

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Φεβρουαρίου 1985

Αρ. Φύλλου 1193/952

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1193/952 ΔΡΧ. 120 15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1985



ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

ΕΛΤΡΑΚ

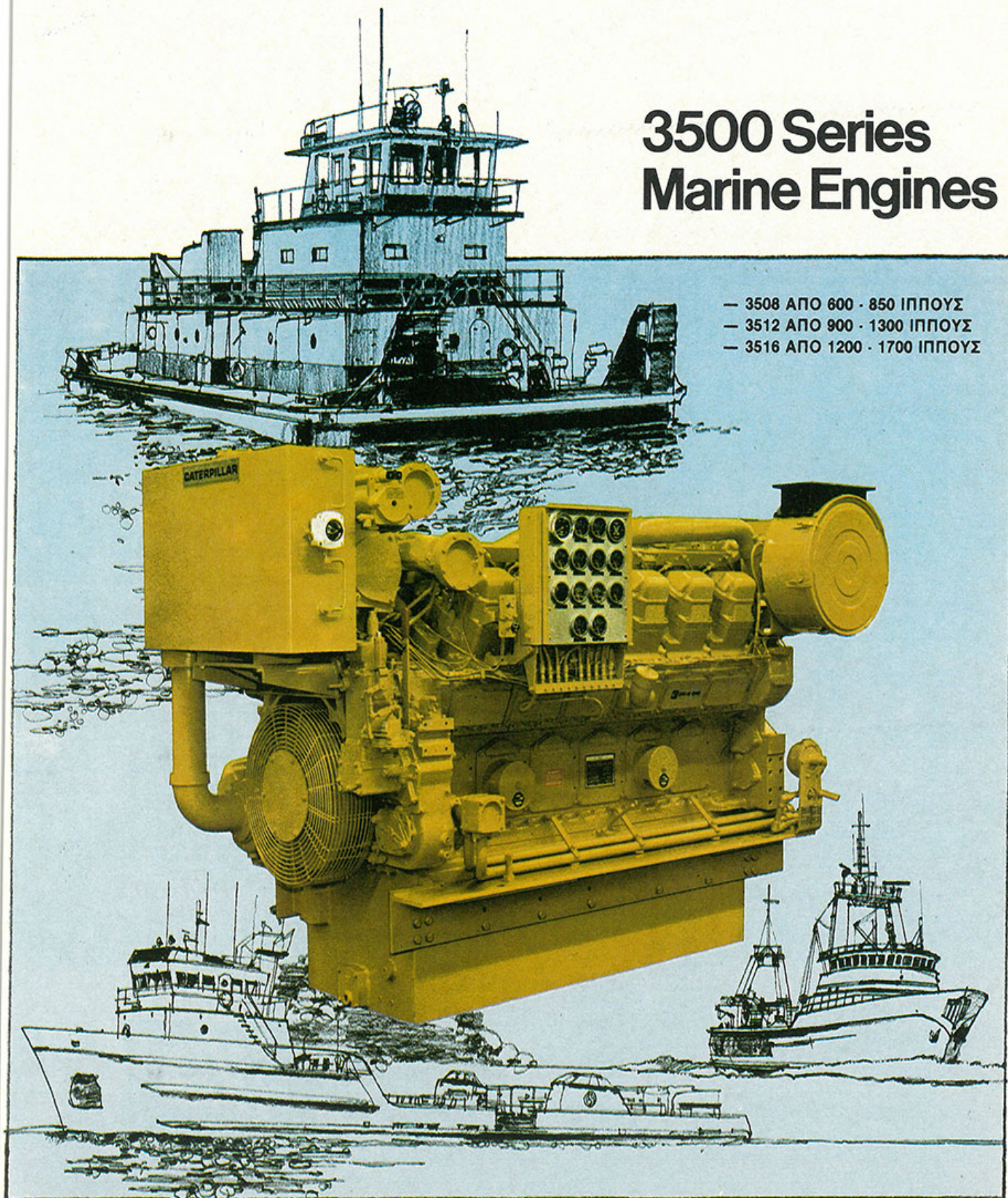


ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΑΘΗΝΑ: Κωνσταντινουπόλεως 7, Περιστέρι τηλ. 5752.864-8, Telex 223009, 223010
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: Μοναστηρίου 153 & Δάφνης Τηλ. 516986, 521339, 522097 Telex 410134

3500 Series Marine Engines

- 3508 ΑΠΟ 600 - 850 ΙΠΠΟΥΣ
- 3512 ΑΠΟ 900 - 1300 ΙΠΠΟΥΣ
- 3516 ΑΠΟ 1200 - 1700 ΙΠΠΟΥΣ





Securing Ship Lines.

