της ίδιας εταιρίας πού περιόρισε τις διελεύσεις ελληνικών πλοίων από τά ελληνικά λιμάνια όπου ταυτόχρονα έκαναν και έφοδιασμούς. Η και άκόμη πλησιέστερα, του NAT, λόγω χάρη, τό οποίο επειδή δέν λειτουργεί επίτ ήμέρες τήν εβδομάδα ό πρόεδρος του δέν έστερξε στήν καθιέρωση ενός κλιμακίου ύπηρεσίας γιά τά Σαββατοκύριακα γιά νά εξυπηρετούνται τά πλοία) έχει διώξει πλοία πού θά έκαναν εδώ τόν άνεφοδιασμό τους και θά άφηναν στόν τόπο πολύτιμο συνάλλαγμα και ταυτόχρονα θά άπορροφούσαν προϊόντα πού τά θάβομε στις χλωματερές.

Στίς έναλλακτικές λύσεις πού ύπήρχαν και εξακολουθούν νά ύπάρχουν και δέν δόθηκε καμμία προσοχή περιλαμβάνεται λόγω χάρη ή άνάπτυξη έγχώριου κλάδου κατασκευής εξαρτημάτων και μηχανημάτων μέ τά οποία έφοδιάζονται τά πλοία.

Μία τέτοια περίπτωση από τήν οποία ό τόπος θά έβγαζε άρκετά σέ συνάλλαγμα ήταν ή ύπόθεση των φανών ναυσιπλοίας, ή οποία μπορούμε νά πούμε ότι άφέθηκε έννοισηδητά στόν τρυγητό των ξένων επειδή ύπήρχε ή συνεργασία κάποιου πού σάν δημόσιος λειτουργός είχε παρακολουθήσει τό θέμα αυτό σέ διεθνείς οργανισμούς, μέ δαπάνες μάλιστα του έλληνικού λαού, και όταν τό ζήτημα ώρίμασε έσπευσε νά παραιτηθεί από τό άξίωμα του και νά έμφανισθεί σάν εκπρόσωπος ξένου οίκου πού, όπως έχει καταγγελλεί, πούλησε τούς περισσότερους φανούς ναυσιπλοίας στήν ελληνική αγορά και οι Έλληνες κατασκευαστές έμειναν στα κρύα του λουτρού.

Είναι γεγονός ότι λιμενικοί άξιωματικοί πού πονούν πραγματικά τόν τόπο είχαν έννοχληθεί έντονα από αυτή τήν ιστορία και μόλις παρουσιάστηκε μία άνάλογη σχετικά ύπόθεση — ή κατασκευή από ελληνική έπιχείρηση ενός ύποδειγματικού διαχωριστήρα πετρελαίου νερού — έδωσαν πρόθυμα κάθε δυνατή βοήθεια και ύποστήριξη γιά τήν ολοκλήρωση του έπιτεύγματος, τό οποίο όμως δέν βρήκε τήν άνάλογη ύποστήριξη από τήν πολιτική πλέον ήγεσία γιά τήν περαιτέρω προώθησή του, παρά τό γεγονός ότι μέ τήν εμφάνισή του στήν αγορά προκάλεσε αισθητή μείωση της τιμής των άναλογων ξένων μηχανημάτων — γιά λόγους άντικειμενικούς πρέπει νά αναφέρουμε ότι τό ελληνικό αυτό μηχανήμα πού άναγνωρίστηκε έπίσημα από τόν Σοβιετικό Νηογνώμονα και προείλκυσε τό ζωηρότατο ενδιαφέρον των ξένων στίς διεθνείς ναυτιλιακές εκθέσεις στίς όποιες έχει παρουσιασθεί ως σήμερα, δέν είχε τήν άποδοχή πού έπρεπε νά είχε από τόν ελληνικό έφοπλισμό, ούτε και προβλήθηκε από τις έφοπλιστικές ένώσεις, και αυτό τή στιγμή

ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ...

ΓΛΑΝΤΖΗΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

ΤΗΛ.: (0292) 25675 - 25808

πού η Ε.Ε.Ε. δέν διστάζει νά προβάλλει στόν ἑλληνικό ἐφοπλισμό ξένα πρακτορεία μέ τά ὁποῖα μπορεῖ νά συνεργάζεται!

Ἐπειδὴ ἀναφερθήκαμε στοὺς λιμενικούς ἀξιωματικούς πρέπει ἀκόμη νά πούμε ὅτι ἡ Διεύθυνση Ἑλέγχου Ναυσιπλοΐας τοῦ ΥΕΝ, ἐν ὄψει τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῶν πλοίων μέ νέου τύπου σειρήνες ἐσπευσε νά ἐνημερώσει σχετικά τοὺς Ἑλληνες κατασκευαστές, παρέχοντας ταυτόχρονα καί τίς ἀπαραίτητες προδιαγραφές, γιά νά μπορέσουν νά προετοιμασθοῦν ἐγκαιρά καί νά πάρουν ἕνα σημαντικό μέρος ἀπὸ αὐτὴ τὴν ἐργασία. Καί θεωροῦμε ἀπαραίτητο αὐτὴ τὴν τάση νά ἐνισχυθεῖ καί ἀπὸ τὴν πολιτικὴ ἡγεσία, ἡ ὁποία ὀφείλει νά ὑποστηρίξει μέ ὅλα τὰ δυνατά μέσα κάθε σχετικὴ προσπάθεια, στήν ὁποία περιλαμβάνεται καί ἡ νέα προπέλλα πού παρουσιάσε ὁ μηχανικός τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ κ. Τ. Διαμαντόπουλος. Βέβαια ὁ κ. Κασιφάρας παρέπεμψε τὸν κ. Διαμαντόπουλο στὰ Ναυπηγεῖα Ἐλευσίνας γιά τίς ἀπαραίτητες δοκιμές ἀπὸ ἐκεῖ καί πέρα ὅπως δέν ἐγίνε τίποτε, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ὅπως ἀπεδείχθη ἀπὸ τίς δοκιμές ἡ νέα προπέλλα παρέχει μιά σημαντικότερη οἰκονομία στὰ καύσιμα, οὐτε καί μᾶς συγκίνησε ἰδιαίτερα τὸ σημαντικότατο γιά μᾶς γεγονός ὅτι ἡ ἐφεύρεση αὐτὴ προβλήθηκε ἰδιαίτερα ἀπὸ τὸ «Λόυντ Λίστ» πού τῆς ἀφιέρωσε ἕνα τετράστιγλο στὶς τεχνικές σελίδες του — καί πρέπει νά γίνε παραδεκτὸ χωρὶς ἀμφισβήτηση ὅτι τὸ ἐπιτελεῖο τῆς ἐφημερίδας αὐτῆς δέν θά ἀφιέρωνε τὸ χώρο πού ἀφιέρωσε στήν προπέλλα τοῦ κ. Διαμαντόπουλου ἂν δέν ἀ-
 ςιζε.

Ἐν κατακλείδι μποροῦμε νά πούμε ὅτι δέν πρέπει νά ἐφυσχάζουμε. Ἐμεῖς θεωροῦμε ὅτι παρὰ τὴν κρίση πού συνεχίζεται, μποροῦμε μέ ἐναλλακτικές λύσεις ὅχι μόνον νά διατηρήσουμε σέ ἕνα ἱκανοποιητικό ἐπίπεδο τὴ συναλλαγματικὴ πρόσοδο ἀπὸ τὴ Ναυτιλία ἀλλὰ καί νά τὴν αὐξήσουμε. Γιά τὴν ὑλοποίηση ὅμως αὐτῶν τῶν ἐναλλακτικῶν λύσεων πρέπει νά ὑπάρξει κάποιο εἰδικό ὄργανο, μέ εἰδικὴ ἐπὶ ἀνδρῶν καί οὐσιαστικές ἀρμοδιότητες, καί τὴν ἀνάγκη σὺν αὐτῷ πού ἔχει γίνε γιά τίς ἐξαγωγές. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» πού πασχίζουν συνεχῶς γιά τὸ καλὸ τῆς Ναυτιλίας θά εἶναι πάντοτε στὴ διάθεσή του γιά κάθε πρωτοβουλία πού θά ἀξιοποιεῖ καί θά ἀναπτύσσει τίς δυνατότητες τῆς χώρας.

● Τὸ ναυτιλιακὸ συνάλλαγμα ἀνῆλθε τὸν Σεπτέμβριο σέ 82 ἑκατ. δολλάρια ἐναντί 98 ἑκατ. δολλαρίων τοῦ ἀντιστοίχου μηνός τοῦ 1983 σημειώνοντας μείωση 16,3% καί τὸ ἐννεάμηνο ἰανουαρίου — Σεπτεμβρίου σέ 808 ἑκατομ. δολλάρια ἐναντί 969 ἑκατομ. δολλαρίων τῆς ἀντιστοίχης περυσινῆς χρονικῆς περιόδου, παρουσίασε δηλαδὴ μείωση 16,6%.

ΒΙΑΣΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

Ἀνακοινώθηκε ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖο ὅτι ἐστάλη γιά δημοσίευση Π.Δ. μέ τὸ ὁποῖο γίνε-
 ται ἀναδιάρθρωση τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ΝΑΤ καί καθορίζεται ἡ διάρθρωση τῶν θέσεων τοῦ προσωπικοῦ, ὥστε, ὅπως ἀναφέρεται στὴ σχετικὴ ἀνακοίνωση, νά ἐπιτευχθεῖ ἡ ἀποτελεσματικότερη λειτουργία τοῦ Ταμεῖου.

Θεωροῦμε βεβαιωμένη τὴν κίνηση αὐτὴ καί ζητοῦμε νά μᾶς πεῖ τὸ Ὑπουργεῖο — ἀπὸ τὸ ΝΑΤ δέν περιμένουμε ἀπάντηση γιατί εἴμαστε βέβαιοι ὅτι θά ἀπαντήσει καί σ' αὐτὸ μέ-
 σω Χίου καί Λονδίνου, ὅπως θά ἔχουν τὴν εὐκαιρία νά διαπιστώσουν οἱ ἀναγνώστες στο ἐπόμενο τεῦχος — βάσει ποῖας μελέτης καί ἀπὸ ποῖους ἐγίνε αὐτὴ ἡ ἀναδιάρθρωση.

ΘΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΘΟΥΝ ΑΛΛΟΙ;

Ἡ διοίκηση τῆς Ἐνώσεως Πλοιαρχῶν ζήτησε ἐκ νέου νά συναντηθεῖ μέ τὴ διοίκηση τῆς Ε.Ε.Ε. προκειμένου νά συζητηθεῖ τὸ θέμα τῆς ἀπασχολήσεως τῶν ἀνέργων πλοιαρχῶν βάσει τῶν προτάσεων τῆς ΠΕΠΕΝ γιά τοποθέτηση πλοιαρχῶν στὰ παροπλισμένα πλοία καί γιά τὴ θέσπιση θέσεως ὑπάρχου-
 στὰ δεξαμενόπλοια ἀντὶ τῶν 100.000 τόννων d.w.

Στὸ μεταξύ ὑπάρχουν πληροφορίες γιά κίνηση ἀνέργων πλοιαρχῶν πρὸς ἀναζήτηση ἡ ἀπασχολήσεως σέ ξένες ναυτιλίες, τὴν ὁποία εἶναι βέβαιο ὅτι θά υλοθετηθεῖ καί θά ὑποβοηθήσει ἡ διοίκηση τῆς ΠΕΠΕΝ. Σύμφωνα μέ τίς ἴδιες πληροφορίες, ἡ κίνηση αὐτὴ ἐντάθηκε μετὰ τὴν ἀποτυχία τῶν διαπραγματεύσεων γιά τὴν ἀπασχόληση ἀνέργων Ἑλληνῶν πλοιαρχῶν στὴ Σαουδική Ἀραβία ὅπου τὴν ἐργασία ἀπέσπασαν οἱ Βρεταννοὶ πού ἀποδείχθηκε ὅτι εἶναι φθηνότεροι ἀπὸ ἐμᾶς καί μετὰ τίς πληροφορίες ὅτι καί Ἀμερικανοὶ ναυτικοὶ καί κυρίως πλοίαρχοι ἀναζητοῦν γιά πρώτη φορά ἀπασχόληση σέ ξένες ναυτιλίες, μάλιστα λέγεται ὅτι οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἔχουν συγκεντρώσει ἤδη τίς διευθύνσεις τῶν Ἐνώσεων Ἐφοπλιστῶν πολλῶν ξένων χωρῶν πρὸς τίς ὁποῖες προτίθενται νά ἀπευθυνθοῦν.

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Ἡ παραινεμένη ναυτιλιακὴ κρίση καί οἱ ἐπιπτώσεις τῆς στὸν τομέα τῶν ἀγοραπωλησιῶν πλοίων στὸν ἑλληνικὸ χώρο ἀπασχολοῦν αὐτές τίς ἡμέρες σοβαρά τοὺς Μεσίτες Ἀγοραπωλησιῶν τοῦ Σωματεῖου Μεσιτῶν Ναυτιλιακῶν Συμβάσεων (ΣΜΝΣ).

Πέρα ἀπὸ τὴν ἐξ αἰτίας τῆς κρίσης φυσιο-
 λογικὴ συρρίκνωση τῶν ἐργασιῶν, τόσο σέ ἀριθμὸ πρᾶξεων ὅσο καί σέ ἀκαθάριστο εἰσόδημα (ἀφοῦ τὸ τελευταῖο ἀποτελεῖ πάντοτε ποσοστὸ τῶν τρεχουσῶν ἀξιών, πού σήμε-
 ρα βρίσκονται σὲ κατώτατο ἐπίπεδο), παρατηρεῖται αἰ ἡδη καί μιά σοβαρὴ διαφοροποίηση στὴν ὅλη διαδικασία τῶν ἀγοραπωλησιῶν.

Πράγματι, ἕνα σοβαρὸ ποσοστὸ τοῦ ὅλου ἀριθμοῦ τῶν πρὸς πώληση πλοίων ἐλέγχεται σήμε-
 ρα ἀπὸ τράπεζες καί ἀφορᾷ προφανῶς σέ «προβληματικά» πλοία πού ἀδυνατοῦν νά ἐκπληρώσουν τίς δανειακές τοὺς ὑποχρεώσεις καί βγαίνουν στὴν ἀγορὰ εἴτε ἀ-

πὸ τίς ἴδιες τίς τράπεζες μετὰ ἀπὸ πλειστηριασμό, ἢ κατὰ τὴν πείσῃ τους. Ἀνάμεσα τοὺς, δυστυχῶς, πολλὰ ἑλληνικά.

Διαταράσσεται ἔτσι ὁ παραδοσιακὸς δεσμός μετὰ ξέλληνα πλοιοκτῆτη - πωλητῆ, ἀπὸ τὴ μία πλευρὰ καί ἑλληνα μεσίτη ἀπὸ τὴν ἄλλη, ἀφοῦ οἱ ἐν λόγω τράπεζες, στὴν πλειονότητά τους ξένες τράπεζες ἐγκατεστημένες στὴν Ἑλλάδα, δείχνουν φανερὴ πολλές φορές προτίμηση καί ἀναθέτουν κατ' ἀποκλειστικότητα τὴν πώληση τῶν πλοίων σέ ξένους μεσιτικούς οἴκους, μέ ἀποτέλεσμα τὴν ἀπώλεια γιά τὸν Ἑλληνα Μεσίτη ἐνός μεγάλου μέρους τῆς φυσικῆς πελατείας του. Τὸ φαινόμενο καταντὰ παράδοξο, ἂν ληφθεῖ ὑπ' ὄψη ὅτι, τελικά, ἕνας συντριπτικὰ μεγάλος ἀριθμὸς αὐτῶν τῶν πλοίων ἀγοράζεται ἀπὸ Ἑλληνες, μέσω Ἑλλήνων Μεσιτῶν, πού εἶναι ὑποχρεωμένοι νά προστρέχουν σέ τρίτους, αὐξάνοντας ἔτσι τὸ κόστος τῆς ὅλης διαδικασίας καί δημιουργώντας σύγχυση. Εἶναι φανερό, ὅτι τὸ πρόβλημα δημιουργεῖται ἀπὸ τὴν ἑλλειψη στενῆς ἐπαφῆς μετὰ τῶν τραπεζῶν καί Ἑλλήνων Μεσιτῶν καί, πιθανόν, ἀπὸ μιά μορφὴ δυσπιστίας τῶν πρώτων πρὸς τοὺς δευτέρους.

Παράλληλα, ὑφίσταται καί τὸ πρόβλημα τῆς ἑλλειψης ἐπαρκούς καί ἐπίσημης ἐνημέρωσης τῶν Ἑλλήνων Μεσιτῶν ὅσον ἀφορᾷ στοὺς πλειστηριασμοὺς πού γίνονται στὴν Ἑλλάδα, ἀφοῦ ἡ ἐν ἰσχύϊ νομοθεσία δέν προβλέπει ὑποχρεωτικὴ ἀναγγελία πρὸς τὸ ΣΜΝΣ καί δέν διασφαλίζει τὴν πλατεῖα ἐνημέρωση.

Τὰ παραπάνω, προστιθέμενα στὰ τόσα ἄλλα ἐγγενῆ καί ἀπὸ μακρὸ ὕψιστάμενα προβλήματα πού ταλαιπωροῦν τὸν μεσιτικὸ μας κόσμο, ἀποτελοῦν ἤδη ἀντικείμενο ἰδιαίτερης προσοχῆς καί μελέτης τῆς Ὑποεπιτροπῆς Ἀγοραπωλησιῶν τοῦ ΣΜΝΣ, πού βρίσκεται ἤδη σὲ στάδιο τοῦ σχεδιασμοῦ τῶν καταλλήλων ἐνεργειῶν πρὸς ἀντιμετώπιση τῆς καταστάσεως.

ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΣΗΜΑΙΑ;

Ὅπως γράψαμε ἤδη τὸ Χόγκ Κόγκ πρόκει-
 ται νά ἀποκτήσει ἀνεξάρτητο νηολόγιο ἀπὸ τὸ 1997, χρονολογία κατὰ τὴν ὁποία ἡ κυριαρχία του θά περάσει ἀπὸ τὴ Μ. Βρεταννί-
 α στὴ Λαϊκὴ Κίνα. Ὡστόσο οἱ πλοιοκτῆται τοῦ Χόγκ Κόγκ δείχνουν δὲν βιάζονται νά ἀνεξαρτοποιηθοῦν καί πιστεύουν ὅτι δέν εἶναι ἀνάγκη νά περιμένουν δέκα τρία ὁλόκληρα χρόνια γιά ν' ἀποκτήσουν τὴ ναυτιλιακὴ τους ἐλευθερία.

Ὑπενθυμίζεται ὅτι πρὸ δωδεκαετίας εἶχαν καί πάλι ἐπιχειρήσει νά δημιουργήσουν μιά δική τους ἀνεξάρτητη σημαία ἀλλὰ ἡ προσπάθεια συνάντησε τότε καθολικὴ ἀντίδραση στὴ Μ. Βρεταννία καί δέν προχώρησε. Σήμε-
 ρα πάντως, μετὰ τίς προσοπτικές πού ἐξασφαλίζει ἡ σινοβρεταννικὴ συμφωνία, εἶναι τῆς γνώμης ὅτι μποροῦν ἀπὸ τώρα νά καθιερώσουν τὴν ἀνεξάρτητη σημαία τοῦ «βρεταννικοῦ» ἀκόμη Χόγκ Κόγκ, ἡ ὁποία ὅμως δέν θά ὑπάγεται στὴ βρεταννικὴ ναυτιλιακὴ νομοθεσία.

Ἀναγνωρίζεται πάντως ὅτι τὸ πράγμα δέν εἶναι καί τόσο ἀπλό, δεδομένου ὅτι δημιουργοῦνται πολλὰ προβλήματα τὰ ὁποῖα θά ἐπρεπε προηγουμένως νά βροῦν τὴ λύση τους. Σὺν τέτοια προβλήματα ἀναφέρονται: τὸ δικαίωμα ἐπιτάξεως τῶν πλοίων σέ περίπτωση πολέμου (ὅπως στὴ περίπτωση συρράξεως τῶν νήσων Φάκλαντ), ἡ ἀνάγκη ἀναγνωρίσεως τοῦ νηολογίου ἀπὸ τίς ἄλλες χώρες κ.λ.π.



ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Ἐπ' ὀφελῇ τοῦ μειωμένου δασμοῦ (ἀρθρ. 25 τοῦ νόμου 1473/84). Τὸ εἰδικὸ τμήμα ΤΔΣ τῆς VOLVO ἀναλαμβάνει ὅλη τὴν διεκπεραίωση τῆς ἀποστολῆς τοῦ αὐτοκινήτου τῆς ἀρεσκείας σας μέχρι τὸν Πειραιᾶ, σὲ δόξα σας.

Πληροφορίες:
 ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε.
 Τηλ.: 3465.321, ἔσωτ. 231
 ἀρμόδιος κ. Κ.Δ. ΖΕΝΙΟΣ

ΕΤΟΙΜΗ Η «ΣΟΥΠΕΡ—ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ»

Στις αρχές του επόμενου έτους θα γίνει το τελευταίο βήμα για τη δημιουργία του καρτέλ που περιλαμβάνει όλες τις Κόνφερανς που εκμεταλλεύονται τακτικές γραμμές μεταξύ Μεσογειακών και 'Αμερικανικών λιμένων. Όλες οι ενδιαφερόμενες εταιρίες συμφώνησαν κατ' αρχήν στο πλαίσιο του σχεδίου που ενώνει τις κόνφερανς: Mediterranean — Gulf, Marseille — USA, Iberian — USA και Italy — North Atlantic στους κόλπους της σουπερ κόνφερανς Mediterranean — USA ή οποία θα γίνει γνωστή με τον χαρακτηριστικό συγκεκριμένο τίτλο «Medusa» και θα εδρεύει στο Μόντε Κάρλο.

Η αίτηση για την άδεια δημιουργίας του νέου κονσόρτιου υπερβλήθη ήδη στην 'Ομοσπονδιακή Ναυτιλιακή Διοίκηση των ΗΠΑ της οποίας η ευνοϊκή απάντηση αναμένεται μέχρι το τέλος του έτους, ούτως ώστε η σουπερ—κόνφερανς να αρχίσει τη δράση της από τον Μάρτιο του 1985. Οι ενδιαφερόμενες εταιρίες προβλέπουν ότι κατά τη διάρκεια του έτους θα πραγματοποιηθούν δύο αυξήσεις ναύλων της τάξεως του 10% και 13%.

Υπενθυμίζεται ότι μόλις πρός έτους μία παρόμοια αίτηση προς τη Ναυτιλιακή Διοίκηση των ΗΠΑ είχε απορριφθεί, αλλά ύστερα από τη νέα αμερικανική νομοθεσία οι εν λόγω εταιρίες έχουν εξασφαλισμένη πολύ μεγαλύτερη ελευθερία δράσεως.

ΣΤΟ ΣΥΛΛΟΓΟ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΤΟΥ ΥΕΝ

Στις εκλογές που έγιναν πρόσφατα στο Υπουργείο Ναυτιλίας για την ανάδειξη των μελών του νέου Διοικητικού Συμβουλίου του Συλλόγου Πολιτικών Υπαλλήλων, τον μεγαλύτερο αριθμό ψήφων έλαβε ο παλαιός συνεργάτης του «Ναυτικών Χρονικών», διδάκτωρ κ. Ευάγγελος 'Αθηναίος.

Τόν συγχαίρουμε για την εκλογή του και ευχόμαστε κάθε επιτυχία στα νέα του καθήκοντα.

ΤΑ ΚΟΝΤΕΪΝΕΡΣ

Την επιτυχή λειτουργία και απόδοση του συστήματος των έγκιβωτισμένων φορτίων αντανάκλα ή συνεχής αύξηση των πλοίων κοντέινερς, τα οποία στο τέλος του παρελθόντος έτους υπολογίζονταν σε 13,5 εκατομ. τον. γκρός, μεταφορικής ικανότητας

708.000 ΤΕΥ. Ο στόλος αυτός περιλαμβάνει περί τις 710 μονάδες και παρουσίασε μέσα στην τελευταία διετία αύξηση κατά 25%.

Χαρακτηριστική θεωρείται η εύρεση συμμετοχή των διαφόρων χωρών στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων. Οι σχετικές στατιστικές αναφέρουν ότι σήμερα υπάρχουν 47 χώρες που διαθέτουν πλοία κοντέινερς, από τις οποίες όμως μικρός αριθμός ξεπερνά το 1 εκατομ. τον. γκρός. Πρώτη μεταξύ αυτών έρχεται η 'Αμερική με 1,7 εκατομ. τον. γκρός (ποσοστό 14,5%), δεύτερη η 'Ιαπωνία με 1,5 εκατομ. τον. γκρός (ποσοστό 10,5%) και τρίτη η Μεγάλη Βρετανία με 1,4 εκατομ. τον. γκρός (ποσοστό 10%).

Εξάλλου από τις παραπάνω 47 σημαίες που καλύπτουν τα πλοία κοντέινερς του παγκόσμιου στόλου, μόνο τέσσερις διαθέτουν άνω των 50 μονάδων. Ακολουθούν πέντε χώρες με 26-50 πλοία, 12 χώρες με 6-25 πλοία και 26 χώρες με λιγότερα από πέντε πλοία κοντέινερς.

ΚΑΙ ΤΑ ΟΒΟ

Αντίθετα στον τομέα των χύμα φορτίων η εικόνα είναι διαφορετική. Πράγματι σημαντική κάμψη, σε αριθμό πλοίων και σε τοννάζ, παρουσιάζουν τα πλοία πολλαπλής χρήσεως και πιά συγκεκριμένα τα Ore-Bulk-Oil (OBO). Δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές χύμα φορτίων υποφέρουν ιδιαίτερα από τις αρνητικές συνέπειες της μείωσης του όγκου των εμπορευμάτων, εμφανίζεται ήδη μία σοβαρή μείωση του στόλου των ΟΒΟ σε παγκόσμια κλίμακα.

Πρός διετίας η μεταφορική ικανότητα των ΟΒΟ έφτανε τα 47,395 εκατομ. τον. d.w. με 440 μονάδες εν ενεργεία, ενώ στα μέσα του τρέχοντος έτους οι αριθμοί αυτοί ελαττώθηκαν αντίστοιχως σε 40,658 εκατομ. τόννους και σε 338 μονάδες, αφήνοντας καθαρή επί ελαττον διαφορά 6,737 εκατομ. τον. d.w. και ποσοστό μείωσης 14,2%.

Στην περίοδο αυτή η καμπύλη της κάμψης παρουσίασε σοβαρές ανωμαλίες, κυμαθίζοντας από 3,5% μέχρι 9,8% πράγμα που θεωρείται χαρακτηριστικό σε σύγκριση με την κατά το ίδιο χρονικό διάστημα μείωση του παγκόσμιου τοννάζ που δεν ξεπέρασε το 3,1%.

Από άποψη κατανομής, οι 10 πρώτες χώρες που εμφανίζονται στον παγκόσμιο πίνακα των κατεχουσών πλοία ΟΒΟ, διαθέτουν

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Περί βάθους ο λόγος. Και μάλιστα περί βάθους των θαλασσών. Γιατί όλοι λίγο-πολύ ξέρουμε ότι το βαθύτερο σημείο όχι μόνο των ελληνικών θαλασσών αλλά και ολόκληρης της Μεσογείου, είναι το λεγόμενο «φρέαρ των Οίνουσών», κάπου νοτιότερα από τη Σαπιάντζα των Οίνουσών νήσων (έξ ου και το όνομα) της Πελοποννησιακής εσχατιάς, το οποίο έχει βάθος 4.805 μέτρα. Δεν ξέραμε όμως ακριβώς ποιο είναι το βαθύτερο σημείο των ωκεανών της υφής, δεδομένου ότι οι ειδικοί μιλούσαν ως τώρα για τα 9.788 μέτρα της ύφαλοκαρπής «Πλανήτης» των Φιλιππίνων, για τα 10.870 μέτρα της νήσου Γιάπ των Καρολίνων και διάφορα άλλα παρεμφερή.

Τώρα τελευταία όμως οι 'Ιάπωνες με τις υπερσύγχρονες ηλεκτρονικές συσκευές βυθομετρήσεως, έρχονται να μας βεβαιώσουν «μιά για πάντα» ότι το πιά βαθύ σημείο του ύφαλου εδάφους της υδρογείου είναι ένας ύφαλοκαρπής, 200 περίπου μίλια νοτιοδυτικά της νήσου Γκουάμ του Ειρηνικού, στο οποίο μετρήθηκε βάθος 10.924 μέτρων, με μία ελάχιστη παραδοχή σύν η πλύν 10 μέτρων. Θaumαστή πράγματι ακρίβεια.

Έτσι λοιπόν η ανθρωπότητα έφθασε επιτέλους να είναι σε θέση να γνωρίζει της θαλάσσης τα μέτρα. Τα μέτρα αυτά που τα εγγνώριζε το Μαντείο των Δελφών έδω και δυσμία χιλιάδες χρόνια. Έτσι τουλάχιστον μας πληροφορεί ένας περίφημος δελφικός χρησμός, που απαντώντας σ' ένα πονηρό έρώτημα του μεγάλου βασιλιά της Λυδίας Κροίσου, αρχίζει ετό αλαζονικό προοίμιο: «οἶδα τ' ἐγὼ ψάμμου τ' ἀριθμόν καὶ μέτρα θαλάσσης», με το οποίο οι πανέξυπνοι «προφήται» του 'Απολλωνίου μαντείου θέλησαν να αποθαρρύνουν κάθε αμφιβολία για τη μαντική δύναμη της δελφικής Πυθίας.

περίπου το 83% του συνόλου του τοννάζ αυτών, με πρώτη τη Λιβερία που με 11,856 εκατομ. τόννους καλύπτει το 29% του παγκόσμιου στόλου ΟΒΟ και δέκατη τη Σοβιετική Ένωση με 1,303 εκατομ. τον. d.w. που καλύπτει μόλις το 3,2% του παγκόσμιου στόλου.

Niva Shipping Ltd.

**SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING**



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962
4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA
Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



Σκέψεις... εξελίξεις... καί προοπτικές...

Σοβαρά προβλήματα στη διακίνηση σιτηρών και γαιανθράκων ανέκυψαν μετά το κλείσιμο της διώρυγας του Σαιντ Λώρενς, εξαιτίας τεχνικού προβλήματος που παρουσίασε μία γέφυρα δυτικά του Μόντρεαλ.

Οι υπεύθυνοι της διώρυγας έθεσαν την 4 Δεκεμβρίου ως την ημερομηνία που ελπίζουν να αποκαταστήσουν τη ναυσιπλοΐα, αλλά στο μεταξύ υπάρχει ήδη έντονη ανησυχία μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών για το ποιός θα καλύψει τις δαπάνες καθυστέρησης των 80 περίπου πλοίων που βρίσκονται εντός της διώρυγας, ενώ ακόμη εκφράζονται φόβοι για έγκλωβισμό των σκαφών για αρκετούς μήνες σε περίπτωση επιδεινωσης των καιρικών συνθηκών στη περιοχή.

Καθόλες τις ένδειξεις οι μεταφορές δημητριακών θα αποτελέσουν το βασικό στήριγμα της ναυλαγοράς χύδην στερεών φορτίων και κατά το προσεχές εξάμηνο.

Παρά το γεγονός ότι η ΕΟΚ υπολογίζει σε κάποια άνοδο της παραγωγής χάλυβα κατά το ελεύθετο τρίμηνο του 1984, οι προβλέψεις για την συνολική παγκόσμια ζήτηση χάλυβα κατά το 1985 όμιλούν για αύξηση της τάξεως του 1%, ποσοστό που δεν επιτρέπει αισιοδοξία για την ουσιαστική βελτίωση του επιπέδου των ναύλων.

Παρά την σημαντική άνοδο του ρυθμού των διαλύσεων μπάλκ κάρριερς, οι συνεχείς

παραδόσεις νέων μονάδων δεν επιτρέπουν την απορρόφηση του πλεονάζοντος και του παροπλισμένου τοννάζ. Σύμφωνα με στοιχεία των βρετανών ναυλομεσιτών Howard Houlder κατά τους 10 πρώτους μήνες του έτους, το τοννάζ των μπάλκερς που οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια έφθασε τους 4,73 εκατομ. τον. d.w. Την ίδια όμως περίοδο η παροπλισμένη χωρητικότητα μπάλκ κάρριερς μειώθηκε μόνο κατά 3,7 εκατομ. τον. d.w., γεγονός που αποδεικνύει ότι τα νεοαναπληρωθέντα πλοία εισέρχονται στην αγορά αναβάλλουν για το άπώτερο μέλλον την πολυπόθητη εξισορρόπηση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

Η Περσία συνεχίζει τη παροχή μεγάλων εκπτώσεων δελεάζοντας τους Ιάπωνες να προβούν σε άμεσες φορτώσεις αργού ιδίως μετά το περιορισμό των ποσοτήτων προς εξαγωγή που επέβαλαν η Σαουδική Αραβία και το Κατάρ.

Οι καιρικές συνθήκες που θα επικρατήσουν κατά τον φετινό χειμώνα θα είναι ο καθοριστικός παράγοντας σχετικά με την ισχύ της πρόσφατης συμφωνίας των χωρών του ΟΠΕΚ.

Σύμφωνα με στοιχεία της Διεθνούς Επιτροπής Ένεργειας τα εμπορικά απόθεμα πετρελαίου των χωρών που ανήκουν σ' αυτή ανέρχονταν στις αρχές του περασμένου Οκτωβρίου σε 344 εκατομ. τόννους, δηλαδή εκάλυπταν την κατανάλωση 75 ημερών, έναντι αποθεμάτων ύψους 360 εκατ. τόννων, για κατανάλωση 80 ημερών, που υπήρχαν την ίδια περίοδο του 1983.

Εξάλλου πολλοί υποστηρίζουν ότι οι τιμές των ελαφρών τύπων αργού που παράγει ο ΟΠΕΚ, πρέπει να μειωθούν κατά 1 — 1,50 δολ. το βαρέλι για να ευθυγραμμισθούν με τις τιμές άλλων τύπων και οποιαδήποτε καθυστέρηση στην αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού θα έχει περαιτέρω πτωτικές επιπτώσεις στις τιμές του πετρελαίου.

Κατά τους έμπειρογνώμονες, η κατάσταση αυτή δημιουργήθηκε γιατί ο ΟΠΕΚ παρέβη τη βασική αρχή των «Καρτέλ», να μην καθορίζεται η τιμή σε επίπεδο που να ενθαρρύνεται η προσφορά ή που να περιορίζεται σημαντικά η ζήτηση.

Αρκετοί Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν στραφεί το τελευταίο δωδεκάμηνο στην απόκτηση μεταχειρισμένων πρόντακτ κάρριερς, ενώ ορισμένοι άλλοι είτε παρήγγειλαν ήδη ή συζητούν με ναυπηγεία της Απώ Ανατολής για νέο σεβαστό αριθμό πλοίων. Το ενδιαφέρον αυτό στηρίζεται κατά κύριο λόγο στην αναμενόμενη αύξηση των διυλισμένων προϊόντων προς εξαγωγή από τον Μεσοανατολικό χώρο μετά την λειτουργία των νέων πετροχημικών συγκροτημάτων του Yanbu, του Jubail και του Rabigh.

Σύμφωνα με στοιχεία της εγκριτής επιθεωρήσεως «Πετρόλεουμ Ιντέλιτζενς Γουίκλυ» αυτά τα τρία νέα διυλιστήρια θα αυξήσουν την εξαγωγική δυναμικότητα καθάρων προϊόντων του ΟΠΕΚ κατά 500.000 βαρέλια ετησίως, σε 2,5 εκατομ. βαρέλια την ημέρα, ενώ οι αρχικές προβλέψεις όμιλούσαν για εξαγωγική δυναμικότητα της τάξεως των 4 εκατομ. βαρελίων την ημέρα μετά μία διετία.

Εύλογα λοιπόν διερωτάται κανείς εάν διακαίολογείται η αισιοδοξία για την τοποθέτηση και άλλων παραγγελιών, ιδιαίτερα αν λη-

DEPRESSION??? DEPRESSION??? DEPRESSION??? WHY SO MANY SHIPOWNERS/CHARTERERS/MARINE MANAGERS WANT VENSPORT'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 VENSPORT's services.

Twenty four hours a day, afloat or ashore, your needs will get priority service from dynamic VENSPORT's team.

May be that's WHY a lot of VENSPORT'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: VENSPORT 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, Odfjell Westfal - Larsen, Mundogas, Tropigas, Gazocean, Transammonia Ltd., Norgulf Unigas Inc., etc...

φθει ύπ' ὄψη τό γεγονός ὅτι τά μεσαίου με-
γέθους δεξαμενόπλοια μποροῦν κάλλιστα
νά μεταφέρουν καθαρά προϊόντα ἐφόσον ἐ-
φοδιασθῶν μέ heating coils, ὅπως ἐπίσης
καί τά σκάφη μεταφοράς χημικῶν προϊόν-
των.

Ἀξίζει νά σημειωθεῖ ὅτι ἡ « Ἰντερτάνκο»

μέ πρόσφατη ἀνακοίνωσή της προειδοποιεῖ
τούς πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων νά ἀπο-
φύγουν παραγγελίες μεγάλων «πρόντακ-
τς κάρριερς», ὥστε νά μήν ἐπέλθει ὑπερπρο-
σφορά τὸν νᾶζ καί σ' αὐτή τήν κατηγορία τῶν
πλοίων.

γούστο, ἡ συνεχιζόμενη κυβερνητική ἀστά-
θεια (μέ τά διάφορα σκάνδαλα φοροδιαφυ-
γῆς) καί τήν ἀνεργία, κρατοῦν τήν ἰταλική λί-
ρα σέ χαμηλά σχετικῶς ἐπίπεδα.

Ἡ Δραχμή

Ἡ δραχμή ἀκολουθώντας τά ἄλλα εὐρω-
νομίσματα παρουσίασε σοβαρές αὐξομειώ-
σεις ἐναντι τοῦ δολλαρίου.

Ἔτσι παρατηρήσαμε στίς 16 Ὀκτωβρίου
τῆ δραχμῆ νά βρίσκεται στά χαμηλότερα με-
ταπολεμικά ἐπίπεδα καί στίς 13 Νοεμβρίου
νά ἔχει βελτιωθεῖ ἐναντι τοῦ δολλαρίου καί
νά παρουσιάζει μία μικρή ἀνάκαμψη ἐναντι
τῶν ἄλλων νομισμάτων.

Ἡ ἀνάκαμψη ὅμως αὐτή ὑπῆρξε προσωρι-
νή καί στίς 24 Νοεμβρίου ἡ ἰσοτιμία της πρὸς
τό δολλᾶριο ἐπανῆλθε στά δολ. 1 = Δρχ.
124.34.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολλαρίου Ν. Ὑόρκη

	24.10.84	13.11.84	26.11.84
Λίρ. Ἀγγλ.	1.2255	1.2710	1.245
Μάρ. Γερμ.	3.0215	2.9285	3.060
Φρ. Ἑλβετ.	2.4801	2.4235	2.525
Φρ. Γαλλ.	9.4230	9.0750	9.380
Λίρ. Ἰταλ.	1935.0	1839.7	1897.0
Γιέν	247.6	—	246.5

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Ἐπιτόκια Λονδίνου

Μήνες	1	3	6
Δολ. ΗΠΑ	9 1/8	9 7/16	9 3/4
Λίρ. Ἀγγλ.	9 1/2	9 7/16	9 7/16
Μάρ. Γερμ.	5 1/2	5 15/16	5 7/8
Φρ. Ἑλβ.	4 9/16	5 1/4	5 1/4
Φρ. Γαλ.	10 7/8	11 3/8	11 3/4

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Τιμές Δραχμῆς Fixing

	16.10.84	13.11.84	24.11.84
Δολ. ΗΠΑ	126.830	121.440	124.345
Λίρ. Ἀγγλ.	155.490	155.360	153.590
Μάρ. Γερμ.	40.850	41.514	41.640
Φρ. Ἑλβ.	49.782	50.502	50.160
Φρ. Γαλ.	13.318	13.524	13.570
Γιέν Ἰαπ. (100)	51.250	50.710	51.012
Λίρ. Ἰταλ. (100)	6.615	6.665	6.689

Χρηματο-οικονομικές ἐξελίξεις

Τό Δολλᾶριο

Μέ τό μεγαλύτερο μέρος τῶν ξένων ἐπεν-
δύσεων στίς Ἡνωμένες Πολιτεῖες ὑπό μορ-
φή ρευστῶν καταθέσεων, οἱ ὁποῖες αὐξήθη-
καν ἀπό 9 δισεκ. δολ. τό 1982 σέ 42 δισεκ.
δολ. τό 1983 καί κατὰ πᾶσα πιθανότητα θά
φθάσουν τό 90 δισεκ. μέχρι τό τέλος τοῦ
1984, ὁποιαδήποτε ἀμφιβολία ὅσον ἀφορᾷ
τό μέλλον τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας ὁ-
πως πτώση τῶν ἐπιτοκίων καί τοῦ ἐθνικοῦ εἰ-
σοδήματος, αὐξηση τῆς ἀνεργίας, ἐπιδείνω-
ση τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν καί αὐξηση τοῦ
πληθωρισμοῦ θά μπορούσε νά προκαλέσει
ἀθρόες ἀναλήψεις καί κάμψη τῆς ἰσοτιμίας
του.

Τό περίεργο εἶναι ὅτι μετά τίς προεδρικές
ἐκλογές παρατηρήθηκε μία κάμψη τοῦ δολ-
λαρίου σέ ὅλες τίς Εὐρωπαϊκές πού στίς
13.11.84 εἶχε φθάσει στά 6% - 7% ἀπόκλιση
ἀπό τά ἐπίπεδα τῆς 22.9.84, (ὅταν εἶχαν ση-
μειωθεῖ οἱ ὑψηλότερες τιμές δολλαρίου
πρὸς τά ἄλλα). Αὐτή ἡ κάμψη διήρκεσε λίγο,
γιά νά παρουσιασθεῖ νέα ἀνάκαμψη περί τά
τέλη Νοεμβρίου (πίνακας 1) καί τοῦτο παρ' ὅ-
λα τά παρακάτω ἀντίξοα δεδομένα πού ἐμ-
φανίζει ἡ οἰκονομία τῶν ΗΠΑ:

— Πτώση τοῦ ΑΕΕ ἀπό 8.6% τό τρίμηνο
Ἰανουαρίου — Ἰουνίου 1984, σέ 7.10% τό
τρίμηνο Ἀπριλίου — Ἰουνίου, σέ 2.7% τό
τρίμηνο Ἰουλίου — Σεπτεμβρίου καί τό ἀνα-
μενόμενο 1% γιά τό τελευταῖο τρίμηνο τοῦ
1984 πού δείχνουν μία προοιῶσα ὕφεση.

— Ἐλλειμμα στόν κρατικό προϋπολογι-
σμό τῆς τάξεως τῶν 165 δισεκ. δολλαρίων.

— Πτώση τοῦ προνομιακοῦ ἐπιτοκίου (Pri-
me rate) σέ 12.50% καί τοῦ Εὐρωδολλαρίου
κάτω τοῦ 10%.

— Μειωμένη βιομηχανική παραγωγή τόν
περασμένο Σεπτέμβριο κατὰ 0.6%.

— Ἀπεργία μιάς ἐβδομάδος στήν General
Motors.

Μόνο ἀντιστάθμισμα ὅλων τῶν ἀντίξων
γεγονότων εἶναι ἡ πτώση τοῦ πληθωρισμοῦ,
πού γιά τό τρέχον ἔτος καθ' ὅλες τίς ἐνδεί-
ξεις δέν θά ξεπεράσει τό 4% καί ἡ μεγαλύτε-
ρη αἰσιοδοξία ὅσον ἀφορᾷ τήν πολιτική τοῦ
κ. Ρήγκαν γιά μείωση τῆς φορολογίας.

Ἡ Στερλίνα

Ἡ ἀπεργία τῶν ἀνθρακωρύχων πού πλη-

σιάζει τούς ἑννέα μήνες δέν φαίνεται νά ἐ-
πηρεάσει σοβαρά τήν βρεταννική οἰκονομία.
Ἰσως αὐτό ὀφείλεται στήν ἐγκαιρο ἀποθε-
ματοποίηση μεγάλων ποσοτήτων ἀνθρακ-
ς, ἡ συνέχιση ἐργασίας τοῦ 30% τῶν ἀνθρακω-
ρύχων, ἡ εἰσαγωγή ἀνθρακος ἀπό τή γειτο-
νική Πολωνία, καθώς καί ἡ χρήση περισσο-
τέρου πετρελαίου ὅπου ἦταν δυνατό. Παρα-
τηροῦμε λοιπόν κάποια σχετική βελτίωση
τῆς Στερλίνας ἐναντι τοῦ δολλαρίου καί τῶν
ἄλλων σκληρῶν νομισμάτων παρ' ὅλη τήν
συνεχιζόμενη ὑψηλή ἀνεργία, τόν σχετικό ὑ-
ψηλότερο δείκτη πληθωρισμοῦ (γύρω στά
5%) καί τή πρόσφατη ἀπόφαση τῆς κυβερνή-
σεως νά μειώσει τή τιμή τοῦ πετρελαίου κα-
τά δολ. 1.35 στά δολ. 28.65 τό βαρέλι.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Παρ' ὅλα τά φημολογούμενα οἰκονομικά
σκάνδαλα καί τή πολιτική ἀστάθεια, ἡ Γερ-
μανία παρουσιάζει τόν χαμηλότερο πληθω-
ρισμό στόν κόσμο (1.7%).

Τά σχετικά ὑψηλά ἐπιτόκια τοῦ Εὐρωμάρ-
κου (παρ' ὅλο ὅτι εἶναι περίπου 50% κάτω ἀ-
πό τά ἐπιτόκια τοῦ Εὐρωδολλαρίου) κρατοῦν
τό Μάρκο σέ σταθερό ἐπίπεδο. Γιά τήν ὥρα
δέν προβλέπεται νέα ἀναπροσαρμογή τοῦ
Μάρκου ἐναντι τῶν ἄλλων νομισμάτων.

Τό Ἑλβετικό Φράγκο

Τά συνεχιζόμενα ὑψηλά ἐπιτόκια γιά τό
Εὐρωφράγκο (ὑψηλά γιά τά Ἑλβετικά δεδο-
μένα) καί ὁ χαμηλός πληθωρισμός κάτω τοῦ
3%, κρατοῦν τό Φράγκο σταθερά γύρω στά
δολ. 1 = Ἑλβ. Φρ. 2.50 καί ἀποτελεῖ πάντα
νόμισμα ἀποθησαυρισμοῦ.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Ἡ ἀλλαγή τῆς πολιτικῆς τοῦ προέδρου
Μιττερὰν ἔφερε ἤδη εὐεργετικά ἀποτελέ-
σματα μέ τόν πληθωρισμό ὑπό ἐλεγχό (κον-
τά στά 7.50% τόν Αὐγούστο 1984) καί τήν τι-
μή τοῦ Φράγκου σέ βελτιωμένα ἐπίπεδα.

Ἡ Λιρέττα

Παρά τή μείωση τοῦ πληθωρισμοῦ ἀπό
14.7% τό 1983 σέ 10.4% τόν περασμένο Αὐ-

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 άλλη λογαφία μας

ΕΙΝΑΙ ΖΗΜΙΟΓΟΝΟΣ Η ΑΝΤΙΠΑΡΑΘΕΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ

‘Αγαπητά Ναυτικά Χρονικά,

Σχετικά με τη πρωτοφανή παρέμβαση του σοβιετικού ναυαγοσωστικού - παγοθραυστικού VLADIMIR RUSANOV στην αποκάλυψη του σοβιετικού επιβατικού πλοίου IVAN FRANKO που είχε προσαράξει μέσα στο λιμάνι της Ρόδου, δεχθείτε τα εύλογα μας συγχαρητήρια για την προβολή του και τη σωστή τοποθέτησή σας (τεύχος 1ης Νοεμβρίου 1984). Θά μάς επιτρέψετε όμως ν’ απασχολήσουμε τις στήλες σας γιατί ο κ. Λουκάς Γ. Μάτσας, απαντώντας στο εν λόγω σχόλιό σας (βλ. επιστολή του σ. 6 τεύχος της 15ης Νοεμβρίου 1984), ανέμιξε, με τρόπο που τραυματίζει βάνουσα την αλήθεια, την ‘Επιχείρησή μας στο ζήτημα, καθώς ο ισχυρίζεται με ιδιαίτερη προπέτεια, ότι τό σχόλιό σας άπηχεί μονομερώς τις άπόψεις μας, ότι ή παρέμβαση του σοβιετικού ναυαγοσωστικού άποτελούσε ή μοναδική άμηση και ταχύτερη λύση, ότι τό ίδιο μας ναυαγοσωστικό ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ δέν ήταν δñθεν σέ θέση νά παράσχει βοήθεια και ότι, άν έγινε παράβαση του νόμου, δέν πρέπει νά μιλάμε γιατί πρώτοι έμείς τόν έχουμε παραβιάσει στο παρελθόν! Είναι όμως φανερό ή προσπάθεια του κ. Λουκά Γ. Μάτσα νά αποπροσανατολίσει ή συζήτηση σέ άλλες κατευθύνσεις γιά νά μετριάσει τις εύθυνες του γιά την παρονομία στην όποία «παρέσυρε» ή Λιμενική ‘Αρχή (πράγμα που όμως δέν άπαλλάσσει την τελευταία).

Τό ζήτημα, όπως τό εμφανίζει ο κ. Λουκάς Γ. Μάτσας, παρουσιάζει δύο άκείη. Τό πρώτο άφορά ή συμμετοχή ξένου ναυαγοσωστικού σέ θαλάσσια άρωγή που έγινε στά έλληνικά χωρικά νερά. Τό δεύτερο έχει σχέση με τις άνακρίβειες που τό άπροσμέτρητο άντανωνιστικό μένος του τόν όδήγησε νά γράψει έναντίον μας.