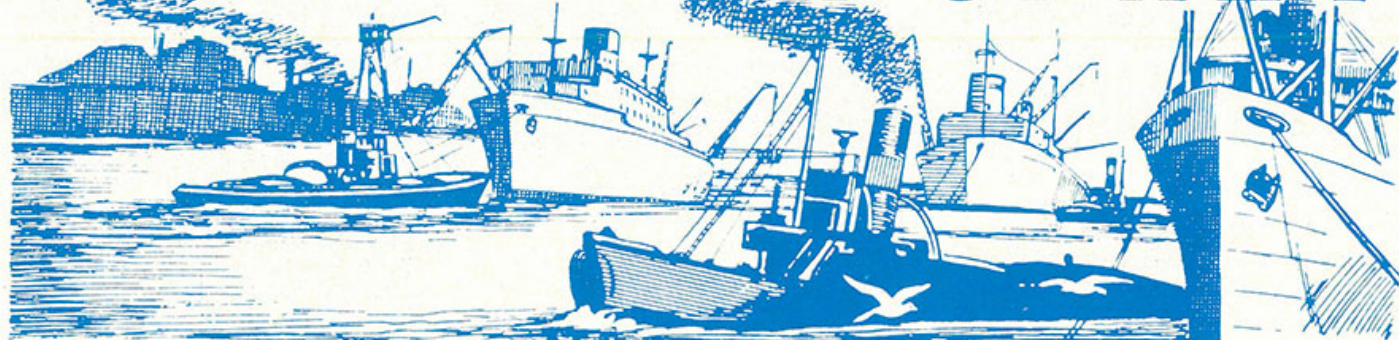
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΕΤΟΣ ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1193/952

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο 'Επικίνδυνη ρύθμιση

Έπανελημμένα οι στήλες αυτές έχουν υποδείξει να αποφεύγεται ή ανάμιξη ύπουργείων ή και ύπηρεσιών σε θέματα που άφορούν κατά όποιοδήποτε τρόπο τή Ναυτιλία. Οι πολυπράγμονες όμως εξακολουθούν να παρεμβαίνουν και κάνουν λάθη σαν αυτό που έγινε στη Μόσχα για τή μεταφορά του σοβιετικού πετρελαίου που θά αγοράσει ή 'Ελλάδα. Σύμφωνα με σχετικές δημοσιογραφικές πληροφορίες, που χαρακτηρίζουν τό γεγονός σημαντικό, ή μισή ποσότητα του σοβιετικού πετρελαίου (δύο έκατομ. τόννοι) θά μεταφερθεί με ελληνικά πλοία. Πιθανολογείται (άλλες πληροφορίες δέν ύπηρεξαν και ούτε ήταν δυνατόν να ύπάρξουν πριν άπό τήν επιστροφή τής ύπό τόν Πρωθυπουργό ελληνικής άντιπροσωπείας) ότι αυτό προβλέπεται να γίνει στά πλαίσια τής διαδικασίας CIF και FOB όπως είχε γίνει και σε μία άλλη περίπτωση με τή Σοβιετική Ένωση με πρωτοβουλία του ύπουργού Άναπληρωτή Έθνικής Οικονομίας κ. Κ. Βαΐτσου, ό όποιος, νομίζοντας — ύποθέτομε — ότι έτσι έξυπηρετούνται τά συμφέροντα τής Έλληνικής Ναυτιλίας μερίμνησε να έπαναληφθεί με τή νέα συμφωνία για τήν άγορά σοβιετικού πετρελαίου χωρίς να γνωρίζει, ή άκόμη και να άντιλαμβάνεται, πρώτο, ότι όλη αυτή ή ιστορία μπορεί να έρμηνευθεί σαν μέτρο διακρίσεως και προστατευτισμού και να έχει βαρύτατες συνέπειες για τήν Έλληνική Ναυτιλία, και, δεύτερο, ότι ή μεταφορά ενός έκατ. τόννων πετρελαίου δέν βγάζει τή Ναυτιλία μας άπό τό άδιέξοδο στό όποιο έχει βυθισθεί άκριβώς λόγω των μέτρων διακρίσεως και προστατευτι-

σμού που έπεκτείνονται συνεχώς.