Όσον άφορά ή συμμετοχή του VLADIMIR RUSANOV στην ναυαγία της Ρόδου, άς μάς επιτραπεί νά εκθέσουμε τά άκόλουθα, άπαραίτητα κατά ή γνώμη μας γιά τόν έπιμερισμό των σχετικών εύθυνών.

Όπως είναι γνωστό, στις 20.00’ της 17ης ‘Οκτωβρίου 1984 προσάραξε στο λιμάνι της Ρόδου τό σοβιετικό πλοίο IVAN FRANKO. Τά τοπικά ρυμουλκά δέν κατόρθωσαν νά τό άποκολλήσουν. Οι πληροφορίες μας συγκλίνουν πρós ήν άποψη ότι ο πράκτορας του ρωσικού πλοίου άνέθεσε (καλώς ή κακώς δέν μάς άφορά) στην Α.Ν.Ε. ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ε. ΒΕΡΝΙΚΟΣ ήν άποκάθησή του. ‘Η έταιρία όμως αυτή, μή όντας σέ θέση νά πραγματοποιή ή ναυαγία με ίδια μέσα, συμβλήθηκε (με όρους που δέν γνωρίζουμε και δέν μάς ενδιαφέρουν) με ήν έταιρία ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ γιά ήν εκτέλεση του έργου. Έτσι κατέπλευσαν ή Ρόδο ά ρυμουλκά ΑΣΤΕΡΙ και ΣΤΑΡΛΕΤ της έταιρίας ΜΑΤΣΑ. Με καθυστέρηση σχεδόν τριών ήμερών έφθασε τό ρυμουλκό ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ έπειδή ήταν άρκετό χρόνο σέ κατάσταση ήμιπαροπλισμού. Τά ρυμουλκά όμως αυτά δέν κατόρθωσαν νά άποκολλήσουν τό IVAN FRANKO. Έτσι καθυστερημένα, κατα-

νόησαν ότι έπρεπε νά τό έλαφρύνουν, μεταγγίζοντας τά καύσιμά του. Στο μεταξύ κατέπλευσε ή Ρόδο (κατ’ έντολή ποίου άγνωστο) τό ρωσικό ναυαγοσωστικό - παγοθραυστικό VLADIMIR RUSANOV. Είχαν σχεδόν περάσει τρεις ήμέρες. ‘Η έταιρία ΛΟΥΚΑ Γ. ΜΑΤΣΑ, γράφοντας στά παλαιότερα των ύποδημάτων της ήν έλληνική νομοθεσία που παραθέτουμε πιο κάτω και έχοντας σαφή γνώση ότι ή παρέμβαση του ξένου πλοίου δέν ήταν ούτε κατεπείγουσα ούτε ή μοναδική διέξοδος, συμβλήθηκε με τό ξένο πλοίο και έμφάνισε αυτό ως υπεργολάβο της που όμως παρείχε τις υπηρεσίες του δωρεάν! Παράλληλα ύποστήριξε ή Λιμενική ‘Αρχή ότι δέν ύπήρχε άλλο διαθέσιμο πλωτό μέσο, γραμμένο σέ κάποιο έλληνικό νηολόγιο, που θά μπορούσε νά συνδράμει τό έργο του και νά πα. αλάβει τά καύσιμα του IVAN FRANKO! Καί ή Λιμενική ‘Αρχή έδωσε πίστη στους ισχυρισμούς αυτούς (αλήθεια, τί πνεύμα άβροφροσύνης!) τούς όποιους μάλιστα ένδυνάμωσε προβάλλοντας τόν καινοφανή ισχυρισμό ότι δέν άπαγορευόταν ή άνάμιξη του VLADIMIR RUSANOV διότι ήταν άφιλοκερδής! Έτσι τό σοβιετικό ναυαγοσωστικό, άδυνατώντας νά άποκολλήσει τό IVAN FRANKO, παρέλαβε τά καύσιμά του. Πρόκειται άναμφισβήτητα γιά σημαντική συμβολή σέ πράξη θαλάσσιας άρωγής, γιά ήν όποία βέβαια ή εύθύνη δέν βαρύνει ή σοβιετική πλευρά.

Και μετά από όλα αυτά άνακύπτουν άβίαστα τά άκόλουθα έρωτήματα:

1. Είναι δυνατό νά μή γνωρίζει ή Λιμενική ‘Αρχή, φρουρός της νομιμότητας στά έλληνικά παράλια, ότι τό άρθ. 8 της σύμβασης ‘Ελλάδος - Σοβιετικής Ένωσης της 11ης ‘Ιουνίου 1929 που κύρωσε ο ν. 4682/1929 και

τό άρθ. 5 παρ. 3 έδ. γ’ της νέας διμερούς σύμβασης της 16 Δεκεμβρίου 1975 που κύρωσε ο ν. 461/1976, επιφυλάσσουν στά έλληνικά πλοία τό άποκλειστικό δικαίωμα της θαλάσσιας άρωγής και ναυαγίαρεσίας στά έλληνικά χωρικά νερά; ‘Αλλά και άν δεχθούμε ότι της διέφυγε αυτή ή είδική νομοθεσία, είναι δυνατό νά μή γνώριζε ότι τά άρθ. 11 και 184 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, όπως έχουν έξειδικευθεί από τό εκτελεστικό διάταγμα 46/1983, παρέχουν δικαίωμα θαλάσσιας άρωγής στά έλληνικά χωρικά νερά μόνο στά έλληνικά ναυαγοσωστικά; ‘Η παρέμβαση ξένου πλοίου επιτρέπεται μόνο άν πρόκειται νά άποτραπεί άμεσος και σοβαρός κίνδυνος π.χ. τό πλοίο κινδυνεύει λόγω είσροής νερών νά βυθιστεί άμέσως.

2. Είναι δυνατό νά ύποστηρίξει κανείς βάσιμα ότι ή έταιρία ΛΟΥΚΑ Γ. ΜΑΤΣΑ, συμφωνώντας και στή συνέχεια ζητώντας επίμονα από τις ‘Αρχές ή χορήγηση άδειας συμμετοχής του σοβιετικού ναυαγοσωστικού στή διάσωση, δέν είχε επίγνωση ότι παρβίαζε τις προκείμενες διατάξεις;

3. Είναι δυνατό, όποιοσδήποτε έχει ζωηρό τό άίσθημα της ναυτιλιακής πραγματικότητας, νά παραδεχθεί ότι δέν ύπήρχε σ’ όλόκληρη ήν ‘Ελλάδα, χώρα παραδοσιακά ναυτική, άλλο ναυαγοσωστικό ίκανό γιά νά συμπράξει ή μία φορηγήδα ύγρών ικανή γιά νά παραλάβει ήν άναγκαία ποσότητα καυσίμων γιά ήν έλάφρυνση του IVAN FRANKO; Σχετικά πρέπει νά διευκρινήσουμε ότι προσφέραμε τις υπηρεσίες μας στον πράκτορα του IVAN FRANKO στον Πειραιά καθώς και στην έταιρία ΛΟΥΚΑ Γ. ΜΑΤΣΑ σύμφωνα με τούς σχετικούς κανόνες του INTERNATIONAL SALVAGE UNION. Καί ισχυρίζεται ο κ. Λουκάς Γ. Μάτσας ότι τό ναυαγοσωστικό μας ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ, που έχει ίπποδύναμη μεγαλύτερη από ή συνολική των έλληνικών ρυμουλκών που κατέπλευσαν ήν Ρόδο, δέν ήταν διαθέσιμο διότι έκανε χρέη ναυαγοσωστικού επιφυλακής στο λιβεριανό πλοίο GULF PRINCESS που ναυλοχούσε ήν ράδα του Πειραιά με εύαισθητο και επικίνδυνο φορτίο. Παραγνωρίζει όμως έσκεμμένα ότι ύπάρχουν άλλες 10 μονάδες μας που θά μπορούσαν νά τό ύποκαταστήσουν. Καί είναι δηλωτικό της βασιμότητας

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

τητας του ισχυρισμού μας ότι λίγες μέρες μετά την αποκόλληση του IVAN FRANKO, το ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ διέκοψε την επιφυλακή για να προσφέρει αποτελεσματική βοήθεια στο πλοίο SAADALLAH που κινδύνευε φορτωμένο νότια της Κρήτης.

4. Είναι δυνατό να άγνοούσε η Λιμενική 'Αρχή ότι, επιτρέποντας την παρέμβαση ξένου ναυαγοσωστικού, ζημίωνε τους Έλληνες επιχειρηματίες και ναυτεργάτες του κλάδου, οι οποίοι από τα έκτακτα αυτά περιστατικά αντιμετωπίζουν το ύψηλο κόστος της αγοράς και συντήρησης των ναυαγοσωστικών ή συμπληρώνουν το χαμηλό εισόδημά τους; Καί βέβαια ο κ. Λουκάς Γ. Μάτσας προστάτευσε το άτομικό συμφέρον του, καθώς η παρέμβαση του σοβιετικού ναυαγοσωστικού δεν του δημιουργούσε οικονομικές υποχρεώσεις, η Λιμενική 'Αρχή όμως δεν έπρεπε να ευθυγραμμιστεί με αυτόν και να δίνει την εντύπωση ότι εξυπηρέτησε τις επιδιώξεις του.

"Όσον αφορά τις ανακρίβειες του κ. Λουκά Γ. Μάτσα για την 'Επιχείρησή μας, ως μάς επιτραπεί να εκθέσουμε συνοπτικά τα ακόλουθα:

Καταρχήν είναι αναληθές ότι παραβιάσαμε στο παρελθόν το νόμο που τώρα επικαλούμαστε. 'Οσάκις χρειάστηκε να προσφύγουμε σε άλλοδαπούς, ή προσφυγή αφορούσε τεχνική βοήθεια μη ύφιστάμενη στη χώρα μας. Ποτέ όμως δεν έγινε χρήση ξένων πλωτών μέσων. 'Η χρησιμοποίηση ξένης τεχνικής βοήθειας είναι νόμιμη συμφωνία με την 645/1968 γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους που εκδόθηκε με άφορμή την άνατρησή του επιβατικού ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ στο Κεντρικό λιμάνι του Πειραιά. Ειδικότερα, στη διάσωση του πλοίου

EUROSAILOR ή εταιρία μας δεν συνέπραξε με το ανατολικογερμανικό ναυαγοσωστικό STURMVOGEL. Καί τουτό γιατί η διάσωση έγινε με ρυμουλκά της εταιρίας ΒΕΡΝΙΚΟΥ. Πάντως η περίπτωση ήταν διαφορετική διότι επρόκειτο για πυρκαϊά στην ανοικτή θάλασσα και συνεπώς η άμεση παροχή βοήθειας ήταν κατεπείγουσα. 'Η συνεργασία εξάλλου με τον όλλανδικό οίκο WJMMULLER στις θαλάσσιες άρωγές Α'ΡΗΝΣ ΣΕΡΕΝΕ'ΙΝΤ (Πύλος), ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (Κρήτη) και ΝΑΥΑΡΙΝΟ (Σκαρμαγκάς) αφορούσε την παροχή αναγκαίας και άνυπαρκτης εδώ τεχνικής βοήθειας δίχως να γίνει χρήση ξένων πλωτών μέσων. Τό ίδιο έχει άλλωστε κάνει με τον όλλανδικό οίκο ΣΜΙΤ ή εταιρία ΛΟΥΚΑ Γ. ΜΑΤΣΑ στη διάσωση του πλοίου AL WASEL τον 'Ιούνιο 1979 στο λιμάνι του Πειραιώς.

Καί κανείς σωστά τότε δεν διαμαρτυρήθηκε. Δεν θα επιμείνουμε στο θέμα αν τό ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ είναι ή όχι τό πιό ισχυρό ναυαγοσωστικό. Αυτό μπορεί να τό επιβεβαιώσει όποιος θέλει εξέτάζοντας τις τεχνικές προδιαγραφές του. Αυτές δείχνουν πάντως ότι είναι ισχυρότερο και από τό VLADIMIR RUSANOV. 'Εξάλλου για τό ναυαγοσωστικό «ΣΜΙΤ ΜΑΤΣΑΣ Ι» που θεωρεί ό κ. Λουκάς Γ. Μάτσας ως τό ισχυρότερο έλληνικό ναυαγοσωστικό, χρήσιμο είναι να τονιστεί ότι όλλανδικά συμφέροντα είναι άναμειγμένα στην πλοιοκτησία του ναυλοχεί δε στην 'Απω 'Ανατολή.

Τελειώνοντας, άναρωτιόμαστε με κάθε ειλικρίνεια αν ό κ. Λουκάς Γ. Μάτσας πιστεύει πράγματι ότι οι πράξεις του ένίσχυσαν τό σκληρά δοκιμαζόμενο κλάδο των έλληνικών ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών και συνέβαλαν στην ύπόθεση της εθνικής μας οικο-

νομίας; Αν ό τρόπος ένέργειας της Λιμενικής 'Αρχής προάγει πράγματι τό εθνικό συμφέρον, σε μία έποχή μάλιστα που καταβάλλονται σύντονες προσπάθειες στις Βρυξέλλες για να πεισθούν οι έταίροι μας στην ΕΟΚ ότι ή θαλάσσια άρωγή και ρυμουλκήση στά χωρικά νερά καθώς και ή άκτοπλοία είναι άποκλειστικό δικαίωμα των πλοίων που φέρουν τή σημαία της οίκειας πολιτείας.

Ευχαριστώντας για τή φιλοξενία
Για τή ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ ΚΑΙ ΥΙΟΙ
Νικόλαος 'Αλεξ. Τσαβλίρης

Πειραιάς, 26/11/84

Σημ. Συντ.: Καί από τήν έπιστολή του κ. Νικ. Τσαβλίρη άνακύπτει έντονα ή άντιπαράθεση που υπάρχει μεταξύ των έλληνικών επιχειρήσεων ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών, μία άντιπαράθεση που κατά τήν άντίληψή μας, βλάπτει τό συμφέροντα και των ίδιων των επιχειρήσεων αλλά και του τόπου. Γι' αυτό και ή άντιπαράθεση αυτή πρέπει να σταματήσει — οι έλληνικές επιχειρήσεις του κλάδου, έφ' όσον δεν θέλουν να συνεργασθούν όπως στο παρελθόν, πρέπει να συμπληρώσουν ή μία τήν άλλη για να κερδίζονται οι δουλειές που παρουσιάζονται.

ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ Ε.Ν.

Κύριε Διευθυντά,

"Έχει καταντήσει δυσβάστακτη ή φορολογία της μικρής συντάξεως των απομάχων ναυτικών όπως κατ' έπάνληψιν έχει γραφεί στις στήλες των «Ναυτικών Χρονικών».

'Η Πολιτεία δικαίως έθέσπισε Νόμους και άνακούφισε τουλάχιστον φορολογικά τις άποδοχές του ναυτικού, άφού χαρακτήρισε τό επάγγελμα ως ένα από τά πλέον άνθυγιεινά και σκληρά, μά και από τά πλέον προσοδοφόρα για τήν οικονομία της χώρας. Γι' αυτόν τόν λόγο φορολογείται και ό ναυτικός στην πηγή του, έτσι εξαντλεί τήν φορολογική του ύποχρέωση με τόν όνομαζόμενον ειδικόν τρόπον φορολογίας, εύνοϊκότερον κατά πολύ του τρόπου, των γενικών διατάξεων του ΝΔ 3323/55 άρ. 9.

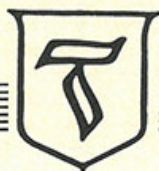
Κι' έρωτάμε, τόσο ό γράφων όσον και όλοι οι συνταξιούχοι ναυτικοί, γιατί να μην εφαρμόζονται τά ίδια μέτρα και σταθμά και για τή σύνταξή μας, άφού και αυτή από τόν μόχθο αυτής της σκληρής ζωής άπεκτήθη και με είσαγωγή συναλλάγματος εισήλθον στην χώραν μας οι μηνιαίες εισφορές — κρατήσεις των ταμείων μας; Τώρα επάνω στην μικρή μας σύνταξη, σάν καταπλέτης πέφτει ή χούφτα του Δημοσίου διά του δημοσιονομικού της συστήματος που φθάνει να τήν μικραίνει άκόμη περισσότερο.

Παραθέτω έν συνέχεια ένα μικρό παράδειγμα για να γίνει πιό καταληπτή ή άνιση φορολογική μεταχείριση της συντάξεως άπό τόν μισθό.

α) 'Ετήσιες άποδοχές συνταξιούχου ναυτικού περίπου	Δρχ. 860.000
Μείωσις εισοδήματος ΣΤ' πηγής	220.000

Φορολογητέον ποσόν (οίκον. έτους 1985)	640.000
--	---------

'Αναλογούν φόρος κλίματος μετά ΟΓΑ	131.400
------------------------------------	---------



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

**OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE**

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

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

BALBOA / PANAMA CITY

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

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

β) Ναυτικός εν ενεργεία, μισθός 7μήνου περιόδου σύν άδειας χρόνου περίπου	1.300.000
Έκπτώσεις £ 40 μηνιαίως X 7 = X 145 =	40.000
Υπόλοιπον φορολογητέον	1.259.400
Αναλογούν φόρος ειδικών περιπτώσεων μετά ΟΓΑ 6%	75.564

Καταφανής ή άδικία μας εν συγκρίσει και με την διαφορά των εισοδημάτων.

Υπάρχει επιπλέον και ο τρόπος φορολόγησης των εισοδημάτων έξ οικοδομών μας. Αφού πεισθήκαμε προηγουμένως με τα τόσα ευεργετήματα της Πολιτείας περί του άφορολογήτου της αγοράς των ακινήτων κλπ., μεταφέραμε στην Ελλάδα όλους τους μόχθους της σκληρής ζωής μας για να συμπληρώσουμε με αυτό τό εισόδημα την πενιχρή σύνταξή μας, πού τελικώς δεν μένει στά χέρια μας, αλλά στά χέρια του Δημοσίου ως φορολογία, κατά την έτησιαν έκκαθάρισιν του φόρου εισοδήματος.

Εμείς οι συνταξιούχοι ναυτικοί προτείνουμε και δικαίως απαιτούμε:

1) Την φορολόγησιν της συντάξεώς μας με τόν ειδικόν τρόπον της φορολογίας ως του εν ενεργεία ναυτικού, και

2) Την εξάντλησιν της φορολογικής μας υποχρέωσης με τόν τρόπον αυτόν διά τό εισόδημα της συντάξεώς μας και τά λοιπά εισοδήματα έξ οικοδομών να φορολογηθούν με τας γενικάς διατάξεις.

Οί συνταξιούχοι ναυτικοί ζητούμε την δικαίωσιν των κόπων και των θυσιών μας διά να συνεχισθί ή παράδοσις της Έλληνικής Ναυτικής Οικογένειας από πατέρα σε γιό, σε αυτά τά παιδιά μας, πού θά είναι οί συνεχιστές της ιστορίας μας, αφού ή έμπιστοσύνη τους στην Πολιτεία δεν θά καταστρατηγείται και δεν θά παραμερίζεται στά δύσκο-

λα χρόνια της ζωής του άπομάχου ναυτικού.

Μετά τιμής
N.I.K.

Συν.Πλοίαρχος Ε.Ν.

Σημ. Συντ.: Τά «Ναυτικά Χρονικά» πού έχουν άσχοληθεί με τό θέμα αυτό προτού καν άκόμη ενδιαφερθούν οί άμέσως ένδιαφερόμενοι συνηγορούν για την ίκανοποίηση και των δύο αιτημάτων τους πού είναι άπολύτως δίκαια και σημειώνουν ότι δεν θά πάψουν να άγωνίζονται μέχρις ότου γίνει ή έπιβαλλομένη ρύθμιση.

Η ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΤΗ ΧΙΟ ΠΑΡΑ ΤΗ ΜΕΓΑΛΗ ΔΩΡΕΑ ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΛΕΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΝΥΠΑΡΚΤΗ

Κύριε Διευθυντά,

Είμαι τακτικός άναγνώστης των «Ναυτικών Χρονικών», του τόσον χρήσιμου για τους Ναυτικούς περιοδικού.

Σχετικά με δημοσίευμα πού καταχωρήθηκε στην σελίδα 31 του τεύχους σας της 15/9/1984 και πού άφορά τό νέο οίκημα του Οίκου Ναύτου Χίου, πού έγινε με δωρεά του Κ. Κώστα Μ. Λεμού και του όποιου τά έγκαίγια έγιναν από τόν Υπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας Κ. Γ. Κασιφάρα, ήθελα να σας παρακαλέσω όπως δημοσιεύσετε την παρούσα μου.

Εμείς οί Χιώτες Ναυτικοί του άκριτικού νησιού, με μεγάλη εύγνωμοσύνη θά ένθυμούμεθα την ύπεροχη και άλτρουϊστική χειρονομία του Κ. Κώστα Μ. Λεμού πού έκανε πραγματικότητα, κάτι πού έλειπε από την Ναυτομάνα Χίο, ή όποία άποτελεί τόν κορμό της Έμπορικής Ναυτιλίας της Ελλάδος.

Και όμως, Κύριε Διευθυντά κατά την τελευταία των έγκαινίων δεν μάς επέτρεψαν να έκ-

φράσουμε με λίγα λόγια την εύγνωμοσύνη μας προς τόν μεγάλον δωρητή.

Επίσης με πικρία σας ενημερώνουμε για ένα άλλο καυτό θέμα.

Τό κτίριο, όπως τό περιγράφετε, είναι πραγματικό, αλλά δεν λειτουργούν σ' αυτό ούτε τό Μικροβιολογικό τμήμα, ούτε τό Γυναικολογικό, ούτε τό Όρθοπεδικό, τό Χειρουργικό, καθώς και τό άκτινολογικό εργαστήριο. Τά μηχανήματα είναι είς τά κιβώτια από πολλού χρόνου και άγνωστον πότε θά χρησιμοποιηθούν και πότε θά λειτουργήσουν τά παραπάνω τμήματα.

Πρός έπιβεβαίωσιν των άνωτέρω, και κατανόησιν του προβλήματος, σ' έπισυνάπτω μία φωτοτυπία παραπομπής άσθενούς Ναυτικού για επείγουσα περίπτωση άσθενείας του με ήμερομηνία 23/8/84 για άκτινογραφία στό Κρατικό Νοσοκομείο Χίου, και τό όποιο του ώρισε ήμερομηνία διά να κάνει την άκτινογραφία την 22/10/84, δηλαδή μετά από δύο μήνες.

Τά σύγχρονα και ώραία κτίρια και τά μοντέρνα μηχανήματα θέλουν και τό ειδικό προσωπικό, με λόγια και ύποσχέσεις δεν καλύτερεύει ή ιατρική περίθαλψις των Ναυτικών. Τά γράφω αυτά για να ενημερωθούν οί πάντες, ότι δυστυχώς δεν λύθηκαν στή Χίο άκόμα τά προβλήματα της ίατροφαρμακευτικής μας περίθαλψης.

Αυτή είναι ή πραγματικότητα.

Με τιμή

Διά τό Διοικητικό Συμβούλιο του Παγχιακού Έκπολιτιστικού Συλλόγου Άξιωματικών Έμπορικού Ναυτικού
Ο Πρόεδρος
Αντώνιος Κ. Άμέντας

Σημ. Συντ.: Για όλα αυτά πού έπισημαίνει ο έπιστολογράφος σχετικά με την περίθαλψη των ναυτικών μας στή Χίο έχει μιλήσει ο Υπουργός Κ. Γιώργος Κασιφάρας σε μία από τις ενημερώσεις

The North of England P & I Association Limited

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

We do not claim to be the biggest P & I Club in the shipping world. We do however claim that our medium size enabled us for 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, Messrs 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 and quotations please contact your Brokers or our Correspondents:

MARLIN INSURANCE AGENCIES S.A.

Iassonos Street No. 2, PIRAEUS

Phones: 4134007/4125297

Telex: 212801 (MARL GR)

του τύπου άμέσως μετά τήν έκτακτική του νέου οί-
κησητος του Οίκου Ναύτου. Είχε έπισημάνει τότε
ό 'Υπουργός ότι πολλά τμήματα δέν μπορούσαν νά
λειτουργήσουν γιατί δέν υπήρχε ανάλογη προ-
σφορά είδικοτήτων και είχε προσθέσει ότι κατα-
βάλλονταν προσπάθειες γιά τή ρύθμιση του μεγά-
λου αυτού προβλήματος πού άπασχολεί όλες τίς
έλληνικές έπαρχίες, γιατί οι γιάτροι είδικοτήτων
προτιμούν τήν έκκατάσταση στά μεγάλα άστικά
κέντρα. 'Ομολογούμε ότι δέν γνωρίζουμε τί έγινε
στό μεταξύ και γι' αυτό θεωρούμε ότι πρέπει νά
μιλήσει πάλι ό 'Υπουργός.

ΝΑ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Στό έγκριτο περιοδικό σας «Ναυτικά Χρο-
νικά» τής 1/10/84 στην σελίδα 40 και μέ τίτλο
Παραβάσεις, έχετε καταχωρήσει τά εξής:

Ο 'Ασυρματιστής του Λιβεριανού Δεξα-
μενοπλοίου «OLYMPIC BANNER», (τό διε-
θνές χαρακτηριστικό κλήσεως «ELDT» δέν
τό άναφέρεται), παρενοχλούσε τίς συνχότη-
τες κινδύνου και άσφάλειας 500 ΚΗΖ μέ κλή-
σεις περισσότερες από τίς κανονικές. 'Η πα-
ράβαση βεβαιώθηκε από τό Ραδιοηλεγμα-
τικό κέντρο Λιμενικού Σώματος.

Πιστεύω ότι πρόκειται γιά λάθος και πώς
έκ παραδρομής άναφέρεται τό όνομα αυτού
του πλοίου και του 'Ασυρματιστή του. 'Εάν
όμως δέν συμβαίνει αυτό, και ύφίσταται
πράγματι αυτή ή καταγγελία, μόνον άνεύ-
θυν και άστει μπορεί νά χαρακτηριστεί
και θά δικαιολογήσω τό γιατί.

Τό Δεξαμενόπλοιο «OLYMPIC BANNER»
βρίσκεται άγκυροβολημένο από τίς 17 Φλε-
βάρη 1984, δηλαδή επί όκτώ (8) μήνες τριάν-
τα (30) μίλια άνατολικά του λιμέ α ΒΑΛΙΚ-
ΠΑΡΑΝ του BORNEO τής INDONESIA και έ-
ξι χιλιάδες (6.000) μίλια περίπου σέ εύθεία
γραμμή νοτιοανατολικά από τήν περιοχή
πού μπορεί νά έλέγχει άκουστικά τό Ραδιο-
ηλεγματικό κέντρο του Λιμενικού Σώμα-
τος στή ζώνη των 500 ΚΗΖ, όπου ή διάδοσις
των ήλεκτρομαγνητικών κυμάτων είναι πε-
ριορισμένη και καλύπτουν πολύ μικρότερες
άποστάσεις από τήν άνωτέρω άναγραφόμε-

νη (6.000 μίλια). Θεωρητικά τήν ήμέρα τά ή-
λεκτρομαγνητικά κύματα καλύπτουν άπο-
στάσεις μέχρι 500 μίλια και τήν νύχτα μέχρι
800 μίλια, πρακτικά όμως πολύ μικρότερες.

Πώς λοιπόν τό Ραδιοηλεγματικό κέντρο
του Λιμενικού Σώματος κατόρθωσε νά κατα-
γράψει μία τέτοια παράβαση; Πολύ θά ήθε-
λα νά έχω μία λογική άπάντηση γιατί σέ έ-
νάντια περίπτωση ή πρέπει νά άλλαξαν οι ί-
διότητες μετάδοσης των ήλεκτρομαγνητι-
κών κυμάτων και εγώ στά 18 χρόνια πού έρ-
γάζομαι σάν 'Ασυρματιστής του 'Εμπορικού
Ναυτικού δέν τό άντελήφθηκα ούτε τό πλη-
ροφρήθηκα, ή τό έν λόγω Ραδιοηλεγματι-
κό κέντρο είναι μέ σούπερ υπέρ ευαίσθη-
τους δέκτες έφοδιασμένο των όποιων τήν ύ-
παρξη έμείς οι άπλοι άσυρματιστές δέν
γνωρίζουμε.

Όμως άς γίνουμε σοβαροί, ή σοβαρότη-
τα δέν κάνει κακό ούτε σ' αυτούς πού κά-
νουν άνεύθυνες καταγγελίες, αλλά περισ-
σότερο χρειάζεται στά έντυπα πού τίς δημο-
σιεύουν και τίς κάνουν γνωστές στό άνα-
γνωστικό τους κοινό. Διότι δέν έχει δικαίω-
μα κανείς υπό οίανδήποτε είδικότητα νά
δισσύρει έπώνυμα ή άνώνυμα έπαγγελμα-
τίες πού εύσυνείδητα εργάζονται γιά τήν έ-
πιβίωσή τους, χωρίς προηγούμενα νά βε-
βαιωθεί γιά τό βάσιμο και τήν όρθότητα τής
κατηγορίας.

Ένας δέ έπιπρόσθετος λόγος γιά τό άβά-
σιμο τής έναντίον μου κατηγορίας είναι ότι
από τίς 14/6/84 μέχρι και σήμερα πού είμαι
ναυτολογημένος στό «OLYMPIC BANNER»
ουδέποτε χρειάστηκε νά καλέσω κάποιον
Παράκτιο Σταθμό ή πλοίο στους 500 ΚΗΖ
διότι οι έπικοινωνίες μέ τούς Εύρωπαϊκούς
Σταθμούς πού έχω άνταπόκριση ('Αθήναι
Ράδιο — St. Lys. — Portishead) άναγκαστικά
λόγω άποστάσεως γίνονται στίς συχνότη-
τες των Βραχέων κυμάτων.

Εύχαριστώ.

Μετά τιμής
ΙΩΑΚΕΙΜ ΜΑΤΖΟΥΛΑΣ
'Ασυρματιστής Ε.Ν. 1782Α'

Balikpapan, 12.10.84

Σημ. Συντ.: 'Η πληροφορία προήλθε από έπίση-
μη άνακοίνωση του ύπουργείου Ναυτιλίας τής
17ης Σεπτεμβρίου και τό ΥΕΝ όφείλει νά άπαντή-
σει στίς έπισημάνσεις του έπιστολογράφου πού
είναι άπολύτως βάσιμες. Περιμένουμε.

ΝΕΑ ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 1.000 ΚΟΧ ΠΟΥ ΧΑΘΗΚΑΝ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ

Κύριε Διευθυντά,

Θά ήθελα νά εύχαριστήσω τόν κ. Α. Χειμα-
ριό γιά τήν τιμή πού μου έκανε νά άσχολη-
θεί μέ τήν πολύ μικρή μου προσφορά σέ ένα
τόσο μεγάλο θέμα πού είναι οι θυσίες τής
'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

'Ασφαλώς πολύ σωστά έπείσησε ό άξιό-
τιμος έπιστολογράφος στό «Ναυτικά Χρο-
νικά» τής 15 Νοεμβρίου 1984 τήν καταχώρηση
στον κατάλογο μόνο του πλοίου «ΤΕΤΗ ΝΟ-
ΜΙΚΟΥ» ενώ πέντε ήταν, όπως άναγράφει,
τά πλοία του Λουκά Νομικού πού θυσιάστη-
καν στόν Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Ίσως δική μου ή παράλειψη πού δέν άνέ-
φερα ρητά ότι ό κατάλογος περιλαμβάνει
μόνο τά πλοία πού έχουν όλική χωρητικότη-
τα πάνω από 1.000 κόρους.

Δέν περιλαμβάνει δηλαδή τά πλοία Δ., Ν.,
Ι και Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ γιάτί αυτά είναι κάτω των
1.000 κοχ. και όχι κάτω των 1.000 τόννων
d.w. Γιά τά πλοία μέχρι 1.000 κοχ. προετοι-
μάζεται ξεχωριστή μελέτη πού πιστεύω νά
φιλοξενηθεί και αυτή όπως ή προηγούμενη
στά «Ναυτικά Χρονικά».

Εύχαριστώ και πάλι τόν κ. Α. Χειμαριό και
γιά τήν έπίσημηση τής δικής μου παράλει-
ψης αλλά και γιά τίς πολύτιμες πληροφο-
ρίες του πού άφορούν τά πλοία του Λ. Νομι-
κού.

Μέ τιμή
ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ

'Αθήνα, 20.11.84

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEΑΝIC 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

Ο λιμήν του Πειραιώς

Αυξάνονται τα τιμολόγια του ΟΛΠ

Έγκρίθηκε από το υπουργείο Έθνικης Οικονομίας (Επιτροπή Τιμών και Εισοδημάτων) γενική αύξηση κατά ποσοστό 17% επί όλων των τιμολογίων και δικαιωμάτων.

— Το κανονισμού και τιμολογίου δικαιωμάτων επί πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων.

— Το κανονισμού και τιμολογίου πλωτών μέσων.

— Το κανονισμού λειτουργίας και εκμεταλλεύσεως πλωτών και μονίμων δεξαμενών.

— Των τιμολογίων ύδροδοτήσεως στη λιμενική περιοχή.

— Των τιμολογίων δικαιωμάτων χρήσεως και εκμισθώσεως μηχανικών μέσων και εργαλείων φορτοεκφορτώσεως.

— Των τιμολογίων εκμισθώσεως χώρων του ΟΛΠ σε όλες τις ζώνες του.

— Το κανονισμού και τιμολογίων εργασιών φορτοεκφορτώσεων και μεταφορών.

— των αποθηκευτικών δικαιωμάτων του κανονισμού επιβολής αποθηκευτικών και άλλων δικαιωμάτων.

Μέχρι τη στιγμή που γράφονταν οι γραμμές αυτές δεν είχε δημοσιευθεί στην έφημερίδα της κυβερνήσεως η έγκριτική απόφαση για τα τιμολόγια, τα οποία θα ισχύουν ένα μήνα μετά τη δημοσίευσή της.

Οι απόψεις του Ο.Α.Π. για τον άλιευτικό Κώδικα

Ο Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς υπέβαλε στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τις παρατηρήσεις του επί των διατάξεων του νομοσχεδίου περί άλιευτικού κώδικος που τον άφορουν.

Ειδικότερα ο ΟΛΠ επισημαίνει τα εξής:

1. Από την παρ. 1 του άρθρου 50 του νομοσχεδίου, προβλέπεται ότι «είναι υποχρεωτική ή προσκόμιση στις ιχθυόσκαλες όλων των άλιευμάτων τα οποία προσφέρονται για έμπορία στην περιοχή που καλύπτεται από τη λειτουργία της ιχθυόσκαλας, ή υποχρέωση δέ αυτή είναι ανεξάρτητη από το μέσο (χερσαίο, θαλάσσιο ή ενάεριο) με το οποίο τα άλιεύματα προσκομίζονται». Στην έννοια «δλων των άλιευμάτων», όπως συνάγεται από την παράγραφο 2 του άρθρου 53 περιλαμβάνονται και τα έψυγμένα ή κατεψυγμένα άλιεύματα, έγχωριας προέλευσης ή εισαγόμενα.

2. Κατά την παράγρ. 5 του άρθρου 53 οι φορτοεκφορτώσεις των άλιευμάτων στις ιχθυόσκαλες θα ένεργοούνται από τό εργατικό προσωπικό της ιχθυόσκαλας, ή και από προσωπικό των συναλλασσομένων.

3. Από τό άρθρο 1 του ισχύοντος σήμερα Κανονισμού Έργασίας της Ιχθυόσκαλας Πειραιά (ΦΕΚ 697/8/25.10.69) προβλέπεται ότι ή «Ιχθυόσκαλα» διενεργεί τις

φορτοεκφορτωτικές έργασίες επί των άλιευτικών πλοίων — πλοιαρίων που μεταφέρουν «Μόνον νωπά άλιεύματα». Η φορτοεκφόρτωση των κατεψυγμένων άλιευμάτων της υπερπόντιας άλιείας και των εισαγομένων από τό έξωτερικό, ή όποια και διενεργείται εκτός της περιοχής της ιχθυόσκαλας, έχει παραμείνει στην άρμοδιότητα του ΟΛΠ, ό όποιος και είναι κατά νόμο ό αποκλειστικός φορέας διενεργείας των φορτοεκφορτωτικών και εκμετάλλευσης του λιμανιού.

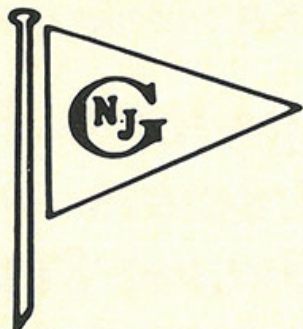
Με την απόσπαση όμως, και των φορτοεκφορτωτικών έργασιών των κατεψυγμένων άλιευμάτων άτλαντικής άλιείας και των εισαγομένων που προσκομίζονται με πλοία Έξωτερικού, από τον φυσικό φορέα (του ΟΛΠ) στους νέους φορείς Διοίκησης της Ιχθυόσκαλας Πειραιά, θά (δημιουργηθεί άκόμη σοβαρότερο τό πρόβλημα άπασχόλησης του εργατικού προσωπικού του λιμανιού και της τεχνολογικής εξέλιξης των θαλάσσιων μεταφορών (μοναδοποιήσεις φορτίων κ.λ.π.) μεγάλος αριθμός λιμενεργατών είναι πλεονασματικός.

Σημειώνεται ότι, σε κάθε διατιθέμενη εργατική ομάδα για την εκφόρτωση των κατεψυγμένων άλιευμάτων άπασχολούνται 27-29 ειδικευμένοι εργάτες για κάθε φυλακή (βάρδεια) έργασίας.

4. Η ιχθυόσκαλα Πειραιά διαθέτει κρηπιδώματα μήκους 300 περίπου μέτρων και βάθους 5-7 μέτρων, γεγονός τό όποιο επιτρέπει την εκεί ταυτόχρονη προσέγγιση μικρού αριθμού άλιευτικών έσωτερικού κομίζόντων νωπούς ιχθείς, ενώ εκείνα της υπερπόντιας άλιείας (κατεψυγμένα), δεδομένης της ανεπάρκειας του κρηπιδώματος (σε μήκος — βάθος) της ιχθυόσκαλας έξυ-

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

πηρετούνται στα άλλα εμπορικά κρηπιδώματα του λιμανιού και από το προσωπικό του ΟΛΠ.

5. Πρόσθετος λόγος για την πλευρίση των αλιευτικών πλοίων 'Εξωτερικού (υπερποντίου αλιείας) στα εκτός της ιχθυόσκαλας κρηπιδώματα, είναι και το ότι τα πλοία αυτά χαρακτηρίζονται ως πλοία 'Εξωτερικού, ανεξάρτητα του αν τά αλιεύματα που προσκομίζουν χαρακτηρίζονται ως «Εσωτερικού», και από αυτό το λόγο πλευρίζουν και εξυπηρετούνται σε χώρους «υποκειμένης περιοχής «ένω ή περιοχή ιχθυόσκαλας λογίζεται «περιοχή ελευθέρων εμπορευμάτων».

Και βέβαια έχουν συντρέξει περιπτώσεις ανάγκης που και τέτοια πλοία υπερπόντιας αλιείας έχουν εξυπηρετηθεί στο κρηπιδώμα της ιχθυόσκαλας (μήκος κρηπιδώματος 84 μέτρων και βάθος 7), που μπορεί να υποδεχθεί με δυσκολία βέβαια ένα και μόνο πλοίο, τις εργασίες όμως της εκφόρτωσης από το πλοίο μέχρι της απόθεσης στη κρηπιδώμα τις εκτελεί ο ΟΛΠ με δικό του προσωπικό.

6. Με βάση τους προαναφερόμενους λόγους, η θέση και άποψη του ΟΛΠ είναι, με το υπό κρίση νομοσχέδιο, να μην αποστερηθεί ο ΟΛΠ των φορτοεκφορτωτικών εργασιών των πλοίων υπερπόντιας αλιείας που προσκομίζουν κατεψυγμένα αλιεύματα ως και των λοιπών εκ του 'Εξωτερικού εισαγομένων με πλοία κατεψυγμένων, των φορτοεκφορτωτικών εργασιών αρμοδιότητας του φορέα της ιχθυόσκαλας περιοριζόμενων στα νωπά αλιεύματα εσωτερικού και σε όλες τις στο χερσαίο χώρο και τις κτιριακές εγκαταστάσεις αυτής εργασίας.

7. Ένα άλλο θέμα που θα πρέπει να επι-

λυθεί με το νέο νόμο, είναι το της αποζημίωσης του ΟΛΠ για την παραχώρηση της περιοχής της ιχθυόσκαλας (κρηπιδώματα και χερσαίος χώρος) στον νέο φορέα Διοίκησης και Διαχείρισης της 'Ιχθυόσκαλας.

Κατά το «Παράρτημα IV» του πρωτοκόλλου παράδοσης και παραλαβής της 'Ιχθυόσκαλας Πειραιά της 30/1/1969 (Ο.Λ.Π. και Ε.Τ.Β.Α.), οι δαπάνες επενδύσεων του ΟΛΠ στην κατασκευή της ιχθυόσκαλας ανήλθαν σε 14.343.744 δρχ. που αναλύονται σε λιμενικά έργα, απαλλοτριώσεις χερσαίων χώρων, έργα οδοποιίας και διαμόρφωσης, ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων υδροδότησης και πλέον δαπάνες μελετών και επιβλέψεων των έργων.

Σημειώνεται ότι για την αποζημίωση αυτή του ΟΛΠ προέβλεψε το άρθρο 5 του Ν.Δ. 4457/65 «Περί ιχθυοσκαλών», κατά την σχετική διάταξη του οποίου, το θέμα αυτό της αποζημίωσης «ανάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα των αρμοδίων για την σύναψη των σχετικών συμβάσεων άρχων (δηλαδή της ΕΤΒΑ και του 'Ελληνικού Δημοσίου) μετά σύμφωνο γνώμη του 'Υπουργού Δημοσίων Έργων, (ο οποίος μέχρι το 1968 είχε την Έποπτεία του Ο.Λ.Π.).

Πλήν όμως, μέχρι σήμερα καμμία ρύθμιση δεν έχει γίνει στο θέμα αυτό.

Προτείνουμε όπως τεθεί σχετική διάταξη στο νόμο για τον καθορισμό του ύψους και του τρόπου της άνω αποζημίωσης του ΟΛΠ, με κοινή απόφαση των 'Υπουργών Γεωργίας και 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ακόμη το ύψος του καταβαλλομένου στον ΟΛΠ από τον φορέα Διοίκησης και Διαχείρισης της 'Ιχθυόσκαλας, μισθώμα-

τος του παραχωρουμένου χερσαίου χώρου να ρυθμίζεται με απόφαση του Δ.Σ. του ΟΛΠ εγκρινόμενη από τους 'Υπουργούς Γεωργίας και 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο ΟΛΠ βρίσκει θετική την πρόταση των ΕΛ.ΤΑ.

Θετική και υλοποιήσιμη βρίσκει ο ΟΛΠ την πρόταση της 'Ομοσπονδίας 'Υπαλλήλων ΕΛ.ΤΑ. για την δραστηριοποίηση όλων των κρατικών φορέων και υπηρεσιών με στόχο να γίνει η χώρα μας διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο ταχυδρομικών αποστολών, που και οικονομικά — συναλλαγματικά όφελι θα προκύπτουν για την εθνική μας οικονομία και το κύρος της 'Ελλάδας θα προβάλλεται σε διεθνές επίπεδο.

Ο ΟΛΠ απαντώντας σε σχετικό έγγραφο της 'Ομοσπονδίας 'Υπαλλήλων ΕΛ.ΤΑ. τονίζει προς το 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας ότι η πρόταση μπορεί να πραγματοποιηθεί λόγω της γεωγραφικής θέσεως της χώρας μας και της σχετικής υποδομής που υπάρχει για την εξυπηρέτηση του ρόλου του διαμετακομιστικού κέντρου ταχυδρομικών αποστολών.

Ο ΟΛΠ συμφωνεί στη σύσταση ομάδας εργασίας για τη μελέτη του όλου θέματος και υποστηρίζει ότι στην ομάδα, καθ' όσον αφορά τον τομέα μελέτης της διά του λιμένας Πειραιώς διακινήσεως των ταχυδρομικών αποστολών θα πρέπει να συμμετάσχει και εκρόσωπός του.

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: 214298 SDST TEHRAN IR.

Cables: 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

80 Karpou Str, Athens 406

Phones: 9021907 - 9014640

Tlx.: 22 2327 PANO GR.

‘Ο ‘Ιαπωνικός Προστατευτισμός καί οί ‘Ελληνικές παραγγελίες

Πολύ χρήσιμες σκέψεις από τήν μακρόχρονη πείρα του στόν παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο μās στέλνει από τήν Νέα ‘Υόρκη ο κ. Μανώλης Κουλουκουντής.

Μέ άφορμή τήν δημοσίευσή τους, κρίνομε σκόπιμο νά θέσουμε πρός τόν ‘Ελληνικό έφοπλισμό ένα έρώτημα:

Μήπως έφθασε πλέον ή ώρα οί ‘Ελληνες νά εκμεταλλευθούν τίς δυνατότητές τους καί τήν ανάγκη τής ‘Ιαπωνίας νά διατηρεί έν λειτουργία τά ναυπηγεία της;

Μήπως είναι καιρός, πρίν άνατεθούν άλλες παραγγελίες γιά κατασκευές σειράς πλοίων, νά ζητούνται από τούς ‘Ιάπωνες άνταλλάγματα υπό μορφή μακροχρονίων συμβολαίων μεταφοράς πρώτων ύλών; Είναι ισχυρότεροι οί Σκανδιναβοί ή οί άλλοι ξένοι πλοιοκτήτες πού επέτυχαν παρόμοια άνταλλάγματα πρίν άναθέσουν τά ναυπηγικά τους συμβόλαια;

Πρό όλίγων ήμερών είχα μία συνομιλία είς τό γραφείο μου μέ τόν κ. ‘Αντώνιον Κομνηνόν.

Συζητήσαμε γιά τό μέλλον τής Ναυτιλίας. Συνεφώνησε ότι πρέπει άπαραιτήτως νά κάμωμε περισυλλογήν, νά ξεφορτωθούμε τά άργούντα παλαιά σκάφη πού δέν μπορούν πλέον νά συναγωνισθούν στήν αγοράν καί μοιραίως θά τραβήξουν πρός τούς διαλυτάς αλλά έξέφρασε τήν γνώμην ότι καί άν άκόμη επιτύχωμε νά ανακαινίσωμε τόν στόλον μας καί ενισχύσωμε τήν συναγωνιστικήν του ικανότητα έχομε νά αντιμετωπίσουμε άνελέητο καί κρυφό προστατευτισμό πού θά έπηρεάσθ σοβαρώς τήν δυνατότητα τής διαχειρίσεώς του είς τήν διεθνή αγορά μέ κίνδυνο νά μās έξουθενώση.

‘Εκτός από τήν δεδηλωμένη επιθυμία των κρατών του Τρίτου Κόσμου νά δημιουργήσουν στόλον πού θά τούς έπείτρεπε νά αναλάβουν κατά μέγα μέρος τά ωκεανείους μεταφοράς των εισαγωγικών καί εξαγωγικών των φορτίων τόσον ή αύξησις του Σοβιετικού ‘Εμπορικού Στόλου μέ τά χαμηλά του έξοδα πού σιγά σιγά θά μονοπωλήσει τήν μεταφοράν των φορτίων των όσον καί ή επέκτασις τής ‘Ιαπωνικής Ναυτιλίας ή όποία άνήκει είς τούς μεγάλους βιομηχανικούς καί οικονομικούς όμίλους οί όποιοι έλέγχουν τάς εισαγωγάς καί εξαγωγάς των, άπειλεί τήν επιβίωσιν τής έμπορικής Ναυτιλίας κρατών όπως ή Νορβηγία καί ή ‘Ελλάς πού δέν έχουν εξαγωγάς πού νά δημιουργήσουν φορτία διά τά φέροντα τήν σημαίαν των πλοία ούτε καί έρεισμα νά κάμουν διμερείς συμφωνίας μέ άλλα κράτη.

‘Η πρόθεση των ‘Ιαπώνων νά εξασφαλίσουν τά φορτία των εισαγωγών των

γιά τά πλοία των γιά πολύ καιρό ύπηρεζε προφανής καί άπτή απόδειξις της είς τόν γεγονός ότι έν μέσω τής δεινής κρίσεως πού χρόνια τώρα μαστίζει τήν διεθνή Ναυτιλία ή εταιρία **Sanko** παρά τήν άθλίαν οικονομικήν της κατάστασιν πρό έτους καί πλέον άνήγγειλε πρόγραμμα ναυπηγήσεως ύπέρ εκατόν νέων συγχρονισμένων οικονομικών μονάδων καί ήρχισε νά πωλή τά παλαιά της σκάφη έπηρεάζουσα τάς τιμάς των μεταχειρισμένων είς τήν αγοράν πρός τά κάτω πρώτον μέ τήν διόγκωσιν τής παγκοσμίου χωρητικότητος καί δεύτερον μέ τήν μείωσιν τής συναγωνιστικότητος της.

‘Η μεγάλη ‘Ιαπωνική Ναυπηγική Βιομηχανία, ή παραγωγή τής όποίας επί χρόνια τώρα καλύπτει τό 50% τής παγκόσμιας, κατά μέγα μέρος κατά τήν τελευταίαν είκοσιπενταετία άνεπύχθη από ‘Ελληνικάς παραγγελίας. ‘Εκτός από τάς συναγωνιστικές τιμάς πού πρόσφεραν τά ναυπηγεία αί δελεαστικά μακροχρόνια πιστώσεις μέ χαμηλούς τόκους πού έχορήγουν έσπρωξαν πολλούς νά τά προτιμήσουν καί μεγάλος αριθμός των σήμερα ναυπηγουμένων ύπάρχει διά λογαριασμόν ‘Ελλήνων πλοιοκτητών.

‘Εν όψει του κινδύνου πού διαβλέπω είς τό έγγύς μέλλον ύποβάλω τήν γνώμην ότι πρέπει νά παύσωμε έφεξής δελεαζόμενοι από τάς μακροχρονίας πιστώσεις νά παραγγέλωμε δημιουργούντες χρέη μέ προβληματικήν ως είναι τήν κερδοφόρον άπασχόλησιν των νέων σκαφών.

‘Η ‘Ιαπωνία εκτός από τήν μεγάλην εισαγωγή σιτηρών κατέχει σιδηροβιομηχανία πού χρειάζεται έτησίως μεγάλας ποσότητας καρβούνων καί μεταλ-

λευμάτων. Τά ναυπηγεία των έχουν εξακολουθητικήν ανάγκην νέων διατάγων διά νά διατηρηθούν έν ενεργεία.

‘Η Κυβέρνησις δέν επιθυμεί νά έχει ν’ άντιμετωπίση τήν μεγάλην άνεργίαν πού θά έδημιουργούσε τό κλείσιμό των.

‘Η παραγωγή των ένίσχυε τήν ‘Εθνικήν Οικονομίαν καί συνέτεινε κατά πολύ είς τό τεραστίως εύνοϊκόν γιά τήν χώραν ίσοζύγιον πληρωμών.

Δέν τούς συμφέρει νά τήν χάσουν. Ούτε συμφέρει τούς Οικονομικούς ‘Ομίλους πού έλέγχουν άμφότερα τά ναυπηγεία καί τά φορτία, αλλά δέν μπορούν νά εξακολουθήσουν έχοντες «Δίπορτο». ‘Εχουν τήν δυνατότητα τής επιβιώσεως των πρώτων δημιουργούντες κίνητρον εκτός από τάς πιστώσεις προσφέροντες χρονοναύλωσιν διά νεοναυπηγούμενα.

Δέν φαντάζομαι ότι μέ τήν σημερινήν κρίση επίκεινται νέαι παραγγελίαι ‘Ελληνικών Οίκων διά ‘Ιαπωνικά ναυπηγεία αλλά μία μέρα θά καλύτερεύσουν τά πράγματα.

Δέν πρέπει νά εξακολουθήσωμε τήν παλιά πολιτική καί χωρίς χρονοναύλωσιν νά παραγγέλωμε νέα αναλαμβάνοντας μεγάλα χρέη χωρίς κάλυμμα. Θά ξαναδημιουργήσωμε κρίση μέ τήν διόγκωσιν τής χωρητικότητος καί πάλι θά ύποφέρωμε. ‘Ας τό υίοθετήσωμε ως πρόγραμμα.

Γνωρίζω καλά τό σύστημα των ‘Ιαπώνων καί περιμένω άντίστασι έκ μέρους των. ‘Αλλά ή επιμονή μας καί ή άποχή μας θά σπάση τόν πάγο καί θά επιτύχουμε.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Νέα ‘Υόρκη, Νοέμβριος 1984

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

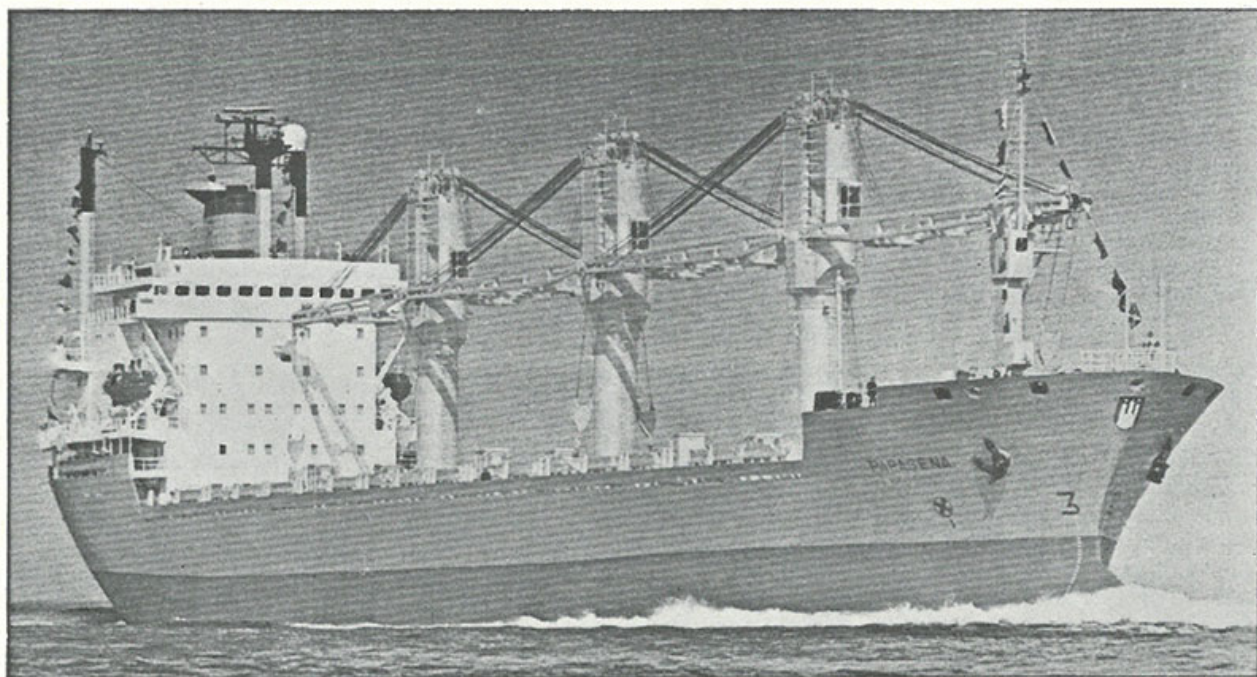
DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS

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:
CAPT. C. TSAMIS
7 · 9, AKTI MIAOULI
GR-185 35 PIRAEUS · GREECE
PHONES: 4132998 · 4131198
TELEX: 21 1376 BYTM GR



The Multi-purpose cargo carrier »OBC« 24,000 tdw

The distinctive features of the OBC are great flexibility with regard to both operation and cargo carrying ability, high capacity cargo handling gear, and large deadweight carrying capacity when used as a bulk carrier. Designed for unrestricted trade and able to navigate the Panama and Suez Canals and the St. Lawrence Seaway, the fact that this type has the highest ice class, large holds that are not shielded by the deck at the sides (some 76,5% of the deck area is occupied by hatches) and a central longitudinal bulkhead between the twin hatches that acts as a shifting board are factors that will help owners to find cargoes. The OBC can carry ores and other bulk cargoes, grain, general cargo, semi-finished steel products, timber and containers. From 1972 to 1984, a total of 22 vessels belonging to this successful series have been delivered to owners in over 10 countries.

Length overall	176.60 m
Length between perpendiculars	167.40 m
Moulded breadth (75')	22.86 m
Depth to main deck	14.00 m
Designed draught	10.46 m
Deadweight carrying capacity	24,000 t
Tonnage	ca. 16,794 GT
Service speed with/without shaft generator	15.1/15.6 kt
Action radius	16,500 nm
Hold capacity	29,751/29,156 m ³
Number of holds	5
Container capacity	802 TEU
incl. below deck	384 TEU
Twin hatches	
hatch 1	13,600 mm X 7450 mm
hatches 2-5	19,500 mm X 8950 mm
Cargo handling gear:	4 X 25 t deck cranes
Main propulsion plant:	DMRK8270/120 E
(MAN licence)	8235 kW/11,200 hr
Accommodation for:	28 persons

SCHIFFCOMMERS HELLAS

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΟΜΙΛΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ, ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΝΕΟΥ ΤΥΠΟΥ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ

Πληροφορίες: WEMEX

ΑΦΟΙ ΞΗΝΤΑΡΑΚΟΥ & Ι. ΚΑΡΑΚΙΤΗΣ

Λουδοβίκου 6 — 185 31 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Τηλέφ.: 412.4088 — 417.6453 — TLX: (21) 2761 ΚΥΤΗ.

Ποιός πράγματι ωφελείται από την αύξηση των κατωτάτων μισθών ή ήμερομισθίων

Του κ. ΑΛΕΞ. ΚΟΥΤΡΟΥΜΠΗ

Οι περισσότεροι άνθρωποι άθωα πιστεύουν πώς κάθε αύξηση ελαχίστου μισθού ή ήμερομισθίου σε οποιαδήποτε κατηγορία εργαζομένων γίνεται για να αποβεί σε όφελος των εργαζομένων αυτών. Κατ' έπείταση πιστεύουν ακόμη πώς πολλές τέτοιες αυξήσεις σε διαφορετικές ομάδες εργαζομένων αποβαίνουν προς όφελος του κοινωνικού συνόλου γενικότερα.

Τό ίδιο πιστεύουν και οι περισσότεροι πολιτικοί και πάνω απ' όλα φαίνεται να είναι και η αντίληψη που τά μέσα μαζικής ενημερώσεως προβάλλουν.

Παρ' όλο που τό θέμα αυτό είναι γενικό και ίσως φαινομενικά δέν ενδιαφέρει απόλυτα αυτούς που στενά ασχολούνται με τή ναυτιλία, πιστεύω πώς ή αξία της βασικής συλλογιστικής της αντιμετώπισεως του πρέπει να γίνει γνωστή σε περισσότερους έτσι ώστε να δώσει και επιχειρήματα σ' αυτούς που ασχολούνται και απασχολούνται πνευματικά με τά κοινά προβλήματα του ναυτικού κλάδου, των εργοδοτών και των εργαζομένων σ' αυτό.

Πρώτα απ' όλα δς κάνουμε ένα βασικό όρισμό: ό μισθός ή τό ήμερομισθίο έχει άκριβώς τήν ίδια έννοια με όποιαδήποτε τιμή προϊόντος ή υπηρεσίας, με μόνη διαφορά πώς οι λέξεις αυτές έχουν καθιερωθεί και εκφράζουν αποκλειστικά τή τιμή της εργασίας. Η οικονομική θεωρία καθορίζει σαφώς τή σχέση μεταξύ της τιμής ενός προϊόντος ή μιας υπηρεσίας και της ποσότητας του προϊόντος ή της υπηρεσίας αυτής που «ζητείται» (άγοράζεται). Η σχέση αυτή ονομάζεται **Νόμος της Ζήτησεως** και περιληπτικά λέγει: όσο υψηλότερη είναι ή τιμή ενός προϊόντος ή μιας υπηρεσίας τόσο μικρότερη θά είναι ή ποσότητα που θά πουληθεί (ζητηθεί). Αντίθετα, όσο χαμηλότερη είναι ή τιμή, τόσο μεγαλύτερη θά είναι ή ποσότητα που θά πουληθεί. Ο αριθμός των πρακτικών παραδειγμάτων που αποδεικνύουν τήν ισχύ του Νόμου αυτού είναι τεράστιο. Έλάχιστο απ' αυτά είναι και τά ακόλουθα:

1. όσο υψηλότερα είναι τά επιτόκια, τόσο λιγότερα δάνεια ζητούνται

2. όσο υψηλότερη είναι ή τιμή της βενζίνης τόσο λιγότερη είναι ή ζήτηση της.

3. όσο ακριβώτερο είναι τό κρασί, τόσο λιγότερο καταναλώνεται ή αντίθετα,

1. όσο χαμηλότερη είναι ή τιμή του κρέατος τόσο περισσότερο κρέας καταναλώνεται.

2. όσο φτηνότερα γίνονται τά ταξίδια στη Γαλλία τόσο περισσότεροι άνθρωποι ταξιδεύουν προς εκεί.

Είναι προφανές ότι ό Νόμος τής Ζήτησεως εφαρμόζεται στά πάντα. Καί παρ' όλο που πολλές φορές όταν μελετούμε τήν ισχύ του σε νέα θέματα εκφράζουμε άρχικά άμφιβολίες, πάντα στό τέλος αποδεικνύεται ή αξία του. Έτσι, όπως και για τό Νόμο τής Βαρύτητας, δέν υπάρχουν γνωστές εξαιρέσεις.

Μέ τή σιγουριά αυτή μπορούμε να πούμε — και πρακτικά να αποδείξουμε — ότι ή αύξηση των ελαχίστων μισθών ή ήμερομισθίων

όδηγει στή μείωση τής ζήτησεως εργασίας ή πίο απλά, στή μείωση των «άγοραστών» των υπηρεσιών αυτών. Καί ή μείωση ή έλλειψη ενδιαφέροντος για τήν αγορά τής εργασίας σημαίνει, για τόν εργαζόμενο, άνεργία.

Μέ άλλα λόγια, ή αύξηση των ελαχίστων μισθών μεταφράζεται σε αύξηση τής άνεργίας. Για να βεβαιωθούμε και πρακτικά ότι τά πράγματα έχουν όντως έτσι, δς δούμε κάποια συγκεκριμένα παραδείγματα:

α) Στις Ήνωμένες Πολιτείες τό ποσοστό άνεργίας στή κατηγορία των ανηλίκων εγχρώμων εργαζομένων τό 1978 ήταν 40% ενώ στήν αντίστοιχη κατηγορία των λευκών ανηλίκων ήταν 16%. Η πολιτική έξήγηση φυσικά είναι οι φυλετικές διακρίσεις των εργοδοτών. Οι ίδιες στατιστικές όμως άναφέρουν πώς στό 1954 ή άπασχόληση των ανηλίκων εγχρώμων ήταν σημαντικά μεγαλύτερη απ' εκείνη των αντίστοιχων λευκών. Καί σίγουρα οι Άμερικανοί δέν έγιναν περισσότερο ρατσιστές στήν εικοσαετία αυτή. Η έξήγηση απλά είναι πώς ή αύξηση των κατωτέρων μισθών στήν ίδια περίοδο απέβει σε βάρος των εγχρώμων και έτσι αντί να έχουν εργασία με άμοιβή δολ. 2 τήν ώρα, βρέθηκαν άνεργοι με δολ. 2.90 τήν ώρα.

β) Από τό 1972 μέχρι σήμερα ό κατώτατος μισθός θυρωρού έχει αύξηθεί πάνω από 12 φορές, σύμφωνα με τίς έπιταγές του κράτους. Τό αντίκειμενο τής εργασίας τους παρ' όλα αυτά δέν έχει αλλάξει σε τίποτε (μιά και τά σπίτια παραμένουν κατά κανόνα ίδια) ενώ τά εισοδήματα των εργοδοτών τους (των νοίκων) άν προέρχονται από τόν προφανή πόρο (τά ενοίκια) δέν έχουν αύξηθεί παρά 3 ή 4 φορές στήν ίδια περίοδο. Τό αποτέλεσμα τό γνωρίζουμε όλοι: τό επάγγελμα του θυρωρού πεθαίνει και οι άνασχολούμενοι μ' αυτό συμπίπτουν στίς τάξεις των άνέργων. Βλέπουμε συνεπώς μιά καινούργια σχέση

νά διαγράφεται από τά παραπάνω: Η σχέση του ελαχίστου μισθού με τό ποσοστό άνεργίας. Τό γεγονός πώς ή σχέση αυτή δέν είναι κατανοητή στό μεγαλύτερο ποσοστό και των εργοδοτών και των εργαζομένων είναι έπίσης σαφές. Καί ειδικότερα στίς κατηγορίες αυτές των εργαζομένων που βρίσκονται πίο κοντά στή «φθορά και άφθαρσία» δηλαδή στους νέους και λιγότερο ειδικευμένους.

Άς κάνουμε πάλι τήν έξής υπόθεση:

Έστω ότι θέλουμε να κατασκευάσουμε ένα φράχτη. Έστω ότι ό φράχτης αυτός χρειάζεται 10 ήμερομισθία κάποιου ειδικευμένου, εμπειρου εργάτη (και φυσικά μεγαλύτερου σε ηλικία και πείρα) ή 20 ήμερομισθία κάποιου άνειδικευτου, άπειρου εργάτη (και κατά μεγίστη πιθανότητα νεώτερου σε ηλικία). Άν τό ήμερομισθίο του εμπειρου είναι 2.000 δρχ. και του άπειρου 900 τότε ό καθένας μας θά διαλέξει τή δεύτερη λύση: τόν νέο άπειρο εργάτη που και κατά μεγίστη πιθανότητα θά έχει άνάγκη του εισοδήματος αυτού πολύ περισσότερο. Άν τό ελάχιστο ήμερομισθίο όμως έχει όρισθεί στίς 1.500 δρχ. τότε θά διαλέξουμε τόν εμπειρο και ηλικιωμένο εργάτη ή δέ έπιλογή αυτή θά ισχύει έξ ίσου άν μäs ζητήσει αντί για 2.000 μέχρι και 2.999 δρχ.

Η έρώτηση που τίθεται τώρα είναι εκείνη που τό άρθρο αυτό έχει σά τίτλο. Ποιός ωφελείται από τήν αύξηση του κατωτέρου μισθού ή ήμερομισθίου;

Και συνεχίζοντας στό ίδιο μοτίβο πρέπει να άρχίσουμε σιγά - σιγά να βλέπουμε ποιού τά συμφέροντα έξυπηρετούνται πραγματικά από κάθε συλλογική σύμβαση εργασίας, γιατί ξεοδεύονται τεράστια ποσά και κόπος για να έπιτευχθούν «αυξήσεις», πώς αντιδρά (και με ποιο βαθμό άθωότηας) ή κοινωνία στίς αυξήσεις αυτές και τέλος που πράγματι οδηγούν.

Σύντομα θά πλησιάσουμε και στό ναυτιλιακό χώρο, τήν περίοδο διαπραγματεύσεων νέας συλλογικής συμβάσεως, νέων κατωτάτων μισθών, νέων απαιτήσεων. Οι εργοδότες και πάλι θά προσπαθήσουν να αντιμετώπισουν τό θέμα με κάποια μικροπρόθεση λογιστική συλλογιστική. Καί τό «παζάρι» θά γίνει πάνω στίς σαφές βάσεις που ή σημερινή οικονομική πραγματικότητα στή ναυτιλία, δυστυχώς, ύπαγορεύει. Για να εκφράσω εύκολώτερα και ίσως ριζοσπαστικότερα τή θέση μου στό σημείο αυτό θά έλεγα τό έξής: Άς είμαστε ή πρώτη ναυτική οικογένεια του κόσμου που θά άσπασθεί τήν αξία της μεγαλύτερης έλευθερίας στήν απ' ευθείας διαπραγμάτευση του κάθε εργοδότη με τόν εργαζόμενο του. Άς είμαστε ή πρώτη οικονομική συντεχνία που θά δεχθεί τό μακροπρόθεσμο συμφέρον όλων και κυρίως των νέων (για τούς όποιους ό χρόνος έχει και μεγαλύτερη αξία) σάν γνώμωνα κάθε διαπραγματεύσεως. Καί δς θυσιάσουμε από κάθε πλευρά, τό στενό βραχυπρόθεσμο προσωπικό συμφέρον, στό βωμό τής ρεαλιστικής πραγματικότητας. Μόνο με τέτοιο πνεύμα θά διατηρηθούμε και σάν πρώτη ναυτιλία στόν κόσμο.

ΧΡ. ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ

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

CLAIMS

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

ΜΕΛΕΤΕΣ — ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Fellow of

The Institute of Marine Engineers, London

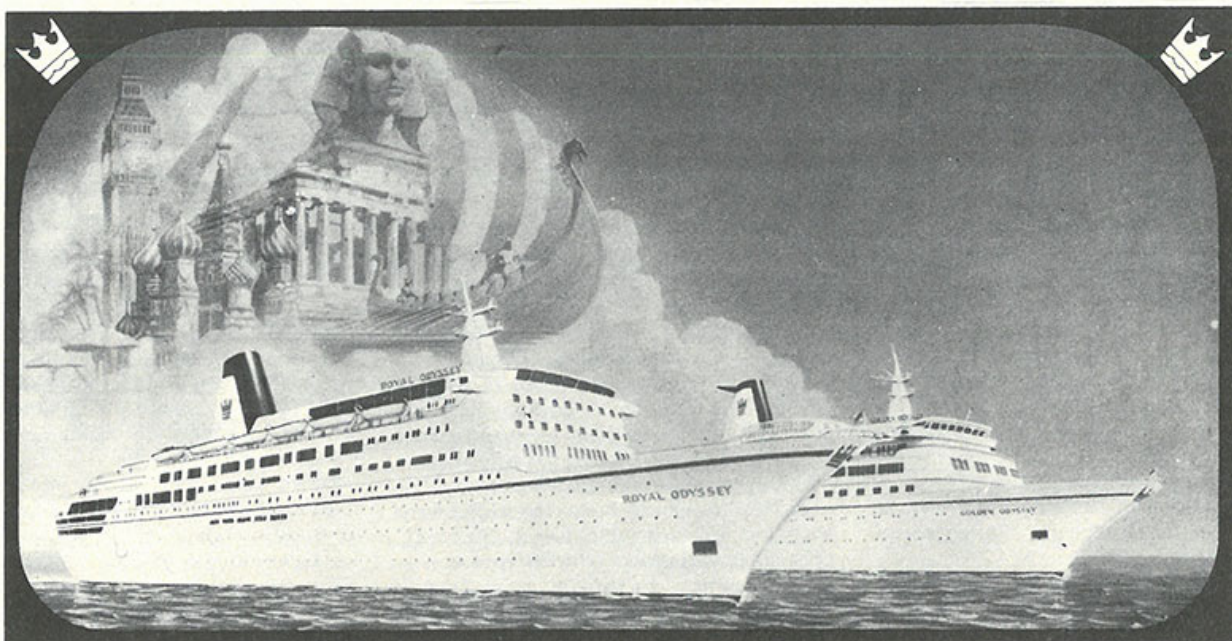
Member of

The Royal Institution of Naval Architects,
London

Τεχνικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος

Τηλ. 4178181 — ΤΧ: 241015 CRIS GR.

B.O. Box 80347, Πλάτωνος 12, Πειραιώς



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

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

MEMBERS OF:

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

‘Η ‘Ολομέλεια του ‘Εφετείου Πειραιώς απορρίπτει τό νομοσχέδιο για τή σύσταση τμημάτων ναυτικών διαφορών

‘Ομολογούμε ότι η απόφαση της ‘Ολομέλειας του ‘Εφετείου Πειραιώς που παραθέτουμε, μάς αλφινδίασε. ‘Ο αλφινδισμός μας έγινε πιά έντονος διαβάζοντας ότι μόνο δύο εφέτες συντάχθηκαν με την άποψη ότι πρέπει να γίνει νόμος του κράτους τό νομοσχέδιο για τήν ίδρυση τμημάτων ναυτικών διαφορών στό Πρωτοδικείο καί ‘Εφετείο Πειραιώς (βλ. τό κείμενο του νομοσχεδίου NAYTIKA XRONIKA, τεύχ. 1176, 1ης ‘Ιουνίου 1984).

Δέν θά συμφωνήσουμε μέ τήν απόφαση αυτή. ‘Η πρόταση για τήν ίδρυση τμημάτων ναυτικών διαφορών είναι πολύ παλιά. Τήν εισηγήθηκε η Μεγάλη ‘Επιτροπή για τή Ναυτιλία που σύστησε τό 1930 ο ‘Ελευθ. Βενιζέλος. Νομίζουμε πώς ήλθε τό πλήρωμα του χρόνου να γίνει πραγματικότητα. Δέν είναι ακριβές ότι δέν υπάρχουν στίς άλλες ναυτικές χώρες ανεξάρτητα τμήματα ναυτικών διαφορών. Γιατί τέτοια τμήματα υπάρχουν π.χ. στό Λονδίνο, τό Ρόττερταμ, τή Βρέμη, τό ‘Αμβούργο, τό Γκότεμπουργκ, τό ‘Οσλο κλπ. ‘Εξάλλου η απόφαση δέν λαμβάνει, όσο πρέπει, υπόψη τήν ποιοτικά χαμηλή στάθμη της ναυτικής μας δικαιοσύνης καί δέν προτείνει λύσεις. Δέν είναι σκόπιμο ν’ αναφέρουμε παραδείγματα έντελώς άστοχων δικαστικών κρίσεων. Θεωρούμε όμως χρέος μας να υπογραμμίσουμε ότι η δυσάρεστη αυτή κατάσταση διευκολύνει τήν εκδίκαση ναυτικών διαφορών στό έξωτερικό. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι άγγλοσάξονες δίνουν ευρύτατη δημοσιότητα στά νομικά περίεργα της ναυτικής νομολογίας μας. ‘Εξάλλου η άγνοια ιδίως της ναυτιλιακής πραγματικότητας από τό δικαστή έχει αυξήσει τό χρόνο επίλυσης των ναυτικών διαφορών καί πολλαπλασιάσει τίς δικαστικές πλάνες ιδίως στό ποινικό πεδίο. ‘Αλλ’ ένώ η απόφαση δέχεται ότι η εκδίκαση των ελληνικών ναυτικών διαφορών από άλλοδαπά δικαιοδοτικά όργανα όφείλεται στην ύψηλή στάθμη τους καί τήν εξειδικευμένη νομική τους κατάρτιση καί πείρα, αποκλείει τό θεσμικό πλαίσιο που θά δημιουργήσει τους δικαστές αυτούς καί στή χώρα μας στό όνομα μιάς άκατανόητης προστασίας του κύρους της Δικαιοσύνης! ‘Αλήθεια, άδυνατούμε να συλλάβουμε γιατί είναι ύπονομευτική του κύρους της Δικαιοσύνης η ύπαρξη κατάρτισμένων δικαστών στον τόμή των ναυτικών διαφορών. ‘Αλλά καί η άποψη ότι η κατάσταση θά βελτιωθεί ένισχύοντας τή διαίτησία του Ναυτικού ‘Επιμελητηρίου ‘Ελλάδος, παραγνωρίζει τήν

πραγματικότητα. ‘Η διαίτησία αυτή είχε από τό 1948 περιορισμένη άπήχηση καί δέν βλέπουμε πώς μπορεί πρακτικά να ένδυναμωθεί.

‘Εκτός όμως άπ’ αυτά, πρέπει να έπισημάνουμε ότι έχει γίνει λίγο του συρμού η άναφορά στό Σύσταγμα, κάθε φορά που μεταρρυθμίσεις έπηρεάζουν ιδίως τό STATUS δημόσιων λειτουργών. Δέν νομίζουμε ότι οι ρυθμίσεις του νομοσχεδίου αντιπoιούνται έξουσies του ‘Ανώτατου Δικαστικού Συμβουλίου καί είναι συνεπώς άντισυνταγματικές. Δέν θά εξετάσουμε ειδικότερα τό νομικό αυτό ζήτημα για τό όποιο άλλοι είναι πιο άρμόδιοι. ‘Αναρωτιόμαστε πάντως γιατί δέν έχει ως τώρα θεωρηθεί άντισυνταγματική η διάταξη του άρθρ. 7 παρ. 1 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας που όρίζει ότι η συγκρότηση του μονομελούς Πλημμελειοδικείου άνηλίκων γίνεται μέ πρωτοδίκη που όρίζει για δύο χρόνια τό ‘Ανώτατο Δικαστικό Συμβούλιο μετά από πρόταση του ‘Υπουργού Δικαιοσύνης «προτιμωμένων των έχόντων ειδικές γνώσεις καί γνωριζόντων, ει δυνατόν, με των γλωσσών άγγλικής, γαλλικής, γερμανικής ή ιταλικής».

Τό τραγικό όμως στην ύπόθεση είναι ότι η απόφαση δέν δείχνει ιδιαίτερη ευαισθησία άπέναντι στην άνάγκη της άνύψωσης της παροχής έννομης προστασίας στό πεδίο των ναυτικών διαφορών. ‘Αλλιώς δέν θά έφθανε στό σημείο να θεωρήσει «έθνικώς μειωτική καί δικονομικώς επικίνδυνη» (!) τήν άναγνωριζόμενη από τό νομοσχέδιο εύχέρεια στό δικαστήριο να λάβει υπόψη για τήν επίλυση ναυτικών διαφορών καί έγγραφα (φορτωτικές, ναυλοσύμφωνα, πωλητήρια συμβόλαια πλοίων κλπ.) συνταγμένα σε ξένη γλώσσα. Κι’ αυτό γιατί είναι κοινός τόπος ότι οι μεταφράσεις που κάνουν οι δικηγόροι σύμφωνα μέ τό άρθρ. 53 του Κώδικα των Δικηγόρων είναι άποσπασματικές καί άρκετές φορές έλλειπεις γιατί γίνονται υπό τήν πίεση του χρόνου’ ότι δέν έλλειψαν οι μεταφράσεις που άλλoιώνουν τό άληθές νόημα του ξένου κειμένου.

Δέν νομίζουμε πάντως, γράφοντας αυτά, ότι προσφέραμε κάτι καινούργιο στην ύπόθεση. Τονίσαμε άπλως πράγματα γνωστά γιατί παραγνωρίζεται μέ τήν απόφαση η σημασία τους. Εύελπιστούμε ότι άλλες πιο άυθεντικές γραφίδες θά συμβάλουν πιο άποφασιστικά στην προώθηση του νομοσχεδίου που δημοσιouπαλληλική νοοτροπία έχει άναστελεί.

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

‘Αριθμός 5/1984

‘Η ‘Ολομέλεια του ‘Εφετείου Πειραιώς
(Σέ Συμβούλιο)

Πού συγκροτήθηκε από τον Πρόεδρο ‘Εφετών Γερμανό Βλαστό, προϊστάμενο του ‘Εφετείου Πειραιώς ως Πρόεδρο αυτής, καί τά μέλη Γεώργιο Σπινάσα, Γεώργιο Δελλόπουλο, Στυλιανό Χατζηδάκη, Θεόδωρο Παπαγγελόπουλο, Προέδρους ‘Εφετών, Στυλιανό Μαζαρά η, Χαράλαμπο Παμπούκη, Δημήτριο Γουργουράκη, Γεώργιο Βελλή (Εισηγητή), ‘Ολύμπιο ‘Αλιφιέρη, Παναγιώτη Κωστάκο, Νικόλαο Θεοδωρόπουλο, Ευστράτιο Πετροπουλέα, ‘Αναστάσιο Καραγεώργη, ‘Αντώνιο Παπαθεοδώρου, Γεώργιο Νικολόπουλο, Κωνσταντίνο Τσαμαδό, ‘Αλέξανδρο Παπαμιχαλόπουλο, Γεώργιο Τζαννετή, Δημήτριο Σουλτανιά, Θεόδωρο Λαφαζάνο, ‘Ανδρέα Μοσχανδρέου, Χαρίδημο Παπαδάκη καί Θεόδωρο Τζέμο, ‘Εφέτες. Δέν παραβρέθηκαν, εξαιτίας κωλύματος, οι ‘Εφέτες Παύλος Μοσχονάς, ‘Ιωάννης Γέγιος, ‘Ιωάννης Τέτοκας καί Κωνσταντίνος Παπαλάκης.

Συνεδρίασε στην αίθουσα ‘Εφετών του ‘Εφετείου στις 11 ‘Οκτωβρίου 1984. Παραβρέθηκε στη συνεδρίαση ο ‘Αντεισαγγελέας ‘Εφετών ‘Αντώνιος Γεωργιλιάς, γιατί ο Εισαγγελέας ‘Εφετών είχε κώλυμα, καί η γραμματέας του ‘Εφετείου Μαρία Περπυράκη, Γραμματέας ‘Εφετών Α’ τάξεως.

‘Η συνεδρίαση έγινε ύστερα από πρόσκληση του προϊσταμένου του ‘Εφετείου, για ν’ αποφανθεί η ‘Ολομέλεια σχετικά μέ τό Σχέδιο Νόμου για τή σύσταση καί λειτουργία τμήματος ναυτικών διαφορών στό Πρωτοδικείο καί στό ‘Εφετείο Πειραιά καί τή ρύθμιση ζητημάτων σχετικών μέ τήν εκδίκαση των διαφορών αυτών (έγγραφο 75187/3.9.1984 ‘Υπουργείου Δικαιοσύνης).

‘Αφού άκουσε τον Εισηγητή ν’ αναπτύσσει τή γνώμη του καί να προτείνει τήν άπόρριψη του νομοσχεδίου, καθώς καί τον Εισαγγελέα να προτείνει τό αυτό καί

Σκέφθηκε κατά τό Νόμο.

‘Επειδή, ένόψει των άρθρων 81 καί 82 του ‘Οργανισμού των Δικαστηρίων καί του 75187/3.9.1984 έγγραφου του ‘Υπουργείου Δικαιοσύνης, νόμιμα ο δικαστικός σύλλογος του ‘Εφετείου αυτού συνήλθε σε ‘Ολομέλεια για να εκφέρει, ύστερα από άκρόαση του οικείου εισαγγελέα, τίς άπόψεις του επί του σχεδίου νόμου «για τή σύσταση καί λειτουργία τμήματος ναυτικών διαφορών

στό πρωτοδικείο και στο έφετείο Πειραιά και τη ρύθμιση ζητημάτων σχετικών με την εκδίκαση των διαφορών αυτών».

Επειδή, όπως προκύπτει από το άρθρο 74 παρ. 1 του Συντάγματος, η εισαγωγή όποιουδήποτε νομοθετήματος πρέπει να είναι αιτιολογημένη, να υπαγορεύεται δηλ. από ορισμένους λόγους που επιβάλλουν στο νομοθέτη να εισαγάγει νέους κανόνες δικαίου για τη συμπλήρωση κάποιου κενού στις βιοτικές σχέσεις ή στη θεσμική οργάνωση και λειτουργία των οργάνων της Πολιτείας. Το ίδιο ισχύει πολύ περισσότερο όταν η νομοθετική επέμβαση πρόκειται να εκδηλωθεί προς την κατεύθυνση της δικαστικής λειτουργίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι και σε χώρες όπου η δομή της κοινωνίας και της κρατικής εξουσίας υπέστη επαναστατική μεταβολή ή θεσμική οργάνωση της Δικαιοσύνης και η διαδικασία ενώπιον των πολιτικών δικαστηρίων παρέμειναν ανέπαφες (και μόνον έρμηνευτικά προσαρμόστηκαν στις ιδεολογικές αντιλήψεις του νέου καθεστώτος) επί μακρότατο χρονικό διάστημα, όπως λ.χ. στη Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας, όπου πρόσφατα μόνον αντικαταστάθηκε ο παλιός νόμος της πολιτικής δικονομίας.

Ειδικότερα η καθίδρυση ειδικών πολιτικών δικαστηρίων θα ήταν άνεκτη μόνον αν είχε προτερήματα που θα αντιστάθμιζαν τουλάχιστον τα εκδηλα μειονεκτήματα μιας τέτοιας ρυθμίσεως, ή οποία είναι άγνωστη στον ύφιστάμενο δικαστηριακό μας Όργανισμό, ασυμβίβαστη με την παράδοση της δικαστικής οργάνωσης της Χώρας μας και αντίθετη προς τις αντιλήψεις του σύγχρονου δικονομικού νομοθέτη. Πράγματι, α) δεν υπάρχουν στην Ελλάδα πολιτικά δικαστήρια για ειδικές κατηγορίες υποθέσεων β) ιδρύθηκαν μόνον και λειτουργήσαν στο παρελθόν τα γνωστά έμποροδικεία καθώς και τα χρηματιστηριακά δικαστήρια του ν.δ. της 2/10.11.1923 «περί χρηματιστηρίου έμπορευμάτων» και του ν. 3632/1928 «περί χρηματιστηρίου αξιών», καταργήθηκαν όμως τα πρώτα με το νόμο ΑΥΝΖ/1887 «ώς άποτυχόντα εν τη πράξει, καθόσον είχαν καταστή πρότυ-

πα δικαστικής βραδύτητας» (Καραβά Έμπορ. Δικ., 1947, τομ. Α' σελ. 75-76), και τα δεύτερα μετά άρθρο 7 του Εισαγωγικού Νόμου του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας και γ) με την ίδια διάταξη του άρθρου 7 Εισ. Ν. Κ.Πολ.Δ. καταργήθηκαν «και πάσαι αι διατάξεις νόμων διά των οποίων καθιερούνται ειδικά πολιτικά δικαστήρια ή ύποχρεωτικά ή αναγκαστικά διαιτησία διά την εκδίκασιν διαφορών ιδιωτικού δικαίου κλπ.». Το εξέταζόμενο σχέδιο νόμου υπό την έπωνυμία των «ειδικών τμημάτων ναυτικών διαφορών» στο Πρωτοδικείο και στο Έφετείο του Πειραιά αποβλέπει στη σύσταση ειδικών πολιτικών δικαστηρίων πρώτου και δεύτερου βαθμού για όρισμένη κατηγορία ιδιωτικών διαφορών αντίθετα προς την παραπάνω γενικότερη δικαιολογική θέση του νεότερου νομοθέτη, χωρίς να συντρέχει γι' αυτό σοβαρός νομοθετικός λόγος και κατά τρόπο που εγκυμονεί ευδιάκριτους κινδύνους για την εύρυθμη άπονομή της δικαιοσύνης και ιδίως για την αυτοδιοίκηση και το κύρος του δικαστικού σώματος. Τό ότι με το νομοσχέδιο επιχειρείται η ίδρυση ειδικών πολιτικών (ναυτικών) δικαστηρίων και όχι απλών τμημάτων στα ήδη ύφιστάμενα δικαστήρια προβαίνει άναμφιβόλο από τις διατάξεις των άρθρων 3, 4 παρ. 2, 9 παρ. 3 και 11 του σχεδίου. Έτσι σημειώνεται όπισθοδρομηση προς τό νομοθετικά παράδοξο, διεθνώς σπανιότατο (ιδίως στα ευρωπαϊκά κράτη) και άποδεδειγμένο άποτυχημένο πρότυπο της λειτουργίας τόσων δικαστηρίων όσες και οι κατηγορίες των ιδιωτικών διαφορών και της θεσπίσεως ιδιαίτερης δικονομίας για κάθε μία άπ' αυτές (βλ. άρθρ. 6 του σχεδίου). Η αντίληψη αυτή εύκολα μπορεί να άνοιξει τό δρόμο για την ίδρυση ειδικού δικαστηρίου (και δικονομίας) για κάθε κατηγορία πολιτικών ή ποινικών υποθέσεων που έμφανίζει ιδιοτυπίες ή δυσχέρεις στη διάγνωση του νομικού ή του πραγματικού μέρους και άπαιτεί τάχα δικαστές, εισαγγελείς και ύπαλλήλους της γραμματείας με ιδιάζουσα έμπειρία και ειδικές γνώσεις. Όσον άφορά τις «ναυτικές διαφορές» του άρθρου 2 του Σχεδίου, ούτε

την όρθή άλλ' ούτε και την ταχεία έπίλυσή τους ύπόσχεται ή ρύθμιση του νομοσχεδίου αυτού. Η όρθότητα της άπονομής της δικαιοσύνης και για τις διαφορές αυτές, όπως και για τις αξιόποινες πράξεις που προβλέπονται στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, συναρτάται βέβαια και προς την έπιστημονική κατάρτιση, τη δεξιοότητα και την έμπειρία των οικείων δικαστικών λειτουργών. Είναι, λοιπόν, άυτόνομο και δέ χρειάζεται γι' αυτό νομοθετική έπιταγή, ότι όσοι δικαστικοί λειτουργοί έχουν τά ειδικά προσόντα του άρθρου 8 παρ. 1 του Σχεδίου πρέπει να τοποθετούνται στα δικαστήρια και τις αντίστοιχες εισαγγελίες του Πειραιά, έφόσον έχουν και όσα άλλα ύσιαστικά προσόντα (γενικότερη νομική κατάρτιση, κρίση, αντίληψη, ιδιαίτερο ήθικό σθένος, έπιμέλεια κ.α.) άπαιτεί ή θητεία τους στα παραπάνω δικαστήρια. Η έξουσία, όμως, και ή εύθνη για την έπιλογή των κατάλληλων για τις συγκεκριμένες θέσεις δικαστών και εισαγγελλικών λειτουργών άνήκει στο Άνώτατο Δικαστικό Συμβούλιο και όχι στο νομοθέτη ή στη διοίκηση. Έξάλλου ή διαίρεση των πολυμελών δικαστηρίων σε τμήματα που τό καθένα τους δικάζει όρισμένη κατηγορία (ή κατηγορίες) υποθέσεων γίνεται, κατά τις ισχύουσες διατάξεις, με τον έσωτερικό Κανονισμό λειτουργίας του Δικαστηρίου. Η ρύθμιση αυτή έπαναλαμβάνεται πίο λεπτομερής και συστηματική και στο σχέδιο του Κώδικα Όργανισμού των Δικαστηρίων, που κατατέθηκε ήδη στη Βουλή.

Ειδικότερα ό ισχύων Κανονισμός του Πρωτοδικείου Πειραιώς (24/1982), που έχει θεσπισθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 5 παρ. 2 περιπτ. γ' και 3 του νόμου 172/1975 και 86 παρ. 2 του κώδ. νόμου 3641/1957 όρίζει ότι τό πρώτο από τά τρία πολιτικά τμήματα στα όποια διαιρείται τό δικαστήριο αυτό εκδικάζει όλες τις υποθέσεις ναυτικού δικαίου που ύπάγονται στην ύλική άρμοδιότητα του πολυμελούς πρωτοδικείου, ενώ για τις έργατικές διαφορές (έπομένως και τις ναυτεργατικές που άποτελούν τό μεγαλύτερο μέρος) όρί-

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

ζονται συγκεκριμένοι πρωτοδικές υπό την έποπτεία προέδρου πρωτοδικών με ειδική κατάρτιση και εμπειρία στα θέματα του ναυτικού δικαίου, συγκροτείται δηλ. και για τις διαφορές αυτές ιδιαίτερο τμήμα του δικαστηρίου. Ο έσωτερικός Κανονισμός μπορεί και ένδεικνυται να προβλέπει τη συμμετοχή δικαστών του τμήματος ναυτικών διαφορών στο Συμβούλιο Πλημμελειοδικών, όταν πρόκειται για ναυτικά εγκλήματα, ενώ η επιλογή ενός ή δύο από τους άνακριτές, στους οποίους θα ανατίθεται η ανάκριση για αξιόποινες πράξεις αυτής της κατηγορίας, μπορεί να γίνεται, βάσει των διατάξεων που ήδη ισχύουν, μεταξύ των δικαστών που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, στα οποία αυτόνοτητα συγκαταριθμούνται και εκείνα του άρθρου 8 παρ. 1 του νομοσχεδίου. Ευχρεστερη είναι η αντιμετώπιση του θέματος ως προς τους εισαγγελικούς λειτουργούς, αφού στον προϊστάμενο της Εισαγγελίας απόκειται να αναθέσει τη δίωξη των ναυτικών εγκλημάτων και την περαιτέρω επιμέλεια των σχετικών υποθέσεων σε εισαγγελικούς λειτουργούς που διαθέτουν τα παραπάνω προσόντα. Τοῦτο, άλλωστε, μπορεί να ρυθμιστεί και με τον έσωτερικό Κανονισμό της εισαγγελίας, όπως προβλέπει τό υπό ψήφιση σχέδιο του Κώδικα Οργανισμού των Δικαστηρίων. Η ταχύτητα άπονομής της δικαιοσύνης ως προς τις ναυτικές διαφορές και τα ναυτικά εγκλήματα καθόλου δέν έξαρτάται από την ύπαρξη ειδικών ναυτικών δικαστηρίων ή τμημάτων. Είναι θέματα δικονομικών ρυθμίσεων και έπαρκειας δικαστικού, προσωπικού, ποιοτικής και ποσοτικής. Καί στό μέν πεδίο της πολιτικής δικονομίας έγινε ήδη δραστηκή και

ιδιαίτερα επιτυχημένη νομοθετική παρέμβαση με τον άρτιγέννητο νόμο 1478/1984, ό οποίος προήλθε σε διαρρύθμιση και άπλούστευση της διαδικασίας έως τά όρια εκείνα πέρα από τά όποια τίθεται σε κίνδυνο ή όρθή άπονομή του δικαίου. Όσον άφορά την ποινική δικονομία, έπείγει πράγματι μία άποφασιστική άναθεώρηση των περίπλοκων, άχρηστων και χρονοβόρων μηχανισμών του οικείου Κώδικα, που έκτρέφουν, ιδίως με την πολυτέλεια των προσφυγών και των ένδίκων μέσων της προδικασίας και της ενδιάμεσης διαδικασίας, τη στρεψοδικία των ένόχων και ματαιώνουν πολλές φορές την έγκαιρη και όρθή ποινική καταστολή. Οί άδυναμίες, όμως, αυτές είναι αυτόδηλο ότι δέν άναιρούνται με την ίδρυση ειδικών δικαστηρίων ή τμημάτων, ούτε με μόνη την επιμέλεια, την έπιστημοσύνη ή την εμπειρία των όποιων δικαστικών λειτουργών. Η ταχύτητα (και ως ένα βαθμό ή όρθότητα) της άπονομής της δικαιοσύνης στό χώρο του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου επιδιώκεται διεθνώς με τό θεσμό της διαιτησίας, που όργανώνεται σε μόνιμη βάση. Η έκροή ναυτικών υποθέσεων και διαφορών προς άλλοδαπά ναυτιλιακά κέντρα (Λονδίνου, Νέας Υόρκης κ.ά.) όφείλεται άκριβώς στό ότι εκεί υπάρχουν και λειτουργούν ύψηλης στάθμης μόνιμα διαιτητικά όργανα (στά όποια μετέχουν και δικαστές με έξειδικευμένη νομική κατάρτιση και πείρα). Στα όργανα αυτά— και όχι στά ειδικά δικαστήρια της άλλοδαπής — εισάγονται οί παραπάνω διαφορές, σύμφωνα με διαιτητικές ρήτρες που συνθηέστατα περιλαμβάνονται στά ναυλοσύμφωνα και τίς φορτωτικές του διεθνούς θαλασσίου έμπορίου.