Γιά να άποφευχθεί ό κίνδυνος να έρμηνευθούν τά όσα άνακοινώθηκαν στη Μόσχα σαν μέτρο διακρίσεως και προστατευτισμού και για να μπορούμε να συνεχίσουμε να μιλάμε πρός κάθε κατεύθυνση και κάθε στιγμή έναντίον των μέτρων διακρίσεως και προστατευτισμού που άπειλούν τήν ίδια τήν ύπόσταση τής Έλληνικής Ναυτιλίας πρέπει ή σχετική συμφωνία να άκυρωθεί με πρωτοβουλία τής ελληνικής κυβέρνησεως — ό ελληνικός έφοπλισμός δέν ζήτησε και ούτε ήταν δυνατόν να ζητήσει παρόμοιες ρυθμίσεις.

● Σύμφωνα πάντοτε με δημοσιογραφικές πληροφορίες, κατά τήν επίσκεψη του Πρωθυπουργού στη Μόσχα ύπεγράφη πρωτόκολλο για τήν παράταση τής ισχύος τής ελληνοσοβιετικής ναυτιλιακής συμφωνίας επί πέντε έτη και τή ναύλωση περισσότερων ελληνικών πλοίων άπό τή Σοβιετική Ένωση, για τήν αύξηση των έπισκευών σοβιετικών πλοίων στην Έλλάδα και για τή ναυπήγηση στα Έλληνικά Ναυπηγεία του Σκαραμαγκά τεσσάρων πλοίων — ψυγείων για λογαριασμό τής Σοβ. Ένώσεως συνολικής άξίας 64 έκατ. δολαρίων.

Η έπιβίωση τής Έλληνικής Ναυτιλίας, είτε τό θέλομε, είτε όχι, βρίσκεται στη συνεργασία της με τους άλλους ανεξάρτητους έφοπλιστές οι όποιοι συμπάσχουν μαζί μας σ' αυτή τή μακροχρόνια κρίση ή όποια άποδεικνύεται πλέον ότι δέν είναι κυκλική, όπως οι προηγούμενες, αλλά δομική. Και μόνο με τή στενή συνεργασία με τους συμπάσχοντες ανεξάρτητους πλοιοκτήτες όπουδήποτε τής γής και ιδιαίτερα τής ΕΟΚ μπορεί να άντιμε-

● Στην κοινή συνέντευξη τύπου που έδωσαν οι κ.κ. Κασιφάρας και Γκουζένκο, μετά τή λήξη τής έπισκέψεως του τελευταίου στην Έλλάδα, ό Σοβιετικός ύπουργός που και πεπειραμένος είναι και τό άντικείμενο του ύπουργείου του γνωρίζει πάρα πολύ καλά διαβεβαίωσε ότι ό σοβιετικός έμπορικός στόλος δέν πρόκειται να αύξηθεί και ότι οι έπί πλέον μεταφορικές άνάγκες τής χώρας του θά καλύπτονται με πλοία χωρών, όπως ή Έλλάδα, με τίς όποιες ύπάρχει ίσοδύναμη συνεργασία.

Έπίσης ανέφερε ότι ή χώρα του είναι ύπέρ τής συνεργασίας με όλες τίς χώρες του κόσμου σύμφωνα με τους κανόνες του έλεύθερου άνταγωνισμού και χωρίς διακρίσεις και περιοριστικά μέτρα, αλλά έδειξε να έκνευρίζεται όταν άπό έκπρόσωπο των «Ναυτικών Χρονικών» έτέθη τό έρώτημα για τήν προνομιακή μεταφορά των σιτηρών που άγοράζει ή Σοβιετική Ένωση άπό τίς Ένωμένες Πολιτείες. Ό κ. Γκουζένκο άφού είπε ότι δέν καθορίζει ή Σοβιετική Ένωση τους τρόπους μεταφοράς των άμερικανικών σιτηρών άμφισβήτησε τήν ύπαρξη σχετικού όρου στις άμερικανοσοβιετικές συμφωνίες για τήν άγορά άμερικανικών σιτηρών και ζήτησε να του παρασχεθούν άποδείξεις για τίς πληροφορίες προνομιακής μεταφοράς των άμερικανικών σιτηρών.