Είναι, λοιπόν, φανερό ότι εκείνο που πράγματι θα συντελέσει άποφασιστικά στην έπιτάχυνση του ρυθμού έπιλύσεως των ιδιωτικών ναυτιλιακών διαφορών από πρόσωπα ιδιάζουσας εμπειρίας και, άρα, στη συγκράτηση των σχετικών δικών μέσα στον έλληνικό χώρο είναι ή δραστηριοποίηση της μόνιμης διαιτησίας για την έπίλυση ναυτιλιακών διαφορών που έχει συσταθεί και λειτουργεί στό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Έλλάδος, σύμφωνα με τίς διατάξεις του άρθρου 902 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, του β.δ/τος 447/1962 και του άρθρου 2 παρ. 3 στοιχ. στ' του νόμου 989/1979. Με τά δεδομένα αυτά ή Όλομέλεια του Έφετείου άγεται στίς άκόλουθες παρατηρήσεις, κατά σειρά σπουδαιότητας: Α) Καμία δικαιολογία ή θεμιτή σκοπιμότητα δέν ύπαγορεύει την ίδρυση ειδικών ναυτικών δικαστηρίων. Υπό την έκδοχή ότι επιδιώκεται άπλως ή δημιουργία χωριστών τμημάτων ναυτικού δικαίου στά πολυμελή δικαστήρια του Πειραιά, ή ρύθμιση του νομοσχεδίου στερεείται άντικειμένου. Διότι στό μέν Πρωτοδικείο ύπάρχει ήδη και λειτουργεί τέτοιο τμήμα βάσει του Κανονισμού, ενώ στό Έφετείο ό έλάχιστος άριθμός των έφέσεων που άφορούν ναυτικές διαφορές του άρθρου 2 του Σχεδίου (πλήν των ναυτεργατικών) καθιστά όχι μόνο περιττή, αλλά και τεχνικά άνέφικτη τη σύσταση τέτοιου ειδικού τμήματος. Πράγματι, οί υποθέσεις ναυτικού δικαίου από πράξεις του θαλάσσιου έμπορίου (άρθρ. 2 παρ. 2 Σχ.) που έκδικάζονται κάθε χρόνο από τό Έφετείο Πειραιώς δέν άντιπροσωπεύουν ούτε τό πέντε τοίς έκατό (5%) του συνολικού άριθμού των δικαζομένων υποθέσεων (δηλ. δέν καλύπτουν ούτε τη μερίδα έρ-

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

**Συνολική άξία άσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1983 ήταν
16.292.610.997 δολάρια.**

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

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

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

γασίας ενός έφετη), ενώ οι ναυτεργατικές διαφορές, μολονότι πολυπληθείς, δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερες δυσκολίες στη διάγνωση τους, δεδομένου ότι αναφέρονται στον κλάδο εκείνο του εργατικού δικαίου ο οποίος νομοθετικά μέν έχει υποβληθεί σε ρύθμιση κατά πολύ πληρέστερη και σαφέστερη από αυτή που περιέχεται στο δίκαιο της χερσαίας εργασίας, νομολογιακά δέ έχει υποστεί εξαντλητική επεξεργασία, έτσι ώστε αμφιλεγόμενα θέματα ή δυσεπίλυτα ζητήματα σπάνια ανακύπτουν στη δικαστηριακή πρακτική. Έδω πρέπει να σημειωθεί ότι το γεγονός ακριβώς ότι ελάχιστες μόνον από τις πολλές αποφάσεις του Πρωτοδικείου Πειραιώς, που αφορούν καθαρά ναυτιλιακές διαφορές (άρθρ. 2 παρ. 2 Σχ.), προσβάλλονται με το ένδικο μέσο της έφεσεως καταδεικνύει εμφαντικά την επιτυχή και αποδοτική λειτουργία του πρωτοδικείου αυτού με τη σημερινή του στελέχωση και την ισχύουσα, βάσει του εσωτερικού Κανονισμού, οργανωτική του δομή. Β) Τα άρθρα 8 και 9 του Σχεδίου, αν η διατύπωσή τους ήταν ή μπορούσε να ερμηνευθεί ως δυνητική, δεν θα περιείχαν παρά αυτονόητες κατευθυντήριες γραμμές προς τη διοίκηση της Δικαιοσύνης. Με την επιτακτική τους, όμως, διατύπωση είναι διττώς απαράδεκτα: α) Είναι αντισηματικά κατά το μέτρο που αντιπροσωπεύονται τη συνταγματικά καθορισμένη εξουσία του Ανώτατου Δικαστικού Συμβουλίου. Πράγματι, ο αριθμός των δικαστικών λειτουργών που έχουν τα ειδικά προσόντα του άρθρου 8 παρ. 1 του Σχεδίου είναι τόσο περιορισμένος, ώστε με το νομοθέτημα δακτυλοδεικτούνται εκείνοι που θα επανδρώσουν το λεγόμενο τμήμα ναυτικών διαφορών. Ποιός, όμως, δικαστής είναι κατάλληλος να υπηρετήσει σε όρισμένο δικαστήριο κρίνεται αποκλειστικά από το Ανώτατο Δικαστικό Συμβούλιο και σε περίπτωση διαφωνίας του Υπουργού από την Όλομέλεια του οικείου ανωτάτου δικαστηρίου (άρθρ. 90 παρ. 1, 3 και 4 Συντ.), κατά την κρίση δέ αυτή συνεκτιμώνται και άλλες περιστάσεις αποφασιστικής σημασίας, οι οποίες, χωρίς να είναι δεκτικές νομοθετικού προκαθορισμού, μπορεί να καθορίσουν το συγκεκριμένο δικαστή ακατάλληλο για

τό Έφετείο ή το Πρωτοδικείο του Πειραιά, μολονότι έχει τα ειδικά προσόντα του άρθρου 8 παρ. 1 του Σχεδίου. Και β) είναι επικίνδυνα για το κύρος της Δικαιοσύνης και ύπονομευτικά της «έξωθεν καλής μαρτυρίας» που προσήκει σε κάθε λειτουργό της. Διότι, ανεξάρτητα από τις προθέσεις του νομοθέτη, ευνουούν τη δημιουργία μιας ειδικής τάξεως «προνομιούχων» δικαστικών λειτουργών, οι οποίοι, αφού αποξενωθούν από κάθε άλλη δικαιοδοτική και επιστημονική δραστηριότητα, κινδυνεύουν να ενταχθούν βαθμηδόν, συνειδητά ή ανεπίγνωτα, σε ένα ιδιότυπο κύκλο υποθέσεων, διαδίκων και συμπερόντων, έτσι ώστε και η ήθική τους ακεραιότητα θα βρίσκεται κάτω από αδιάλειπτη δοκιμασία, αλλά και - το πιθανότερο - θα προκαλούνται ή θα καλλιεργούνται συνεχώς έντυπες εξαιρετικές δυσμενείς για το γόητρο της και την δηλ. υπόσταση της Δικαστικής Έξουσας. Ανάλογα, ισχύουν και για τους υπαλλήλους της γραμματείας (άρθρ. 11 παρ. 5 Σχ.), ιδίως ενόψει του άρθρου 92 παρ. 3 του Συντάγματος. Γ) Μετά την πρόσφατη δικονομική μεταρρύθμιση (ν. 1478/1984), που απλουστεύει και επιταχύνει δραστικά τη διαδικασία συλλογής των αποδείξεων, η ρύθμιση του άρθρου 6 του Σχεδίου αποβαίνει περιττή. Η τυχόν εισαγωγή της, εκτός του ότι θα αποδειχθεί δυσεφάρμοστη αλλά και επικίνδυνη για την όρθη άπονομή του δικαίου σε διαφορές που δεν είναι πάντα άπλες και ευδιάγνωστες, θα περιπλέξει απλώς το μωσαϊκό των ειδικών δικονομικών διατάξεων που είναι διάσπαρτες στη νομοθεσία μας. Ειδικότερα επισημαίνεται η εθνικώς μειωτική και δικονομικώς επικίνδυνη διάταξη της παρ. 3 του άρθρου 6, για την οποία δύσκολα μπορεί να βρεθεί ευπρόσωπη αιτιολογία. Δ) Όρθη είναι η σύσταση Έπιτροπής Ναυτικών Έμπειρογνομόνων (άρθρ. 12 παρ. 1 έδ. α' και παρ. 3 Σχ.). Ακριβώς δέ η σύσταση και η λειτουργία τέτοιας γνωμοδοτικής έπιτροπής, που η συνδρομή της θα αναπληρώνει τις τεχνικές εκείνες γνώσεις και πληροφορίες που είναι αδύνατο να έχει ή να αποκτήσει με συστηματική πληρότητα και ακρίβεια ο δικαστικός λειτουργός με την οποιαδήποτε νομική παιδεία

και δικαστηριακή πείρα, εμφανίζει ακόμη λιγότερο δικαιολογημένη τη σχεδιαζόμενη δημιουργία ειδικών ναυτικών δικαστηρίων ή τμημάτων ναυτικών διαφορών. Περιττεύουν, όμως, οι καθαρά δικονομικές διατάξεις του άρθρου αυτού καθώς και εκείνες που όρίζουν τον τρόπο συγκροτήσεως της έπιτροπής (παραγρ. 1 έδ. β' έπ., 2, 4 και 6). Διότι τα θέματα στα οποία αναφέρονται οι παραπάνω διατάξεις ρυθμίζονται πλήρως με τα άρθρα 371 έπ. του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας και με το β.δ. 566/1968 «περί του τρόπου κατάρτισεως και τηρήσεως καταλόγων πραγματογνομόνων και διαιτητών» (βλ. και άρθρ. 2 παρ. 3 στοιχ. Κ.ν. 989/1979), καθώς και με τα άρθρα 185 έπ. του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας. Και Ε) Όρθη, τέλος, είναι η διάταξη του άρθρου 13 του Σχεδίου για τη λειτουργία σεμιναρίων σε θέματα ναυτικού δικαίου και σε τεχνικά θέματα που σχετίζονται με τη ναυτιλία.

Δύο μέλη του δικαστικού συλλόγου μειώθησαν, έχοντα την γνώμη ότι το νομοσχέδιο έχει καλώς και ότι η διαδικασία κατά την οποία θα έπρεπε να εκδικάζονται οι ναυτικές διαφορές είναι η εργατική.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Αποφαινεται ότι το νομοσχέδιο «για τη σύσταση και λειτουργία τμήματος ναυτικών διαφορών στο Πρωτοδικείο και το Έφετείο Πειραιά και τη ρύθμιση ζητημάτων σχετικών με την εκδίκαση των διαφορών αυτών» δεν πρέπει να γίνει νόμος του Κράτους με εξαίρεση α) τις διατάξεις του άρθρου 12 παρ. 1 έδ. α και παρ. 3 για τη σύσταση Έπιτροπής Ναυτικών Έμπειρογνομόνων, ή συγκρότηση και λειτουργία της οποίας πρέπει να διέπεται από τις διατάξεις για την πραγματογνωμοσύνη που περιέχονται στους Κώδικες πολιτικής και ποινικής δικονομίας και στο β.δ. 566/1968, και β) τις διατάξεις του άρθρου 13 για τη λειτουργία επιμορφωτικών σεμιναρίων.

Κρίθηκε και αποφασίστηκε στον Πειραιά στις 11 Οκτωβρίου 1984 και δημοσιεύτηκε την ίδια ημέρα.

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



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η ναυπηγική βιομηχανία

Τη σταθερή θέση της Κυβερνήσεως έναντι της χρηματοδότησης των ναυπηγείων εξέφρασε ο Γερμανός υπουργός Έθνικης Οικονομίας, απορρίπτοντας την πρόταση της Εύρωπαϊκής Έπιτροπής για τη δια ήρση των ναυπηγικών επιχορηγήσεων στις χώρες της Κοινότητας επί μία ακόμη διετία.

Κατά τον Γερμανό υπουργό, μολονότι η χώρα του είναι επικεφαλής των ναυπηγικών χωρών της Εύρώπης εν τούτοις είναι εκείνη που επιχορηγεί ελάχιστα αυτόν τον κλάδο. Γιατί πιστεύει ότι η μείωση και τελικά η άρση κάθε οικονομικής βοήθειας είναι η μόνη λύση για την επαναφορά ενός υγιούς συναγωνισμού στην Εύρωπη. Δυστυχώς παρά τις προσπάθειές της δεν μπόρεσε να πείσει και τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες να υιοθετήσουν μία παρόμοια θέση.

Η σημερινή κατάσταση της γερμανικής ναυπηγοβιομηχανίας είναι εν πολλοίς αποτέλεσμα της ελλείψεως παραγγελιών από τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, δεδομένου ότι από το υπάρχον καρτέ τὰ δύο τρίτα των παραγγελιών προέρχονται από γερμανούς εφοπλιστές και μόνο τὸ ένα τρίτο από ξένους, ενώ παλιότερα η αναλογία ήταν άκριβως η αντίθετη.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Λιμενικές εγκαταστάσεις

Οι επενδύσεις που προορίζονται για τὸν ἐκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων της Νέας Υόρκης και της Νέας Υερσέης καθώς και για τὰ προγράμματα οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής, ανέρχονται σὲ 1,4 δισεκ. δολλαρίων.

Τὸ 25% τοῦ ποσού αὐτοῦ θὰ χρησιμοποιηθεῖ μέσα σὲ ἔτος γιὰ τὴ χρηματοδότηση τῶν ἀκόλουθων προγραμμάτων: Δημιουργία «Teleport» με τὴν ἐγκατάσταση σταθμοῦ ξηρὰς γιὰ τὴ λήψη καὶ ἀποστολὴ διὰ δορυφόρου καὶ τὴν περαιτέρω μετάδοση σὲ ἐνδιαφερόμενες ἐπιχειρήσεις τῆς περιοχῆς. Ἐγκατάσταση σύγχρονης βιομηχανίας γιὰ τὴ συγκέντρωση, συντήρηση καὶ διανομὴ ἰχθύων στὴν ὅλη περιοχὴ καὶ ἐπέκταση τοῦ λιμενικοῦ τέρμιναλ Red Hook με αὔξηση τῆς δυναμικότητος σὲ κοντεῖνερς τῶν ἐγκαταστάσεων Red Hook — Brooklyn.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η Ναυπηγική παραγωγή

Στὸ μισό περίπου τῆς ναυπηγικῆς παρα-

γωγῆς τοῦ οικονομικοῦ ἔτους 1983 μειώθηκε ἡ ἱαπωνικὴ ναυπηγικὴ παραγωγή τὸ ἐξάμηνο Ἀπρίλιος — Σεπτέμβριος 1984.

Σύμφωνα με στοιχεῖα τοῦ ἱαπωνικοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν οἱ παραγγελίες πού τοποθετήθηκαν στὴ Χώρα κατὰ τοὺς ἐξι πρώτους μῆνες τοῦ νέου ἱαπωνικοῦ οικονομικοῦ ἔτους ἔφθασαν τὰ 3,9 ἑκατομ. τον. γκρός, δηλαδὴ μειώθηκαν κατὰ 47,9% ἐναντι τῆς ἀντίστοιχης περυσινῆς περιόδου, κυρίως λόγω τῆς ἐλλείψεως σημαντικῶν παραγγελιῶν μπάλκ κάρριερς ὅπως συνέβη τὸν προηγούμενο χρόνο.

Κατὰ κατηγορία, οἱ παραγγελίες πού δόθηκαν τὴ περίοδο αὐτὴ σὲ ἱαπωνικὰ ναυπηγεία δείχνει τὴν συνεχῆ προτίμηση τῆς πλοιοκτησίας πρὸς τὰ φορτηγά ὅπου τὸ συνολικὸ παραγγελθέν τοννάζ ἀνέρχεται σὲ 3,4 ἑκατομ. τον. γκρός, καὶ τὴν ἀποχὴ ἀπὸ τὰ δεξαμενόπλοια, τῶν ὁποίων οἱ παραγγελίες μόλις ἀνέρχονται σὲ 536.000 τον. γκρός καὶ ἐμφανίζουν μείωση κατὰ 31% ἐκείνων τοῦ 1983.

Παρά τὴν ὑπερπροσφορά τοννάζ, ἡ κατηγορία τῶν μπάλκ κάρριερς διατηρεῖ τὰ πρῶτα καλύπτοντας πλέον τοῦ 58% τῶν νέων παραγγελιῶν φορτηγῶν πλοίων με 2,3 ἑκατομ. τον. γκρός, ἀλλὰ ἐμφανίζει μείωση κατὰ 17,6% τοῦ τοννάζ μπάλκ κάρριερς ὑπὸ παραγγελία σὲ σύγκριση με τὸ προηγούμενο ἔτος.

Ποντοπόρο μπάλκερ με ἱστία

Τὸ πρῶτο στὸν κόσμον ἐξ ἀρχῆς σχεδιασμένο γιὰ κίνηση με ἱστία μπάλκ κάρριερ ἀναχώρησε ἀπὸ τὴν Ἰαπωνία γιὰ τὸ παρθενικό του ταξίδι σὲ ἱς ΗΠΑ. Τὸ «Usuki Pioneer» σχεδιάστηκε σάν σκάφος βοηθούμενο ἀπὸ ἱστία καὶ καθελκύστηκε στὰ ναυπηγεία Σαΐκι σὲ 30 Αὐγούστου ἐναντι κόστους 11 ἑκατομ. δολλαρίων. Τὸ πλοῖο εἶναι ἐφοδιασμένο με δύο ἱστία συνολικῆς ἐπιφανείας 640 τετρ. μέτρων ἐλεγχόμενα με κομπιούτερ ἀνάλογα με τὴν διεύθυνση καὶ τὴν ἐνταση τοῦ ἀνέμου. Ἀκόμη ὁ ὑπολογιστὴς ἐλέγχει τὶς κύριες μηχανές, πού κινοῦνται με βαρὺ πετρέλαιο, ὥστε ἡ ἀπόδοσή τους νὰ ἐλαττώνεται ἀνάλογα με τὴν ἰσχύ πού δίνουν τὰ ἱστία ὥστε ἡ ταχύτητα τοῦ πλοίου νὰ εἶναι σταθερή. Ἐπίσης γίνεται ἀνακύκλωση τῆς θερμικῆς ἐνέργειας τῶν ἀερίων τῶν ἐξατμίσεων, τὸ κύτος εἶναι ὑδροδυναμικὰ σχεδιασμένο, ὑπάρχουν ἀντιπαγωγικά συστήματα γιὰ τὴν ἐπίτευξη μεγαλύτερης οικονομίας καὶ ὑπάρχουν πολλοὶ αὐτοματισμοὶ με τὴν χρῆση ὑπολογιστῶν. Πιστεύεται ὅτι τὸ «Usuki Pioneer» θὰ ἐπιτύχει οικονομία μέχρι 40% σὲ σύγκριση με ἓνα συμβατικὸ σκάφος τοῦ ἴδιου μεγέθους καὶ τύπου. Μετὰ τὸ παρθενικό του ταξίδι τὸ πλοῖο θὰ δρομολογηθεῖ στὴν γραμμὴ μεταφορᾶς ξυλείας καὶ σιτηρῶν μεταξύ Ἰαπωνίας καὶ τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

Συνεργασία με τοὺς Σοβιετικούς

Ἀπὸ τὶς ἀρχές Ἰανουαρίου 1985 ἀρχίζει ἡ λειτουργία τῆς μικτῆς ναυτιλιακῆς ἐταιρείας Japan Nakhodka Line, τὴν ὁποία ἱδρυσαν ἀπὸ κοινού τρεῖς ἱαπωνικὲς ἐταιρίες καὶ ἡ σοβιετικὴ Far Eastern Shipping Co.

Ἡ νέα ἱαπωνικοσοβιετικὴ ἐταιρεία θὰ ἐξυπηρετεῖ με τακτικὴ γραμμὴ τὴ διακίνηση ἐμπορευματοκ βωτίων μεταξύ τῆς Ἰαπωνίας καὶ τοῦ λιμανιοῦ τῆς Σιβηρίας Nakhodka, στὴν ὁποία θὰ ἀπασχοληθοῦν ὀκτὼ κοντεῖνερόπλοια πού ἀνήκουν στὴν ἐταιρεία Trans Siberian Container Service, ἡ ὁποία εἶναι μία ἀκόμη μικτὴ ἱαπωνικοσοβιετικὴ ἐπιχείρηση.

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

ΙΝΔΙΑ**Τό πενταετές πρόγραμμα**

Κατ' εφαρμογή του έβδομου πενταετούς ναυτιλιακού προγράμματος 1985-1990 που κατηρτίσθη ήδη περίπου τό ένα τρίτο του ίδιου έμπορικού στόλου θά πρέπει νά αντι-κατασταθεί μέ σύγχρονα αποδοτικά πλοία καί μέ πλοία κοντινέρες. Σήμερα πλέον του 25% των υπάρχοντων πλοίων είναι ηλικίας 10 - 15 ετών, τό 20% ηλικίας 15-20 ετών καί τό 10% ηλικίας άνω των 20 ετών.

Γιά τήν αύξηση τής συμμετοχής του ινδι-κού στόλου στίς εθνικές μεταφορές χύδην φορτίων προβλέπεται νά δοθεί έμφαση στήν επιχορήγηση των πλοίων, στόν έκσυγ-χρονισμό του στόλου καί στή βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων, μέ σκοπό νά φθάσει ή συμμετοχή του στό 50% έναντι του σημερινού 26%.

Παράλληλως προβλέπεται νά ενισχυθεί ή άκτοπλοϊκή ναυτιλία μέ τήν άγορά νέων πλοίων καί τήν άρση των λιμενικών περιορι-σμών.

Μέ τίς προοπτικές αυτές ύπολογίζεται ή δύναμη του εθνικού στόλου νά φθάσει μέσα στήν πενταετία τά 10 έκατομ. τον. γκρός, οί δε μεταφορές — συνυπολογιζομένων καί των άκτοπλοϊκών νά φθάσουν τά 163 έκα-τομ. τόννων (έναντι 100 έκατομ. του 1983 καί 115 του 1984) καί οί εξαγωγές νά αύξηθούν κατά 15% περίπου ετησίως.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ**Δορυφορική διάσωση**

Τό Κέντρο Συντονισμού Θαλάσσιων Άτυ-χημάτων στό Φάλμουθ τής Άγγλίας, έφο-διάσθηκε μέ ειδικό επίγειο σταθμό γιά τή σύνδεσή του μέ τό σύστημα τηλεπικοινων-ιακών δορυφόρων του INMARSAT. Μέ τόν επίγειο σταθμό τό Κέντρο θά μπορεί νά συν-δεθεί μέ άλλα διεθνή κέντρα διάσωσης χω-ρίς τίς καθυστερήσεις καί τά προβλήματα συμφόρησης πού παρουσιάζονται στίς συμ-βατικές τηλεπικοινωνίες. Άλλα δύο Κέντρα Διάσωσης — στήν Άργεντινή καί τήν Βουλ-γαρία — έχουν έφοδιασθεί μέ επίγειους δο-ρυφορικούς σταθμούς καί πιστεύεται ότι σύντομα καί άλλα κέντρα διάσωσης θά συν-δεθούν μέ τό σύστημα INMARSAT. Τό Κέν-τρο του Φάλμουθ είναι συνδεδεμένο μέ τόν επίγειο σταθμό τής Κορυναλλής έτσι ώστε νά δέχεται όλα τά σήματα κινδύνου πού έκ-πέπονται πρός τή Βρεταννία μέσω του IN-
MARSAT.

Μείωση των λιμενικών τελών

Τά τέλη πού επιβάλλονται σέ έμπορεύμα-τα είσαγόμενα ή εξαγώμενα μέσω του λιμέ-να του Λονδίνου πρόκειται νά μειωθούν κα-τά 30% από τήν 1 Ιανουαρίου 1985. Η μείω-ση αυτή σέ πρώτη φάση θά ισχύσει επί δω-δεκάμηνο.

Τά τέλη ύπολογίζονται βάσει του βάρους

των φορτίων καί τά ποσά πού εισπράττονται χρησιμοποιούνται από τόν Όργανισμό Λι-μένος του Λονδίνου γιά έκβαθύνσεις καί άλ-λες έργασίες πού έκτελούνται στό λιμάνι.

Η Ένωση Ίδιοκτητών Άποβαθρών του Λονδίνου πού έκμεταλλεύεται τίς ιδιωτικές αποβάθρες στό λιμάνι πιστεύει ότι ή μείωση των τελών θά έχει σάν αποτέλεσμα μία ση-μαντική αύξηση στή διακίνηση των έμπο-ρευμάτων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ**Τό μεγαλύτερο δάνειο**

Τρείς Τράπεζες, ή Det Norske Creditbank, ή Bergen Bank καί ή άμερικανική Manufac-turers Hanover δημιούργησαν κοινοπραξία γιά νά χορηγήσουν δάνειο ύψους 280 έκατ. δολλαρίων πρός τήν εταιρία Norwegian Ca-ribbean Lines.

Πρόκειται γιά τό μεγαλύτερο ναυτιλιακό δάνειο πού χορηγείται σέ νορβηγική εται-ρία καί θά χρησιμοποιηθεί άποκλειστικά γιά τήν όλική χρηματοδότηση τής νορβηγικής έ-ταιρίας έκμεταλλεύσεως κρουαζιερο-πλοίων.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ**Οί εκπώσεις του Ρότερνταμ**

Άπό τήν 1 Ιουλίου, οί άρμόδιες λιμενικές

**ARPAPHIL****SHIPPING AGENCY CORPORATION****SHIP AGENTS • OPERATORS • BROKERS • MANNING • CHARTERERS**

Merchants Center Building — Room Nos 204 - 205
Padre Faura Corn. Mabini str. — ERMITA
MANILA — PHILIPPINES

Phones: 508.385 - 574.636 - 574.637 - 574.639
Telexes: 64365 ARPSHP PN - 40340 ARPASHP PN
Cable: ARPSHIP MANILA

**ΔΙΑ ΜΙΑ ΣΩΣΤΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΑΣ ΣΤΗΝ ΜΑΝΙΛΑ ΤΩΝ
ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΙΚΑΝΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΩΝ, ΑΠΕΥΘΥΝΘΗΤΕ ΣΕ ΕΜΑΣ**

**Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΑ, ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ
ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ
ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΑΣ.**

Πληροφορίες στήν Έλλάδα:
Κον ΕΛ. ΜΠΕΛΕΞΗ
Τηλ.: 808 4671 - 4

Ἀρχές τοῦ Ρόττερνταμ ἐπέβαλαν σοβαρές ἐκπτώσεις στὰ λιμενικά τέλη γιὰ τὰ πλοῖα ποὺ φορτώνουν ἢ ἐκφορτώνουν κοντέινερς. Οἱ μειώσεις αὐτές φθάνουν τὸ 10% γιὰ τὰ πλοῖα γραμμῆς ποὺ μεταφέρουν ἄλλα ἐμπορεύματα καὶ μέχρι 35% γιὰ τὰ πλοῖα ποὺ μεταφέρουν ἀποκλειστικά κοντέινερς.

Ἡ τιμολογιακὴ αὐτὴ μεταβολὴ συνδέεται ὁπωσδήποτε μέ τὴν ἐκλογὴ τοῦ Ρόττερνταμ ἀπὸ τὴν «United States Lines» ὡς μόνου λιμένος προσεγγίσεως στὴ βόρεια Εὐρώπη. Καὶ γενικώτερα πιστεύεται ὅτι ὅλες οἱ μεγάλες ἐταιρίες γραμμῆς πρέπει νὰ χρησιμοποιοῦν ἓνα ἢ τὸ πολὺ δύο βορειοευρωπαϊκοὺς λιμένες γιὰ νὰ πετύχουν τὴ συγκεντρωτικὴ λειτουργία τῶν ἐργασιῶν τους. Καὶ ὁ σκοπὸς τοῦ Ρόττερνταμ εἶναι νὰ ἐμφανισθεῖ ὡς τέτοιο ἀκριβῶς συγκεντρωτικὸ λιμάνι.

Οἱ ἀνωτέρω ἐκπτώσεις τῶν λιμενικῶν τε-
ων ὑπολογίζεται ὅτι θὰ κοστίσουν περὶ τὰ 500.000 φιορίνια τὸ χρόνο, συνυπολογιζομένης τῆς ἀναμενόμενης αὐξήσεως τῆς κινήσεως. Παρ'ὅλα αὐτὰ οἱ εἰδικοί φρονοῦν ὅτι ἡ τελικὴ διαφορὰ θὰ εἶναι θετικὴ.

Αὐξηση τιμῶν

Ἀπὸ τοῦ νέου ἔτους σχεδὸν ὅλες οἱ ἐταιρίες ποὺ ἐκτελοῦν τὴν τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Ὁλλανδίας καὶ Μεγ. Βρεταννίας, θὰ προβοῦν σὲ αὐξήσεις τῶν ναύλων κατὰ 5% περίπου. Ἡδη οἱ τρεῖς ἐταιρίες ποὺ συνδέουν ἀντιστοίχως τοὺς λιμένες Hoek — Harwich, Flushing — Sheerness καὶ Sheeveningen — Yarmouth, ἀνέγγειλαν αὐξηση 5%, ἐνῶ ἡ ἐταιρία Tor ποὺ συνδέει τὸ Ρόττερνταμ μέ τὸ Ἰμμινγχαμ προβλέπει μιὰ παρόμοια αὐξηση. Τέλος οἱ ἐταιρίες ποὺ συνδέουν τὸ Ρόττερνταμ μέ Hull καὶ Felixstowe θὰ κανονίσουν τοὺς ναύλους τοὺς ἀνάλογα μέ τὸν συναγωνισμό.

Παρατηρεῖται ἐξάλλου ὅτι οἱ τακτικὲς γραμμὲς ποὺ ἐξυπηρετοῦν τὴν πρὸς τὴν Βρεταννίαν μεταφορὴν ἐμπορευματοκιβωτίων αὐξήσαν ἤδη τὴν τιμὴν τους ἀπὸ τοῦ Ὀκτωβρίου κατὰ 6% γιὰ τὴν μεταφορὴν πρὸς Ἀγγλίαν καὶ κατὰ 100 φιορίνια τὸ κοντέινερ γιὰ τὴν μεταφορὴν πρὸς Ὁλλανδία. Τέλος οἱ τιμὲς «ἀπὸ πύρτα σὲ πύρτα» ποὺ ἰσχύουν γιὰ τὴν Ἰρλανδία αὐξήθηκαν κατὰ 4% ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Ἡ τρίτη δύναμη

Κατὰ τὸ πρῶτο ἑξάμηνο τοῦ 1984 νηολογήθηκαν στὸν Παναμὰ πλοῖα συνολικοῦ τοννάζ 3 ἑκατομ. τον. γκρός. Ἔτσι μέ σύνολο 44,7 ἑκατομ. τον. κρός ἡ παναμαϊκὴ ναυτιλία διατηρεῖ τὴν τρίτη θέσιν στὴν παγκόσμια



Τὸ ὑπερπολυτελέστατο κρουαζιερόπλοιο «Royal Princess» τῆς P & O, 45.000 τον. γκρός καὶ μεταφορικῆς ικανότητος 1.200 ἐπιβατῶν σὲ 600 δίκλινες ἐξωτερικὲς καμπίνες, τὸ ὁποῖο κατασκευάστηκε στὰ φινλανδικὰ ναυπηγεῖα τῆς Wartsila, ἔναντι ποσοῦ περὶ τῶν 140 ἑκατομ. δολλαρίων.

κλίμακα, μετὰ τὴν Λιβερία καὶ τὴν Ἰαπωνία.

Ἡ κατὰ κατηγορίαν πλοίων σύνθεση τοῦ παναμαϊκοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἔχει ὡς ἐξῆς: Φορτηγὰ πλοῖα 29,5 ἑκατομ. τον. γκρός. Δεξαμενόπλοια 10,9 ἑκατομ. τον. γκρός, ἐπιβατηγὰ πλοῖα 0,9 ἑκατομ. τον. γκρός, βοηθητικὰ ναυπηγήματα 1,6 ἑκατομ. τον. γκρός καὶ διάφορα ἄλλα σκάφη 1,8 ἑκατομ. τον. γκρός.

Τὸ ἐκ τῆς ναυτιλίας εἰσόδημα τῆς χώρας παρουσιάζει συνεχῆ ρυθμὸ ἀνόδου ἀνάλογον μέ τὴν αὐξηση τοῦ τοννάζ. Τὸ 1980 τὸ ναυτιλιακὸ εἰσόδημα ἀνῆλθε σὲ 28 ἑκατομ. Παναμαϊκῶν δολλαρίων (Balboas), τὸ 1981 ἔφθασε τὰ 35,5 ἑκατομ., τὸ 1982 τὰ 39 ἑκατομ., τὸ 1983 τὰ 40,3 ἑκατομ. καὶ τὸ 1984 ὑπολογίζεται νὰ πλησιάσει τὰ 50 ἑκατομ. δεδομένου ὅτι μέχρι τὸν Μάιο εἶχε φθάσει τὰ 21 ἑκατομμύρια.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

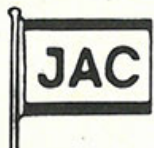
Ἐκσυγχρονίζεται ὁ στόλος

Στὶς ἀρχές τοῦ ἔτους ὁ Σοβιετικὸς στόλος πλοίων κοντέινερς ἀριθμοῦσε 47 σκάφη συνολικοῦ τοννάζ 433.000 τον. d.w. Πρόκειται γιὰ πλοῖα κοντέινερς τριῶν βασικῶν τύπων,

τοῦ τύπου Peintre Sarian τῶν 13-14.500 τόνων, τοῦ τύπου Alexander Fadeev τῶν 6.300 τόνων καὶ τοῦ τύπου Capitaine Sakharof τῶν 5.700 τόνων.

Στὴν κατηγορία τῶν ὀχηματοφόρων πλοίων ρό-ρό, ὁ σοβιετικὸς στόλος περιλαμβάνει 53 μονάδες συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος 495.000 τόν. d.w. Πρόκειται γιὰ πλοῖα πέντε διαφορετικῶν τύπων ποὺ ἔχουν ἀντίστοιχα μεταφορικὴ ικανότητα 4.400 τόνων, 4.600, 4.800 — 6.200, 13.000, 17.500 καὶ τοῦ τύπου Capitaine Smirnov τῶν 20.000 τον. d.w. Τὰ πλοῖα αὐτὰ μποροῦν ἐπίσης νὰ μεταφέρουν ἐγκιβωτισμένα φορτία, χύμα φορτία καὶ ρυμουλκούμενα βαρέα φορτία.

Ἡ ἐπὶ πέντε χρόνια συγκεντρωθεῖσα πείρα ἀπὸ τὴν χρησιμοποίησιν φορτηγιδοφόρων πλοίων ἀπέδειξε ὅτι τὸ σύστημα αὐτὸ ὑπῆρξε πολὺ ἀποδοτικὸ στὴν μεταφορὴν μεταξὺ τῶν λιμένων τοῦ Δούναβη καὶ τῶν λιμένων τῶν νοτιοανατολικῶν ἀσιατικῶν χωρῶν. Ὁ κυρίως χρησιμοποιηθεὶς τύπος τέτοιων πλοίων εἶναι τοῦ Julis Fucik, ὡς βάση ὁμοῦς γιὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ εἰδικοῦ στόλου αὐτοῦ θὰ ληφθεῖ ὁ τύπος Alexei Kossygin. Μέχρι τὸ 1985 τὰ ἐν λόγω πλοῖα θὰ ἀναλάβουν μεταφορὴν καὶ τὴν Ἀπὸ Βορρὰ.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

Φόρος Τιμής και Έκτιμησης

Με ευχαρίστηση αναδημοσιεύουμε κατωτέρω τήν άρθρο με τον τίτλο «A tribute and an appreciation» που είδε το φως στή μοναδική αγγλόφωνη ελληνική εφημερίδα του Λονδίνου THE GREEK GAZETTE γιά νά τιμήσει τόν ύποδειγματικό Έλληνα έφοπλιστή τής λεγόμενης «παλαιάς φρουράς» Παντελή Διαμ. Πατέρα που τίμησε ποικιλότητα τήν ιδιαίτερη πατρίδα του, τίς Οίνουσσες καί τήν ελληνική κοινωνία γενικώτερα. Η Ιστορία τών αξιών αυτών τέκνων τής Ελλάδας είναι εκείνη που κυριολεκτικά συγκροτεί καί άπαρτίζει τήν Ιστορία αυτής ταύτης τής ελληνικής ναυτιλίας. Η μετάφραση του κειμένου έγινε από τόν Δρ. Κώστα Ν. Χατζηπατέρα.

Υπήρχε πάντα, κάτι τό μοναδικό, σ' εκείνους που αποκαλούμε στοργικά «ή παλαιά φρουρά» τών νησιωτών καπεταναίων καί εξαίρετικά μοναδική, είναι ή αξιοπρόσεκτη γενιά τών Οίνουσσίων, που είχε μία τόσο βαθείά άπήχηση στό διεθνή ναυτιλιακό στίβο του αιώνα μας.

Ένα κοινό χαρακτηριστικό τών είναι ν' άναμινώνονται στήν έξυπνότητα του τόπου καί στή φιλικότητα έργα γιά τό καλό τών συμπατριωτών τους, χωρίς νά επιδιώκουν διαφήμιση καί αυτοπροβολή. Ένας άνθρωπος που συνοψίζει αυτό τό πνεύμα είναι ο Καπετάν Παντελής Δ. Πατέρας, τόν όποιον καί χαιρετίζουμε στήν επέτειο τών 81 χρόνων του τήν 2α Νοεμβρίου 1983. Γεννημένος τό 1902 ο Καπετάν Παντελής άκολούθησε από νωρίς τά ίχνη που χάραξε ή άγωγή του, που ένσαρκώνονται στίς Άξίες του Θεού, τής Έργασίας καί τής Οικογένειας. Άπέκτησε τό δίπλωμα Πλοίαρχου τό 1923, άρχίζοντας τήν αξιόλογη ναυτική σταδιοδρομία του υπηρετώντας είς τά οικογενειακά πλοία, δύο φορές ναυαγός, χρίς άνάπαυλα σχεδόν, ως τό 1940 όταν τά μαύρα σύννεφα τής μπόρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου πύκνωναν άπειλώντας νά σκεπάσουν καί τίς ίδιες τίς όχθες τής αγάπημένης του Αιγνούσας. Τ'ν Σεπτέμβριο του 1932 συνεζεύχθη τήν Κωνσταντία Κ. Λεμού κι έγινε άργότερα ο περιφαντος πατέρας δύο υιών, του Διαμαντή καί του Γιάννη. Στόν μακρό καί καρποφόρο βίο του ο άξιόλογος αυτός άνήρ συνέβαλε μεγάλως είς τήν προστασία τών συμφερόντων τών συμπατριωτών του, άρχίζοντας τή δρό-

ση του κατά τή διάρκεια τών δύσκολων χρόνων του πολέμου. Πράγματι, τό κοινοτικό του έργο τόν άνέδειξε ζωντανό θρύλο άνάμεσα στούς συμπατριώτες του. Μόνο μία πλήρης βιογραφία θά μπορούσε κάπως νά άποδώσει μία δίκαιη καί όρθή έκτίμηση τών έπιτευγμάτων αυτού του σεμνού καί άθόρβου ανθρώπου. Η δράση του είχε πάντα ως κίνητρο τό οίνουσιακό φαινόμενο τής εμφύτης ροπής τών Οίνουσσίων νά φεύγουν από τό νησί τους γυρεύοντας εύκαιρίες σέ μεγαλύτερες χώρες, έξέφρασε δέ συχνά τήν πίστη του στόν αϊγνουςιώτικο χαρακτήρα, στόν όποιον εμφύσησε κάτι που θά μπορούσε νά χαρακτηρίσει κανείς σάν πνευματική άναγέννηση. Αυτό ήταν καί τό κίνητρο που ώθησε άφ'οιςμένους ανθρώπους που προηγήθηκαν του Καπετάν Παντελή, όπως καί του Καπετάν Γιώργη Δ. Χαλκιά, νά καταναλίσκουν τόσες δυνάμεις γιά τήν προώθηση τών οίνουσιακών σκοπών. Όποιοσδήποτε έχει γνωρίσει τόν άνδρα, θά ένθυμείται ένα χαρακτηριστικό περιστατικό από τά πολεμικά χρόνια, που δίνει μία εικόνα του χαρακτήρα του: όταν οι Γερμανοί έζήτησαν όμήρους, εκείνος, μαζί μέ τόν Μιλτιάδη Λεμό, φυλακίστηκε δύο φορές — τή δεύτερη φορά μέ τή σύζυγό του — σάν έγγυητής παρά νά έμπαλξει, ούτε έναν από τούς συμπατριώτες του.

ΜΙΑ ΑΡΧΟΝΤΙΚΗ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ

Ο Καπετάν Παντελής διετήρησε πάντα στενή έπαφή μέ τήν ελληνική παροικία του Λονδίνου, άφου οι περισσότεροι άδελφοί καί ιδιαίτερος ο μέγας ευεργέτης Ιωάννης Δ. Πατέρας έζησαν καί εργάστηκαν στήν άγγλική πρωτεύουσα. Τό οικογενειακό ναυτιλιακό γραφείο υπήρξε στό κέντρο τής κοινωνικής καί έμπορικης δραστηριότητας τών Οίνουσσίων του έξωτερικού γιά πολλά χρόνια, μέ αποτέλεσμα νά διακριθούν μερικές αξιόλογες προσωπικότητες. Σταματάμε λίγο γιά νά άναφέρουμε τόν κ. Νίκο Δ. Πατέρα, αυτόν τόν έκλεκτό, επιβλητικό άνδρα του κύκλου του Λονδίνου, τόν όποιον άνακηρύξαμε «Άνθρωπο τής Χρονιάς» τό 1981 γιά τά γενναϊόδωρα φιλικότητα του έργα, που έτίμησαν τήν ιδιαίτερη πατρίδα του. Όλοι οι άδελφοί Πατέρα, τά παιδιά του Καπετάν Διαμαντή καί τής συζύγου του Καλλιόπης, μπο-

ρει κανείς νά πη ότι είναι παραπάνω από άξια γιά νά συμπεριληφθούν στόν κατάλογο τών μεγάλων Έλλήνων ευεργετών όλων τών γενεών. Οι δύο υιοί σου έχίζουν τή μεγάλη οικογενειακή παράδοση στό γραφείο του Λονδίνου, λαμβάνοντας μέρος άκούραστα σέ κοινοτικά καί εκπαιδευτικά έργα καί συμβάλλοντας στήν έξέλιξη τής κοινωνικής προνοίας τών συμπατριωτών τους.

Γιά νά επιστρέψουμε στόν Καπετάν Παντελή, θά ήταν δύσκολο νά άριθμήσουμε τά έργα που έπετέλεσε γιά τό καλό τών Οίνουσσών. Είναι τόσα πολλά που δέν ξέρει κανένας από που ν' άρχισή. Έκείνο που κατώρθωσε είναι νά μετατρέψει, ένα νησί φαινομενικώς άδρανές, είς άκμάζουσα Κοινωνία, καθώς έφοδιασμένη νά άντιμετωπίσει τή σύγχρονη εποχή, δίκαια περήφανη γιά τήν κληρονομία της καί γιά τά «επιφανή τέκνα» της. Πρίν ένα περίπου χρόνο, ή Άκαδημία Άθηνών άπένευμε ένα από τά πιό περίβλεπτα βραβεία της είς τό σεβαστό Πλοίαρχο, σ' άναγνώριση του έργου όλοκλήρου τής ζωής του. Από τόν Ιανουάριο 1983 ο νέος Δήμαρχος Οίνουσσών, ο Καπετάν Άντώνης Σπ. Λαιμός, παρέλαβε τή σκυτάλη τής οίνουσιακής προόδου άκολουθώντας τήν παραδοσιακή γραμμή που έχάραξε ο Καπετάν Παντελής κι έχοντας τήν καλή τύχη νά βρής γερά θεμέλια πάνω στή όποία είναι σέ θέση νά οίκοδομησεί. Χάρης είς τίς προσπάθειες τής οικογενείας Πατέρα υπάρχει στό νησί Γυμνάσιο, χτισμένο άποκλειστικά από ιδιωτικές τους δωρεές. Ο Καπετάν Παντελής υπήρξε επίσης ο πρώτος που ύπεστήριξε τήν ίδρυση ενός Ναυτικού Οικοτροφείου που σήμερα στεγάσει τή Σχολή Πλοίαρχων, μία προηγούμενη τεχνική σχολή που διατηρεί τίς θαλασσινές παραδόσεις του νησιού, διδάσκοντας συνάμα τή ναυτική τέχνη μέ ένα σύγχρονο έπιστημονικό τρόπο. Άποτέλεσμα τής ίδρυσής του είναι ότι προσελκύει όλο καί περισσότερους άξιους σπουδαστές που επιθυμούν νά άκολουθήσουν τήν ενδιαφέρουσα, προσοδοφόρα καί γεμάτη δυνατότητες ναυτική σταδιοδρομία. Μέ τήν ίδρυση του Γυμνασίου καί του Οικοτροφείου, ή έξοδος από τάς Οίνουσσας διακόπηκε, μέ μιάν αντίστροφη μάλιστα τάση έπιστροφής είς τό νησί, γεγονός που συμβάλλει στήν εύημερία καί στήν κοινωνική καί έμπορική του έξύψωση. Στόν τομέα τών κοινοτικών ίδρυμάτων, ο Κα-

Tel.: 361-6490, 362-0044/0088

NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR

CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

πετάν Παντελής έχει να επιδείξει άψογο ένεργητικό: ο ναός των Τριών Ίεραρχών στην περιοχή της Ναυτικής Σχολής και τό Γυμναστήριο γιά τούς δοκίμους ναυτικούς αποτελούν δύο από τά πιό σημαντικά του έργα.

ΥΠΗΡΕΤΩΝΤΑΣ ΩΣ ΔΗΜΑΡΧΟΣ

Ο Καπετάν Παντελής υπηρέτησε τά κοινά στάς Οίνουσας από τό 1940, γεγονός πού δείχνει άφ' έαυτού τό μέγεθος της ευθύνης πού έπωμίσθη. Στά δύσκολα χρόνια του πολέμου υπηρέτησε ως Κοινοτικός Σύμβουλος των Οίνουσών και ή σταδι δρομία του έπιστεγάσθηκε όταν έγινε κοινοτικός άρχων, μία θέση πού αγάπησε κι έτέθη στή διάθεσι του νησιού μέχρις ότου απέχωρησε της ένεργου υπηρέσιας τόν Δεκέμβριο του 1982. Ή άφοσίωσή του στό καθήκον, ή πίστη του στήν προώθηση των συμφερόντων του νησιού του και ή άκάματος ένεργητικότης του επέφεραν μία πλήρη μεταμόρφωση της μορφής και πολιτιστικής θέσεως των Οίνουσών, όχι άπλώς εις τόν ελληνικό χώρο άλλ' έπίσης εις άσυγκρίτως ευρύτερη κλίμακα. Άνάμεσα στίς πρωτοβουλίες του αναφέρομε τόν Σταθμό Α' Βοηθειών πλήρως εφοδισμένο μέ τά άπαραίτητα φάρμακα γιά περιπτώσεις έπείγουσας ανάγκης και μέ μόνιμο γιατρό, έπίσης τή δημιουργία ενός όδικοϋ συστήματος στήν ανατολικότερη αυτή άκρική προφυλακή της Έλλάδος μέσα στά πλαίσια του ΝΑΤΟ. Όφείλομε ακόμα νά αναφέρομε τά νέα κτίρια πού στεγάζουν τήν τοπική διοίκηση, τήν άστυνομία, τό Δημοτικό Σχολείο και, έπιπροσθέτως, τό άρδευτικό σύστημα και τήν ηλεκτρική σύνδεση του νησιού μέ τήν υπόλοιπη Έλλάδα, βήμα προόδου πού έφερε στό νησί τό ηλεκτρικό ρεύμα πού δέν ύφίστατο πρίν. Όλα αυτά τά σημαντικά έργα στά Οίνουσας έπετελέσθησαν κατά τήν διάρκεια της θητείας του Καπετάν Παντελή. Ή θάλασσα βεβαίως υπήρξε πάντα μία από τίς μεγαλύτερες αγάπες του, έλαχε δέ σ' εκείνον νά παραστή αυτόπτης μάρτυς της κατασκευής του πρώτου λιμενοβραχίονος δι' έξόδοις του Μάρκου Δημ. Λαιμού και του δεύτερου, δι' έξόδοις των αδελφών Άντωνίου και Νικολάου Σπ. Λαιμού. Χάρις εις τούς λιμενοβραχίονες τά πλοία μπαίνουν εύκολότερα στό λιμάνι, βελτιώνοντας μ' αυτόν τόν τρόπο τή θαλάσσια επικοινωνία μέ τήν γειτονική Χίο. Οί χθεσινοί όραματισμοί γιά ένα καλύτερο μέλλον έγιναν σήμερα πραγματικότητας χάρις εις τόν άπερίοριστο ένθουσιασμό του άφοσιωμένου αυτού Οίνουσιού άνδρός, ό όποιος μπορεί δικαίως



Ο Γεν. Γραμματέας της Άκαδημίας Άθηνών κ. Κ. Τρυπάνης, σύμφωνα μέ πρόταση της Τάξεως των Ήθικών και Πολιτικών Έπιστημών και άπόφαση της Όλομελείας, βραβεύει τόν κ. Παντελή Διαμ. Πατέρα γιά τήν μακρόχρονη κοινωφελή του ένεργό δράση.

νά σεμνύεται ότι έφερε τό προσφιλές νησί του μέσα στόν χώρο της σύγχρονης εποχής.

ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΤΗΣ ΔΡΑΣΕΩΣ

Δεδομένης αυτής της μακράς και δραστήριας ζωής, ό Καπετάν Παντελής έλαβε μέρος πρωτεργάτου, διά μέσου των έτών, εις ένα βαρύ κύ ο οργανώσεων, επαγγελματικών όσο και φιλανθρωπικών. Διετέλεσε ένεργόν άλλ' άθόρυβο μέλος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, θέσις εξαιρετικά διακεκριμένη, εξακολουθεί δέ νά είναι πολύ δραστήριο μέλος εις τά συμβούλια των πολλών ιδρυμάτων πού έδημιούργησε ό μεγαλύτερος από τά άδελφια του αείμνηστος Ίωάννης. Τόν Ίανουάριο 1964 του άπενεμήθ ως ήθική επιβράβευσις ό Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικος, παράσημο πού τόν έκαμε κάτοχο τίτλου ύψιστης διακρίσεως. Έπίσης, όπως τό άξιζε μετά τίς θητείες του σάν κοινοτικός άρχων (και γιά τήν προγενέστερη

και ένδιάμεση δράση του), ή Άκαδημία Άθηνών του άπένειμε παμψηφεί, ύψηλή τιμητική διάκριση γιά «τήν μακράν υπηρέσιάν του και τάς κοινωνικές δραστηριότητάς του επ' αγαθώ των συμπατριωτών του», προτάσει του κ. Παναγιώτη Κανελλόπουλου και μέ συνεισηγητή τόν κ. Κ. Τρυπάνη. Ήταν άναμφισβήτητα, στυλοβάτης ίσχυρός εις τήν κοινωνία, παρά τά ύπερογδοήκοντα χρόνια του.

Σ' αυτόν τόν ταπεινό, μετρίοφρονα, θάλαγε κανείς ακόμη και συνεσταλμένον άνδρα, πού είναι αληθινά άξιος νά άποκληθί «καλός κάγαθος», ή Έφημερίς μας άποτίει φόρο τιμής γιά τήν επέτειο των 81 χρόνων του. Ευελπιστούμε ότι ή νέα γενεά των Οίνουσιών και όλων των Έλλήνων πού φιλοδοξούν νά υπηρετήσουν τήν πατρίδα και τούς συμπατριώτες τους θά σταθούν μέ περισυλλογή μπροστά στό έμπνευσμένο αυτό παράδειγμα αυταπάρνησης και άφοσίωσης. Δέν θά μπορούσαν νά βρουν ιδεωδέστερο υπόδειγμα.

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS AND BUNKERS

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

TEL: 394.5612
394.3992
394.3691
394.3548
394.2129

PRIV.: T. Contogeorgis 443059
Direct: (541) 112550
E. Andresen 367115

Capt. G. LOGOTHETIS
Direct: 443869
Home: 3116632

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
3442393/4/5
ITT 426799 BALF

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την Κυανόλευκο

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την εγγραφή στα ελληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι πλοίων:

1. «Αλφα Τσάλεντζ», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο No. 2867, 10.511 τ. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «Alpha Challenge Companies S.A.» (Anangel Shipping Enterprises S.A.).

2. «Δήλος», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Erikoussa» υπό λιβεριανή σημαία, 17.957 τ. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, πού ανήκει στην εταιρία «Dilos Shipping Corporation» (κ. Αποστ. Χατζηελευθεριάδης).

3. «Ελλη», φορτηγό, πρώην «Brave Pioneer», υπό ιαπωνική σημαία, 12.315 τ. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, πού ανήκει στην εταιρία «Delano Navigation Corporation» (κ. Αντών. Νικολάκης).

4. «Φρίσιπ Λ.», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Tigre» υπό νορβηγική σημαία, 140.277 τ. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, πού ανήκει στην εταιρία «Elmini Limit Inc.» (κ. Κων. Χατζηαντωνίου).

5. «Ατίνι», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Unity» υπό σημαία Μάλτας, 28.481 τ. γκρός, ναυπηγήσεως του 1968, πού ανήκει στην εταιρία «Romneya Shipping Corporation» (κ. Στεφ. Στραβελάκης).

6. «Σήμπερντ», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Scherpendrecht» ναυπηγήσεως του 1974, πού ανήκει στην εταιρία «Parnon Navigation Corporation» (κ. Κων. Γλυνός).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν τό φορτηγό πολλαπλής χρήσεως «Gallant Pioneer» 19.200 τ. d.w., 12.314 τ. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής του 1976, έναντι τιμής περί των 2.8 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό φορτηγό τύπου SD 14 «Είρήνη II» 9.132 τ. γκρός, ναυπηγηθέν στο Σάντερλαντ τό 1971, έναντι τιμής περί των 1.3 εκατ. δολларίων.

— Σέ πλοιοκτήτες μέ έδρα τή Λιβερία επωλήθη τό ελληνικό στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Μαριέττα» 260.849 τ. d.w., 115.207 τ. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής πού κυμαίνεται περί των 8 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Νεφέλη» 50.240 τ. d.w., 24.894 τ. γκρός, βρετανικής κατασκευής του 1968, έναντι τιμής περί των 1.6 εκατ. δολларίων.

— Ιταλοί πλοιοκτήτες αγόρασαν τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Στάρ Κάστωρ» 27.469 τ.

d.w., 14.667 τ. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1973, έναντι τιμής περί των 3 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του βρετανικού μπάλκ κάρριερ «Troll Park» 33.898 τ. d.w., 22.160 τ. γκρός, ναυπηγηθέν στη Ριγίκα τό 1971, έναντι τιμής περί των 2.3 εκατ. δολларίων.

— Σέ συμφέροντα Νοτ. Κορέας επωλήθη τό ελληνικό φορτηγό «Παναγιώτης ΑΛ» 12.141 τ. d.w., 7.774 τ. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1970, έναντι τιμής περί των 1.1 εκατ. δολларίων.

— Σέ βρετανικά συμφέροντα φέρεται πωληθέν τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Όσσεαν Πήγασος» 26.805 τ. d.w., 16.622 τ. γκρός του 1961, έναντι ποσού 650.000 δολларίων.

— Έλληνες απέκτησαν τό ισπανικό μπάλκ κάρριερ «Liebana» 53.489 τ. d.w., 28.021 τ. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 3.5 εκατ. δολларίων.

— Σέ άγνωστους αγοραστές περιήλθε τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Αλίσια» 27.158 τ. d.w., 16.402 τ. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1972, έναντι τιμής περί των 3 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό φορτηγό «Indus Maru» 15.094 τ. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1970, έναντι τιμής περί των 1.050.000 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες επίσης απέκτησαν τά αδελφά φορτηγά σκάφη «Rheingold» καί «Walkure» 12.478 τ. d.w., δυτικογερμανικής ναυπηγήσεως του 1972 καί 1973 αντίστοιχα, έναντι συνολικής τιμής 2.2 εκατ. δολларίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τελικά τό δεξαμενόπλοιο «El Wallonia» 83.986 τ. d.w. (IGS/COW) βελγικής κατασκευής του 1974, έναντι τιμής περί των 6.5 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη τό παναμαϊκό φορτηγό «Αντζερήτη» 18.436 τ. d.w., 10.239 τ. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1968, έναντι τιμής περί των 900.000 δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του όλανδικού μπάλκ κάρριερ «Scherpendrecht» 67.688 τ. d.w., 36.465 τ. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1974, έναντι τιμής περί των 6.6 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ μέ δυνατότητα μεταφοράς αυτοκινήτων «Βείγρανο» 52.225 τ. d.w., 32.971 τ. γκρός, ναυπηγηθέν στη Γδύνια τό 1976, έναντι τιμής περί των 4.2 εκατ. δολларίων.

— Τέλος, σέ Ιταλούς επωλήθη τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Ρήγκαλ Σή» 51.666 τ. d.w., 30.244 τ. γκρός, ναυπηγηθέν στη Δαλία τό 1968, έναντι τιμής περί των 2 εκατ. δολларίων.

— Τό δανικό ρό-ρό «NANA GLORIA» αγοράστηκε από Έλληνες καί μετονομάστηκε «VOYAGER». Τιμή δέν εγνώσθη.

Διαλύσεις

— Διαλυτές τής Φορμόζας αγόρασαν τό υπό λιβεριανή σημαία μικτό σκάφος «Θύελλα» 40.933 τ. γκρός, 14.680 τ. βάρους του 1966, αντί δολ. 131,50 ανά τ. έλ. έκτοπίσματος.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Ατλαντίς» 6.246 τ. γκρός του 1963, αντί δολ. 113 ανά τόννο βάρους.

— Έλληνες διαλυτές αγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Νήλ Άρμστρογκ» 25.471 τ. γκρός, ναυπηγήσεως 1960, αντί δολ. 78 ανά τ. έλ. έκτοπίσματος.

— Στο Πακιστάν επωλήθη γιά διάλυση τό υπό σημαία Μάλτας φορτηγό σκάφος «Κεφαλονία Προσπερίτυ» 5.250 τ. γκρός του 1957, αντί δολ. 93,50 ανά τ. έλ. έκτοπίσματος.

— Επίσης στο Πακιστάν επωλήθη γιά διάλυση τό υπό σημαία Μάλτας φορτηγό πλοίο «Ιόνιαν Μπρήζ» 4.621 τ. γκρός του 1945, αντί δολ. 90,25 ανά τ. έλ. έκτοπίσματος.

— Κινέζοι διαλυτές τέλος, αγόρασαν τό παναμαϊκό φορτηγό «Μαρέλια» 17.369 τ. γκρός του 1963, αντί δολ. 121 ανά τ. έλ. έκτοπίσματος.

Νέοι Λιμενικοί Αξιωματικοί

Τήν Παρασκευή 23 Νοεμβρίου έγινε στη Σχολή Δοκίμων παρουσία του ύπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ή τελετή όρκωμοσίας των νέων Σημαιοφόρων του Λιμενικού Σώμα-

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

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 28 Νοεμβρίου. (Τιμές σέ δολ. ἀνά τόννο ἐκτός ἐάν ἄλλως σημειώνεται).

ΑΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	177/178	187/188	268/269
Βοστώνης	183/185	189/193	251/260
N. Ὑόρκης	178/181	183.50/185	250/252
Φιλαδέλφειας	180/181	183/185	250/252
Τσάρλεστον	184.25/186	192/198	252.50/253
Σαβάννας	176.50/180	182/187	250/255
Τσάκσονβιλ	183/184	188.50/189	260/261
Π. Ἐβεργκλεϊτς	185.50	195	258
Τάμπας	174/179	181/184	242/250
Μόμπιλ	170/171	175/176	247.50/248
N. Ὁρλεάνης	169/170	173/176	245/248
Μπωμόντ/Π. Ἀρθουρ	170/173	176/183	247.50/251
Χιούστον	169/170	173/175	248/250
K. Κρίστι	172/175	179/181	246/248
Σάν Ντιέγκο	—	174.80/175	226/227
Λ. Ἀντζελες	173/173.50	176/178	226/228
Σάν Φραντζίσκο	172	176/177	225/230
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	178/179	182/183	229/230
Σηάτλ	174/175	177.50/178.50	228/230
Βανκούβερ	—	206/213	295/298
Ἀγ. Εὐστάθιος	181/183	189/192	265/270
Φρήπορτ/Μπαχάμας	183/184	189/190	263/265
Ἀρούμπας/Κιουρασάο	182.50/188.20	195.20/201.90	258.20/271.75
Τρίνιταντ	188/193	200/205	290/300
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	182/184	187/189	260/265
Σαίντ Κρουά	27.60	28.85	35.10BBL
Βενεζουέλας	27.46	28.04	35.78BBL
Βραζιλίας	183	187	315
Ἀμβέρσας	182.50/183.50	186/187	220/222
Ρόττερνταμ	182/183	184.50/186	217/220
Ἀμβούργου	183/183.50	184.50/186	225/228
Γαλλίας	178/180	188/190	253/257MTW
Ἰσπανίας	188/190	192/193	248/249MTW
Θέουτας	188/189	191/192	245/247MTW
Ἰταλίας	186/187	189/190	250/253
Πειραιῶς	—	190/192	240/243
Σουέζ Κανάλ	188/200	191/203	262/274
Τζέντας	—	178/190	272.65/282.65
Ράς Τανούρα	—	190	275
Κουβέϊτ	182	186	260
Ντῶρμαν	—	178/179	315/320MTW
Σιγκαπούρης	178/179	182/183	233/235
Ἰαπωνίας	190/191	192/194	255/260

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

τος. Στὴν τελετὴ παρέστη ὁ Ἀντιπρόεδρος τῆς Βουλῆς, οἱ Ἀρχεῖς τῆς πόλεως τοῦ Πειραιῶς, ἡ ἡγεσία τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων καὶ τῶν Σωμάτων Ἀσφαλείας κ.λ.π.

Οἱ ὀρκισθέντες νέοι ἀξιωματικοὶ εἶναι οἱ ἀκόλουθοι: Ν. Ἀλεβίζος, Ν. Μοσχούτης, Λ. Καλαποθάκος, Δ. Τσικόγιας, Ἰ. Καρόπολος, Μ. Παριάρος, Γ. Ζαχαρόπουλος, Σ. Ποπολάνος, Γ. Καζάλας, Σ. Σταυριανίδης, Ν. Ἀναγνώστου, Κ. Ροϊδης.

Ὑποναύαρχος ὁ κ. Ι. Μανουσάκης

Με Προεδρικό Διάταγμα προήχθη σὲ ὑποναύαρχο ὁ ὑπαρχηγὸς τοῦ Λ.Σ. ἀρχιπλοίαρχος Ἰωάννης Μανουσάκης.

Ἐπανεκλογή τοῦ κ. Σριβάσταβα στὸν IMO

Στὴν πρώτη συνεδρίαση τοῦ συμβουλίου τοῦ Διεθνoῦς Ναυτιλιακοῦ Ὁργανισμοῦ, ὑπὸ τὴν νέα του μεγαλύτερη σύνθεση, ἐξελέγη πάλι πρόεδρος ὁ κ. Χάντρικα Σριβάσταβα γιὰ μία ἀκόμη τετραετία. Ὁ κ. Σριβάσταβα ἐξελέγη γιὰ πρώτη φορά πρόεδρος τοῦ IMO τὸ 1974 καὶ αὐτὴ εἶναι ἡ τέταρτη ἐν σειρά θητεία του.

Ἐρευνα γιὰ τὸ κοινωνικὸ κόστος τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

Στὰ πλαίσια τοῦ μαθήματος τῆς Ναυτιλιακῆς Οἰκονομικῆς, ἡ Ἀνωτάτη Βιομηχανικὴ Σχολὴ Πειραιῶς ἐδημιούργησε ἐρευνητικὴ μονάδα ἡ ὁποία μέ τὴν οἰκονομικὴ βοήθεια τῆς Σχολῆς θά ἐπεξεργαστεῖ τὸ παραπάνω θέμα. Συγκεκριμένα ὁ βασικὸς στόχος αὐτῆς τῆς ἐρευνητικῆς ἐργασίας εἶναι ἡ ἐξακρίβωση καὶ ἡ κατὰ τὸ δυνατόν ἐκτίμηση τοῦ «Κοινωνικοῦ Κόστους τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» σὲ διεθνή καὶ ἐθνικὴ κλίμακα. Παράπλευρα ἡ παραπάνω προσπάθεια ἀποβλέπει σὲ τὸ νὰ μιήσει ὅλους τοὺς συνεργάτες τοῦ μαθήματος τῆς Ναυτιλιακῆς Οἰκονομικῆς Σχολῆς καὶ τῆς Οἰκονομικῆς τῶν Μεταφορῶν στὴν ἐρευνητικὴ προσπάθεια καθὼς καὶ μερικοὺς τεταρτοετείς φοιτητὲς πού ἐνδέχεται νὰ βοηθήσουν σὲ ἀπλὰ ἐρευνητικὰ καθήκοντα.

Τὰ προτεινόμενα ἐρευνητικὰ πεδία πού προκύπτουν ἀπὸ τὸ θέμα εἶναι τὰ ἑξῆς:

(α) Τὸ κόστος τῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν (ιδιωτικὸ καὶ κοινωνικὸ).

(β) Ἐκτίμηση τοῦ κόστους ἀπὸ ζημιές κλπ., εἰς «τρίτα μέρη» συμπεριλαμβανομέ-

THE HELLESPONT 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

νου και του ανθρώπινου κεφαλαίου που ασχολείται στην ναυτιλία.

(γ) Το κόστος της ρυπάνσεως του θαλασσίου περιβάλλοντος της προερχομένης από τα πλοία.

(δ) Το κόστος της ναυταπάτης.

(ε) Μέθοδοι μετρήσεως του κοινωνικού κόστους.

Η προσέγγιση στο Λίβανο

Σύμφωνα με ανακοίνωση της Λιβανικής κυβερνήσεως η προσέγγιση πλοίων επιτρέπεται μόνο στα λιμάνια της Βηρυτού, της Τζούνιγιαχ και της Τριπόλεως ενώ με νεότερες πληροφορίες της ελληνικής πρεσβείας στη Βηρυτό, νόμιμα θεωρούνται και τα λιμάνια της Τύρου, της Σιδώνας και η αποβάθρα Ν. 5 της Βηρυτού.

Τα πλοία που προσεγγίζουν σε Λιβανικά χωρικά ύδατα πρέπει να ειδοποιούν τις αρχές για την εθνικότητά τους, τον προορισμό, χρόνο άφιξης, διάρκεια παραμονής και το όνομα του τοπικού πράκτορα. Σε αντίθετη περίπτωση, η σε προσέγγιση πλοίου σε απαγορευμένο λιμάνι οι Λιβανικές Αρχές έχουν δικαίωμα να ανοίξουν πυρ εναντίον του πλοίου.

Οι επιθέσεις στον Περσικό

Νά εντείνει τις προσπάθειές του προς τις κυβερνήσεις του Ιράκ και της Περσίας, ζήτησε το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο και η Διεθνής Ένωση Έφοπλιστών από τον Γεν. Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, για να σταματήσουν τις επιθέσεις εναντίον των ουδέτερων εμπορικών πλοίων και να σεβασθούν την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στον Περσικό Κόλπο.

Το επίδομα ανεργίας

Η καταβολή του έκτακτου επιδόματος στους άνεργους ναυτικούς άρχισε από τις 27 Νοεμβρίου στα γραφεία του Οίκου Ναύτου Πειραιώς για την περιοχή Αθηνών — Πειραιώς και προαστίων και από τις τοπικές λιμενικές αρχές στις άλλες περιοχές. Το επίδομα είναι 12.000 δραχ. για τους έγγαμους και 9.000 για τους άγαμους ναυτικούς και θα καταβάλλεται μέχρι και τις 10 Ιανουαρίου 1985.

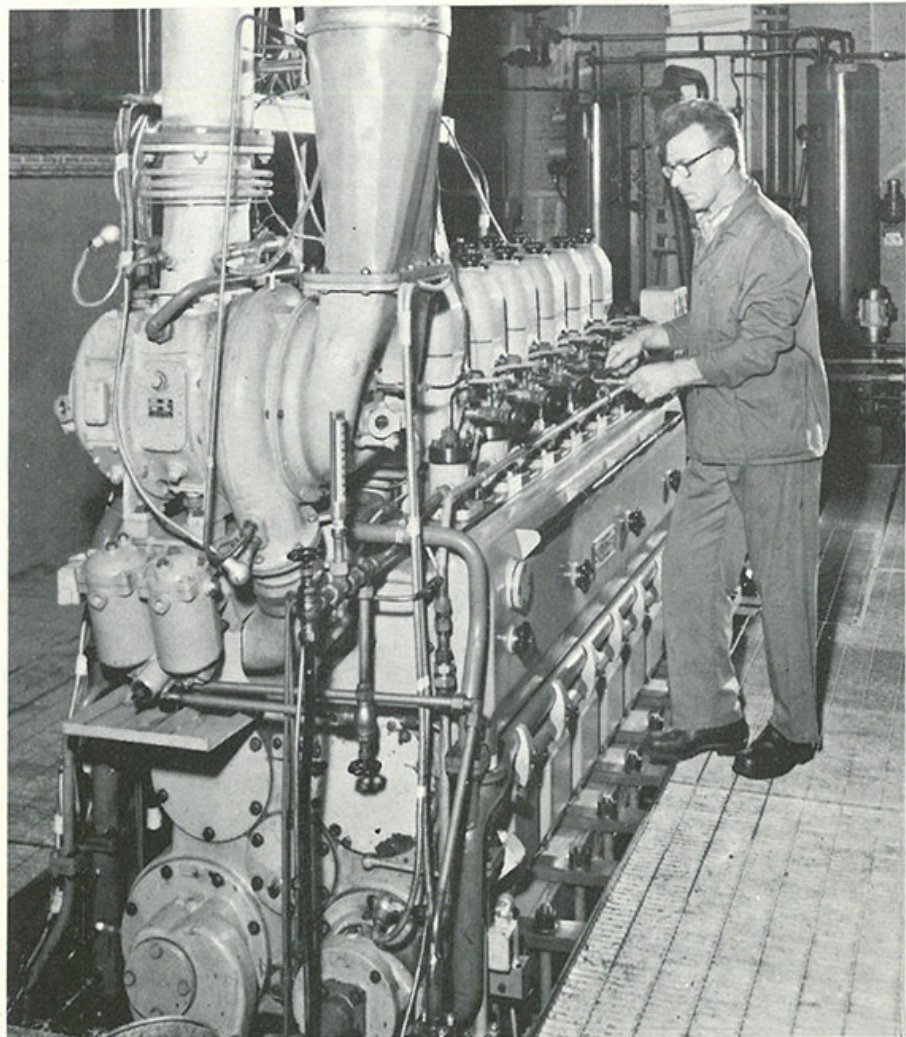
«Η Ελλάδα είναι κράτος θαλάσσης»

Στο Εύγενίδειο Ίδρυμα παρουσιάστηκε στους δημοσιογράφους το πολυθέαμα «Η Ελλάδα είναι κράτος θαλάσσης» με το οποίο δίνεται μία ανάγλυφη εικόνα της σημασίας της ναυτιλίας για τον τόπο, της συνεισφοράς της στην εθνική οικονομία, την οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση εργατικού δυναμικού και αναφέρονται οι προσφορές του έφοπλισμού σε έργα κοινωνικής φροντίδας και ανθρώπινης αλληλεγγύης.

Το πολυθέαμα αυτό, που έγινε με τη φροντίδα της Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών, θα παρουσιασθεί αργότερα στις κυριότερες πόλεις της χώρας και θα γυρισθεί και σε βίντεο για να προβληθεί σε σχολεία, σε πλοία κλπ.

Έχει πάρει σύνταξη

Αυτός ο ναυτικός που έχει στήσει μία σκηνή με διάφορες πινακίδες μπροστά από το ναό του Αγίου Σπυρίδωνος έχει πάρει σύνταξη από το NAT με μία απόφαση που είναι «τραβηγμένη από τα μαλλιά» και αυτό για να



Η νέα βαρέος τύπου βοηθητική μηχανή A20 της Σουλτζερ που χρησιμοποιεί βαρύ πετρέλαιο μέχρι 500 CST, αποδίδοντας ισχύ μεταξύ 525 — 760 KW (715 — 1035 ίππους) στις 900/1.000 στροφές και είναι κατάλληλη για ηλεκτρογεννήτριες της τάξεως των 500 — 720 KWE.

του εξασφαλισθεί κάποιος πόρος ζωής και κατά συνέπεια η εκδήλωσή του είναι απολύτως αδικαιολόγητη. Σημειώνουμε τα ανωτέρω για να μην παρασύρονται με όσα λέγει οι πραγματικοί ναυτικοί σε βάρος των οποίων έχει συνταξιοδοτηθεί.

Στή γραμμή Ραφήνας — Άνδρου

Το έπιβατηγό - όχημαγωγό σκάφος «Νήσος Άνδρος» εκτελεί καθημερινώς δρομολόγια στη γραμμή Ραφήνας — Άνδρου με έπιστροφής. Το πλοίο είναι εφοδιασμένο με σταθερωτήρες και χρησιμοποιείται επίσης, σε όρισμένα δρομολόγια, για την μεταφορά καυσίμων στα νησιά, χωρίς επιβάτες.

Ο διαγωνισμός Νίκου Καββαδία

Διπλασιάζονται τα βραβεία που θα απονε-

μει στο έξης, το YEN, για τον διαγωνισμό πεζού λόγου και ποιήσεως στην μνήμη του ποιητή Νίκου Καββαδία.

Τα βραβεία που αθλοθετούνται από την Ένωση Έφοπλιστών, την ΠΝΟ και την Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων είναι 100.000 δραχ. για τα δύο πρώτα έργα (πεζού λόγου και ποιήσεως), 70.000 δραχ. για τα δεύτερα και 50.000 δραχ. για τα τρίτα. Οι ναυτικοί που ενδιαφέρονται να λάβουν μέρος μπορούν να ζητήσουν περισσότερες πληροφορίες από την Διεύθυνση Διοικητικού (τμήμα 6ο), του YEN. Η προθεσμία υποβολής των έργων λήγει στις 31 Μαρτίου 1985.

Δωρεές

Στη μνήμη Άντων Χανδρή το Υπουργείο Ναυτιλίας αντί στεφάνου κατέθεσε 50.000 δραχμές υπέρ του γηροκομείου «Ζώρης Μιχαλινός» της Χίου.

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

PREMSEKA SHIPPING PRIVATE LTD.

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

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ι. ΧΑΝΔΡΗΣ

Ένας ακόμη από τούς μεγάλους της Έλληνικής Ναυτιλίας εξέλιπε. Ο Αντώνης Χανδρής υπήρξε προσωπικότητας με πολυδιάστατη δράση, ανεγνωρισμένο κύρος και παγκόσμια ακτινοβολία και ήταν φυσικό να φθάσει στην κορυφή της επαγγελματικής του ιεραρχίας.

Αλλά και σαν άνθρωπος, αγαπητός σε όλους, εύγενής και μετριοπαθής, ήταν επίσης φυσικό να κατακτήσει τη γενική εκτίμηση και συμπάθεια. Και όταν η ψήφος των συναδέλφων του τον έθεσε επικεφαλής της Ένώσεως των Έλλήνων Έφοπλιστών απέδειξε ότι ήταν άξιος συνεχιστής των κορυφαίων του κλάδου του και ο ικανός ηγέτης ο οποίος κατέστησε την προεδρία του αληθινό σταθμό στα διοικητικά πράγματα της εφοπλιστικής τάξεως, χωρίς ποτέ να υποβαθμίζει τα συμφέροντα των ναυτικών. Αντίθετα οι ναυτικοί μας στη διάρκεια της προεδρίας του είδαν τις καλύτερες ημέρες της επαγγελματικής τους σταδιοδρομίας, όπως ομολογούν οι εκπρόσωποί τους.

Ο πρόωρος και άδοκτος θάνατός του είναι ένα βαρύ πλήγμα κατά της χερσαίας Ναυτιλίας μας, η οποία θα αισθανθεί βαθύτατα το δυσαναπλήρωτο κενό που αφήνει. Γι' αυτό σήμερα δεν τον πενθεί μόνο ο ελληνικός εφοπλισμός αλλά τον πενθεί ολόκληρος ο ναυτικός κόσμος, όλη η Έλληνική Ναυτιλία.

Γεννήθηκε στον Πειραιά το 1924 και υπήρξε ο δευτερότοκος υιός του Ιωάννη Χανδρή

και της Εύγενίας Γεωργαντή και συμπλήρωσε τις γυμνασιακές του σπουδές στο Κολλέγιο Αθηνών. Φοίτησε στη Νομική Αθηνών αλλά λόγω της έχθρικής κατοχής γράφηκε στην Πολυτεχνική Σχολή της Λωζάνης όπου άριστευσε.

Σε συνεργασία με τον αείμνηστο αδελφό του Μίμη εργάστηκε με αποφασιστικότητα και μεθοδικότητα για την ανασυγκρότηση της οικογενειακής επιχείρησης, η οποία στο τέλος του πολέμου είχε αποδεκατιστεί.

Διακρίθηκε για την άρτια τεχνική του κατάρτιση, την έφεσή του για κάθε τι σοβαρό και σπουδαίο και για την εργατικότητα του.

Τα άτομικά του προσόντα αποκαλύφθηκαν όταν το 1959 επιδόθηκε στην υπερωκεάνειο ναυτιλία, αρχίζοντας με το πρώτο μεταναστευτικό πλοίο «Πατρίς» και διαμορφώνοντας σε μία δεκαετία ένα στόλο επτά υπερωκεανείων τα οποία κατέκτησαν παγκοσμίως την πρώτη θέση στη μεταφορά μεταναστών. Αργότερα ο στόλος αυτός μεταβάλλεται σε κρουαζιερόπλοια ενώ το άκουστο δημιουργικό πνεύμα του Αντώνη Χανδρή τον ώθει στην απόκτηση σουπερ τάνκερς και πλοίων ξηρού φορτίου.

Παράλληλα αναπτύσσεται και μία έντονη δραστηριότητά σε χερσαίες επιχειρήσεις δημιουργώντας τη γνωστή διεθνώς αλυσίδα των ξενοδοχείων Χανδρή, ναυπηγοεπισκευαστική βάση, εργοστάσιο καλωδίων και ναυτιλιακό μέγαρο στον Πειραιά.

Εκτός από την επί εξεστία υποδειγματική

διοίκηση της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών (1975-1981), ο Αντώνης Χανδρής διετέλεσε αντιπρόεδρος του Greek Shipping COMMITTEE, υπήρξε εκ των πρωτεργατών της ίδρύσεως της Διεθνούς Ένώσεως Έφοπλιστών Φορτηγών Πλοίων (Intercargo), μένιμος εκπρόσωπος της Κυπριακής Κυβερνήσεως στον IMO και στα Ήνωμένα Έθνη και διετέλεσε μέλος του Συμβουλίου της Τράπεζας της Ελλάδος και της Εθνικής Τράπεζας. Υπήρξε εύεργετης και δωρητής πολλών εθνικών και φιланθρωπικών Ίδρυμάτων και από τις τελευταίες αλτρουϊστικές χειρονομίες του είναι η μεγάλη δωρεά για την αναστήλωση της γνωστής Μονής της ιδιαίτερης πατρίδας του της Χίου, που σήμερα τον δέχθηκε κοντά της.

Ετιμήθη με διάφορα παράσημα και τίτλους.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» που ανέκαθεν διατηρούσαν τούς πιο στενούς και ειλικρινείς δεσμούς με τον αείμνηστο Αντώνη Χανδρή εκφράζουν τη βαθιά τους θλίψη για το θάνατό του και διαβιβάζουν στους οικείους του τα θερμότερα συλλυπητήρια.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συνήλθε εκτάκτως σήμερα με ά το θλιβερό άγγελμα του θανάτου του επίλεκτου μέλους της ελληνικής εφοπλιστικής οικογένειας και Προέδρου της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κατά τά έτη 1975 — 1981.

ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΑΝΔΡΗ

καί άφού άκουσε τον Πρόεδρο κ. Άριστομένη Μ. Καραγεώργη ό όποιος αναφέρθηκε στην εξαίρετο προσωπικότητα του μεταστάντος καί τήν ανεκτίμητη προσφορά του στή ναυτιλία.

Αποφάσισε όμόφωνα

— Νά διαβιβασθούν πρός τήν οικογένεια του άποβιώσαντος τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.

— Νά παραστούν ό Πρόεδρος καί τά μέλη του ΔΣ/ΕΕΕ στην κηδεία του μεταστάντος.

— Νά κατατεθεί στεφάνι.

— Νά διατεθεί υπέρ αγαθοεργών σκοπών τά ποσόν τών εκατό χιλιάδων δραχμών (100.000) δρχ.

— Νά άργήσουν τά Γραφεία της Ένώσεως κατά τήν ημέρα της νεκρώσιμης ακολουθίας (30.11.84).

— Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον Ήμερήσιο καί Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς 27 Νοεμβρίου 1984

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΕΥΤΥΧΙΟΣ Ι. ΓΚΟΥΜΑΣ

Ἡ εὐγένεια, τό ἥθος, ὁ ἥπιος καί προσηγνής χαρακτήρας τοῦ Εὐτύχιου Γκούμα καί ἡ μεγάλη του ἀγάπη καί ἀφοσίωση στή θάλασσα καί στό πλοῖο θά μείνουν ἀνεξίτηλα στή μνήμη ὅσων εἶχαν τήν χαρά νά τόν γνωρίζουν.

Καί τόν γνώριζε ὁλόκληρη ἡ ναυτική μας κοινότητα.

Ἦταν πάντοτε πρόθυμος νά κάνει τό καλό, νά βοηθήσει τούς συνανθρώπους του.

Γεννήθηκε στήν Ἀθήνα τό 1917. Σπούδασε στήν Ἀναργύρειο Σχολή τῶν Σπετσῶν καί κατόπιν στή Σχολή τῆς Ὑδρας ἀπ' ὅπου ἀποφοίτησε τό 1937. Ἐλαβε τό δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου τό 1946 καί ὑπηρετήσε σέ πλοῖα μέχρι τό 1956, ὅποτε ἐγκατεστάθηκε στόν Πειραιᾶ καί ἀρχισε τήν ἐπιχειρηματική του σταδιοδρομία σάν ἐκπρόσωπος μεγάλων παραδοσιακῶν ναυτιλιακῶν οἰκῶν τοῦ Λονδίνου.

Διετέλεσε μέλος τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς ΕΕΕ καί τοῦ ΝΑΤ, ἐργάσθηκε γιά τήν ὁργάνωση τῶν Δημοσίων Σχολῶν καί ἦταν μέχρι τοῦ θανάτου του διευθύνων σύμβουλος τῆς Ἑταιρείας «Ἑλληνικά Ναυτιλιακά Ἀσφαλίσεις κατά Κινδύνων Πολέμου».

Ἦγῃρξε ἐπίσης πρωτεργάτης στήν ἱδρύση τῆς Λέσχης Ἀποφίτων Ὑδρας καί πρόεδρος τῆς τήν περίοδο 1981-82. Ἀκόμη προήδρευσε τῆς ἐρασιτεχνικῆς ὁμάδας τοῦ «Ὀλυμπιακοῦ Πειραιῶς» ὅπου τόν διεδέχθη ὁ ἀείμνηστος Νίκος Γουλανδρῆς.

Ἀωνιόθηκε γιά τήν προκοπή τοῦ ἀγαπη-



μένου του νησιοῦ καί γιά τήν βελτίωση τοῦ ἐπιπέδου σπουδῶν τῆς Ἀναργυρείου Σχολῆς Σπετσῶν.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» ἀπευθύνουν ἀπό τίς

στήλες αὐτές εἰλικρινῆ συλληπητήρια πρὸς τούς οἰκείους του γιά τόν πρόωρο χαμό του πού στέρησε τή ναυτική μας οἰκογένεια ἀπὸ ἓνα στέλεχος μέ μεγάλη καρδιά.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν συνήλθε ἐκτάκτως μετά τό θλιβερό ἀγγελμα τοῦ θανάτου τοῦ ἐπιτίμου μέλους τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου αὐτῆς

ΕΥΤΥΧΙΟΥ ΓΚΟΥΜΑ

πού ἐπῆλθε στίς 22 Νοεμβρίου 1984 καί ἀφοῦ ἄκουσε τόν Πρόεδρο κ. Ἀριστομένη Μ. Καραγεώργη ὁ ὁποῖος ἐξῆρε τήν πολὺπλευρη προσωπικότητα καί δράση τοῦ μεταστάντος

Ἀποφάσισε ὁμόφωνα

- Νά διαβιβασθοῦν πρὸς τούς οἰκείους τοῦ ἀποβιώσαντος τά συλληπητήρια τοῦ ΔΣ/ΕΕΕ.
- Νά κατατεθῇ στέφανος.
- Νά παραστοῦν ὁ Πρόεδρος καί τά Μέλη τοῦ ΔΣ/ΕΕΕ στήν κηδεῖα τοῦ μεταστάντος.
- Νά διατεθῇ ὑπὲρ ἀγαθοεργῶν σκοπῶν τό ποσόν τῶν εἰκοσι χιλιάδων δρχ. (20.000).
- Νά δημοσιευθῇ τό παρόν ψήφισμα στόν ἡμερήσιο καί Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιᾶς 23 Νοεμβρίου 1984
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τῆς Ἑταιρίας «ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.» συνελθόν ἐκτάκτως τήν 26ην Νοεμβρίου 1984 εἰς τά Γραφεῖα τῆς Ἑταιρίας ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Φίλωνος ἀριθμ. 86 μετά τό θλιβερόν ἀγγελμα τοῦ θανάτου τοῦ Διευθύνοντος Συμβούλου τῆς Ἑταιρίας ΕΥΤΥΧΙΟΥ ΙΩΑΝ. ΓΚΟΥΜΑ, ἀπεφάσισεν ὁμοφώνως ὅπως:

- 1) Ἐκπρόσωποι τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου παραστοῦν εἰς τήν κηδεῖαν.
- 2) Διαβιβασθοῦν εἰς τήν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος τά συλληπητήρια τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑταιρίας.
- 3) Διατεθοῦν ἀντί στεφάνου δραχμαὶ 15.000 (δέκα πέντε χιλιάδες) ὑπὲρ τοῦ Ἀσύλου Ἀνιάτων.
- 4) Δημοσιευθῇ τό παρόν εἰς τόν τύπον.

Ἐν Πειραιεὶ τῇ 26ῃ Νοεμβρίου 1984

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΤΗΣ Α.Ε.

«ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ
ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.»

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Συμβούλιο της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, συνελθόν έκτάκτως, την Τετάρτη, 28 Νοεμβρίου 1984. Με τη θλιβερή αγγελία του θανάτου του αλησμόνητου και προσφιλεστάτου 'Αντώνη 'Ιω. Χανδρή, έπισυμβάντος εις Νέας Υόρκη, την Δευτέρα, 26 Νοεμβρίου.

'Ακούσαν του Προέδρου αυτής, κ. 'Ιω. 'Αδ. Χατζηπατέρα, όστις εξέφρασε την βαθύτατη όδύνη του διά την πρόωρο άπώλεια του 'Αντώνη 'Ιω. Χανδρή, έξαιρέτου μέλους της έλληνικής έφοπλιστικής οικογενείας και διεθνή ναυτιλιακή προσωπικότητα και άνεφέρθη, μέ πολλή συγκίνηση, στίς ύπ' αυτού προσφερθείσες άνεκτιμήτους και πολυετείς ύπηρεσίες, στην έλληνική ναυτιλία, στην άρχή ως 'Αντιπρόεδρος και μέλος του Συμβουλίου του GREEK SHIPPING CO-OPERATION COMMITTEE και κατόπιν ως Πρόεδρος της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, όπου έπέδειξε τά έξαιρετικά ήγετικά προσόντα του και ύπεστηρίξε μέ έπιτυχία, μέ θάρρος και αύτοθυσία τά έλληνικά ναυτιλιακά θέματα, στην 'Ελλάδα και διεθνώς, ώστε ή Προεδρία του νά άποτελέσει σταθμό στην ιστορία του έλληνικού έφοπλισμού.

ΟΜΟΦΩΝΩΣ ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

1) Νά σταλούν συλλυπητήρια τηλεγραφήματα στην έξαιρετο σύζυγό του, κ. Ούρανία 'Αντ. Χανδρή και τούς λοιπούς συγγενείς.

2) Νά κατατεθεί εις την σορό του μεταστάντος, έκ μέρους των μελών της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, βαρύτιμος στέφανος έκ φυσικών άνθέων.

3) Οί 'Αντιπρόεδροι του Συμβουλίου και Σύμβουλοι νά εκπροσωπήσουν τό COMMITTEE κατά την κηδείαν.

4) Νά έκφωνήσει επικήδειο άποχαιρετισμό εις τόν άείμνηστο 'Αντώνη 'Ιω. Χανδρή, ό 'Αντιπρόεδρος κ. Κώστας 'Ιω. Καρράς, έκ μέρους της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

5) Νά διατεθεί ποσό λιρών 'Αγγλίας χιλίων (£ 1.000) σέ σκοπό, κατ' έπιθυμία της οικογενείας.

ΔΙΑ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Συνήλθε σήμερα 27ην Νοεμβρίου 1984 σέ έκτακτη συνεδρίαση τό Δ.Σ. της Ένώσεως 'Ιδιοκτητών Ρ/κών και Ν/κών στά γραφεία της, όδός Σαχτούρη 8-10 και είσηγουμένου του Προέδρου της κ. 'Αλέξανδρου Ν. Βερνίκου πού ένημέρωσε τό Δ.Σ. γιά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του

ΑΝΤΩΝΙΟΥ Ι. ΧΑΝΔΡΗ

άφου άκουσε την είσήγησή του, άπεφάσισεν όμόφωνα όπως σέ έλάχιστο δείγμα άναγνωρίσεως της έξαιρετικής προσφοράς του άποθανόντος γιά τό μεγαλείο της Έλληνικής Ναυτιλίας τόσο κατά τά μακρά έτη της Προεδρίας του στην Ε.Ε.Ε. όσο και γιά την πολύπλευρη δράση του ως έφοπλιστού και έπιχειρηματία αλλά και της γνωστής διεθνούς του άκτινοβολίας πού πάντοτε έτίμησε τό 'Ελληνικό όνομα, άπεφάσισεν όμοφώνως:

1. Παραστή στην νεκρώσιμη άκολουθία συμμετέχοντες στόν ύστατο χαιρετισμό του.

2. Όπως κατά την ώρα της έκφοράς του νεκρού τά σκάφη των Μελών της Ένώσεως ύψώσουν μεσίστιους τάς σημαίας των και συγκεκριμένα πρό του 'Αγ. Σπυριδώνος, θά χαιρετίσουν τόν νεκρόν διά πένθιμον συριγμόν.

3. Όπως καταθέσουν 5.000 δραχμές εις μνήμην του σέ άνάγκης ίδρυμα της Χίου.

4. Όπως διαβιβάσουν εις την χήραν του άποθανόντος κ. Ράνιαν Α. Χανδρή και εις τούς άλλους συγγενείς του τό παρών ψήφισμα.

5. Όπως δημοσιευθί τό ψήφισμα αυτό εις τά «Ναυτικά Χρονικά» και την έφημερίδα «Χιακός Κόσμος».

Πειραιεύς 27 Νοεμβρίου 1984
ΤΟ Δ.Σ. ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ
ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ

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.



Θαλάσσια ατυχήματα

ΟΝΟΜΑ	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΪΚ	Έλληνική	11.208	1971	Συγκρούστηκε στο Π. Σάϊδ στις 24/11 με φορτηγίδα και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	Έλληνική	5.527	1968	Σάρζα για Άμβέρσα, κενό φορτίου, υπέστη βλάβη στη βοηθητική μηχανή στις 19/10. Αναλήφθη καν μόνιμες επισκευές στην Άμβέρσα.
ΑΛΚΜΗΝΗ	Έλληνική	10.996	1979	Τής για Ταρούς ανέφερε βλάβη στην κυρία μηχανή την 1/11 στον Πειραιά.
ΑΡΑΝ	Έλληνική	10.428	1980	Συγκρούστηκε στο Χιούστον στις 5/11 με φορτηγίδα και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές. Επισκευές αναβλήθηκαν.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	Έλληνική	9.989	1980	Ανέφερε βλάβη της κυρίας μηχανής στον Πειραιά, στις 19/10.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	Έλληνική	16.158	1968	Υπέστη ελασματοουργικές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στις 13/11 και επιθεωρήθηκε εν πλώ στο Μπιλμπάο. Επισκευές αναβλήθηκαν.
ΘΑΣΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	Έλληνική	9.444	1976	Ανέφερε βλάβη της κυρίας μηχανής στο Καβάσι στις 21/11.
ΙΩ	Έλληνική	8.909	1969	Συγκρούστηκε στο Μπαντάρ Άμπας στις 23/7 με το ρυμουλκό «ASHURA» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές και ρήγμα στο κύτος. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές.
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	Έλληνική	15.547	1971	Υπέστη βλάβη της μηχανής και απώλεια ηλεκτρικής ενέργειας στις 17/11 σε θέση 42 2 Β, 150 40 Δ. Κατευθύνθηκε προς Πόρτλαντ με τη συνοδεία ρυμουλκού.
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	Έλληνική	11.500	1982	Προσέκρουσε στην αποβάθρα στο Κουβέϊτ, στις 2/5 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	Έλληνική	8.955	1967	Ανέφερε βλάβη στην κυρία μηχανή και τούς ατμοστροβίλους στο Μπ. Άϊρες, στις 19/11.
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	Έλληνική	445	1963	Ακίνητοποιήθηκε λόγω βλάβης πηδαλίου στην Αδριατική, στις 15/11 και βυθίστηκε συνεπεία κακοκαιρίας την ίδια ημέρα σε θέση 42 45 Β, 17 07Α. Από το έπταμελές πλήρωμα διασώθηκε μόνον ο πλοίαρχος.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΜΕΘΥΣΤ	Έλληνική	13.889	1978	Υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 19/10 στο Ντάρμπαν. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	Έλληνική	28.373	1967	Υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στις 15/10 στον Ατλαντικό και κατέπλευσε στο Σάντος για επισκευές.
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	Έλληνική	15.269	1978	Άμβέρσα για Μπαντάρ Άμπας συγκρούστηκε στο Σουέζ, στις 12/11 με το μπάλκερ «Shu Hai» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	Έλληνική	11.329	1969	Βυθίστηκε συνεπεία εισροής υδάτων σε θέση 8/000 8800 Δ. Το πλήρωμα παραλήφθηκε από διερχόμενο ρυμουλκό.
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	Έλληνική	14.342	1968	Κατά την άγκυροβόληση στο Γκέμπο συγκρούστηκε με το ρυμουλκό «Yanbu 22» στις 11/11 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	Έλληνική	15.229	1978	Συγκρούστηκε λόγω κακοκαιρίας στις 3/11, στην Άλεξάνδρεια, με το μπάλκερ «Αττικός». Τά δύο σκάφη υπέστησαν ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΠΡΩΤΕΥΣ	Έλληνική	37.419	1968	Επιθεωρήθηκε εν πλώ στην Άμβέρσα συνεπεία ζημιών λόγω συγκρούσεως στις 23/11 με το όχημα ταχυγών «Cygnus Ace».
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΤΡΑΪΛΑΪΤ	Έλληνική	60.670	1975	Ανέφερε ζημιές στον Πειραιά, συνεπεία προσκρούσεως σε αποβάθρα, στις 14/11.

Η ναυλαγορά

Παρά την παρεμβολή άργιων στις 'Ην. Πολιτείες, τη Γερμανία και την 'Ιαπωνία και την επακόλουθη άναστολή της ναυτιλιακής δραστηριότητας, η ναυλαγορά του τελευταίου δεκαπενθήμερου έδωσε σαφή δείγματα μίς αξιολογής κίνησης που ανακλάται σε όλους σχεδόν τους βασικούς τομείς καθώς και σε εκείνον της χρονοναύλωσης.

Η έπιβολή της έχεμύθειας σε πλείστες περιπτώσεις θα πρέπει μάλλον να αποδοθεί σε άπαιτηση των ναυλωτών παρά της πλοιοκτησίας και τό γεγονός αυτό εύγλωττα μαρτυρά μία — έλαφρώς έστω — άνοδική τάση των ναύλων.

Από ό,τι έγινε έπίσημα γνωστό, δέ φαίνεται ότι αυτή τη φορά η άνέλιξη της ναυλαγοράς στηρίχθηκε μόνο στα σιτηρά και τουτό έσως πρέπει να έρμηνευθεί με την παρεμβολή της 'Ημέρας των Εύχαριστιών στις ΗΠΑ αλλά και με την ιδιαίτερη εύαισθησία των ναυλωτών σε κάθε τάση ύψώσεως των ναύλων. Έτσι, παρά την βελτίωση της σχέσης προσφοράς - ζήτησης, οι ναύλοι των σιτηρών σε όλους τους βασικούς τομείς κρατήθηκαν στα προηγούμενα έπίπεδα και, σε μερικές περιπτώσεις, έδειξαν έλαφρώς πτωτικές τάσεις.

Σε μέγεθος πάναμαξ, ο ναύλος από Κόλπο για Κόντινεντ κρατήθηκε στα δολ. 9.25 και άποτελεί άσφαλώς έπιτυχία της πλοιοκτησίας η έπίτευξη ναύλου δολ. 9.50 για 80.000 τόννους περί τά τέλη της υπό άνάλυση χρονικής περιόδου. Ο αντίστοιχος προς 'Ιαπωνία ναύλος κρατήθηκε σχεδόν σταθερά στα δολ. 18, παρά την έμμονή μερικών ναυλωτών να τόν συγκρατήσουν στα έπίπεδα του

15.50 ανά τόννο. Μία σταθεροποίηση στα σχετικά ύψηλότερα έπίπεδα των δολ. 11-11.50 διαπιστώσαμε στις από Β. Ειρηνικό προς 'Απω 'Ανατολή φορτώσεις, φαινόμενο που μάλλον έξηγείται από την γενικότερη βελτίωση στον χώρο της 'Απω 'Ανατολής. 'Ανάλογη σταθερότητα διαπιστώσαμε και στα μικρότερα μεγέθη όπου διακρίναμε μία αύξηση της ζήτησης για φόρτωση σιτηρών και στον εύρωπαϊκό χώρο με προορισμό την Μέση 'Ανατολή και τόν 'Ινδικό 'Ωκεανό.

Δυσκολότερη στην περιγραφή της παρουσιάζεται η κατάσταση στον τομέα του άνθρακα και σε εκείνο του σιδηρομεταλλεύματος όπου ο μεγάλος αριθμός των έμπιστευτικών ναυλώσεων δέν έπιτρέπει έξαγωγή άσφαλών συμπερασμάτων. 'Αν και μερικές άκριτομύθειες βοηθούν σημαντικά προς τουτό, ήθικές δεσμεύσεις και η αντίστοιχη δεοντολογία ύποχρεώνουν τη στήλη να περιοριστεί σε γενικής μάλλον μορφής παρατηρήσεις εκ των οποίων άσφαλώς προκύπτει μία μάλλον βελτιωμένη κατάσταση της ναυλαγοράς, ιδίως όσον άφορά στα μεγάλα πλοία.

Ιδιαίτερη μνεία άξίζει αυτή τη φορά στις ναυλώσεις λιπασμάτων όπου, τόσο η προεξάρχουσα 'Ινδία όσο και η Κίνα συγκέντρωσαν τό γενικό ενδιαφέρον.

Υποτονικότερη η ζάχαρη, έλάχιστα στηρίξε την αγορά και παρουσίασε ενδιαφέρον σε τοπικό έπίπεδο, με έμφαση στον χώρο του Νότιου 'Ατλαντικού, όπου σημειώσαμε αριθμό φορτώσεων, κυρίως για Κόλπο.

Μία συγκριτικά μεγαλύτερη ζήτηση στον τομέα των συσκευασμένων και γενικών

φορτίων έσως θα πρέπει να αποδοθεί στο σύνηδες πρό των Χριστουγέννων ενδιαφέρον και, με την ύπόθεση αυτή, η στήλη προτιμά να άναμείνει τις προσεχείς έξελίξεις προκειμένου να την κατατάξει στα πλαίσια μιάς γενικότερης και διαρκέστερης τροπής των πραγμάτων. 'Αλλωστε, μεγάλο μέρος της ζήτησης πλοίων γενικού φορτίου εκφράζεται συνήθως με την χρονοναύλωση ταξιδίου, περί της όποιας γράφουμε παρακάτω.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

'Αναμφίβολα, τόσο η Σοβιετική όσο και η Κινεζική δραστηριότητα στον τομέα της χρονοναύλωσης άσκησαν μία εύεργετική έπίδραση στη ναυλαγορά. Παρά την ιδιαίτερη προσοχή και την έχεμύθεια με την όποια γίνονται τά σχετικά κλεισίματα, ιδίως εκ μέρους των Σοβιετικών, τό αποτέλεσμα δέν άργεί να γίνει όρατό στην ναυλαγορά, όταν πλοία «έξαφανίζονται εν μία νυκτί» από τις λίστες των ναυλομεσιτών. 'Ακόμα και όταν είναι τελείως άδύνατο να πληροφορηθεί κανείς τό έπίπεδο των πληρωθέντων μισθωμάτων, οι έπόμενες άνοικτές ναυλώσεις άποτελούν ένα καλό δείκτη για πιθανολόγηση.

Με αυτή την έννοια, δέν άπέχουμε από την άλήθεια και τόσο πολύ άν ίσχυρισθούμε ότι ένα φορτηγό 15.000 τόν. d.w. παίρνει σήμερα δολ. 3.300 την ήμερα από Μεσόγειο για 'Απω 'Ανατολή, δολ. 4.500 από Κόντινεντ για 'Ινδικό ή Δυτική 'Ακτή της Νότιας 'Αμερικής ή δολ. 4.000 από ΗΠΑ για ύπερατλαντικό ταξίδι. Τό μίσθωμα του handy size μπάλκ κάρριερ για κυκλικό 'Ατλαντικό βρίσκεται μεταξύ δολ. 4.250 — 4.500 ενώ τά μεγαλύτερα πλοία σαφώς υπερέχουν σε ικανότητα έπίτευξης μεγαλύτερων μισθωμάτων.

'Ικανοποιητικότερη φαίνεται η κατάσταση στο χώρο της 'Απω 'Ανατολής, όπου ένα κυκλικό Ειρηνικού ή Αύστραλίας ταξίδι με πάναμαξ πληρώνεται μεταξύ δολ. 6.500 — 7.250, ενώ κάποιο διαφανόμενο premium για έπαναπαράδοση προς αυτήν την πλευρά θαυμάσια ύπονοεί την ύγιέστερη κατάσταση της 'Απω 'Ανατολής.