● Με τήν εύκαιρία και με άφορμή τά όσα είπε ό Έπουργός κ. Γ. Κασιφάρας στη Ναυτιλιακή Λέσχη κατά τό γεύμα του Ν.Ε.Ε. πρός τιμή του κ. Γκουζένκο παρατηρούμε ότι οι Έπουργοί δέν μπορούν να άυτοσχεδιάζουν σε έπίσημες συναντήσεις.

Η έξοδος άπό τό άδιέξοδο

τωπισθεί.

Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να άπαλλαγούμε άπό τό άγχος των έσωγενών προβλημάτων — τό ΝΑΤ, ή έκπαίδευση, άκόμη και ή άνακύκλωση και άλλα τινά είναι δευτερεύοντα θέματα — και να στραφούμε με όλες μας τίς δυνάμεις και σε στενή συνεργασία με όλους τους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες στη διερεύνηση του κυριότερου προβλήματος που είναι τό πώς θά γίνει ή έξισορρόπηση προ-

σφοδρά και ζητήσεις για να υπάρχουν ανεκτοί ναύλοι και στην πρακτική αντιμετώπιση των μέτρων διακρίσεως και προστατευτισμού. Είναι ο μόνος δρόμος για να υπάρξει η έξοδος από το αδιέξοδο — η παθητική αντίσταση και ο φόβος μήπως παρεξηγήσουμε κάποιον ή κάποιους δεν οδηγεί πουθενά, ή μάλλον οδηγεί ασφαλώς στην καταστροφή.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Ιδιαίτερα επιτυχής για τους ναυτικούς θεωρείται η συμφωνία της Ένωσης Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων και της ΠΝΟ για τη σύναψη νέας συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των μεσογειακών έπιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων με αύξηση των αποδοχών κατά 18%, στην οποία επίσης περιλαμβάνονται η υπερωριακή άμοιβή και οι έξτρα εργασίες. Επίσης με τη συμφωνία προβλέπεται αύξηση του αντιτίμου τροφής σε 500 δραχμές ήμερησιως και η εξομολωση του μισθού άσθενείας με το μισθό ένεργειας ενώ η διάρκεια αυτολογήσεως για την εξασφάλιση του δικαιώματος παλιννοστήσεως καθορίζεται στους έξι μήνες. Η συμφωνία έπρόκειτο να έπικυρωθεί με την ύπογραφή σχετικού μνημονίου ή οποία όμως δεν έπιτεύχθηκε γιατί στο μεταξύ ανέκυψε διαφορά που άναφέρεται στον προσδιορισμό του κατωτάτου όριου άμοιβής των άνειδικεύτων, το οποίο με την προηγούμενη σύμβαση είχε καθορισθεί στο ποσό των 28.200 δρχ. Κατά την αντίληψη της ΠΝΟ και το ποσό αυτό έπρεπε να αύξηθεί κατά 18% ενώ η Ένωση Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων ύποστηρίζει ότι το κατώτερο όριο άμοιβής πρέπει να έξισωθεί με το κατώτερο όριο που προβλέπεται από την έθνική συλλογική σύμβαση.

Ανεξάρτητα πάντως από τη διαφορά αυτή, η οποία άναμένεται ότι θα γεφυρωθεί, ύπηρχαν πληροφορίες ότι οι δύο πλευρές προχωρούσαν στο μεταξύ στην κατάρτιση της νέας συμβάσεως και δεν άποκλείεται το ένδεχόμενο να υπάρξει ύπογραφή της νέας συμβάσεως — εάν γεφυρωθεί η διαφορά για το κατώτερο όριο — χωρίς να προηγηθεί η ύπογραφή μνημονίου.

Από τη συμφωνία για αύξηση των βασικών μισθών, της υπερωριακής άμοιβής και των έξτρα εργασιών κατά 18% προκύπτει ότι η τελική αύξηση που θα λάβουν οι ναυτικοί που άπασχολούνται στα μεσογειακά έπιβατηγά και τα κρουαζιερόπλοια θα διαμορφωθεί ως έξης:

Πλοίαρχος 21,22%, ύπαρχος 20,54%, ύποπλοίαρχος 20,46%, άνθυποπλοίαρχος

20,49%, Α' μηχανικός 20,23%, μηχανικός Α-Β' 20,23%, Β' μηχανικός 20,84%, μηχανικός Γ' 20,28%, προϊστάμενος σταθμού άσυρμάτου 19,61%, άσυρματιστής Α' 19,66%, οικονομικοί αξιωματικοί 20,34%, ηλεκτρολόγος 20,50%, ναύκληρος και ναύτης 20,47%, μηχανοδηγός Α' 20,43%, λιπαντής πτυχιούχος 20,45%, λιπαντής χωρίς πτυχίο 19,35%, άρχιθερμαστής 19,35%, θερμαστής 20,46%, θαλαμηπόλοι και έπίκουροι 20,50%, άρχιμάγειρος 20,43 και μάγειροι 20,50%.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Στις σελίδες 19, 20, 21 και 22 δημοσιεύεται συνέντευξη προς τα «Ναυτικά Χρονικά» του προέδρου της Ένωσης Πλοιοκτητών Έπιβατηγών Πλοίων κ. Μηνά Σιγάλα από την οποία προκύπτει το συμπέρασμα ότι: «Η έταιρία «Έλληνική Ακτοπλοία», η οποία δημιουργήθηκε από τα ύπουργεία Έθνικής Οικονομίας και Ναυτιλίας για την έξυγιανση των προβληματικών έταιριών λαϊκής βάσεως και για την άναβάθμιση και βελτίωση των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών δεν πρόκειται να προσφέρει το παραμικρό στην Ακτοπλοία και άπλως θα πολλαπλασιάσει τα προβλήματα γιατί και η ίδια είναι προβληματική από τη γένεσή της γιατί παραλαμβάνει χάος. Το συμπέρασμα αυτό έπιβεβαιώνεται και από τα γεγονότα που έπί πλέον άποδεικνύουν ότι στην περίπτωση αυτή έπιδείχθηκε μία έπικίνδυνη προχειρότητα και άνευθυνότητα: Τέσσερα από τα πέντε μέλη της πρώτης διοικήσεως της έταιρίας — οι κ.κ. Προκόπης, Κατραούρας, Βασιλείου και Τζαμουράκης — παραιτήθηκαν ενώ ο πέμπτος, ο πολιτικός μηχανικός κ. Ε. Ζαφείρης, που στην προηγούμενη διοίκηση ήταν συμπαράγων σύμβουλος, τοποθετήθηκε διευθύνων σύμβουλος στη νέα διοίκηση της έταιρίας που διορίστηκε τις τελευταίες ήμέρες με πρόεδρο πλέον τον διοικητή της ΕΤΒΑ κ. Κ. Σοφούλη και άντιπρόεδρο τον ύποδιοικητή της ίδιας Τράπεζας κ. Χρ. Πίκη — τα ύπόλοιπα μέλη δεν είχαν διορισθεί.

Έγγραφο, χωρίς να διαψευστεί, ότι η αντιμετάσταση των μελών του διοικητικού συμβουλίου όφειλεται σε διαφωνίες που διατύπωσαν οι παραιτηθέντες για το μέλλον της έταιρίας και έπί πλέον στο γεγονός ότι βάσει του νόμου στη θέση του προέδρου δεν μπορούσε να διορισθεί άλλο πρόσωπο εκτός από τον διοικητή της ΕΤΒΑ, δεδομένου ότι η Τράπεζα είναι ο άποκλειστικός μέτοχος της έταιρίας.

Έμείς δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε κατά πόσο είναι άληθινό το τελευταίο.