'Επειδή τά παραπάνω σχόλια μπορούν να θεωρηθούν θριαμβικά και να προκαλέσουν παρεξηγήσεις όσον άφορά στην εικόνα της ναυλαγοράς, σκόπιμο είναι να σημειώσουμε με έμφαση ότι η όλη διατύπωση τους στηρίζεται και έχει πάντοτε κατά νου συγκριτικά στοιχεία του πρόσφατου παρελθόντος και όχι των παλαιών καλών ήμερών.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά την συγκέντρωση ενός αριθμού όχι μικρότερου των 40 VLCC και ULCC στον Περσικό Κόλπο, οι λίγες πραγματοποιηθείσες ναυλώσεις δέν έδειξαν δραστικά πτωτικές τάσεις.

Οι 255.000 τόννοι για ΗΠΑ/Καριβική κλείστηκαν στα WS 25, άκριβώς στο έπίπεδο που πληρώθηκαν και πρό 15 ήμερών, ενώ οι 215.000 τόννοι για 'Απω 'Ανατολή στα WS 29, και άργότερα, μέχρι WS 37. Στη δεύτερη περίπτωση, άσφαλώς θα ήταν δυνατή η έπίτευξη ύψηλότερου ναύλου, άν δέν ύπήρχε η πίεση εκ μέρους πλοίων που ενδιαφέρονται να όδηγηθούν εκεί προς διάλυση.

Και τά μικρότερα μεγέθη έδειξαν μία σταθερότητα με ένιοτε κάποια κέρδη, όπως οι 50.000 τόννοι από Κάρκ για 'Αντεν στα WS 123.75 και οι 25.000 τόννοι καθαρού φορτίου από Περσικό για 'Ινδία στα WS 155.

Φυσικά, με την ύπάρχουσα αναύλωτη χω-

TRANSIT CAR BELGIUM pvba

**TAX FREE CARS FROM BELGIUM!
CHEAPEST OF EUROPE!
WE PICK YOU UP AT THE AIRPORT!**

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

**OPEL, ALFA, BMW, FORD, AUDI, VW,
MERCEDES, PORSCHE, e c.**

PHONE. 32.3.658.72.28

ADDRESS

TRANSIT CAR BELGIUM
Zamenhoflaan 26
2120 Schoten
BELGIUM
Telex: 33699 SRVIAT B

ρητικότητα στην περιοχή, ή αναμονή έντυ-
πωσιακής βελτίωσης θα ήταν χίμαιρα, αξίζει
 όμως να σημειωθεί η σταθερότητα σαν ένα
 παρήγορο φαινόμενο.

Στις λοιπές περιοχές, παρά τις άργιες, η
 κατάσταση διατηρήθηκε σε μάλλον λογικά

πλαίσια με μικρά κέρδη, όπως στη Μεσό-
 γειο, τη Βόρεια Θάλασσα, την Δυτική 'Αφρι-
 κή και την Καραϊβική όπου παρουσιάστηκαν
 και στιγμές ισχυρής ζήτησης με αντίστοιχη
 άνοδο των ναύλων.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 λιπά-
ματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 34,25 φίο,
8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 14-
24.

ΤΖΟΑΝΝΑ: Βόρειο Ειρηνικό 31.500 τον. γεννήμα-
τα Ταϊβάν, δολ. 17 φίο, 3 ημέρες/1.500 τον. Νοέμ-
βριο 15-20.

ΙΩΑΝΝΗΣ Μ.: Βόρειο 'Αμερική 30.000 τον. γεννή-
ματα Καζαμπλάνκα, δολ. 12,30 φίο, 5 ημέρες/4.000
τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 15-25.

ΜΙΛΑΝΤΟΣ: Λόγκ Μπής 55.000 τον. κώκ πετρε-
λαίου Γκέντ, δολ. 13,50 φίο, 10.000/10.000 τον. φορ-
τοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 20 τό αργότερο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ: Λέγκχεντ 14.500 τον. γεννή-
ματα Γκέντ/'Αμβούργο δολ. 28,50 φίο, 6 ημέρες, Νο-
εμβρίου 28 — Δεκεμβρίου 10.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ: 'Αμερ. Κόλπο 55.000 τον.
γεννήματα 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/'Αμστερνταμ/
Γκέντ δολ. 9 φίο, 10 ημέρες, άμεση.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον.
γεννήματα Μπορντώ/Βρέστη με όψιόν λιμάνι 'Ισπα-
νικής Μεσόγειο, δολ. 9,35 φίο, 10 ημέρες, Δεκεμ-
βρίου 1-8.

ΝΙΚΟΛ. Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ: Νόρφολκ 30.000 τον.
γεννήματα Πορτογαλία, δολ. 12 φίο, 6.000/6.000
τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 21-24.

ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Σαϊντ Λώρενς 21.000 τον. σι-
τηρά 'Αλγερία, δολ. 26,25 φίο, 4.000/5.00 τον. φορ-
τοεκφόρτωση, Δεκέμβρ. 1-20.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ II: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήμα-
τα Τζακάρα ή Σουραμπάγια δολ. 35 φίο, 4
ημέρες/1.000 τον., Δεκεμβρ. 10-20.

ΣΤΟΡΚ: Τάμπα 25.000 τον. λιπάσματα Κίνας, δολ.
29,50 φίο, 6.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δε-
κεμβρ. 10-20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΕΛ: Βανκούβερ ή Πρίνς Ρού-
περτ 25.000 τον. σιτηρά Κίνα, δολ. 18,50 φίο,
4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοέμβρ. 28 - Δε-

κεμβρ. 6.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεν-
νήματα 'Ιαπωνία δολ. 16 φίο, 10 ημέρες, Δεκεμβρ.
7-12.

ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ: Βορ. Ειρηνικό 12.000 τον. σιτηρά
και 3.073 τον. αλεύρια σε σάκκους Καράτσι, δολ.
37,50 φίο, 7.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση για τα
σιτηρά και 250/150 τον. ανά κύτος για τό υπόλοιπο
φορτίο, Δεκεμβρίου 5-15.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ: Βίσμαρ και 'Αμβούργο
19.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ.
30,50 φίο, 2.500 και 3.500 τόν. φόρτωση, 1.000 τον.
εκφόρτωση Νοεμβρ. 20 τό αργότερο.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ: Μάρσα ελ Μπρέγκα 20.000 τον. λιπά-
σματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 25 φίο, 4.000/1.000
τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 15-18.

ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΘ: Λίβερπουλ 18.000 τον. περι-
που σκράπ θάλασσα του Μαρμαρά, δολ. 19,40 φίο,
4.500/1.250 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοέμβρ. 20-30.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΚ.: Γιουγκοσλαβία 15.000 τον. σιτη-
ρά χύδην 'Ακαμπα, δολ. 15 φίο, πλέον δολ. 1 φίο
για δεύτερο λιμένα εκφορτώσεως, 2.000/3.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Νοέμβρ. 26 - Δεκεμβρ. 3.

ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Πόρτο Μαργκέρα 14.000 τον.
λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 25 φίο,
3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 5-
10.

ΑΛΕΚΟΣ Ν. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ: 'Αμβέρσα/'Αμβούργο
20.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας,
δολ. 32 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νο-
εμβρίου 25-30.

ΙΟΝΙΟ: 'Αμβέρσα 20 — 22.000 τον. κριθής σε
σάκκους Τζέντα/Γιέμπο, δολ. 21,50 φίο, 2.500/1.000
τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 30 — Δεκεμ-
βρίου 5.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ: 15.000 τον. d.w. του

1971, παράδοση στον πιλότο Φός Νοεμβρίου 19, έ-
παναπαράδοση στον πιλότο 'Ινδίας, δολ. 3.850 την
ημέρα συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ: 33.800 τον. d.w. του 1972, παρά-
δοση Μανίλα Νοεμβρίου 23-24, έπαναπαράδοση
Κόντινεντ, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΑΝΕΜΩΝΗ: 17.180 τον. d.w. του 1979, παράδοση
στον πιλότο 'Ακαζούτλα Νοεμβρίου 16-25, έπανα-
παράδοση Κίνα δολ. 4.300 την ημέρα συμπεριλαμ-
βανομένων υπερωριών.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ: 65.778 τον. d.w. του 1984, πα-
ράδοση Γκλάντσοουν Νοεμβρίου 10-15, ταξίδι με
έπαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 7.000 την ήμέ-
ρα, πλέον δολ. 175.000 για πλού υπό έρμα.

ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ: 15.057 τον. d.w. του 1973, παρά-
δοση Σαϊντ Λώρενς Νοεμβρίου 15-22, ταξίδι με έ-
παναπαράδοση δυτική 'Αφρική, δολ. 4.450 την ήμέ-
ρα.

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: 63.500 τον. d.w. του 1977, παράδο-
ση στον πιλότο Χακάτα Νοεμβρίου 23-28, ταξίδι μέ-
σω Λόγκ Μπής μεταφοράς κώκ πετρελαίου, με έ-
παναπαράδοση στον πιλότο Τόκιο ή Χακάτα
Μπαϊ, δολ. 6.350 την ημέρα.

ΓΟΥΩΡΙΟΡ: 34.447 τον. d.w. του 1982, παράδοση
διερχόμενο Σκώ άμεση, ταξίδι Μεσογείου με έπα-
ναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΛΟΥΚΑΣ Ν.: 22.300 τον. d.w. του 1972, παράδοση
Μπαγκόγκ Νοεμβρίου 25-30, έπαναπαράδοση Μομ-
πάσα δολ. 3.700 την ημέρα, πλέον δολ. 50.000 για
πλού υπό έρμα.

ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: 23.169 τον. d.w. του 1979,
παράδοση Ρότερνταμ Νοεμβρίου 22-23 έπαναπα-
ράδοση Νοτ. 'Αφρική, δολ. 5.900 την ημέρα.

ΜΟΟΝ ΣΑΝΤΟΥΥ: 34.345 τον. d.w. του 1976, πα-
ράδοση στον πιλότο 'Υμουίντεν Νοεμβρίου 20-30,
ταξίδι μέσω Νοτ. Σουηδίας και Τουρκικής Μεσό-
γειου με έπαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 5.500 την
ημέρα.

ΤΖΩΡΤΖ: 23.505 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Ε-
σκουμινς Νοεμβρίου 26 — Δεκεμβρίου 3, ταξίδι μέ-
σω Σαϊντ Λώρενς με έπαναπαράδοση Κόντινεντ,
δολ. 5.500 την ημέρα.

ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ: 20.950 τον. d.w. του 1975, παράδο-
ση 'Αμβέρσα/'Αμβούργο άμεση, έπαναπαράδοση
Μουσκάτ/Κολόμπο, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ: 22.669 τον. d.w. του
1974, παράδοση 'Αμβέρσα/'Αμβούργο Νοεμβρίου
23-25, ταξίδι Μεσοανατολικού Κόλπου με έπαναπα-
ράδοση Μουσκάτ/Κολόμπο, δολ. 5.650 την ημέρα.

ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ: 14.935 τον. d.w. του 1972, παρά-
δοση Μπορντώ Νοεμβρίου 26-30, έπαναπαράδοση
στον πιλότο Αϊθιοπίας, δολ. 5.475 την ημέρα.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: 57.421 τον. d.w. του 1976, παράδοση
'Αμερ. Κόλπο Δεκεμβρίου 1 - 15, έπαναπαράδοση
Νοτ. 'Ιαπωνία, δολ. 5.900 την ημέρα συμπεριλαμβα-



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

νομένων υπερωριών, πλέον δολ. 175.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΚΟΡΩΝΕΤ: 15.518 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Γιουγκοσλαβία Νοεμβρίου 30 - Δεκεμβρίου 10, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.300 την ημέρα.

ΑΛΤΙΣ: 16.900 τόν. d.w. του 1979, παράδοση Μπόουντγουντ Δεκεμβρίου 3-7, επαναπαράδοση δυτική ακτή Κεντρικής Αμερικής, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ: 26.565 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Φλάσσινγκ άμεση, επαναπαράδοση Βοστώνη/ Γκάβλεστον, δολ. 3.850 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΟΣΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΛ: Άρζου 75.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 67,5, όψιόν Μεσόγειο WS 72,5, Νοεμβρίου 16

ΝΕΣΤΩΡ: Περσικό Κόλπο 44.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Ιαπωνία WS 102,5, μέσα Νοεμβρίου.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά, ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 104,5, όψιόν Δυτ. Αφρική WS 124, όψιόν Ανατολ. Αφρική WS 134, Δεκεμβρίου 2.

ΛΙΜΠΡΑ: Κόντινεντ 30.000 τόν. καθαρά ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο, WS 97,5, Νοεμβρίου 20.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Καραϊβική 35.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή Ατλαντικού, WS 102, Νοεμβρίου 24.

ΜΕΛΤΕΜ: Καραϊβική 37.000 τόν. ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 99, Νοεμβρίου 25.

ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ: Γιέμπο 75.000 τόν. μέρος φορτίου, Άμστερνταμ, WS 72, Νοεμβρίου 22.

ΣΚΙΑΘΟΣ: Πρίνος 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Φός WS 95, Νοεμβρίου 21.

ΣΕΡΙΦΟΣ: Σίντι Κερίρ 76.000 τόν. μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 78,5, Νοεμβρίου 18.

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: Δυτ. Αφρική 118.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 48, όψιόν ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 45,5, Νοεμβρίου 27.

ΓΙΟΥΡΟΠΡΑ'Ι'ΝΤ: Καραϊβική 46.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιταλία WS 82,5, Νοεμβρίου 20.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 104,5, όψιόν δυτική Αφρική WS 124,5, Δεκεμβρίου 2.

ΚΕΦΕΥΣ: Βραζιλία 26.000 καθαρά, λιμάνια προορισμού ως άνω, WS 103,5, Δεκεμβρίου 2.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 54.000 τόν. μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο WS 102, Νοεμβρίου 23.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Έκουαντόρ 52.800 τόν. μέρος φορτίου, ακτή Ατλαντικού/Άμερ. Κόλπο WS 92,5 όψιόν Καραϊβική WS 97,5, Νοεμβρίου 21.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 58.000 τόν. Άμερ. Κόλπο, WS 88, Νοεμβρίου 27.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ: Μπλάγκ Λονκάγκ 74.000 τόν. μέρος φορτίου, δυτική ακτή ΗΠΑ, WS 68, Νοεμβρίου 27.

ΕΦΕΣ Σ: Μπόου 64.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 85, όψιόν ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 77, όψιόν Καραϊβική WS 79, Νοεμβρίου 23.

ΤΑΥΓΕΤΟΣ: Περσικό Κόλπο 215.000 τόν. μέρος φορτίου, Καραϊβική/Άμερ. Κόλπο, WS 25, Νοεμβρίου 21.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Γουίλχελμσχαβεν 29.000 τόν. καθαρά Άμστερνταμ, WS 115, Νοεμβρίου 19.

ΛΑΡΚΑΝΑ: Μπαχρέιν 29.500 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Ινδία WS 170, Νοεμβρίου 21.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 80, Νοεμβρίου 23.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Μίνα Άλ Φαχάλ 125.000 τόν. Ινδία, WS 50, Νοεμβρίου 21.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ: Άμουαυ Μπαϊή 25.000 τόν. νάφθαλ Λέικ Τσάρλς, WS 114, Νοεμβρίου 28.

ΕΛΟΥΝΤΑ: Μπόου 65.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο, WS 70, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 72,5, Δεκεμβρίου 1.

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ: Ινδονησία 80.000 τόν. ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο, δολ. 850.000 κατ' άποκοπή, Δεκεμβρίου 4.

ποκοπή, Δεκεμβρίου 4.

ΠΟΛΥΣ: Κάργκ Άϊλαντ 230.000 τόν. Άϊν Σούκχνα, WS 40, άμεση.

ΕΙΡΗΝΗ: Κάιο ντε Άρκάς 120.000 τόν. μέρος φορτίου, Γένοβα, WS 22,5 Νοεμβρίου 22.

ΓΑΛΗΝΗ: Δυτ. Αφρική 100.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 50, Δεκεμβρίου 1.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ: Γιέμπο 100.000 τόν. μέρος φορτίου, Μωχαμεντία WS 54, Νοεμβρίου 23.

ΜΥΤΙΛΗΝΗ: Λά Σχίρα 71.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 67,5, όψιόν Μεσόγειο, WS 72,5, Νοεμβρίου 28.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Λιβύη 75.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 67,5, όψιόν Μεσόγειο WS 70, Νοεμβρίου 28.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Έρυθρά Θάλασσα 86.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιταλία WS 64,5, Νοεμβρίου 28.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Σίντι Κερίρ 110.000 τόν. Φός, WS 50, 28.

ΠΟΛΑΡΙΣ: Άρζου 24.500 τόν. καθαρά Μόντρεαλ, WS 115, Νοεμβρίου 27.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Σκίρα 74.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ WS 55, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 50, Νοεμβρίου 20.

ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ: Άρζου 62.000 τόν. μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο WS 55, Δεκεμβρίου 1.

ΜΕΝΤ ΣΑΝ: Νιγηρία 135.000 τόν. ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, ναύλος έμπιστευτικός, Νοεμβρίου 24.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: Περσικό Κόλπο 25.000 τόν. καθαρά Ινδία, WS 155, άμεση.

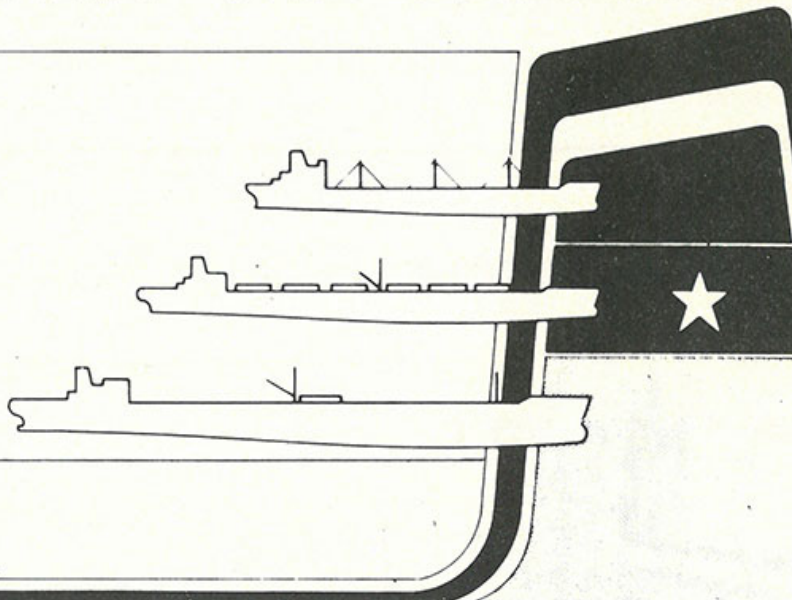
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Μπαχρέιν 22.000 τόν. καθαρά μέρος φορτίου, Πόρτ Σουδάν, WS 155, άμεση.

ΜΕΣΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ: Σκίρτα 25.000 τόν. καθαρά μέρος φορτίου, Τυνησία, δολ. 112.000 κατ' άποκοπή, Νοέμβριο.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Γιέμπο 86.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιταλία WS 64,5, Νοεμβρίου 29.

ΒΕΝΟΥΣ V: Ανατολ. ακτή Μεξικού 64.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή Ατλαντικού/Ανατολ. ακτή Καναδά, WS 78, Δεκεμβρίου 1.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Η άπορροή των Τραπεζών να χορηγούν χρηματοδοτήσεις υψηλών ποσών αλλά και η απουσία βασίμων ένδειξεων περί του μέλλοντος της ναυλαγοράς τρέπει τους αγοραστές προς μάλλον ασφαλείς επενδύσεις όχι ιδιαίτερα μεγάλης αξίας πλοίων, σημαντικό ποσοστό των οποίων προέρχονται από πλειστηριασμό ή διατίθενται από τις Τράπεζες ή κάτω από την πίεσή τους.

Με λίγες εξαιρέσεις, αυτή η τάση είναι εμφανής στα πεπραγμένα των τελευταίων δύο εβδομάδων.

Μπάγκ κάρριερς

"SKYPTON" 37.000/70 δολ. 3.000.000 (πλειστηριασμός)
— "FLORENCE" 28.700/69 δολ. 1.000.000 (πλειστηριασμός)
— "STAR MADONNA" 27.300/73 δολ. 3.050.000
— "FLORET" 19.400/76 δολ. 2.800.000
— "JAMAICAN/CARIBBEAN STARS" 18.000/70 δολ. 2.300.000.

Γενικού φορτίου

— "BANDAMA" 15.500/77 δολ. 3.250.000
— "DORA PAPALIOS" (SD 14 του 1969) δολ. 425.000
— "EPIMENIDES" (SD 14 του 1973) δολ. 995.000 (σε Τράπεζα από πλειστηριασμό).
— "CLAUDIA KOEGEL" (SD 14 του 1972) δολ. 1.250.000.
— "IBERIA" 14.040/72 δολ. 1.250.000
— "CORTINA" 12.370/65 δολ. 600.000

Δεξαμενόπλοια

— "SETTEBELLO" 322.000/83 δολ. 18.000.000
— "SEALION" 133.000/71 δολ. 3.650.000
— "WORLD FLORA" 68.000/80 δολ. 10.000.000
— "AGIP TRIESTE" 51.000/64 δολ. 1.750.000
— "MESSINIACH AVGI" 30.000/70 δολ. 3.800.000.

Μικτά

— "ARETUSA/ELIOS/BRASILIA" 136.000/72 - 74 δολ. 2.100.000 έκαστο.
— "CALEDONIA" 59.800/67 δολ. 2.600.000.

Τίποτα δεν επιτρέπει να προβλέψουμε αλλαγή του σκηνικού τουλάχιστο μέχρι και τις αρχές του 1985. Φαίνεται ότι προς το παρόν ο κανόνας είναι τα «προβληματικά» πλοία να αλλάζουν χέρια έναντι σχετικά χαμηλών τιμών.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Αμείωτο υπήρξε το αγοραστικό ενδιαφέρον, τόσο στις χώρες της Άπω Ανατολής όσο και του Ινδικού Ωκεανού με τάση ύψωσης των τιμών.

Η όριστικοποίηση πλέον του ενδιαφέροντος της Κίνας για μεγάλα πλοία, περιλαμβανομένων και των VLCC, δημιούργησε στην Άπω Ανατολή συνθήκες πλήρους ανταγω-

νισμού που γίνεται πολύ αισθητός στην Ταϊβάν. Όσο διαρκεί αυτή η κατάσταση, είναι σχεδόν βέβαιο ότι δεν μπορούμε να αναμένουμε πτώση τιμών. Αν δε η ναυλαγορά οδηγηθεί σε έστω και περιθωριακά ανώτερα επίπεδα με αντίστοιχη πτώση της προσφοράς, δραστική άνοδος τιμών δεν πρέπει να αποκλείεται.

Ο παρακάτω πίνακας αποδίδει αρκετά πιστά την κρατούσα κατάσταση (τιμές σε δολάρια ανά τόνο βάρους):

Ταϊβάν:

VLCC 132/136
Μεγάλα δ/ξ 130/137
Λοιπά πλοία, αναλόγως μεγέθους 100/126.

Κίνα

Μεγάλα τάνκερς και VLCC 130/132 (χωρίς GAS FREE)
Φορτηγά 100/125

Ν. Κορέα

Δεξαμενόπλοια 125/132
Φορτηγά 100/120

Πακιστάν/Ινδία/Μπαγκλαντές

Δεξαμενόπλοια (μέχρι 14.000 τον.) 100/115
Φορτηγά 90/105.

Τιμές Πειραιά

Δεξαμενόπλοια (8-14.000 τον.) 80/86
Φορτηγά 55/80

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service

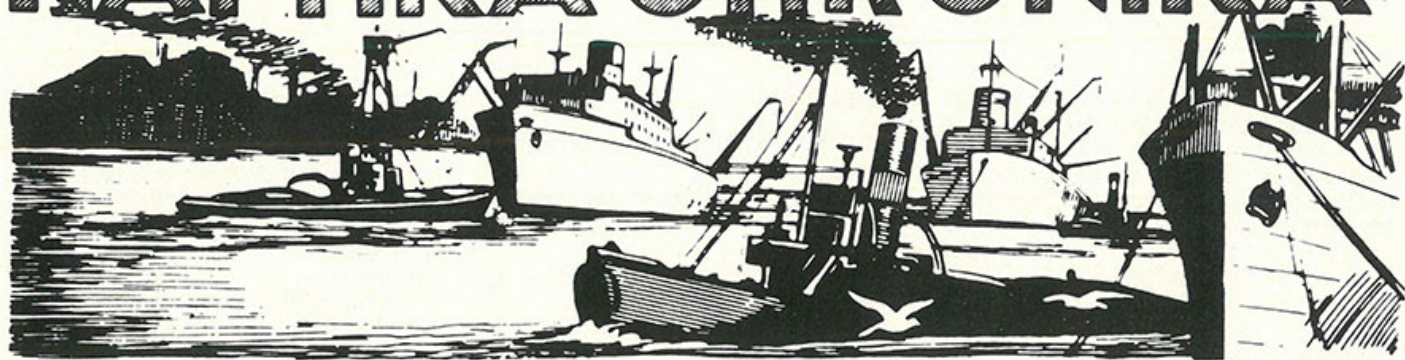


Petridou

Piraeus office

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1188/947 December 1st, 1984

ELECTIONS

Elections will be held next Friday for a new board of directors at the Greek Shipowners' Union. The Union will also be mourning the passing of two of its distinguished members, Anthony Chandris and Eftychios Goumas.

Naturally, it is up to the members of the union to decide who is to govern it for the next three years but even at this time, we think it would be appropriate to suggest that the new board of directors, in addition to coping with the various problems of Greek shipping, the principal one being, to our mind, the spreading protectionism which is threatening its very survival, it should do something about reorganising the union.

What is needed is a competent staff, able to follow developments in shipping on a day-to-day basis and able to draw up an effective agenda for board meetings.

Today, it is the board members themselves who occupy themselves to do th-

is sort of thing and, of course, it is impossible for them to do the necessary groundwork on important matters the board has to decide on.

Such a staff could also do all the groundwork required for the negotiations on the new collective agreement and occupy itself with minor matters too, all of which are now handled by board members who use up a great deal of their valuable time in this way.

The board should also stop these almost daily visits to the Ministry of Mercantile Marine for trivial matters that could easily be handled by a competent union staff.

We must admit that this is not an original idea we are presenting. It has often been mentioned by outgoing members of the board. Naturally, if it was implemented it would involve considerable expenses. But we feel these must be borne if the union is to become what everybody would like it to be.

nals in Japan. According to the Ministry's Maritime Technology and Safety Bureau, port state control has started from 20 November 1984 in accordance to Resolution concerning practical application of the International Conventions on Load Lines and for the Safety at Sea, and Resolution concerning practical application to the two 1978 protocols to the International Conventions for Safety of Life at Sea and for the Prevention of Pollution from Ships. These two Resolutions were adopted by the International Maritime Organization (IMO) in 1981/83.

The action taken by the Ministry aims at prevention of operation of so-called sub-standard vessels, so as to secure the safety of life at sea, while further promoting preservation of the ocean environment.

Actual port state control will be carried out in cooperation with the Maritime Safety Agency, taking as needed, measures including the giving of orders for improvement, or suspension of navigation.

ANNUAL SALARY: \$ 18,000

With regard to an item in our previous issue on the salaries of masters employed in Saudi Arabia, we are informed that the Irish captain of a Panamanian flag ship that was British-owned and which called recently at Piraeus, admitted he was being paid \$ 18,000 per annum. He said this to Greek union delegates who had boarded the ship to resolve a labour problem with the crew.

This is further proof that European seafarers are fully conscious of the unemployment problem and that their main concern is to find and keep a job. They are also conscious of the fact that they can only find a job if they are ships in commission on which they can be employed.

By this we do not mean that Greek se-

amen should accept a cut in their wages. However, these wages could be stabilised for a certain time and if their losses from inflation were covered by the social benefits accruing to their fellow workers who are employed in shore jobs.

The maritime unions should therefore turn their efforts in this direction and seek social benefits for seamen from the state cornucopia.

JAPAN TO CONTROL FOREIGN — FLAG VESSELS

The Japanese Ministry of Transport announced recently that Japan would carry out port state control of foreign ships visiting ports or off-shore termi-

BRITAIN TO CURB EEC PROTECTIONISM

A new blueprint to curb protectionism and encourage freer trade between members of the European Community was recently outlined by Mr David Mitchell, Under Secretary of State for Transport.

Speaking to members of the General Council for British Shipping, Mr Mitchell said that the time had come for a genuine Common Market in shipping, free from protectionism, cargo reservation and unfair competition.

Mr Mitchell's five-point initiative includes: access for British industry to other Member States' coastal trade; a vigorous application to shipping and ports of the existing state aid rules of

the Treaty of Rome; a common policy for dealing with subsidised shipping from outside the EEC; and a competition regulation that deals realistically with the role of liner conferences.

It is worth noting that EEC member states have benefitted enormously from freer trade in goods but so far very little progress has been made in the field of services, like shipping.

A LEGAL VACUUM

The matter of the expenses for raising the French ship "Mont Luis" has not been settled yet and has even come up before the European Parliament. Indeed, two Eurodeputis (one Belgian and one German from the socialist side of the house) have tabled a proposal which would cover the legal vacuum which now exists with regard to the raising of wrecks outside the territorial waters of EEC member-nations.

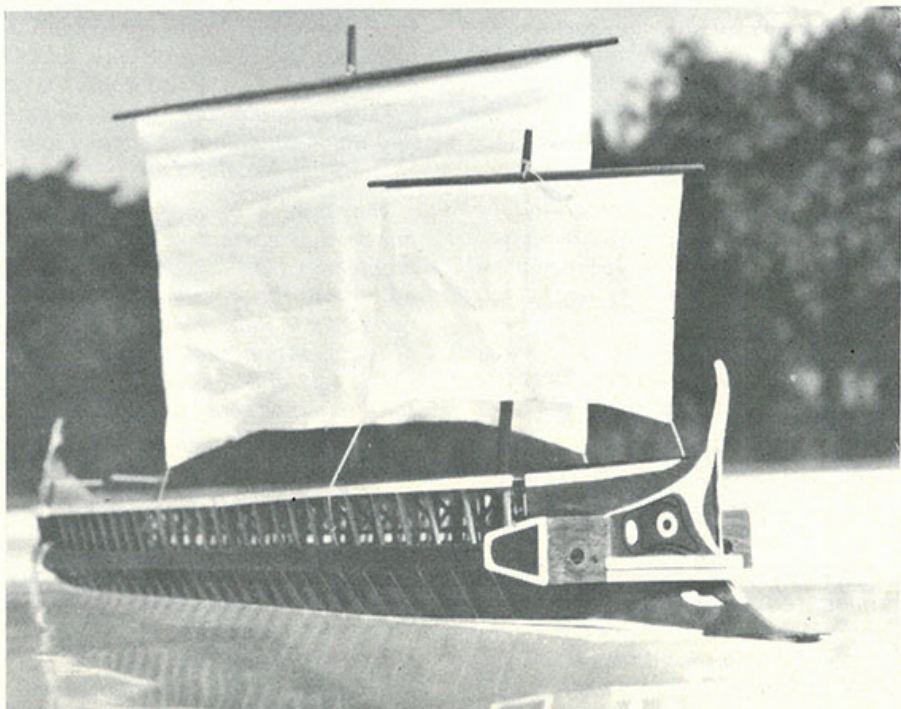
On this subject, part of the Belgian Press has expressed the opinion that the settlement of a Belgian - French legal dispute could eventually lead to a different concept with regard to EEC territorial waters. This hint that territorial waters might be expanded has naturally aroused considerable reaction, in Belgium as well. This is because if Belgian territorial waters are extended, they would include the "Mont Luis" with all its painful consequences, financially speaking.

It should be noted that the attitude of the European Parliament on the subject will be interesting for Greece and for the other EEC countries as well since the matter of wrecks outside territorial waters is something that concerns them all.

STOWAWAYS

The French container ship "Hau-ssman" sailed on October 20 from Lagos with empty containers for Rouen. Twenty-four hours later the master discovered, hiding in the empty containers, a total of seven stowaways, five of whom were Nigerians aged between 21 and 27. He gave them a place to sleep and food and managed to get them working on maintenance jobs on board. At night, however, he locked them up for security reasons. When, a week later, the ship came within sight of the Spanish coast, the stowaways, thinking they had arrived in French waters and convinced the French would dump them into the sea, refused to be locked up and threatened the chief mate and the crew with broken bottles and crowbars. Finally, after consultation with the owners, the ship put in at Cherbourg to disembark the stowaways who, in the meantime, had locked themselves up in the fo-

GREEK WARSHIP REVIVED AFTER 1500 YEARS



Model of a classical Greek trireme - a 35 metre boat rowed by 170 oarsmen seated on three levels that will be constructed in Greece for the first time in 1500 years. The project has been made possible due to the assistance of the Greek Government and the Hellenic navy, who will be responsible for supervising the work to plans drawn up by the three British instigators of the scheme: John Coates, former Chief Naval Architect at Britain's Ministry of Defence; Professor John. Morrison, previously President of Wolfson College, Cambridge, and Frank Welsh, a director of Grindlay's Bank, who set up the Cambridge - based Greek Trireme Trust two years ago.

Even though no trireme wrecks survive to give the blueprint, it has been possible to plan the trireme in detail using information gathered from naval, literary and archaeological sources coupled with a knowledge of naval construction methods.

A full-scale section will be built by a boatbuilding co-operative in England and construction of the 55 tonne trireme is expected to start in December 1984. When the boat is completed, the Hellenic navy will carry out trials in the Aegean with specially trained oarsmen to demonstrate how fast and manoeuvrable these vessels were. It will then be handed over to the National Maritime Museum of Greece.

Designed to ram other warships at high speed, triremes were a decisive factor in the victory secured by the Athenian - led Greeks over the Persians at the battle of Salamis in 400 BC, which established Europe free from Asiatic domination.

Generous support to the Greek Trireme Trust has also been given by individuals and organisations, including Cambridge University, Britain's National Maritime Museum, the Hellenic Institution for Nautical Research and the Naval Museum of Greece.

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

PREMSEKA SHIPPING PRIVATE LTD.

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

recasle. Once in port, they were put under arrest by the local police.

Later, they were ordered to be deported but they refused, claiming payment for the work they had done on board. The news item concerning this incident does not say whether they received payment or not, but that the following day they were indeed deported.

AN INDEPENDENT FLAG?

Hong Kong will become an independent registry for ships in 1997 — the year in which control of the colony will pass from the British to the Chinese. However, Hong Kong shipowners are showing signs of wanting to become independent at an earlier date and believe they should not have to wait for 13 who-

le years before such independence can be attained.

It is to be recalled that twelve years ago they had again attempted to achieve independence but this was denied them by the British administration. Now, however, since agreement has been reached between Britain and China on the future of Hong Kong, they believe they should have an independent flag which would not be subject to British maritime legislation.

They realise, of course, that this will not be easy since it would create many problems which should first be resolved. One of these is the right to command a ship in time of war (or in the event of an operation such as the one in the Falklands) and another is recognition for the flag by other countries.

JAPANESE SHIPBUILDING PRODUCTION HALVED IN THE FIRST HALF OF FISCAL 1984

The Japanese Ministry of Transport announced recently its report on the performance of the Japanese shipbuilding industry in the first half of fiscal 1984 (1 April to 30 September 1984).

According to said report, newbuilding orders received by the industry during the period amounted to 3.940 million gross tons down 47.9% from the same period last year. This marked decline is attributable to the substantial decrease in orders for bulk carriers, which were quite brisk last year.

A breakdown by kind of ship shows that cargo vessels accounted for 3.404 million gross tons, down 49.8% from the same period last year, while oil tankers amounted to 536,000 gross tons, down 31.2%. Cargo vessels took an 86.4% share against the oil tankers' or-

dered, with cargo vessels showing a decrease of 3.3% and oil tankers gaining the same percentage.

Of the total newbuilding orders for the cargo vessel category, those for bulk carriers accounted for 2.296 million gross tons, down 60% from the same period last year. This represents a 58.3% share of total newbuilding orders, down 17.6% from the equivalent figure in 1983.

Orders for "handy size" bulk carriers, around which orders were concentrated last year, took a marked decrease of 75.7% to 1.271 million gross tons with their share in the bulk carriers category also dropping from 91.1% to 55.4% this year. On the other hand, orders for large-size bulk carriers of over 70,000

50 YEARS AGO

— It has become known in shipping circles that a group of Greek tobacco merchants is negotiating the sale of tobacco in Germany in exchange for the building at Rostock of two diesel-powered passenger ships for Greece's external lines.

— We consider it our duty to recommend to the Director of Merchant Shipping that every measure for the protection and support of seamen suffering from tuberculosis should be taken without delay.

— Greek shipowners have voted to the Greek Senate Mr. N. Lykiardopulo. With his tremendous prestige, he will be able to make use of his official status effectively for the benefit of Greek shipping.

— The German tanker "Nord Atlantic" has been bought by Mr. Omiros Iosifoglou for 14,000 pounds. It is 4,680 grt. and 7,175 dwt. and was built in 1913 at a British yard.

— At 9.30 pm on Tuesday, 27th November, the passenger ship "Popi" of 585 grt, built in 1880, ran aground on a reef off the islet of Flevopoula on its way from Piraeus to Parnaxia with 122 passengers.

(Naytika Chronika No. 95 — 1/12/1934)

tons have shown an increase, accounting for 702,000 gross tons, or 283.0% up on the corresponding period last year, raising their share in the total bulk carrier orders received from 3.2% to 30.5%.

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



★ 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. 67577/8/9
65181

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς
Τηλέφωνα: 4176 658 · 4122 537
Τηλεγραφική: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιά
Ταχυδρομική Θυρίδα: 80076

ΝΑΦΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

Editing & Printing offices: 77 Notara Street, Piraeus
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. 4.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 4.000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 40.00
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



(α. = ἀνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν)

ΑΒΑΞ	62	10405
ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΘΗ	74	6017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4995
ΑΓΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑΞ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	65	18315
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15474
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΕΣΤ	67	17418
ΑΘΩΣ	69	10008
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΙΑΣ	67	9457
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4109
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6387
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'Ι'Ζ	72	11185
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΞ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

ἀργεί Γαλαξειδί		
ε. Κεύχαν Τέρμ. 26/9		
α. Λοβίτσα 9/10		
α. Ντάρμπαν 16/10		
α. Κεμπέκ 10/10		
α. Μπαρναγκούλα 5/10		
α. Μοντεβιδέο 7/10		
α. Λας Πάλμας 14/10		
ἀργεί Πειραιά		
α. Δουνκέρκη 17/10		
δ. Κωνίπολη 11/10		
ἀργεί Πειραιά		
υπό καθέλκυση Ρίο 'Ιανέιρο		
δ. Ντόβερ 14/10		
α. Λίβερπουλ 5/10		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
α. Νταμάμ 18/10		
ε. Πειραιά 16/10		
α. Χάνκο 22/10		
ἀργεί Πειραιά		
α. Κενίτρα 6/10		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Π. Σαΐδ 30/9		
ἀργεί Πειραιά		
α. Βανκούβερ 16/10		
ε. Άμβέρσα 23/10		
α. Άμβέρσα 29/9		
α. Τής 18/10		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
στην Χάβρη 20/10		
α. Άνκόνα 18/10		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Τσιταγκόγκ 14/10		
επώληθη διάλυση		
ε. Άμβέρσα 19/10		
δ. Ντόβερ 23/9		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Άιλ Παριζιέν 10/10		
α. Χιούτον 11/10		
δ. Γιβραλτάρ 15/10		
ἀργεί Πειραιά		
α. Άλεουσίνια 18/9		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
α. Κολόμπο 18/10		
α. Λας Πάλμας 17/10		
α. Κακινάνα 19/10		
α. Λίβερπουλ 13/10		
ἀργεί Τρινομάλη		
α. Σαγκάη 10/10		
α. Πασαγιές 2/10		
α. Τζιμπουτί 2/8		
α. Άμβέρσα 17/10		
δ. Σουέζ 18/10		
α. Σάρζα 9/10		
ε. Λας Πάλμας 18/10		
στο Άμβούργο		
α. Άμβέρσα 16/10		
ε. Πειραιά 11/7		
α. Πειραιά 13/10		
α. Καλκούτα 17/10		
ε. Καράτσι 18/10		
α. Οκινάβα 11/10		
ε. Πειραιά 25/9		
α. Σάντος 10/10		
α. Εινγκάγκ 16/9		
α. Βρέμν 17/10		
επισκευές Πειραιά		
α. Ρεσίφε 20/9		
α. Δουνκέρκη 22/10		
α. Βαρκελώνη 17/10		
α. Άρατού 20/8		
α. Ντάρ ες Σαλάμ 14/ 0		
α. Ίντσόν 7/10		
ἀργεί Άργοστολί		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Χαλκίδα		
δ. Γιβραλτάρ 2/10		
ε. Σάουθεντ Άνκορ. 9/10		
ε. Ν. Όρλεάνη 20/10		
δ. Γιβραλτάρ 5/10		
υπό καθέλκυση		
στον Πειραιά 19/10		
ἀργεί Πειραιά		
α. Μονρόβια 11/10		
ε. Μπέιρα 9/9		
δ. Παναμά 16/8		
ε. Ν. Όρλεάνη 18/10		

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ.	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΖΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4838
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	63	6303
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	73	57761
ΑΙΤΩΛΙΑ	62	7517
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΜΩΝ	71	15119
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΥΟΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Λ (δ.)	70	48462
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΡΥΖΗΣ	44	7207
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΦΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΑΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10069
ΑΛΙΚΗ II.	76	12376
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΧΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΧΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΧΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΧΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΧΥΩΝ	68	17374
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑ	63	1594
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ'	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800

α. Φός 13/10		
α. Σικάγο 10/10		
ε. Τζέντα 11/10		
α. Πασαγιές 2/10		
ε. Κόρπους Κρίστι 13/10		
α. Βαλιτιόρη 18/10		
ἀργεί Πειραιά		
α. Γάνδη 15/10		
α. Τζιμπουτί 5/8		
ἀργεί Σετούμπάλ		
α. Χιροκάτα 25/9		
ε. Τσιταγκόγκ 10/10		
α. Βανκούβερ 19/10		
α. Κπέμπε 26/9		
α. Μόρεχεντ Σίτυ 13/10		
α. Άμβούργο 23/10		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Σάν Λορέντζο 16/10		
α. Σάντος 17/10		
ἀργεί Τάμπα		
α. Δουνκέρκη 11/10		
ε. Μουτσούρε 7/10		
ε. Χιούστον 17/10		
ε. βέρσα 16/10		
α. Σαμσούν 9/9		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Άστακό		
α. Λομέ 29/9		
α. Τζέντα 17/9		
ε. Ρανγκούν 18/10		
α. Ντάρμπαν 19/10		
α. Μπ. Άίρες 5/10		
ἀργεί Τρινομάλη		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Σουέζ 19/10		
α. Άλεξάνδρεια 21/10		
α. Τεργέστη 22/10		
α. Λέικ Τσάρλς 20/9		
επώληθη		
ε. Πειραιά 30/6		
δ. Παναμά 10/10		
ε. Μαυλία 16/10		
ε. Βιζακαπανάμ 20/10		
α. Σιγκαπούρη 19/9		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Χαλκίδα		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Κιζάν 29/9		
ἀργεί Σάρζα		
α. Θέουτα 12/10		
α. Ν. Όρλεάνη 20/9		
α. Βενετία 13/10		
ε. Ρανγκούν 18/10		
δ. Κωνίπολη 10/10		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 12/10		
πρώην «ΛΑΒΟ»		
επώληθη άλλοδαπούς		
ε. Ρίο Γκράντε 10/10		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Π. Σαΐδ 22/10		
ε. Γιοκοχάμα 4/10		
ε. Σάουθεντ Άνκορ. 19/10		
α. Τής 20/10		
α. Ντουλούβ 5/10		
α. Φός 23/10		
ε. Χόγκ Κόγκ 10/10		
ε. Άλεξάνδρεια 21/10		
α. Βόρμ 23/10		
ε. Μαδέιρα 22/10		
δ. Γιβραλτάρ 8/10		
ε. Κα θαγένα 26/9		
α. Ναούρου 19/10		

α. μβέρσα 22/9		
α. Κόμπε 22/9		
ε. Π. όφ Σπαιν 6/10		
ε. Σ. Μάιλς 20/10		
ολική απόλυση		
α. Άλεξάνδρεια 10/10		
ε. Λειψός 20/10		
α. Γλασκώβη 9/10		
α. Σάν Λορέντζο 9/10		
ε. Λίβερπουλ 22/10		
δ. Σουέζ 10/6/83		
α. Κότκα 17/10		
ε. Τιμπούρ 23/10		
α. Χάβρη 2/10		
ἀργεί Ήμισαβεν		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 12/9		
α. Λός Άντζελες 16/9		
ε. Κοινηγκτόν 19/8		
α. Σάντος 22/9		
α. Άμβέρσα 3/10		
στο Σάντος 22/10		
α. Χέυ Πόιντ 26/9		
α. Άμβούργο 25/9		
α. Κίγκτον 16/10		
ε. Ταγγέρη 6/10		

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348	ε. Κιτονού 20/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Λός "Αντζέλες 7/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	α. Βρέμη 12/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Μαλαίσια 14/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889	α. Κόμπε 19/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Ντιτρώιτ 20/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Σ	74	13631	α. Ντόρμπαν 27/
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	δ. Σουζέ 25/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΞΑΝ	81	35522	ε. Μομπιλί 18/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΞΚΑ'Υ	79	10993	ε. Ρόττερνταμ 16/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΞΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Οζόκα 12/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	α. Ντάρ ές Σαλάμ 19/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΞΑΜΠΛΙΟΝ	71	9229	ε. Νταμά 10/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	δ. Παναμά 8/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Σαγκάη 22/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	πρός διάδουλ. Κασσιούνγκ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Τζουμπάλι 15/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	δ. Σουζέ 26/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Μονφακόνες 15/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	α. Γιοκοχάμα 16/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378	α. Ειωνγκάγκ 5/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Ραβέννα 3:10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Κέιπ Τάουν 8/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ	67	53448	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	δ. Γιβραλτάρ 15/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ	62	11503	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ II (δ.)	75	70668	α. Φορκνάντος 13/10
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειοακός μεταφορές
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	άρχει "Αμβούργο
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	στήν "Ακμπα 29/9
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Μομπιλί 75/10
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Χιούστον 11/10
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Λ	83	10470	α. Σάντος 28/7
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. Γιοκοχάμα 15/10
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Τουμπάρδο 8/9
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781	α. Γιοκάι 13/10
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	α. Ν. "Ορλεάν 13/10
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. "Επτάνησας 9
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	... Ρόττερνταμ 12/9
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	206776	α. Μπούμπουρα 24/9

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Σουεζ 3/10
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	α. Ράσα 16/10
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Νέλασιν 17/10
ΑΝΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Σιγκαπούρη 19/10
ΑΝΘΙΑ	64	11034	άρχει Πειραιά
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646	α. Ντόρμπαν 17/10
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Τάγκο 4/10
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεροονιακές μεταφορές
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	ε. Άλεξάνδρη 10/10
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Σηότα 18/10
ΑΝΝΑ	64	2020	όλιχη απώλεια
ΑΝΝΑ Α.	59	9237	δ. Σουεζ2/8
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	άρχει Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	δ. Κωνσπολή 3/10
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	άρχει Πειραιά
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	δ. Κωνσπολή 10/10
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. Άσσόμπι 15/10
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ε. Τσιταγκόνγκ 22/10
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Κότα Κιναμπάλου 29/9
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	έπωληθη
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	ε. Ρίταρντς Μπαίη 17/10
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	ε. Σουραμπάγια 10/10
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	έπισκευές Σιρακούσας 19/10
ΑΝΤΖΕΛΑ	62*	4207	άρχει Χαλκίδα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	άρχει Πόρτσμουουρι
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	δ. Γιβραλτάρ 6/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Γιούροπορτ 21/9
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	ε. Άκαμπο 25/8
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	ε. Σοθάγκα 25/9
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΙΚ	70	15898	ε. Κολούμπια 6/10
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	ε. Βανκούβερ 21/10
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Ντόρμπαν 27/9
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	δ. Παναμά 2/10
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Κόρκους Κρίστι 30/8
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 5/10
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Συχζέαν 18/9
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	δ. Σουεζ 19/10
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	α. Σίμπα 29/9
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	ε. Π. Σαΐδ 19/10
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ.	77	38515	α. Χιούστον 5/10
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Ντουάλα 12/9
ΑΠΕΕ	73	16397	ε. Κάρντιφ 19/10
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	άρχει Πειραιά
ΑΠΙΚΟ	64	9868	δ. Σουεζ28/9
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	α. Βανκούβερ 30/9
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	στό Μπαντάρ Άμπάς 4/10
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Λατόκα 28/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ	67	16210	άρχει Πειραιά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Μπαντάρ Άμπάς
ΑΠΟΥΣ	70	3275	άρχει Πειραιά
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	ε. Άβουμουσθ 22/10
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Όζάκα 10/10
ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Μπρίντζι 16/9
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	ε. Βομβάη 4/10
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΟΣ	69	9842	α. Π. Σαΐδ 22/10
ΑΡΓΥΡΟ	59	8775	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ	72	16207	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	ε. Πειραιά 30/7
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟ Υ	77	1587	α. Σάρντες 21/10
ΑΡΓΩ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	76	1578	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ε. Φρήτδουν 5/10
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	ε. Πειραιά 4/10

ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Καραδίου 17/10
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343	ε. Τωτόκοριν 5/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	α. Ντόρικαν 20/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	δργγ. Πειραιά
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	πρώην -ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡ*
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16189	α. Σούμπα 19/10

ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	στό Μπαντάρ Άμυας 10/10
ΑΡΙΕΣ	60	7839	ἀργεί 18άκη
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	ε. Σιγκαπούρη 12/10
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Ντάρ ες Σαλάμι
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Βομβάη 27/9
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Καλκούτα 15/10
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Κλέμπε 95/10
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Καράσι 18/10
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Άκαμπα 7/10
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	υπό ναυπήγησης
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	δ. Σουέζ 13/10
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Βρέμη 12/10
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	ἀργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΎ	65	10987	ἀργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Λιακουγκάνγκ 28/9
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	ἀργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ε. Λέγκχορν 17/10
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778	ἀργεί Έλευσίνα
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Χάμιλτον 13/10
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Ιντσόν 30/9
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Σίνδνεύ 21/10
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ	52	6906	στό Κουβέιτ
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Μπαχρέιν23/9
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Μορμουγκάο 13/10
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΙΔΗ(δ)	77	66259	ε. Σιγκαπούρη 7/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Τομπότα 3/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Γκλάντσουρν 4/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	76	10142	ἀργεί Γάνδη
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	ε. Ν. Όρλεάνη 19/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Σαβάννα
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ)	69	58143	πρώην «ΛΑΝΤΑΥ»
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Λας Πάλμας 17/10
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Ν. Όρλεάνη 8/10
ΑΣΙΑ	67	9525	ἀργεί Πειραιά
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΣ	63	9478	α. Π. Σαϊά 20/10
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	α. Ρότερνταμ 23/10
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 17/10
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Πόρτ Κέμπλα 15/10
ΑΣΛΕΎ	70	13363	α. Ν. Όρλεάνη3/10

ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	ἀργεί Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	ἀργεί Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ)	68	14993	α. Πειραιά 13/10
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	ε. Έρταντα 19/10
ΑΣΤΕΡΟ΄ΝΤ	60	6134	μετ. «ΑΣΤΕΡ» (Κυπρ.)
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Καρυσίων 18/10
ΑΣΤΟΡ	78	29860	πρώην «ΠΑΝΑΜΕΣ ΜΑΡΣ»
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ἀργεί Γαλαξειδί
ΑΣΤΥΑΝΕΣ	75	38611	α. Κολούμπι ρίβερ 21/10
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ)	70	17485	ε. Άμυδρα 18/1
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ΄ΙΝΤ (δ)	62	18033	α. Βαλτιμόρη 18/10
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Τσάινα 4/10
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	ε. Τζέντο8/10
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Μιλωούκη 1/10
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ἀνεγί Πειραιά

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ)	68	40548	α. Γκάλβεστον 7/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΟΝ	69	16229	άρχει Μαλάλαγκ Μπαϊν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	ε. Κοοίν 16/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 10/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	ε. 'Αλεξάνδρεια 21/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	ε. Τολέδο 12/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Λά Παλις 13/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στην 'Αλεξάνδρεια
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Σετομπολά 1/9
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	διόλυσή Κίνα
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	ε. Μπαντόρ 'Αμπας 13/10
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	δ. Σουέζ 4/10
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Χόγκ Κόγκ 28/9
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	85	22172	α. Ρίο 'Ιανέριο 2/10
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	άρχει Ντόρ ες Σαλάμ
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Χέυ Πόιντ 10/10
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	άρχει Σετομπολά
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Νταλιάν 25/9
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειαικές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	σημια Παναμά
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Θούτα 20/10
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Κίγκστον 10/10
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	άρχει Χαλκίδα
ΑΥΡΑ	68	9624	άρχει Πειραιά
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	άρχει Πειραιά
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	άρχει Πειραιά
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ)	65	38606	άρχει Πειραιά
ΑΦΘΟΒΟΣ	68	35477	α. Χιούστον 29/8
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άρχει Γάνδη
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	ε. Τζέντα 9/10
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Λά Παλις 8/9
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ)	56	16944	άρχει Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Πειραιά 5/8
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ)	62	13017	α. Τραμπζόν 13/9
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	άρχει Τρινκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Τζέντα 16/10

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	ἀργεί Σ ουμπάλ
ΒΑΝΤΑ	66	13762	ἀρ ει Τρινκομάλη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	ἀργεί Ἀργουστόλη
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	δ. Π. Σαῖδ 9/10
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Ντῶρμαν 12/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	ἀργεί Ἀλβερι
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	δ. Σουζέ 16/8
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. Σ. Τζών 16/10
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Ντῶρμαν 9/10
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογεναικές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Ἀμβέρσα 18/10
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	ἀργεί Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643*	α. Καράτσι 17/10
ΒΕΛΟΣ	75	15981	δ. Π. Σαῖδ 5/10
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	δ. Σουζέ 23/10
BENI II.	77	16993	α. Λός Πόλμας 13/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μίλφροντ Χάβεν 23/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ε. Κόρπους Κρίτσι 14/10 *

στο Μπαντρά 'Αμπάς 10/10
 άργει 'Ιθάκη
 ε. Σιγκαπούρη 12/10
 α. Ντάρ ες Σαλάαμ
 άργει Πειραιά
 ε. Βολβάθ 27/9
 α. Καλκούτα 15/10
 α. Κλέμπε 95/10
 α. Καρατίο 18/10
 α. 'Ακαμπα 7/10
 μεσοεγκλίμα μεταφορές
 υπό ναυπήγηση
 δ. Σουέζ 13/10
 α. Βρέμη 12/10
 άργει Στυλίδα
 άργει Στυλίδα
 α. Λιακουγκάνγκ 28/9
 άργει Στυλίδα
 ε. Λέγκχορν 17/10
 άργει 'Ελευσίνα
 α. Χάμιλτον 13/10
 α. 'Ιντσόν 30/9
 ε. Σίδνεϋ 21/10
 στο Κουβέιτ
 α. Μπαρελιν23/9
 α. Μορμουγκάδο 13/10
 ε. Σιγκαπούρη 7/10
 α. Τομπάτα 3/10
 α. Γκλάντσουον 4/10
 άργει Γάνδη
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/10
 άργει Πειραιά
 α. Σαβόννα
 πρώην «LANTAU»
 α. Λάς Πάλας 17/10
 α. Ν. 'Ορλεάνη 8/10
 άργει Πειραιά
 α. Π. Σαϊό 20/10
 α. Ρόττερταμ 23/10
 α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 17/10
 α. Πόρτ Κέμπλα 15/10
 α. Ν. 'Ορλεάνη31/10

άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Πειραιά 13/10
 ε. Τάραντα 19/10
 μετ. «ΑΣΤΕΡΩ» (Κυπρ.)
 α. Κρισάσιν 18/10
 πρώην «ΠΑΝΑΜΑΞ ΜΑΡΣ»
 άργει Γαλαξειδι
 α. Κολομπίρι ρίβερ 21/10
 ε. 'Αμφέσσα 18/1
 α. Βαλτιμόρη 18/10
 α. Τσάλνα 4/10
 ε. Τζέντα8/10
 α. Μιλουάκη 1/10
 άνει Πειραιά

α. Γκάβρεστον 7/9
 άρχει Μαλάλαγκ Μπαίη
 ε. Κοσίιν 16/10
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 ε. Ρίτσορντε Μπαίη 10/10
 ε. Άλεξάνδρεια 21/10
 ε. Τολέδο 12/10
 ε. Λά Παλις 13/10
 στήν Άλεξάνδρεια
 ε. Στουμπάλ 1/9
 Διάλυση Κίνα
 άρχει Πειραιά
 ε. Μπαντάρ Άμπας 13/10
 δ. Σουζέ 4/10
 ε. Χόγκ Κόγκ 28/9
 ε. Ρίο Ίανέιρο 2/10
 άρχει Ντάρ ες Σαλάι
 ε. Χέυ Πόιντ 10/10
 άρχει Στουμπάλ
 ε. Ντολζίν 25/9
 μεσογειακές μεταφορές
 σημαία Παναμά
 ε. Θέουτα 20/10
 ε. Κίγκστον 10/10
 άρχει Χαλκίδα
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 ε. Χιούστον 29/8
 άρχει Γάνδη
 ε. Τζέντα 9/10
 ε. Λά Παλις 8/9
 άρχει Πειραιά
 ε. Πειραιά 5/8
 ε. Τραμπζόν 13/9
 άρχει Τρινκομάλη
 ε. Τζέντα 16/10

άργει Σ. Ιουμπάλ
 άρ. εί Τρινοκόμηλ
 άργει Άργυστόλ
 δ. Π. Σαΐδ 9/10
 α. Ντάρμπαν 12/10
 άργει Άλιβέρι
 δ. Σουζ 16/8
 ε. Σ. Τζών 16/10
 α. Ντάρμπαν 9/10
 μεσογειοακός μεταφορές
 α. Αμβέρσα 18/10
 άργει Λευκάδα
 α. Καρατί 17/10
 δ. Π. Σαΐδ 5/10
 δ. Σουζ 23/10
 α. Λας Πάμας 13/10
 α. Μίλφοντ Χάβεν 23/10
 ε. Κόρπους Κρίστι 14/10

ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΛΗΒ	66	10210
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811
ΒΟΜΑΡ	71	16313
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΑ Τ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΕΡΟΥΣΙΑ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	68	12252
ΓΕΡΟΥΣΙΑ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	76	16037
ΓΕΡΟΥΣΙΑ ΠΡΩΗΣ	78	15269
ΓΕΡΟΥΣΙΑ Φ	67	15421
ΓΕΡΟΥΣΙΑ Α	61	8592
ΓΕΡΟΥΣΙΑ Α	66	15773
ΓΕΡΟΥΣΙΑ Α	58	3708
ΓΕΡΟΥΣΙΑ Β (δ.)	52	1699
ΓΕΡΟΥΣΙΑ Β (δ.)	61	18796
ΓΕΡΟΥΣΙΑ Γ	56	1581
ΓΕΡΟΥΣΙΑ Κ	72	12204
ΓΕΡΟΥΣΙΑ Μ	61	7116
ΓΕΡΟΥΣΙΑ ΞΥΛΑΣ	70	18634
ΓΕΡΟΥΣΙΑ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΡΟΥΣΙΑ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΡΟΥΣΙΑ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170
ΓΕΡΟΥΣΙΑ Φ	68	10544
ΓΕΡΟΥΣΙΑ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176
ΓΕΡΟΥΣΙΑ Χ	71	10327
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ	81	16500
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ	71	9093
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η	77	12561
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν	65	21374
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΥΠ	60	3847
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561
ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ	74	19702
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290
ΓΙΩΤΑ	62	10163
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΓΚΑΤΙΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΤ'ΝΤ	83	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΘΕΡ	60	7669
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΤ'ΛΑΝΤ (δ)	66	45251
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	67	51644
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ	73	16439
ΣΤΡΙΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	77	16432
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ	65	7952
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΠ'ΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙ'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479

ἀργεί Πειραιά	17/10
ε. Σουάνση Μπαϊν	8/10
ε. Ρουέν	19/10
α. Λά Παλλίς	22/9
ἀργεί Πειραιά	δ. Π. Σαϊδ 20/10
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς	31/8
ἀργεί Πειραιά	α. Ιουόστον 28/9
ε. 'Αμβέρσα	19/10
ἀργεί Πειραιά	α. Ντακάρ 3/10
ε. Τσιταγκόγκ	18/10
ἀργεί Στυλίδας	ἀργεί Στυλίδας
ἀργεί Χαλκίδας	ἀργεί Πειραιά
α. Χάμπτον	16/10
ε. 'Αμβέρσα	22/10

α. Βαλέττα	20510
α. Νιούκαστλ	19/10
α. Πόρτ Χέντλαντ	13/9
α. Λός 'Αντζέλες	27/9
α. 'Αμβέρσα	4/10
α. Ν. 'Υόρκη	22/10
α. Κολούμπια	16/9
α. Σιγκαπούρη	29/9
ε. 'Αμβέρσα	18/10
α. Κολούμπια	2/10
ἀργεί 'Ηγουμένισσα	α. Γένοβα 6/10
μεσογειοακές μεταφορές	μεσογειοακές μεταφορές
α. Σύρος	29/8
μεσογειοακές μεταφορές	ε. Πειραιά 9/10
ε. Πειραιά	9/10
στο Ντάρ ες Σαλάμα	α. Λός 'Αντζέλες 28/9
ε. Ρουίνκορν	17/10
στο Μισσιουίσι	20/9
α. Ν. 'Ορλεάν	16/10
δ. Σουέζ	17/10
ἀργεί Πει. αϊά	πρώην «ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΡΑΤ'ΝΤ»
α. Λός Πάλας	22/10
ε. Π. Σαϊδ	31/8
μεσογειοακές μεταφορές	α. Κόκολα 14/10
α. Κόκολα	14/10
α. Κολούμπια	22/10
δ. Π. Σαϊδ	18/10
α. Μπ. 'Αϊρες	11/9
α. 'Αμβέρσα	15/10
ἀργεί Πόρτσμουπου	α. 'Οζάκα 9/10
ε. Σάντος	13/10
ε. Τενερίφ	20/10
α. Τάουνσβιλ	20/10
ἀργεί Πειραιά	στον Πειραιά
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Λευκάδας	α. Χαμίνα 9/10
ε. Φου ζέιρα	19/10
ε. Παρανάγκουα	5/10
ἀργεί Πειραιά	α. Φλάινγκ 27/8
ε. Π. 'Ελίζαμπεθ	17/10
α. Φουτζέιρα	16/10
ε. Λάγος	10/7
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
α. Φουτζέιρα	14/10
δ. Παναμά	11/10
α. Λεμεσό	20/10

δ. Παναμά	9/10
α. 'Αμβέρσα	13/10
ἀργεί 'Αστακό	μεσογειοακές μεταφορές
ε. Γκρήν Μπαϊν	9/10
α. 'Εϊλάτ	18/10
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί 'Ελευσίνα
στον Πειραιά	27/6
α. Αύγουστος	15/10
α. Λέικ Τσάρλς	5/10
ἀργεί Πειραιά	α. Ν. 'Ορλεάν 27/9
α. Ν. 'Ορλεάν	15/10
α. Ν. 'Ορλεάν	17/10
α. Νι. 'Οκαστλ	16/10
α. Ν. 'Ορλεάν	4/10
α. Σάν Λορέντζο	16/10
α. Ν. 'Ορλεάν	14/10
α. Βανκούβερ	16/10
ε. Κομ Μπαϊν	21/10
ε. Χερβούρβο	17/10
ε. Ν. 'Ορλεάν	95/10
ε. Κοατζακόφσκι	24/9
ε. 'Ιντσόν	7/10
ἀργεί Ρίβερ Φάλ	ε. Μπουεναβεντούρα 65/10
ἀργεί Πειραιά	δ. 'Εσκούμινς 20/9
δ. 'Εσκούμινς	20/9
ε. Μανζανίλο	27/9
α. Κολούμπια	21/9
ε. Ν. 'Ορλεάν	14/10
δ. Παναμά	10/10
α. Ρίο 'Ανέιρο	21/9
ε. Γκ. 'Ανέιρο	6/10
α. Ν. 'Ορλεάν	16/10
α. Ν. 'Ορλεάν	13/10
α. Γιοούν	2/10
α. Γκλάβστον	4/10

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΤ'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	71	12202
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ	63	15381
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ	62	15389
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ	71	16306
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΛΗΒ	69	26356
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΘΕ	66	20723
ΓΟΡΓΩ	58	7061
ΓΟΥΛΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΑΤ'Λ	68	2206
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΣΕ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΟΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199
ΓΟΥΩΡΙΟΡ	82	19555
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΝΙΑΛ	63	13628
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864
ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΓΚ	58	10586
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	85	13958
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ	63	8380
ΤΗΣ	58	16277
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	63	8872
ΔΙΑΚΛΗΣ	56	8243
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	58	13105
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	71	16379
ΔΙΑΣ	76	19166
ΔΙΔΩ	70	10378
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646
ΔΡΟΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687

ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	72	16398

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841
ΕΚΤΟΝ	62	11428
ΕΚΤΟΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΑΦΙ	68	19495
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142
ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ I	64	10652
ΕΛΕΝΑ Β	73	20713

ΕΛΕΝΗ	63	10936
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927

δ. Παναμά	23/9
ε. Σάφι	17/9
ε. Λάρνακα	15/10
ε. 'Αντοφαγκάστα	9/10
ε. Ντουμπάι	22/10
ἀναμένει Φουτζέιρα	μετ. «ΝΕΦΕΛΗ» (Κυπρ.)
ἀργεί Σετούμπάλ	α. Σιδνεύ 13/10
ε. Τσάνα	13/10
α. Σιδνεύ	13/10
ἀργεί Τρινκομάλη	ἀργεί Σετούμπάλ
δ. 'Εσκούμινς	25/9
ἀργεί Πειραιά	α. Σιγκαπούρη 85/10
ἀργεί Πειραιά	μετ. «ΒΙΡΤΖΙΝΑ» (Μπαχ.)
ε. Ντάρμπαν	13/10
α. Γάνδη	18/10
ἀργεί 'Αστακό	ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά	στον Πειραιά
ε. Νιούκαστλ	5/10
ε. Βοστώνη	12/10
α. Βενετία	19/10
ε. 'Υουίντεν	20/10
ε. Σιαμ	1/9
δ. Παναμά	20/9
δ. Παναμά	10/10
α. Καρισόμν	5/10
α. Μανίλα	18/10
ε. Νταμά	14/10
α. Τζέντα	14/10

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	ἀργεί Γάνδη
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	α. Αύγουστα 9/10
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Μόμπιλ 16/10
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	69	6006	α. Γένοβα 6/10
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	72	9111	α. Χουάνγκου 17/9
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	α. Σαλάδα 4/8
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	ε. Τακόμπο 18/10
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	στη Σιγκαπούρη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	62	6846	α. Τζέντα 26/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	στη Σιγκαπούρη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8987	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	ε. Μπίτερ Λέικς 6/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	72	8987	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘ	72	10329	ἀργεί Έλευσίνα
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Σιγκαπούρη 4/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237	δ. Γιβραλτάρ 7/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Γκίζον 11/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Άμβέρσα 22/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Μπιλμπό 19/10
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Ίμουιντέν 2/10
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	ε. Πειραιά 17/9
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	δ. Κων/πολη 3/10
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	δ. Κων/πολη 95/10
ΕΛΠΑΝ	67	5487	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	ε. Χανών 29/9
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	στό Μπαντάρ Άμπας 30/9
ΕΛΠΙΣ	71	9885	δ. Ντόβερ 12/10
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	ε. Ντακάρ 21/9
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΟΣ	65	27830	ἀργεί Σετσουμάλ
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	ε. Πειραιά 14/10
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Λεμεσό 6/10
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	ἀργεί Πειραιά
ΕΝΤΕΒΟΡ	85	22208	υπό ναυπήγηση
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Σίμπα 28/9
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	στην Γάνδη 12/10
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Ίτατζάι 14/8
ΕΠΟΣ	78	8053	ἀργεί Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	α. Γιβραλτάρ 4/9
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ἀργεί Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Τσουκούμι 9/10
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Πειραιά 22/10
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	α. Βανκούβερ 18/10
ΕΡΟ'ΙΚ ΣΕ'ΥΛΟΡ	57	2074	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	α. Άλεξάνδρεια 11/10
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	α. Άλεξάνδρεια 20/10
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	δ. Παναμά 20/10
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	ε. Φιλαδέλφεια 15/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Κων/πολη 27/9
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	ε. Άμβέρσα 13/10
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	ε. Τζουμπάι 14/10
ΕΥΒΟ'ΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Σάφι 12/10
ΕΥΗ Λ.	67	14569	δ. Κων/πολη 29/9
ΕΥΗΜΕΡ Α	73	13631	δ. Παναμά 75/10
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Κο Σισάγκ 12/10
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Ίντσον 85/10
ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Όκλαντ 22/10
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	58	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Τακοράντι 19/9
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ἀργεί Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Βενετία 19/10
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Μορμουγκάο 14/10
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Σ. Τζών 16/10
ΕΦΗ.	61	3791	ε. Ναόου 28/6
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Άμβέρσα 16/10
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Πόρτλαντ 2/10
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Μόμπιλ 16/10
ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	54282	α. Γκνάνσκ 22/10
ΖΕΤΤΑ	71	20516	α. Ρίο Ίανέιρο 1/10
ΖΕΥΣ	60	11687	ἀργεί Πειραιά
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	α. Ρίο Γκράντε 14/10
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Ντάρμπαν 23/10
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Πειραιά 17/10
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Άσντον 1/10
ΖΥΓΟΣ	69	3490	ἀργεί Άστακό
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	ἀργεί Πειραιά
ΗΒΗ	70	2865	μεσογειακές μεταφορές
ΗΖΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	81	4617	ἀργεί Πειραιά
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Λός Άντζελες 185/10
ΗΡΩ	65	23390	ε. Παρανάγκουα 12/10
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	ε. Ν. Όρλεάντ 20/10
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	ἀργεί Άργοστόλι
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	ἀργεί Λονδίνο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794	α. Κολόμπο 21/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	α. Σιγκαπούρη 21/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	ε. Πόιντ ώ Πιέρ 14/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ε. Λά Γκουέρα 14/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	δ. Παναμά 10/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794	α. Ίλουός 14/10
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Βόλο 17/7
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	α. Πειραιά 1/10
ΘΑΝΙΚΙ Λ.	61	9516	ἀργεί Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	ἀργεί Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	δ. Καϊμάν Μπράκ 29/9
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	ρουμουλκείται
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	76	9444	α. Ρίο Γκράντε 17/9
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	δ. Γιβραλτάρ 26/9
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866	ε. Μπαντάρ Άμπας 26/9
ΘΕΚΟΣ	78	16685	δ. Σκώ 22/9
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	α. Γιουρσπόρτ 18/10
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	α. Άμποι Πόιντ 26/9
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	ε. Φινάρτ 22/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	στη Φορταλέζα (άποθήκη)
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	ε. Μπαχραϊν 20/10
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Ν. Όόλεάντ 20/10

ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ.)	75	18951
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889
ΙΑΣΩΝ	70	11489
ΙΚΑΝ	58	2882
ΙΚΑΝΙΟΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489
ΙΜΑΛΑ'ΙΤΑ	62	10981
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931
ΙΟΛΙ	72	4999
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387
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 Α.	70	16285
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309
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

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 ΤΖΟΝ	60	9163
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΝ Γ. Π.	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΝ Δ.	77	21194
ΠΑΤΕΡΑΣ	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΝ Λ.	66	19595
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΥΡΤ Α.	62	15961
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	23688
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	75	29314
ΚΑΡΛΟΒΑ	65	23391
ΚΑΡΜΕΝ	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	73	13324
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407
ΚΑΣΟΣ	76	14983
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	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
ΚΑΤΙΕ	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΑ Σ	66	29955
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307
ΚΕΡΤΙΣ	73	16459
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907

πρώην «ΣΥΣ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ»	
ἀργεί Πειραιά	
α. Χέυ Πόιντ 25/9	
υπό καθέλκυση Τσουρούμι	
α. Χάμπτον 7/10	
ἀργεί Λονδίνο	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 16/7	
ἀργεί Στυλίδα	
ἀργεί Πειραιά	
μετ. «ΣΕΙΡΙΟΣ» (Μαλτ.)	
ε. Ντάρμπαν 17/10	
α. Τέμα 8/10	
ε. Πειραιά 14/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τζέντα 12/10	
α. Γκίλογκ 13/10	
ε. Μπαντάρ Άμπας 19/9	
δ. Γκρέιτ Ντάκ Άιλ 18/9	
ε. Άλεξάνδρεια 20/10	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Καϊμάν Μπράκ 18/9	
α. Ρός Τανούρα 18/10	
ἀργεί Λονδίνο	

ε. Άμβούργο 22/10
ε. Μομπάτα 22/10
πρόξ Χουάνγκου 11/10
ἀργεί Πειραιά
ε. Γιοκοχάμα 75/10
ε. Ν. Όρλεάντ 21/10
α. Γκράβεστον 20/9
α. Λός Άντζελες 13/10
α. Ρίο Ίανέιρο 15/10
ε. Άμπιτζάν 29/9
α. Γκράβεστον 22/9
ἀργεί Λονδίνο
ε. Ρουέν 19/10
α. Άνγκρα ντράς Ρέις 18/10
α. Χόγκ Κόγκ 17/10
στη Τζάκσονβιλ 18/10
α. Σάντος 6/10
ε. Τζέντα 6/8
α. Άμβέρσα 28/9
ε. Κων/πολη 5/10
α. Λός Άντζελες 5/10
ἀργεί Χαλκίδα
στο Όυμ Κουδάρ
ἀργεί Χαλκίδα
ε. Π. Σαίτ 17/10
ε. Ρότερνταμ 19/10
ε. Χάβρη 18/10
α. Μπ. Άίρες 8/9
ἀργεί Χαλκίδα
α. Λισσαβώνα 19/10

α. Λός Πάλλας 22/10
α. Σουέμα 22/9
ε. Τολέδο 15/10
ἀργεί Στυλίδα
δ. Π. Σαίτ 16/10
α. Αύγουστα 22/9
ἀργεί Βομβάη
α. Ν. Όρλεάντ 22/9
δ. Ντόβερ 6/10
ε. Κακινάτα 8/10
ἀργεί Νουεβίτας
ε. Φουτζέιρα 4/9
α. Φρεμάντλ 15/10
ἀργεί Πειραιά
δ. Κων/πολη 6/10
ἀργεί Πειραιά
δ. Παναμά 27/9
α. Άμβούργο 11/10
ε. Ρότερνταμ 16/10
α. Ρουέν 8/10
δ. Σουέζ 4/10
α. Ντάρ ές Σαλάμ 13/10
ἀργεί Έλευσίνα
α. Λεμεσό 16/10
α. Π. Σαίτ 22/10
ἀργεί Άργοστόλι
ε. Ίντσον 22/9
ε. Ναυάκι 31/8
ε. Φιλαδέλφεια 2/10
ἀργεί Χαλκίδα
ἀργεί Πειραιά
δ. Κων/πολη 9/10
α. Ραβέννα 8/10
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ά

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35935
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366
ΚΛΕΙΩ	58	8791
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ		
ΓΚΑΛΛΕΥ	67	7680
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ		
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Σ	77	5539
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	7689
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	75	7415
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΙΟΣ	59	16875
ΚΡΙΟΣ	75	7028
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΜΑ	60	7758
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ	77	23596
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Ι'Υ	68	4350
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643
ΛΑΚΥ	73	6683
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΔΕΑ	63	18779
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΑ II	68	15761
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ	68	10618
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259

άρχει Πειραιά		
α. Ρίο 'Ιανέριο 27/9		
α. Γιούροπορτ 22/10		
άρχει Πειραιά		
δ. Γιβραλτάρ 31/10		
α. Ν. 'Υόρκη 18/10		
άρχει Πειραιά		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/10		
άρχει Πειραιά		
α. Π. ω Πρίνς 1/9		
α. Σιγκαπούρη 95/10		
άρχει Πειραιά		
α. Χάμπτον 19/10		
ε. Τζέντα 16/10		
α. Σέλ Χάβεν 11/10		
α. Σιγκαπούρη 24/9		
α. Χιούστον 10/10		
ε. Χάβρη 17/10		
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 95/10		
ε. Βανκούβερ 17/10		
α. Γουακαμάτσου 16/10		
α. Π. 'Αντζελος 21/10		
α. 'Αλεξάνδρεια 85/10		
α. 'Αλγκεθίρας 15/10		
α. Βρέμη 22/10		
α. Μπέλφαστ 22/10		
ε. Βηρυτό 15/10		
α. Πειραιά 20/10		
α. Τσάρλεστον 19/10		
α. Σάντα Μάρτα 27/9		
στή Μομπάσα		
υπό καθέλκυση		
άρχει Πειραιά		
ε. 'Αμβέρσα 21/10		
στο Κόμπε 25/10		
ε. Σλάσκι 8/10		
άρχει 'Αστακό		
α. Ντουμπάι 6/7		
άρχει Πειραιά		
πρώην «ΓΚΟΛΤΕΝ ΜΠΡΗΖ»		
α. Λάς Πάλμας 18/10		
ε. Κολόμπο 14/10		
πρός 'Ακαγιούτλα		
ε. Πειραιά 16/10		
ε. 'Ακαμπα 12/10		
ε. Πειραιά 20/10		
ε. Σ. Φαντζίσκο 9/10		
α. Φιουμιτσίνιο 18/10		
α. Μαλασία 6/10		
ε. Πειραιά 20/10		
στον Πειραιά 11/9		
ε. Γένοβα 22/10		
άρχει Πειραιά		
α. Λομέ 25/8		
α. Κόμπε 12/10		
α. Ντουμπάι 25/9		
ε. Μαντράς 22/10		
α. Γιούροπορτ 23/10		
α. Πειραιά 18/10		
α. Γένοβα 21/10		
ε. Κόμπε 18/10		
άρχει Πειραιά		
επισκευές Πειραιά		
α. Σύρο 26/9		
άρχει Πειραιά		
α. Βενετία 17/10		
α. 'Ασντον 16/10		
πρός Μπανγκόκ 19/9		
άρχει Πειραιά		
α. Μπάχια Μιλάνκα 11/9		
μεσογειάκας μεταφορές		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
δ. Κων/πολη 12/10		
ε. Γιοκοχάμα 18/10		
άρχει Πειραιά		
ε. Πειραιά 22/9		
άρχει 'Αστακό		
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/9		
α. Λέγκχορν 19/10		
άρχει Πειραιά		
στο Κολόμπο 17/10		
α. Χιούστον 10/10		
άρχει Πειραιά		
α. Κούρε 12/10		
α. Ρίο Γκράντε 5/10		
μεσογειάκας μεταφορές		
ε. Κουβέιτ 20/10		
άρχει Πειραιά		
άρχει Λευκόδα		
ε. Πειραιά 23/9		
άρχει Ρίβερ Φώλ		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
άρχει 'Ημσχάβεν		
α. Μπ. 'Αίρες 22/		
ταξίδια Λούμπεκ Μάλμο		
ε. Σάντος 1/8		
άρχει Πειραιά		
α. 'Αλγκεθίρας 1/10		
στο Μπ. 'Αίρες 13/10		
α. 'Αμβέρσα 13/10		
πρός Βραζιλία 6/10		
α. Χιούστον 3/10		
ε. Μπ. 'Αίρες 15/10		
άρχει Γαλαξείδι		
στον Πειραιά		
δ. Ντόβερ 21/10		
άρχει Σετουμπάλ		
άρχει 'Ελευσίνα		
στή Λισαβώνα		

ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079
ΛΕΩΝ	75	15684
ΛΕΩΝ	72	2311
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894
ΛΙΨ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637
ΛΟΥΣΙΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16006
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ	64	6547
ΛΥΡΑ	67	41914
Μ. Γ. ΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168
ΜΑΔΕΡ	68	11361
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	84	14500
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΚΡΑ	73	8957
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ	68	18525
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300
ΜΑΡΑΘΩΝ	81	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607
ΜΑΡΓΚΚ (δ.)	76	81106
ΜΑΡΓΚΚ	58	2966
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΡΙ	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569
ΜΑΡΙΑ	70	9101
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΤ'Ι'Θ (δ.)	66	42799
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΓ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜ Υ	72	17510
ΜΑΡΙΩ	66	3762
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚ Σ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΥΛ ΖΑ	70	15806
ΜΑΡΩ	73	32510
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554
ΜΑΤΘΙΛΔΑ	65	7696

άρχει Χαλκίδα
 α. Φουσίκι 13/10
 άρχει 'Ηγουμενίτσα
 ε. 'Αλεξάνδρεια 4/10
 άρχει Φορταλέζα (αποθήκη)
 α. Π. ντέ Μπούκ 16/10
 ε. Τσάχ Μπαχάρ 2/10
 άρχει Σετουμπάλ
 ε. 'Αλεξάνδρεια 14/10
 ε. Ντακάρ 3/10
 ε. Τζέντα 12/10
 α. Σάλλομ Βόε 21/10
 α. Πόρτ Ντέ Μπούκ 22/10
 μετ. «ΚΟΜΕΤ» (Μάλτ)
 ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 14/10
 α. Ρεσίφε 95/10
 α. Σάν Μάιλκ 19510
 ε. Πειραιά 16/10
 ε. Σουέζ 25/8
 άρχει Βασώρα
 ε. Πειραιά 28/9
 δ. Κων/πολη 26/9
 α. Τακόμα 11/10
 α. Ναγκόγια 1/10
 α. Ντητροίτ 85/10
 α. Μπ. 'Αίρες 12/9
 ε. Πειραιά 19/10
 άρχει Σετουμπάλ

 α. Τζέντα 15/10
 α. Κάρντιφ 6/10
 α. Σαβάννα 16/10
 α. Ν. 'Υόρκη 20/10
 δ. Σκώ 19/9
 μετ. «ΑΡΙΦΟΥΝΤ» (Παν.)
 α. Π. 'Αντζελες 18/10
 άρχει 'Ελευσίνα
 άρχει Σετουμπάλ
 άρχει Πειραιά
 στόν Πειραιά
 α. Σούσα 17/10
 μετ. «ΜΑΝΔΛΗΣ Μ.» (Λιβ.)
 δ. Π. Σαϊν 21/10
 πρην «ΚΑΝΑΝΤΙΑ»
 α. Χιούστον 75/10
 α. Λός 'Αντζελες 55/10
 ε. 'Επτόνσρα 2/10
 μετ. «ΝΙΚΟΛΑΣ Α.» (Μαλτ.)
 δ. Σουέζ 21/10
 α. Ν. 'Ορλεάνη 19/10
 ε. Κάντα15/9
 α. Χέυ Πρίντ 21/10
 ε. Πειραιά 22/10
 α. Νταϊάμ 4/9
 α. Ρόττερνταμ30/9
 άρχει Πειραιά
 α. Τσιουκορίν 14/10
 άρχειΠειραιά
 ε. Μομπάσα 23/10
 ε. Ν. Μαγκάλδρ 2/9
 άρχει Πειραιά
 άρχει 'Αργοστόλι
 άρχει Χαλκίδα
 στόν Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 α. Τόκυο 14/10
 α. Λονδίνο 3/10
 α. Κόμπε 4/10
 άρχει Πειραιά
 ε. 'Αλεξάνδρεια 6/10
 α. Γιοκοχάμα 2/10
 δ. Μπρουναμπουτέλ 15/10
 α. Μόρεχεντ 9/10
 α. Σίγκαπούρη 20/10
 ε. Σίδνεϋ 19510
 δ. Παναμά 3/7
 στό Ρ 'Ζάριο
 ε. Τσιουκορίν 6/9
 α. Λός Πάλμας 14/9
 α. Ριγκέλα 28/9
 α. Ν. 'Ορλεάνη 2/10
 δ. Σουέζ 10/10
 α. Ρεσίφε 19/9
 α. Ν. 'Υόρκη18/10
 άρχει Πειραιά
 στόν Πειραιά 6/10
 ε. Λορέ 16/10
 έπιελ. συμφέροντα Λιβερίας
 α. Λός Πάλμας 14/10
 δ. Κων/πολη 14/10
 δ. Σκώ 2/10
 δ. Κων/πολη 28/9
 α. Μάντρε ντέ Ντέους 11/10
 ε. Βαλτιμόρη 13/10
 α. Σάν Νικόλας 30/9
 άρχει Σετουμπάλ
 άρχει Πειραιά
 δ. Σουέζ 14/10
 δ. Γιβραλτάρ 7/10
 ε. Κόλντινγκ 19/10
 α. Κέϊπ Τάουν 30/9
 α. Χιούστον 2/10
 α. Τούλαν 16/10
 α. Μίνα Καμπούς 21/10
 άρχει Χαλκίδα
 α. Χόγκ Κόγκ 22/10
 ε. Ταραγκόνα 13/10
 μεσογειαικάς μεταφορές
 άρχει Σιελίδα
 α. Αιγούστα 7/10
 υπό ναυπήγηση
 μεσογειαικάς μεταφορές
 δ. Κων/πολη 7/10
 ε. Κολόμπο 2/10
 ε. Ν. Μαγκάλδρ 21/10
 άρχει Πειραιά

ΜΕΛΙΤΩΝ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	ε. Τάιν 19/10	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207	άρχει Τζέμπελ "Αλι"
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Αδελαΐδα 12/9	ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887	α. Ντόρμαν 11/10	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	άρχει Πειραιά
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ)	71	113780	άρχει Άλιβέρι	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Ρίο Ιανέριο 16/10
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	δ. Κων/π-λη 12/10	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	ε. Σίγκαπ 17/10
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ)	76	24743	δ. Παναμά 15/10	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊ 18/10
ΜΕΛΤΕΜΙ III	68	15761	άρχει Έλευσίνα	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Ρίο Ιανέριο 8/10
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	δ. Π. Σαΐδ 16/10	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ)	81	29700	δ. Παναμά 10/10
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	α. Λός Αντζέλες 18/10
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	α. Σάλλομ Βόε 5/10	ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ)	74	75573	άρχει Πειραιά	ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει Έλευσίνα
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	α. Αλεξάνδρεια 5/7	ΝΕΜΕΑ	79	10993	δ. Γιβραλτάρ 21/10
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	α. Αλεξάνδρεια 5/7	ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	μετ. «ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ.» (Παν.)
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Αλεξάνδρεια 5/7	ΝΕΝΑ	74	39866	δ. Κων/πολη 2/10
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	άρχει Πειραιά	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	δ. Κων/πολη 12/10
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Μαυρίκιο 4/10	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ)	77	60655	στο Μπαχράιν 18/9	ΝΕΠΤΩΝΙΑ	82	37000	α. Γιοκοχάμα 15/10
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Χιουσόν 16/10	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 16/10
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12596	δ. Σουέζ 24/9	ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ	72	9606	α. Τάνγκα 9/10
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ)	74	61172	δ. Π. Σαΐδ 22/10	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	άρχει Γαλαξείδι
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ)	70	17485	α. Πειραιά 21/10	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	άρχει Γαλαξείδι
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ)	70	17486	στη Μπαλμπόα 16/10	ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Χιουσόν 3/10
ΜΕΣ. ΓΗ (δ)	71	17355	άρχει Πειραιά	ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ)	60	25471	επωλήθη δ. άλυσση
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ)	70	17485	α. Βοστώνη 18/10	ΝΗΝΕΜΙΑ (δ)	76	121542	στη Φουτζέιρα 11/10
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957	α. Γουέστμινστερ 28/9	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο Έλ Χάκλ (άποθήκη)
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000	α. Ράς Τανούρα 26/9	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	άρχει Χαλκίδα
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Ράς Τανούρα 26/9	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Κοπεγχάγη 23/10
ΜΗΛΟΣ Α' ΛΑΝΤ	79	10991	α. Μόντρεαλ 28/9	ΝΙΚΑΤΟΡ	64	10275	ε. Μαντράς 24/9
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	άρχει Πειραιά	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άρχει Πειραιά
				ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Χάιφα 21/10
				ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Χάμπτον 22/9
				ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	μετ. «ΜΙΛΛΥ» (Κυπρ.)	ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΠΑΠΑΛΙΟΥ	75	29004	δ. Κων/πολη 14/9
ΜΙΜΟΖΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	57	5289	στο Κουβέιτ	ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	ε. Μομπάσα 13/10
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Νέα Όρλεάνη	ΝΙΚΟΣ Β. (δ)	49	15980	άρχει
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Ν. Όρλεάνη 11/9	Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ)	71	65347	άρχει Άλιβέρι
ΜΙΝΙ ΛΑ' ΤΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές με αφορές	ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	ε. Τρίπολη 10/10
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά	ΝΙΜΠΛΑ	71	2994	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά	ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Γκλάντσουον 18/9
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Βαρκελώνη 20/10	ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	α. Αλεξάνδρεια 1/10
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	δ. Παναμά 19/10	ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	α. Κομώ Μπαϊ 5/10
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 19510	ΝΙΤΣΑ (δ)	71	16400	α. Παράναγκουα 16/10
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	δ. Π. Σαΐδ 16/9
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά	ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	άρχει Αλεξάνδρεια
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	άρχει Στυλίδα
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Γουίλμσχαβεν 4/10
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Π. όφ Σπείνην 18/10	ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	36000	α. Γουίλμσχαβεν 4/10
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 22/10	ΝΟΡΘ ΠΙΝΣΕΣ	61	15092	α. Γουίλμσχαβεν 4/10
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ)	70	1598	ε. Γκιζάν 22/10	ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	62	15110	α. Γουίλμσχαβεν 4/10
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Σ. Λουίς ντ' Ρόν 22/10	ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά	ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Λέικ Τσάρλς 7/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΟΤΟΣ (δ)	64	49055	άρχει Γαλαξείδι
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591	α. Γκιζάν 21/10	ΝΟΥΒΕΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	66	22260	Κυπριακή σημαία
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Σάντος 17/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	άρχει Πειραιά	ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Σουέζ 12/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΤ	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	α. Χάβρη 17/10
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Ν. Όρλεάνη 12/10	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Π. Νουάρ 16/9
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Ν. Όρλεάνη 12/10	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	δ. Ντόβερ 19/10
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	επωλ άλλοδαπούς	ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΙΝΣ	77	15320	α. Χιουσόν 5/9
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Στουμπάλ 1/10	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Κόρπους Κρίστι 24/9
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ)	75	60930	α. Μπωμόν 29/9	ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. Μομπάσα 21/10
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	μεταφορές Έρμθρας θάλ.	ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	65	7700	άρχει Γαλαξείδι
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	δ. Κων/πολη 22/9	ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	ε. Άμβέρσα 22/10
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Χάμπτον 10/10	ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	άρχει Έλευσίνα
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ε. Μοστανγκνέβ 16510	ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Σάντος 16/10	ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Φός 9510
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Βερακρούζ 4/9	ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ)	59	12463	σημαία Παναμά
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	ε. Κολούμπι 18510	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	άρχει Σάρα	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Θρήνι 6/10
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	ε. Εϊβονμούθ 2/10	ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	άρχει Πειραιά
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ)	73	61172	δ. Παναμά 2/9	ΝΤΟΡΙΚ (δ)	66	45289	ε. Φός 22/10
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	α. Σίγκαπουρ 12/10	ΝΤΟΡΙΣ	76	68567	ε. Άμπιζάν 28/9
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Ρόμα 19/10	ΝΥΑΛΑ (δ)	62	12392	α. Γάνδη 11/10
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Πειραιά 17/10	ΟΔΥΣΣΕΙΑ-10	74	15976	α. Όσκαρόν 19/10
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	ε. Πειραιά 10/6				
ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ε. Πειραιά 5/6	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	α. Ν. Όρλεάνη 7510	ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Λισσαβόνα 16/10	ΟΘΟΝΗ (δ)	71	17355	α. Μίλφορντ Χάβεν 14/10
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	ε. Σχέζαϊν 28/9	ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	άρχει Άργουστόλι	ΟΛΚΟΥΣ	60	3030	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	α. Σίγκαπουρ 1/7	ΟΛΥΜΠΙΑΣ	71	9709	δ. Κων/πολη 6/10
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	ε. Κόρκ 21/10	ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Πειραιά 22/10
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Ν. Όρ εδνή 19/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	85	17879	α. Βοστώνη 19/10
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	δ. Σουέζ 11/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	69	15688	άρχει Έλευσίνα
ΜΠΗΛΙΦ	71	9564	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΗΠΡΟΥΣ (δ)	75	43744	α. Γκίλνολκ 5/10
ΜΠΙΑ	75	7246	δ. Γιβραλτάρ 20/9	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	76	66259	α. Λεμεσό 29/9
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑ'Υ	63	9657	άρχει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Άλγκεθίρας 10/10
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13687	ε. Άμστερνταμ 21/10	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Κολόμπο 13/10
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	α. Ράς Τανούρα 17510	ΟΛΥΜΠΙΑ	72	11946	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ)	81	29910	α. Σίγκαπουρ 26/7	ΟΜΕΡ	58	2556	δ. Π. Σαΐδ 18/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ)	82	34000	α. Μάλμπο 1/10	ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ	71	17187	μεταφορές Νιγηρίας
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ)	70	113425	άρχει Πειραιά	ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	α. Νουακότ 7/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	άρχει Πειραιά	ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	ε. Σαντάλσσορα 27/9
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	άρχει Πειραιά	ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Πειραιά 19/10	ΟΡΥΘΟ	59	2481	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'Ι'Σ	54	6103	α. Πειραιά 19/10	ΟΡΥΣ (δ)	59	12868	α. Χιουσόν 13/10
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά	ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Χιουσόν 13/10
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	α. Πειραιά 19/10	ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ)	82	49100	α. Τζέντα 3/10
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	α. Πειραιά 19/10	ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	άρχει Χαλκίδα
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	άρχει Ρίβερ Φώλ	ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ)	68	14948	α. Πειραιά 19/10	ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Τολέδο 19510
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άρχει Έλευσίνα	ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	άρχει Καουέρι
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	α. Μπ. Άϊρες 24/8	ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	82	18818	άρχει Πειραιά
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Μπ. Άϊρες 12/9	ΟΤΖΚΟΥ	60	2981	μεσογειακές μεταφορές
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	ε. Σάν Χουάν 9510	ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΣ	60	7504	μεσογειακές μεταφορές
ΜΥΡΤΙΑ (δ)	68	14949	άρχει Πειραιά	ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχει Γαλαξείδι	ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άρχει Άργουστόλι	ΟΥ'Ι'ΝΣΤΟΝ	70	15579	άρχει Στυλίδα
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	69	51705	δ. Σουέζ 4/10	ΟΥΛΙΤΙΜΑ	71	9372	δ. Μπρουνομούτελ 6/10
				ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133	α. Τζέντα 3/10
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	άρχει Γάνδη	ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	άρχει Πειραιά
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	α. Λός Αντζέλες 8/10	ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	άρχει Πειραιά
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Αλεξάνδρεια 9/10	ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)	69	105317	ε. Άμβέρσα 23/10
ΝΑΞΟΣ Α' ΛΑΝΤ	80	10982	α. Γιοκοχάμα 18/10	ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. Έϊβονμούθ 8/10
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Αλεξάνδρεια 8510				
ΝΑΤΑΙ Κ.	53	3577	άρχει Κεντρά				

ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΓΑ	59	10065
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214
ΠΑΡΟΣ	65	8883
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΜΠΛΑΝ	70	9870
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑΓ'Υ	71	9623
ΠΕΡΑΑ	69	4718
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'ΙΤ	57	8776
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016

ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΝΤΟ	63	14203
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΙΑΝΕΤ	78	9864
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	68	10722
ΠΡΟΚΥΩΝ	75	32576

στό Λάγος 6/7	
ἀργεί Γκρέιτ Μπίτερ	
ἀργεί Σετουμπάλ	
ἀργεί Έλευσίνα	
ἀργεί Στυλίδα	
α. Ίντσον 9/10	
α. Φός 20/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Γαλαξειδί	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἐπωλ. συμφ. Ν. Κορέας	
ε. Ν. Όρλεάνη 20/10	
μετ. «ΚΑΝΟΠΟΣ» (Μάλτ.)	
στή Σάρζα 22/10	
α. Λονδίνο 26/9	
ἐπωλήθη	
δ. Γιβραλτάρ 27/9	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Ντόβερ 13/10	
ε. Βενετία 17/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Λισαβόνα 18/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σουέζ 16/10	
α. Σακίντε 13/10	
α. Τζέντα 11/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
στο Μοντεβιδέο 12/10	
α. Χάμπτον 6/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μιζουσίμα 20/9	
ε. Ίντσον 13/8	
δ. Σουέζ 7/10	
δ. Γιβραλτάρ 16/10	
ἐπωλ. διάλυση	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τολέδο 17/10	
δ. Κων/πολη 12/10	
ε. Ίκονα 9/10	
ε. Μοσούκκο 20/9	

ε. Βενετία 22/10	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Βενετία 6/10	
ε. Γδύνα 12/10	
α. Ριγίκα 17/10	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Κολόμπο 13/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ντάρμπαν 18/9	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ν. Όρλεάνη 13/10	
δ. Σουέζ 25/8	
δ. Π. Σαίτ 10/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 20/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Έλευσίνα	
ἀργεί Έλευσίνα	
ε. Βρέμη 23/10	
ε. Κευχάν 85/10	
α. Πειραιά 17/10	
α. Σαβόνα 195/10	
ε. Σαβόνα 22/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Βομβάη	
α. Μίνα Καμπούς 8/10	
ε. Χόνγκ Κόνγκ 12/10	
δ. Σουέζ 27/9	
στήν Γιοκοχάμα 12/10	
α. Μάλμιο 18/10	
α. Μαυρίκιο 4/10	
ε. Βρέμη 20/10	

ἀργεί Άστακό	
ἀργεί Ήγουμένιτσα	
ε. Μπ. Άϊρες 15/10	
ἀργεί Πόρτλαντ	
ἀργεί Γαλαξειδί	
α. Ήλεάνδρεια 21/10	
α. Τσάρτσιλ 3/10	
ἀργεί Λομπτό	
α. Κόμπε 18/10	
ἀργεί Γαλαξειδί	
δ. Μπρανομπουτέλ 28/8	
ἀργεί Σετουμπάλ	
ἐπισκευές Πειραιά	
α. Τζακάρτα 22/9	
δ. Σουέζ 19/10	
ε. Τέμα 9/10	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 18/10	
ε. Βισακαπατνάμ 6/10	
ε. Χαλκίδα 6/6	
ε. Τσάρλεστον 19/10	
α. Πόρτ Γουάκκοτ 16/10	
υπό καθέκωση Μουρράν	
α. Λός Πάλμας 2/10	
α. Κολόμπο 6/10	
α. Ντόνκ 2/10	
ἐπισκευές Πειραιά	
α. Γδύνα 18/10	
α. Πόρτλαντ 9/10	
α. Θέοντα 16/10	
στό Σουέζ (ἀποθήκη)	
α. Ν. Όρλεάνη 25/8	
δ. Π. Σαίτ 20/9	
ε. Γιβραλτάρ 15/10	

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9885
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609
ΡΑ'ΙΝΑ	81	32247
ΡΑ'ΙΝΟ (δ.)	59	12413
ΡΑ'ΙΝΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	5249
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 1 (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΝΙΑ	67	9919
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ	56	4275
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ	68	30294
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΝΗ	63	15929
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599
ΡΙΟ	75	9112
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΠΟ	57	4931

ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	1552
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270
ΡΟΔΟΣ	55	3370
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049
ΡΟΝΣΟΝ	63	6100
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997
ΡΟΝΧΙΑ	63	6063
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	64	7606
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	63	31248
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ	71	4995
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647
ΣΑΜΟΣ	66	17208
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΟΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΡΟΝΙΣ	62	13714
ΣΕΛΑΣ	63	10947
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962
ΣΕΜΙ II	76	12498
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061
ΣΗ ΓΟΥ'ΙΝΤ	68	34640
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810

στή Χαλκίδα 25/10	
ἀργεί Άστακό	
ε. Τουτικόν 2/10	
α. Μπούλεν Μπαίη 27/9	
δ. Γιβραλτάρ 27/9	
ε. Ίμινγκχαμ 11/10	
δ. Ντόβερ 7/10	
α. Μορμουγκάο 20/10	
δ. Κων/πολη 11/10	
ε. Ντάρμπαν 13/10	
α. Π. Σαίτ 15/10	
δ. Σουέζ 18/10	
α. Σουάνσκ 17/10	
α. Πόρτο Τόρες 9/10	
μετ. «ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ» (Μάλτ.)	
ε. Πειραιά 17/10	
στο Καραίσι	
ε. Φός 1/10	
ε. Πειραιά 16/10	
α. Πειραιά 20/10	
α. Σχέζιν 22/10	
α. Σάντος 13/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 15/10	
ε. Αύγουστα 18/10	
α. Λός Άντζελες 21/9	
α. Π. Ελίζαμπεθ 3/10	
ἀργεί Τρινκομάλη	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 17/10	
ε. Σαφάγκα 23/9	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Γαλαξειδί	
ε. Πενάνγκ 175/10	
ἀργεί Γαλαξειδί	
α. Πειραιά 28/9	
ἀργεί Λευκάδα	

ε. Πειραιά 25/9
 ἀργεί Έλευσίνα
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Νιούπορτ 24/10
 ε. Φιλαδέλφεια 20/10
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Άργουστόλι
 δ. Έλσικόρη 4/10
 ἀργεί Άλιβέρι
 ἀργεί Πειραιά
 μετ. «ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ»
 ἀργεί Πειραιά
 α. Κασσιούγκ 23/9
 ἀργεί Λομέ
 στη Μομπάσα 21/7
 α. Σικαπούρη 18510
 α. Φουλάν 2259
 α. Φυμάντλ 6/10
 ε. Άλγκκιόρας 2958
 δ. Βαρδανέλια 9/10
 α. Βαρκελώνη 10/10
 α. Καλαϊ 20/10
 μετον. «ΑΛΦΟΝΣΙΝΑ» (Παν.)
 ε. Μπανγκόκ Μπάρ 9/10
 α. Δουνκέρχη 9/10
 α. Κόμπτε 9/10
 α. Σικαπούρη 2/10
 ε. Πειραιάδ 15/10
 α. Ν. Γουέστμστερ 19/10
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 μεσογειακές μεταφορές
 μεσογειακές μεταφορές
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Σύδνευ 5/10
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Τζέντα 2/10
 ε. Σαφάγκα 8/10
 α. Τέμα 21/10
 α. Π. ορ. Σπαίην 17/10
 α. Ντάρμπαν 30/9
 δ. Παναμά 2/8
 ε. Ντομίνικα 12/10
 ε. Μόντρεαλ 17/10
 α. Ρίο 'Ιανέιρο 4/10
 α. Σάντοβαλ 8/10
 ἀργεί Πειραιά
 α. Μομπάσα 21/10
 α. Σαβάνα 16/10
 α. Σικαπούρη 16/10
 α. Λάντσεστον 7510
 ε. Τορόντο 17/10
 στη Μανίλα 18/10
 ἀργεί Ρίο 'Ιανέιρο
 ἀργεί Σετούμπάλ
 ἀργεί Λομπίτο
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Γαλαξείδι
 δ. Σουέζ 4/10
 α. Όρλεάνν 6/10
 ε. Σουέζ 23/7
 δ. Ντόβερ 21/10
 α. Ντάρμπαν 1/10
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Ντοντζίλντεο 18/10
 δ. Σουέζ 4/10
 ε. Βεραβάλ 29/9
 δ. Ντόβερ 11/10
 ε. Άμβέρσα 19/10
 δ. Γιβραλτάρ 21/10
 α. Χιούστον 16/10
 π. Ρ. Σάιτ 11/10
 α. Ρίο 'Ιανέιρο 25/9

ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	70	13907	α. Φρημάντλ 4/10
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	ε. Ίκονιο 15/9
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Μαγκόγια 15/10
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Γκίλονγκ 26/9
ΣΙΔΩΝ	66	2202	αργεί Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Σιγκαπούρη 15/10
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Ντόβερ 23/9
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΣ	76	11866	α. Ρίο 'Ιανέριο 7/10
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Άσασμ 18/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	δ. Σουέζ 6/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. Άντοφάγκαστα 19/10
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Μ. Μαγκόνι 15/10
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	δ. Ντόβερ 8/10
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	δ. Γιβραλτάρ 6/10
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ	69	9305	ε. Σαγκάη 16/9
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	αργεί Πειραιά
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΙΝΕΣ	85	13750	υπό καθέλκυση Σιμονοσέκι
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ	59	2870	επιωλ. Διάλυση
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥ	70	43599	α. Ρότερνταμ 15/10
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Ντουλούθ 29/9
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Ρίο 'Ιανέριο 8/10
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Φιλαδέλφεια 17/10
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	αργεί Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	α. Αιγούστα 6/10
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Φρήταουν 16/10
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Κήλανγκ 5/10
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	στη Λ. Τσάρλς 17/10
ΣΝΟΥΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	αργεί Πειραιά
ΣΟΒΕΡ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	αργεί Γαλαξειδί
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	αργεί Τζέντα
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Τάμπα 8/9
ΣΟΥΑΝ	63	5404	αργεί Έμδεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.)	61	20433	α. Λονδίνο 24/10
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	αργεί Έλευσίνα
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	α. Θέοντα 17/10
ΣΟΥΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Μπαλμπάο 21/10
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	αργεί Γάνδη
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	μετ. «CHELMER» (Παν.)
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Μέθυλ 16/10
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Μανίλα 17/10
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	αργεί Έλευσίνα
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Μανούτο 21/9
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Σουθμπτον 22/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	ε. Γιούροπορτ 22/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Πειραιά 12/10
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ	64	1584	μετ. «ΕΥΤΥΧΙΑ»
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	αργεί Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	δ. Παναμά 14/9
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Μακάι 16/10
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Τιμαρού 19/10
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Π. Άντζελες 29/9
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Π. Άντζελες 19/10
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Χιμέι 18/10
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	ε. Σάν Χουάν 15/10
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	ε. Ρουέν 18/10
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	α. Ρότερνταμ 10/10
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	αργεί Έλευσίνα
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	αργεί Άμμιτζάν
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Σ. Μάικλς 9/10
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Θέοντα 7/10
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στο Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Σολέντ 1/9
ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Σιγκαπούρη 13/10
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135	αργεί Γκουαγιακούιλ
ΣΤΡΥΜΟΝ	69	16229	στο Ίκονιο 3/10
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	αργεί Πειραιά
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Γιβραλτάρ 24/9
ΣΥΡΑ	77	16380	δ. Παναμά 8/10
ΣΥΡΟΣ	64	5237	αργεί Πειραιά
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952	α. Μίνα Καμπούς 18/6
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	αργεί Γαλαξειδί
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	αργεί Ίθακη
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185	α. Λός Πάλμας 17/10
ΤΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	αργεί Πειραιά
ΤΑΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	αργεί Πειραιά
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	ε. Τέμα 21/10
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	αργεί Πειραιά
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	αργεί Πειραιά
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	αργεί Γάνδη
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Ταραγκόνα 17/10
ΤΑΝΝΕΒΕΛΣ	79	12958	α. Χόγκ Κόγκ 15/10
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	α. Σ. Τζών 7/10
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	ε. Πόρτ Πίρι 22/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	δ. Σουέζ 14/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	δ. Γιβραλτάρ 29/9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Χάμπτον 6/10
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	α. Τενερίφ 1/10
ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Βανκούβερ 27/9
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	μετ. «ΚΡΗΤΑΝ ΧΕΡΟ» (Παν.)
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	δ. Κων/πολη 9/10
ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Φιλαδέλφεια 5/10
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Ρίο 'Ιανέριο 30/9
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	α. Όλμπανυ 18/10
ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	αργεί Πειραιά
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	υπό ναυπήγηση
ΤΖΑΚΥ	84	32247	υπό ναυπήγηση
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569	δ. Κων/πολη 26/9
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081	αργεί Άστακό
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160	πρώην «TROLL PARK»
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	α. Φιλαδέλφεια 16/10
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ	80	9100	α. Ρεσίφ 26/9
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100	α. Λορέ 21/10
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	ε. Κάντλα 16/9

ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥ	62	16563	αργεί Στυλίδα
ΤΖΙΜΥ	68	13847	α. Πειραιά 5/10
ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Κάβερχαρ 21/10
ΤΖΙΟΑΝΝΑ	77	19253	ε. Σακάι 17/10
ΤΖΙΟΑΝΝΑ	69	15869	μετ. «ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ» (Κυπρ.)
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569	α. Γκαλαξτον 21/9
ΤΖΩΝ	71	13857	δ. Κων/πολη 28/9
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Ν. Ύορκη 13/9
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 29/9
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Γκίλονγκ 28/9
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Σιμονοσέκι 17/10
ΤΖΩΝ Π.	68	12011	ε. Σάν Νικόλας 17/10
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	αργεί Μανφρεντόνια
ΤΖΩΝ Π.	65	19750	ε. Σαφάγκα 10/8
ΤΖΩΝ ΠΥ	76	9867	α. Καλκούτα 19/10
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Χόγκ Κόγκ 15/10
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	αργεί Έλευσίνα
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	α. Μπωμόν 5/10
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	α. Ντουάλα 15/9
ΤΗΘΥΣ	73	3717	αργεί Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	αργεί Πειραιά
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	ε. Πειραιά 24/9
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	αργεί Χαλκίδα
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Ντάρ -ε- Σαλάμ 2/9
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	αργεί Πειραιά
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	δ. Π. Σαίδ 23/9
ΤΟΝΥ	62	6246	δ. Σέτε 18/10
ΤΟΣΟΤΗΣ	74	19166	α. Σύνδεν 5/10
ΤΟΣΟΤΗΣ	71	9082	α. Ρεσίφ 11/10
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	δ. Σύνδεν 23/10
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	α. Ν. Όρλεάνη 19/10
ΤΟΥΑΡΕΚ	74	13639	αργεί Στυλίδα
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	αργεί Πειραιά
ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ	75	60670	ε. Σαλόμ Βόε 12/10
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	ε. Πειραιά 9/10
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ.)	68	46827	δ. Ντόβερ 13/9
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ.)	75	68631	ε. Πειραιά 16/10
ΤΡΑ'Ι'ΣΗ (δ.)	75	76142	ε. Πειραιά 15/10
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	α. Άμβερσα 14/10
ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΦΙΚ	78	10299	ε. Σιγκαπούρη 21/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	δ. Ντουμπάι 12/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	ε. Μπ. Άϊρες 11/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	αργεί Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Μπιζέρια 19/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	στο Κοτονού 31/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	64	17295	α. Άλγκεκίρας 4/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	ε. Τσάρλεστον 19/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	αργεί Γαλαξειδί
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ε. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	α. Γένοβα 25/9
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	αργεί Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Νουατσότ 16/10
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	στον Πειραιά 23/10
ΤΡΟΥ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	α. Άμβερσα 22/9
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Καραίσι 20/9
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Καραίσι 5/10
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	αργεί Στυλίδα
ΤΣΙΝΤΑ	59	2870	επιωλήθη Διάλυση
ΥΑΧΗ	70	10886	α. Ντάρμπα 12/10
ΥΑΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Καραίσι 16/10
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 21/10
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	αργεί Πειραιά
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Χι. Σαίμ 26/9
ΦΑΙΔΕ	70	11489	α. Όσκαρόν 22/10
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	αργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	αργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	στο Σίν Αντίων
ΦΑΙΡΣΙΠ Λ. (δ.)	74	131654	α. Ντάρ -ε- Σαλάμ 13/10
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	ε. Ίκων 9/10
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥ	77	9477	α. Ντάρ -ε- 95/10
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	δ. Σουέζ 27/9
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	αργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	αργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	δ. Μπαντάρ Άμπας 87/9
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Σαλβαντόρ 14/10
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Κιγκστον 15/10
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	αργεί Χαλκίδα
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	αργεί Πειραιά
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	δ. Παναμά 7/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217	α. Μπανγιόρμασίν 12/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	α. Π. Κέλανγκ 13/10
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297	στην Άκαμπα
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600	ε. Άλεξάνδρεια 15/10
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Τομπα 9/10
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Μπαχραϊν 10/10
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Σαλλομ Βόε 2/9
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	αργεί Έλευσίνα
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283	ε. Άλεξάνδρεια 18/10
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Γένοβα 23/10
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614	πρώην «HARON»
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321	α. Ν. Όρλεάνη 19/10
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Τόρ Άντουκιάτα 6/10
ΦΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Άλεξάνδρεια 20/10
ΦΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	ε. Μανίλα 11/10
ΦΑΓΚ ΣΑΠΠΑ'Ι'ΕΡ.	56	13408	δ. Π. Σαίδ 13/10
ΦΑΓΚ ΤΙΝΑ	68	13890	δ. Π. Σαίδ 19/10
ΦΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	α. Π. Σαίδ 19/10
ΦΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	α. Φος 6/10
ΦΑΙΣΙΒΟΣ	71	19747	α. Ρίο Γκράντε 6/10
ΦΑΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Κορπούς Κρίσ 15/9
ΦΑΩΡΑ Ν.	73	17519	αργεί Πειραιά
ΦΑΩΡΑ Π.	60	5044	επιωλ. Άλλοδαπούς
ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	στο Σάντος 18/10
ΦΟΡ ΦΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	δ. Σουέζ 30/9
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	ε. Κομώ Μπαϊ 15/10
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	α. Νιούπορτ 12/10
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	στο Μπαντάρ Άμπας
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	α. Π. Άρθρουρ 7/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	α. Ρουέν 7/10
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	δ. Π. Σαίδ 10/10
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	αργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	μετ. «ΣΤΙΑ ΜΠΟΥΤΥ» (Όνδ.)
ΦΟΡΟΥΜ ΣΟΥΠ.	71	10192	ε. Αιγούστα 23/8

ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19562
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
FRANKY	83	5417
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	85	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΩ	70	18328
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107
ΦΩΦΩ Α.	82	25200
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463
ΧΑΡΗΣ	68	2918
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962
ΧΕΡΙΤΕΪΤΖ	77	39366
ΧΙΑΝ ΑΪΛΑΝΤ	69	10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016

ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Χόγκ Κόγκ 2/9	
α. Νιούκαστλ 17/9	
στήν Μομπάσα	
στό Χώρ αλ Ζουμπάρ	
α. Όζακα 13/10	
α. Φουτζέιρα 22/9	
α. Ίκχών 21/9	
ε. Π. Σαΐδ 17/10	
α. Μπ. Άϊρες 31/8	
α. Ντουμπάι 13/9	
ε. Σεϋχέλλες 18/10	
α. Νταμάμ 28/9	
ε. Μπωμόν 5/10	
α. Ντάρμπαν 5/10	
α. Σιγκαπούρη 16/10	
α. Σιγκαπούρη 115/10	
δ. Κων/πολη 12/10	
ἀργεί Μιζουσίμα	
α. Παραϊαρίμπο 12/10	
ε. Ρόττερνταμ 21/10	
α. Νονατσότ 115/10	
μετ. «ΧΑΡΑ» (Κυπρ.),	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Γκάνδη 28/9	
ε. Μπεντί 19/9	
α. Βισακαπατνάμ 18/10	
ε. Χαλκίδα 7/5	
δ. Σουέζ 16/10	
ε. Π. Σαΐδ 31/7	

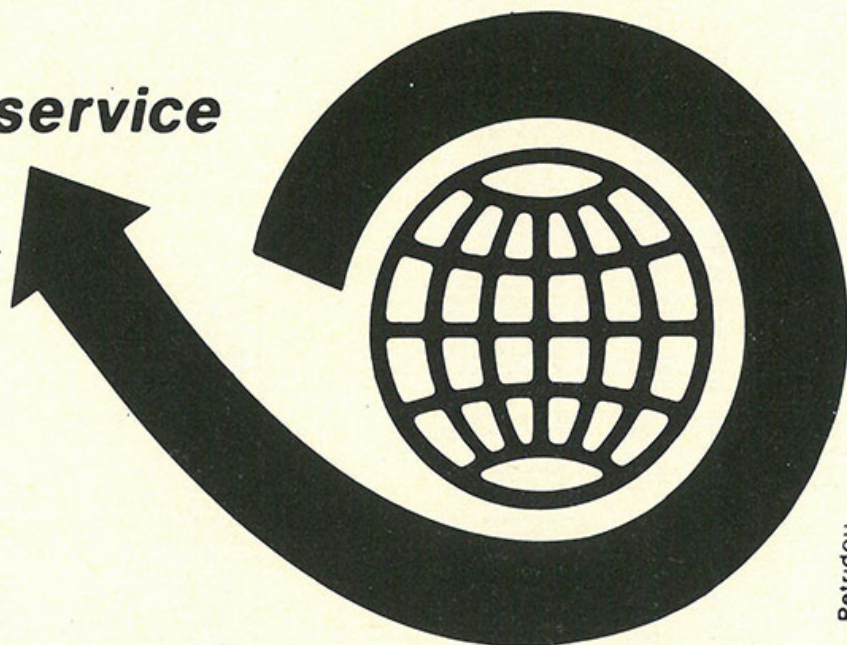
ΧΙΑΝ ΣΕΪ'Υ'ΛΟΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪ'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΛΟΗ	75	16421
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	64	10256
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΗ	65	12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339

ε. Χαλκίδα 2/2	
ε. Ναυπάκτο 25/9	
δ. Π. Σαΐδ 16/10	
α. Π. Έλιζαμπεθ 21/9	
α. Χάμπτον 115/10	
ἀργεί Άμβέρσα	
ἀργεί Άμβέρσα	
ἀργεί Άμβέρσα	
α. Καρνί-έγιεβο 21/10	
πρός Ύεμένη 25/10	
ἀργεί Άργιστόλι	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Π. ω. Πιέρ 10/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Π. Κήλαγγκ 27/7	
α. Άμπτζάν 15/9	
α. Ά ς Άντζελες 18/10	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ρας Τανούρα 18/10	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μπανγκόγκ Μπάρ 13/10	
α. Σάν Νικόλας 13/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σαβάνα 29/9	
ἀργεί Χαλκίδα	
ἀργεί Πειραιά	

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



Τά υπό ξένες σημαίες



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

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Καράτσι 21/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Βρέμη 11/10
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	ε. Ν. Όρλεάνη 20/10
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Άρατού 12/10
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	στή Βενετία 4/10
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	α. Ν. Όρλεάνη 12/10
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Π. Άρθρου 27/9
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944	στή Τσιταγκόνγκ 18/10
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	ε. Πειραιά 14/10
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	83	45300	α. Σάλλομ Βόε 23/10
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	αργεί Πειραιά
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	αργεί Σάν Πέντρο
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	ε. Άμβούργο 21/10
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	αργεί Ν. Υόρκη
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	α. Φόξ 15/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Χάβρη 6/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495	α. Σάντος 26/9
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΩΗ (κ.)	82	11988	δ. Σουέζ 21/10
ΑΘΗΝΙΑΝ			α. Σύρος 13/10
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Άμστερνταμ 21/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	δ. Π. Σαϊδ 22/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	διάλυση Κίνα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	δ. Π. Φ. Σπαιν 17/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	59	8724	α. Αύγουστα 19/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	α. Πειραιά 21/10
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΤΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	αργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	ε. Μπεντί 10/9
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	αργεί Άμστερνταμ
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141	μετ. «ΑΛΙΚΗ II» (Έλλην.)
ΑΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	α. Δουκέρκη 2/10
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	πρόξ ΗΠΑ 28/9
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΪΣΤΟΜ (π.)	72	11185	α. Π. Ελίζαμπεθ 18/10
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ (π.)	74	12498	α. Σάντος 18/10
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Τζέντα 14/10
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	ε. Ουλού 18/10
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	στό Χώρ δλ Σουμπαίρ
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	δ. Σουέζ 15/10
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	ε. Π. Σαϊδ 22/10
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205	α. Καράτσι 5/10
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Π. Σουδάν 5/10
ΑΙΓΙΣ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (π.)	69	9199	α. Μουτσούρε 17/10
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204	δ. Παναμά 26/9
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	δ. Παναμά 9/10
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	ε. Σάντος 18/10
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	α. Π. Σαϊδ 18/10
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	69	9199	α. Φλάσινγκ 6/10
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	α. Κολούμπια 14/10
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	αργεί Λεμεσό
ΑΪΚΟΝ	71	27958	ε. Σαβάννα 28/9
ΑΪΛΑΝΤ (Μαλτ.)	82	5225	ε. Χαλδία 29/9
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	ε. Βομβά 6/10
ΑΪΛΑΝΤΕΡ (Μαλ.)	66	9135	ε. Ταμπόκο 4/7
ΑΪΝΤΗΑΛ (Μαλτ.)	65	9223	α. Φουτζέιρα 27/9
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	α. Σιγκαπούρη 19/10
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850	α. Άλγκεθρας 5/10
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	α. Τζέντα 10/10
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Ν. Όρλεάνη 13/10
ΑΚΟΥΑΤΟΥ	68	25433	ε. Μπιζέριτα 1/10
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Μπαλό 30/9
ΑΚΤΗ	77	17395	ε. Π. Σαϊδ 15/10
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	στή Νέα Υόρκη 25/10
ΑΛΕΚΟΣ Ν. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ (Μ.)	63	17876	α. Φόξ 14/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ.)	71	68731	α. Φουτζέιρα 14/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	δ. Σουέζ 12/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	ε. Πένινγκτον Τέρμ. 14/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722	δ. Δαρδανέλλια 13/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			ε. Ρουέν 15/10
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Μογκαντ(σου) 12/10
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	α. Άρατού 17/10
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	ε. Παραμαρίμπο 25/6
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994	δ. Σουέζ 8/3
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389	αργεί Χώγκεσαντ
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	α. Λίβερπουλ 13/10
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	αργεί Άλιβέρι
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985	ε. Ν. Υόρκη 13/10
ΑΛΚΟΡ (π.)	62	10296	ε. Ισκαυέξ Μομπάσα 25/3
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	δ. Π. Σαϊδ 8/10
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	στό Σάντ ς 22/10
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	ε. Άννα Μπαϊ 14/10
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	α. Σουέζ 25/8
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	α. Γουανγκαί 20/10
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	αργεί Πειραιά
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	α. Κασσιόινγκ 18/9
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	αργεί Καράτσι
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	δ. Μπαβναγκάρ 17/10
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	α. Γένοβα 15/10
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610	στό Σ. Μάιλς 25/10
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	α. Λός Άντζελες 18/10
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	α. Σιγκαπούρη 18/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Ν. Όρλεάνη 19/10
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ.)	67	43231	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	67	21457	
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	

ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Σηάτλ 18510
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Ν. Όρλεάνη 20/10
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 18/10
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	αργεί Πειραιά
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	δ. Ντόβερ 12/10
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	α. Ίμμινχαμ 18/10
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	α. Σιγκαπούρη 25/9
ΑΝΝΑΜΙΑ (π.)	65	14088	ε. Μπαντάρ Χομεϊνί 12/9
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.)	67	20501	δ. Σκώ 6/10
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	αργεί Χαλκίδα
ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	α. Ντόρμπαν 17/10
ΑΝΤΖΕΪΝΤΙΑ (π.)	70	10886	α. Λέικ Τσάρλς 21/9
ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	δ. Δαρδανέλλια 16/9
ΑΝΤΖΕΛ I. (π.)	63	22103	α. Ν. Όρλεάνη 10/10
ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	9122	ε. Άλεξάνδρεια 9510
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	στό Ντακάρ 9/8
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	αργεί Τραπάνι
ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989	δ. Παναμά 1/10
ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	μετ. «ΠΕΡΑΜΟΣ I» (Κυπρ.)
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Γιοκοχάμα 16/10
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	α. Σάντος 17/10
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	α. Π. Σαϊδ 22/10
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	αργεί Λευκάδα
ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	α. Άλμερία 10/8
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	ε. Κολόμπο 23/10
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	δ. Κεϋλάνη 9510
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	α. Άλεξάνδρεια 20510
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	αργεί Πειραιά
ΑΡΚΤΙΚΟΣ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. Ν. Μανγκαλόρ 18/10
ΑΡΚΤΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	μετ. «ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ» (λιβ.)
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	α. Βαρκελώνη 20/10
ΑΡΡΟΥ I. (π.)	73	6415	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	αργεί Άστακό
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	25572	αργεί Κρίστομαλ
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	ε. Κέιπ Τάουν 22/10
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	α. Άμβέρσα 4/10
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	αργεί Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	αργεί Κρίστομαλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛΑΝΤ	71	1453	α. Κέιπ Τάουν 22/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574	α. Άμβέρσα 4/10
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	αργεί Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	αργεί Τρινομάλη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	α. Σιγκαπούρη 16/9
ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	επιπλήθη αλλοδαπούς
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078	α. Γιοκοχάμα 18/10
ΑΦΡΙΓΟΥΝΤ (π.)	71	4994	α. Μπιλμπάο 20/10
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	α. Λός Πάλμας 23/10

ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	α. Βαρκελώνη 28/2
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	ε. Ήρακλειο 29/1
ΒΑΛΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Ρίο Γκράντε 4/10
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Μιζούσιμα 20/8
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128	α. Τάμα 29/9
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	αργεί Πειραιά
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Χιουσόν 6/10
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΪ ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	δ. Παναμά 27/9
ΒΕΡΑ	65	24314	ε. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	α. Λός Άντζελες 18/10
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	α. Άιν Σούκνα 19/10
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	α. Σουέζ 20/10
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Κων/πολη
ΒΟΥΚΑΝΟΥΣ (λιβ.)	64	15716	α. Ν. Μανγκαλόρ 19/10
ΒΥΡΩΝ I. (π.)	63	8671	α. Γδύνια 13/10
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	αργεί Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	αργεί Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006	αργεί Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	στή Μομπάσα (αποθήκη)
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	αργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491	ε. Μπότγουιν 12/10
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ (π.)	67	13091	α. Κολόμπο 16/10
ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Μαλτ.)	68	28879	α. Σιγκαπούρη 22/9
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	ε. Γκέτα 20/10
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	70	9069	μετ. «ΝΑΥΑ»
ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	αργεί Λός Πάλμας
ΓΙΟΥΡΟΠΡΗΖ (κ.)	69	12087	α. Ραβένα 12/7
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΣ (Μαλ.)	59	8647	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)		10073	επιπλ. Άλλοδαπούς
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ (μ.)	66	3849	ε. Άλμοδαπούς
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Αύγουστα 21/10
ΓΚΑΖ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Αύγουστα 21/10
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Αύγουστα 20/10
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	αργεί Πειραιά
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	δ. Π. Σαϊδ
ΓΚΑΛΤΑΪΝΤ	65	1222	α. Πλούμπε 16/10
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στην Καζαμπλάνκα
ΓΚΑΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	δ. Γιβραλτάρ 12/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	α. Σίμα 16/10

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Λός Πάλμας 17/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι (π.)	65	21261	δ. Γιβραλτάρ 20/10
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ Π.	70	11525	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 22/10
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	63	8628	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067	ε. Μπαντάρ Χομενί 12/9
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	36276	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	ὕψωσε 'Ελληνική
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ	65	21388	ἐπὼλ. Ἀλλοδαπούς
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	60	4470	α. Κίγκστον 3/10
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (π.)	68	9079	μετ. «ΑΝΤΕΒΕΡΤ» (Παν.)
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ (π.)	67	38636	μετ. «ΠΕΛΛΑ» (Παν.)
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (π.)	62	8631	ε. Μπαντάρ Χομενί 12/9
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.)	70	9954	μετ. «ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ» (Κυπρ.)
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (π.)	75	3520	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	α. Γάνδη 17/10
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΑΝΤ (π.)	60	7187	α. Μπ. 'Αίρες 30/6
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ ('Ονδ.)	63	2603	α. Πειραιά 10/9/83
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΖΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	ε. Βισακαπατνάμ 18/10
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Μπουένος 'Αίρες 7/9
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631	α. Κολούμπια Ριβ. 7/10
ΓΟΥΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	ε. Ριγιάκα 19/10
ΓΟΥΣΤΦΛΟΥ (π.)	72	4931	ε. 'Αμβέρσα 23/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Χιούστον 16/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	δ. Ντόβερ 6/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Σιγκαπούρη 16/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. 'Αλμέρια 11/10
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	δ. Καυμάν Μπράκ 17/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	ε. Ντότζες 21/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Σουέζ 14/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Ροζάριο 21/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	ἀργεί Ν. 'Υόρκη
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Ρίτσαρντ Μπαίη 10/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	ε. Τρινκομάλη 5/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Γιούροπορτ 24/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (π.)	57	9158	ε. Πειραιά 20/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	ἀναμένει Μίνα αλ Φαχάλ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Ζίρκου 'Αιλ 25/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	ἀργεί Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	ἀργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235	ε. Σουέζ 9/10
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στό Τζέμπελ 'Αλι 10/9
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ἀργεί Νέα 'Υόρκη
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Ρίο 'Ιανέιρο 22/9
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	ἀργεί Μπλαγκουώτερ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μόλτ.)	61	7838	ἐπὼλήθη 'Ινδούς διαλυτές
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Γιούροπορτ 23/10
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 16/10
ΔΟΤΩ	68	35191	α. Γιούροπορτ 22/10
ΔΡΥΑΣ (Μ.)	65	20201	α. Γιούροπορτ 22/10

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	ε. Μαντράς 13/10
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Ρίτσαρντ Μπαίη 9/10
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Μ. ΙΙ. (δ.)	68	43339	ε. Πειραιά 8/10
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	α. Τενερίφη 20/10
ΕΛΕΝ	67	27989	ἀργεί Χώγκεσαντ
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Μορμγκόδο 14/10
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	ε. Πόιντ α Πιέρ 5/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	δ. Π. Σάϊδ 21/10/9
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	α. Αύγουστα 18/10
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	α. Κόρκ 20/9
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (π.)	84	22200	ὕπὸ καθέλευση
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135	α. Κολούμπια 7/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Φιλανδελφεία 8/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Σιγκαπούρη 14/8
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	76	150518	α. Σιγκαπούρη 18/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	77	22893	α. Ρίο 'Ιανέιρο 12/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.)	75	44989	ε. Ντότζες 23/10
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Μπαλάν 23/9
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (Μόλτ.)	69	12102	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 14/10
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ (κ.)	65	7498	α. Χόγκ Κόγκ 17/10
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	64	1141	πρώην «ΑΝΚΟ»
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	ἀργεί 'Αστακό
ΕΣΠΛΟΡΕΥ (κ.)	67	2981	ἐγκατελείφθη Τζιμπουτί 31/8
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	δ. Π. Σάϊδ 13/10
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	ε. Κέιπ Τάουν 22/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (π.)	59	7059	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΔΟΡΗ (δ.)	64	35410	ἀργεί 'Ιτέα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. Μπ. 'Αίρες 15/10
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	α. Ρότερνταμ 26/8
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/10
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	ἀργεί 'Ιτέα
ΖΑΚ (π.)	62	10028	ἀργεί Μπλαγκουώτερ
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	ε. Σαφάγκα 7/7
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	ε. Κολούμπια Ριβ. 22/10
ΖΗΝΑ (λι.)	68	31093	μετον. «ΖΗΜΠΑ» (Κυπρ.)
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ(π.)	66	10051	α. Εϊνγκάγκ 16/2
ΖΗΝΑ	79	16379	α. Χιούστον 25/9
ΗΡΑ	79	16390	δ. Γιβραλτάρ 17/10
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Λεμεσό 5/10
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ.)	58	5266	ἐπὼλ. Ἀλλοδαπούς
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ.)	53	5691	ἀργεί Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Ούμ Σ 'Ιδ 24/9
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στή Μπόρσα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	76	37431	ἀργεί 'Αγ. Δομνίκιο
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	ἀργεί 'Α. Δομνίκιο
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Γκάλβεστον 1/10
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	α. Λός 'Αντζέλεις 1/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π.)	61	9266	δ. Σουέζ 19/10
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΙΙ (κ.)	60	3847	Σάφι 11/10
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Γκάλβεστον 2/10
ΙΜΑ	68	27989	ε. Κολούμπια 7/10
ΙΝΔΙΑΝΑ (λιβ.)	77	11280	α. Σάντος 5/10
ΙΝΦΚΑΠΙΚΑ	66	11153	ε. Κων/πολη 25/8
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ.)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές

ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μόλτ.)	61	5201	α. Πειραιά 6/10
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ.)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999	α. 'Οζάκα 21/9
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μαλ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ Ι (π.)	70	3971	στόν Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	α. Λός Πάλμας 15/10
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Κινούρα 9/10
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631	στό Χόγκ Κόγκ 23/10

ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (π.)	61	10934	Διάλυση Κίνα
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	α. Σιγκαπούρη 6/10
ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	59	5051	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. 'Αμερικής
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ (π.)	60	4240	ἀργεί Γάνδη
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Ταμπόκο 12/10
ΚΑΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	α. Κ έμε 10/10
ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Φορταλέζα 8/10
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	στό Πενάγκ 20/10
ΚΑΛΥΨΟ (π.)	69	5997	ἀργεί Φλώσινγκ
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	ε. Μαπούτο 17/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	ἀργεί Π. ορ. Σπαίην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927	ε. Καλκούτα 9/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. 'Ανγκαρτο Ρέις 17/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991	ε. Ρεσίφ 16/10
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	ε. Βομβάη 8/10

ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301	α. Πειραιά 17/9
ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	μετον. «ΣΗ ΓΚΑΛ» (λιβ.)
ΚΑΡΝΤΦ (κ.)	71	9206	δ. Κων/πολη 7/10
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674	α. Σιγκαπούρη 13/10
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μαπούτο 3/9
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	ἀργεί Σαουδική 'Αραβία
ΚΑΤΛ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π.)	65	9799	α. Χάβρη 26/9
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	ἐπισκευές 'Αμבוούργο

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (Μ.)	57	5250	α. 'Ελευσίνα 20/9
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	α. 'Αίν Σούκνα 24/7
ΚΛΕΟ Ι (π.δ.)	59	20880	στό Ντουμπάι 2/10
ΚΟΜΗ (π.)	68	4432	διαγράφεται
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	14070	α. Καζαμπλάνκα 5/9
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ Ι. (κ.)	60	5991	δ. Κων/πολη 23/9
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Βανγκαρέϊ 20/10
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ντουεντίν 19/10
ΚΟΥΡΙΟΝ (κ.)	59	20514	δ. Ντουμπάι 20/10
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354	α. Ντεμεράρα 24/8
ΚΡΑΝΤΩΡ (π.)	64	2304	α. Χιούστον 5/10
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (π.)	60	3995	ἐπὼλήθη Ἀλλοδαπούς
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ (Μ.)	66	3168	α. Πειραιά 19/10
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	α. Κολόμπο 20/10
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	ἀργεί 'Ιτέα
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	ἀναμένει Βομβάη
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	μεταφορές Περισκοῦ
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.)	67	26493	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687	α. Τέμα 5/10
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	α. 'Ανγκρα ντο Ρέις 7/10

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056	α. Χόγκ Κόγκ 9/10
ΚΩΣΤΗΣ (Μόλτ.)	60	3325	ε. Καραγκένα 14/10
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μόλτ.)	59	6140	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	α. Μπάγια Μπλάνκα 22/9
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ (π.)	60	7130	δ. Π. Σάϊδ 14/9
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	ε. Σάντο Μονομίνγκ 25/5
ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ (δ.κ.)	69	12000	ε. Λά Γκουέτ 18/10
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	71	11162	α. Γκουέμας 13/10
ΛΑΡΑ (δ.π.)	61	8816	α. 'Αλγκεκίρας 18/8
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Μορμουγκάδο 18/10
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	δ. Παναμά 16/10
ΛΕΑ (Μ.)	59	7801	ἐπὼλήθη Διάλυση
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	δ. Γιβραλτάρ 13/10
ΛΕΝΑ	68	22449	ε. Ρουέν 17/10
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (π.)	63	8427	α. Σάντος 26/9
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ (π.)	61	8627	ἀργεί Σετομπάλη
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Πειραιά 12/10
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Πόρτ χέντλαντ 10/10
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106	α. Λός Πάλμας 1/10
ΛΙΑ (π.)	65	15887	α. Σαβόνα 11/9
ΛΙΑΛΑ (π.)	50	2734	ἀργεί Σάρζα
ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64	16323	α. Ντουμπάι 17/10
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	α. Πειραιά 11/10
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	α. Μένα αλ 'Αχμάντι 1/9
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	α. Γάνδη 13/10
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	στό Χώρ Φακάν 16/10
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μόλ.)	(2)	11229	α. Ντουμπάι 3/10
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	ε. Χιροχάι 16/10

ΑΕΝΑ* ()	68	22449	ε. Ρουέν 17/10
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (π)*	63	8427	α. Σάντος 26/9
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (π)*	61	8627	ἀργεί Σετουμπάλ
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές Ίνδονησίας
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Πειραιά 12/10
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28848	α. Πόρτ χέντλαντ 10/10
ΛΗΤΩ ΙΙ (π)*	72	6106	α. Λας Πάλμας 1/10
ΛΙΑ (π.)	65	15887	α. Σαβάρνα 11/9
ΛΙΑΛΑ (π.)*	50	2734	ἀργεί Σάρζα
ΛΙΑΛΙΝ (π.)	64	16323	α. Ντουμπάι 17/10
ΛΙΑΙΜΑΡΕ (κ)*	68	1599	α. Πειραιά 11/10
ΛΟΡΕΝΤΟΥ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617	α. Μένα αλ 'Αχμάντι 1 /9
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	α. Γκάνδη 13/10
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	στό Χωρ Φακάν 16/10
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μόλ.).	(2	11229	α. Ντουμπάι 3/10
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)*	75	136991	ε. Χιροζάια 16/10
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	επισκευές Φλώσινγκ 24/10
ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ (κ.).	74	3279	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/10
ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511	α. Μπότγουντ 22/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Μανφρεντόνια 12/10
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Καλκούτα 12/10
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.).	63	4647	ἀργεί Γάνδη
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853	α. Καλδό 21/9
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.).	63	15929	α. Νταμάς 12/10
ΜΑΡΘΑ Α. (π)*	59	8596	ἀργεί Μπιλμπάο
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/10
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.).	65	13512	α. 'Αβονμσουθ 23/10
ΜΑΡΙΒΕΡΝΑ IV (δ.π.)*	60	13339	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π)*	73	45500	ε. Νάβρις 23/10
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)*	67	43849	δ. Ντουμπάι 16/10
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ)*	74	30341	ε. Νοβορόσιονκ 8/10
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ)*	69	8773	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ ('Ουδ.).	60	5760	ε. Π. Σαϊό 9/10
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).	69	9072	α. Καρατσι 22/10

ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	63	9707	δ. Κων/πολη 14/9
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	α. Λονδίνο 23/10
ΠΑΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Τερνέστη 16/10
ΠΑΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Χάμπτον 4/10
ΠΑΛΙΑΣ (π.)	64	5654	στό Γιβραλτάρ 14/9
ΠΑΛΟΝΑ (κ.)	69	6162	α. Άλεξάνδρεια 17/10
ΠΑΛΩΤΩ	68	35191	α. Τζέντα 1/9
ΠΟ'ΝΤ ΚΛΗΡΑΡ (μ.)	72	57102	α. Γιούροπορτ 19/10
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879	άρχει Κίμωλο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Γκόλβεστον 28/9
ΠΟΛΥΣ (κ δ.)	73	118460	α. Σιγκαπούρη 18/7
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825	ε. Μπλιμπό 22/10
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	στό Κατάκωλο
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Λ. (π.)	66	15565	α. Βομβόνη 12/10
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤΙ (π.)	73	59193	ε. Γι. ύροπορτ 19/10
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Κολούμπια 18/9
ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	68	9070	δ. Παναμά 21/10
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	δ. Ντόβερ 19/10
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	69	977	μετ. «ΚΥΖΙΚΟΣ» (Κυπρ.)
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966	δ. Παναμά 14/10
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (π.)	69	10524	α. Ντούδα 25/8
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	Χόγκ Κόγκ 2/10
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	2-		ε. Ρότερνταμ 23/10
Π. ΣΤΑΡ II (λιβ.)	66	15393	ε. Ν. Όρλεάνη 24/7
ΡΑΣΣΑΓΓΙΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	άρχει Άστακό
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ I (π.)	63	15982	ε. Κων/πολη 4/10
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	α. Λας Πάμας 14/10
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	α. Άμβούργο 17/10
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	άρχει Πειραιά
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ)	62	12040	δ. Κων/πολη 8/10
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (π.)	58	8920	ε. Σαγκάη 20/8
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	α. Λας Πάμας 11/10
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ. Μπαχ.)	78	21619	α. Τζέντα 21/10
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)	69	99134	ε. Κολόμπο 8/10
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474	ε. Ρεσίφ 17/10
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	μετ. «ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ» (Λιβ.)
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630	α. Τζέντα 15/10
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ Β. (κ.)	66	8687	δ. Σουέζ 28/9
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	στό Ντουμπάι 17/10
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	ε. Γιοκοχάμα 18/10
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	α. Ρότερνταμ 16/10
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102	ε. Μπαντάρ Άμπας 3/10
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	α. Γιοκοχάμα 16/10
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (π.)	57	1674	α. Τζέντα 16/10
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	α. Μπ. Άϊρες 6/10
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Μπιζέρτα 20/10
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.)	76	43143	ε. Σάλλομ Βόε 22/10
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	α. Μπλιμπό 1/10
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	α. Σουέζ 8/8
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.)	72	69874	στη Νέα Όρλεάνη
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Κουβέιτ 9/10
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	α. Άλεξάνδρεια 12/9
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	α. Μένα Άμπντούλα 513/10
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Τζέντα 10/10
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	69	43456	ε. Άμβούργο 18/10
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ.)	71	8894	ε. Άμβέρσα 18/10
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289	ε. Βομβόνη 1657
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	άρχει Σιγκαπούρη
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979	δ. Ντόβερ 26/9
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379	στην Κωνσταντζα
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043	α. Ρεσίφ 17/8
ΣΗΓΚΑΛ IV (π.)	75	3522	α. Πόρτ Μωχάμεντ Κασίμ 2/10
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	ε. Γιοκοχάμα 16/10
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	α. Φός 23/10
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	α. Βανκούβερ 15/10
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	ε. Πόρτ Μωχ. Κασίμ 20/10
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Γιούροπορτ 10/10
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411	α. Ν. Όρλεάνη 13/10
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Νόρ Άνκορατζ 24/10
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	άρχει Πειραιά
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	στό Μπαντάρ Άμπας 16/10
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Χόγκ Κόγκ 9/10
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	δ. Παναμά 3/10
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ	63	24810	άρχει Γαλαξείδι
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομενί
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	άρχει Άμπιτζάν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	έπωλ. Άλλοδαπούς

ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	α. Τζέντα 12/10
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Ρα γκούν 20/9
ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15765	α. Κενίτρα 3/10
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	ε. Πειραιά 29/9
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	α. Σαουθάμπτον 19/10
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Χάμπτον 21/10
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. Καστελαμόρε 8/10
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Πειραιά 17/9
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	δ. Παναμά 21/10
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	α. Τζουμά 18/10
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5278	α. Πειραιά 14/4
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	δ. Π. Σαΐδ 15/10
ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μαλτ.)	60	6.646	έπωλ. Άλλοδαπούς
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Τζέντα 19/8
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	άρχει Άστακό
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500	άρχει Άστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842	στό Ντάρμπαν 23/10
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	α. Ν. Όρλεάνη 19/10
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	δ. Παναμά 21/10
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	α. Χάμπτον 19/10
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Τζόκσοβιλ 19/10
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492	άρχει Άστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910	άρχει Πειραιά
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	α. Ντάρμπαν 20/10
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	άρχει Πειραιά
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	ε. Μπουσίρ 14/10
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	ε. Ν. Όρλεάνη 11/10
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (π.)	60	8070	στη Άβδαν
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	α. Γιοκοχάμα 10/10
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Λας Πάμας 5/10
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Σαντάνα 5/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	ε. Κασσιόυνγκ 30/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	α. Ν. Όρλεάνη 4/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'Α	72	18723	α. Μπ. Άϊρες 11/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	στη Ρας Άλ Χαίμα 19/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	α. Ν. Όρκη 22/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	έπωλ. Ηθ. Διάλυση Κίνα
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	δ. Παναμά 2/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Ν. Όρκη 7/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	ε. Σιγκαπούρη 26/9
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230	έπωλ. Ηθ. Άλλοδαπούς
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	α. Ρότερνταμ 21/10
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	άρχει Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ. (κ.)	70	1597	α. Πειραιά 2/10
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (π.)	60	8940	άρχει Πειραιά
ΥΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	α. Ν. Όρλεάνη 19/10
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)	78	45330	α. Ν. Όρκη 3/10
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	ε. Κισαράζου 2/9
ΦΑ'Ι'Β Α'Γ'ΑΛΑΝΤΣ	70	15768	στό Μπαντάρ Άμπας 6/10
ΦΑΪΔΡΑ (κ.)	71	1571	ε. Πειραιά 23/8
ΦΑ'Ι'ΡΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	4	16299	α. Π. Εβεργκλέιντς 13/10
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	α. Φός 16/10
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	ε. Μπ. Άμπας 11/10
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	ε. Χωρ Φακάν 9/8
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Πόρτ Έσκουν(βελ 11/10
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (π.)	74	8869	ε. Χεύσσομ 22/120
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	στόν Πειραιά 20/9
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	δ. δ. Κων/πολη 25/9
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	δ. Σουέζ 2/10
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	δ. Γιβραλτάρ 7/10
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	δ. Σκόω 1/10
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	α. Αινούστα 15/9
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	ε. Φουτζέιρα 14/8
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	ε. Άμβέρσα 21/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	δ. Γιβραλτάρ 12/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122.945	στόν Πειραιά 29/9
ΦΡΗΝΤΟΜ I.	59	1229	α. Μαρίνα ντί Καρύρα 14/9
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	ε. Λας Πάμας 19/10
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	61	1695	α. Λάδς Πάμας 27/5
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Γιουσού 10/9
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Νάπολη 19/10
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	ε. Πειραιά 17/9
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	έπωλ. Άλλοδαπούς
ΧΕΡΟ (π.)	57	1368	στόν Πειραιά
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Σύννευ 24/10
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	άρχει Πειραιά
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σινκ.)	57	6229	ε. Καράτσι 4/10
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ			
(π.)	79	12598	α. Γιοκοχάμα 5/10
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	ε. Σάν Φρανσίσκο 8/10
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρώην «ΚΑΣΚΙΟΤΟΣ»
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΣΤΡΑΛ (π.)	67	2938	α. Μαλάγα 5/10

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

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

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 2.000 (ἔναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 2.500 (ἔναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς δρους συμπληρῶστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρ 77, 185 35 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 Σερήφου 50 & Ἀχαρνῶν	Ὑπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιῶς
Τυπογραφικὲς ἐγκαταστάσεις: Νοτάρ 77 Πειραιῶς - Τηλ. 417.6658		

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

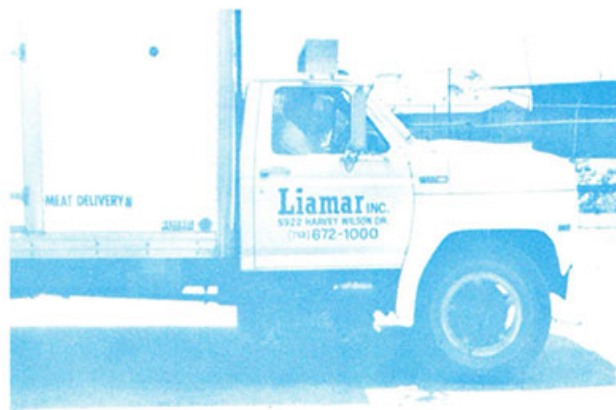
Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεΐα καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

IN AN INDUSTRY WHERE A DAY'S WAIT IS A DAY TOO LATE, LIAMAR IS THE CHANDLER OF THE HOUR



Liamar has a commitment to marine supply. It is a commitment rooted in a generation of dedicated service to the shipping industry.

We understand every critical need, and we are well prepared to meet them.

Our multi-lingual staff stays ready for the unexpected, and anticipates the diversified needs of our many customers.

Our buyers settle for nothing less than quality, and pay not a penny over fair market prices.

Most important, our three warehouses are strategically located and our trucks are always ready to roll.

From Boston to Norfolk, Alabama to Texas... Liamar has become the industry's fail-safe source for **cabin, deck and engine supplies; steward and general provisions.** Everything from safety equipment to spare parts; from paint brushes to ring buoys.

This is Liamar. A tradition of uncompromised service in the world of marine supply.

Liamar INC.
MARINE AND INDUSTRIAL SUPPLIES

NEW ORLEANS
122 Industrial Avenue
Jefferson, La. 70121
Telephone: (504) 832-3994
Cable: LIAMAR NLN; Telex 6711102 LIANL

NEW YORK
4100 West Side Avenue
North Bergen, N.J. 07047
Telephone: (201) 864-1800
Cable: LIAMAR N.Y.; Telex 6711065 LIANY

HOUSTON
5922 Harvey Wilson Drive
Houston, Texas 77020
Telephone: (713) 672-1000
Cable: LIAMAR HOU; Telex 6711038 LIAHU