Τό γεγονός όμως ότι δεν τό γνώριζαν ούτε οι ύπουργοί Έθνικής Οικονομίας και Ναυτιλίας που διορίσαν το πρώτο συμβούλιο δείχνει και προχειρότητα και άνευθυνότητα. Θεωρούμε επίσης ότι προχειρότητα δείχνει και η τοποθέτηση ενός έκπροσώπου μιάς προβληματικής έταιρίας λαϊκής βάσεως στη θέση του διευθύνοντος συμβούλου της έταιρίας που θέλει να έξυγιάνει τις προβληματικές έταιρίες λαϊκής βάσεως!

Η έπανεξέταση του όλου θέματος της νέας έταιρίας και η ρύθμιση των προβλημάτων της Ακτοπλοίας βάσει των πορισμάτων της μελέτης του ύπουργείου Έθνικής Οικονομίας είναι νομίζουμε ο καλύτερος τρόπος για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα αλλά και για να άποφευχθούν ζημιολογικοί χειρισμοί.

ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Μιά πρώτη εύχάριστη αλλά και ταυτόχρονα σημαντική διαπίστωση προκύπτει από τα προσωρινά άποτελέσματα της άπογραφής των εργαζομένων ναυτικών που είχε γίνει στις 20 Σεπτεμβρίου 1984: Ο αριθμός των εργαζομένων ναυτικών διατηρήθηκε σταθερός μεταξύ 1982 και 1984, μεταξύ δηλαδή των δύο τελευταίων άπογραφών. Μιά άκόμη σημαντική διαπίστωση είναι η μείωση της συμμετοχής ξένων ναυτικών στα πληρώματα των έλληνικών πλοίων και των έλληνόκτητων με ξένες σημαίες που είναι συμβεβλημένα με το NAT και παράλληλα η αύξηση της συμμετοχής των Έλλήνων ναυτικών. Από τα προσωρινά άποτελέσματα της τελευταίας άπογραφής προκύπτουν τα έξης:

Πρώτο, στις 20 Σεπτεμβρίου 1984 στα πλοία με έλληνική σημαία και ξένες σημαίες συμβεβλημένα με το NAT άνω των 100 τον. γκρός ύπηρετούσαν 47.633 ναυτικοί έναντι 52.741 κατά την άπογραφή του 1982. Από αυτούς 40.179 ήταν Έλληνες έναντι 40.647 του 1982 (ποσοστό συμμετοχής 84,35% έναντι 77,07% του 1982) και 7.454 ξένοι έναντι 12.094 (ποσοστό συμμετοχής 15,65% έναντι 22,93% του 1982).

Δεύτερο, στα ύπό έλληνική σημαία πλοία ύπηρετούσαν στις 20 Σεπτεμβρίου 1984 42.029 ναυτικοί έναντι 46.021 του 1982. Από αυτούς 36.621 ήταν Έλληνες έναντι 36.738 (ποσοστό συμμετοχής 87,13% έναντι 79,83% του 1982) και 5.408 ξένοι έναντι 9.283 (ποσοστό συμμετοχής 12,87% έναντι 20,17% του 1982).

Τρίτο, στα πλοία με ξένες σημαίες που ήταν συμβεβλημένα με το NAT ύπηρετούσαν στις 20 Σεπτεμβρίου 1984 5.604 ναυτικοί έναντι 6.720 του 1982.

Από αυτούς 3.558 ήταν Έλληνες (ποσοστό συμμετοχής 63,49% έναντι 58,07% του 1982) και 2.046 ξένοι έναντι 2.811 (ποσοστό συμμετοχής 36,51% έναντι 41,83% του 1982).

Τέταρτο, μεταξύ των δύο άπογραφών ο άριθμός των άπασχολούμενων ναυτικών μειώθηκε κατά 5.108, από τους όποιους οι 468 ήταν Έλληνες και οι 4.640 ξένοι.

Τά άνωτέρω στοιχεία άφορούν τά πληρώματα 2.895 πλοίων άνω των 100 τον. γκρός με έλληνική σημαία και 312 πλοία με ξένες σημαίες (ύπολείπεται η συγκέντρωση άπογραφικών δελτίων για 107 και 30 πλοία αντίστοιχα).

Στην άπογραφή του 1982 είχαν ληφθεί άπογραφικά δελτία από 3.561 πλοία με έλληνική σημαία και από 426 πλοία με ξένες σημαίες που ήταν συμβεβλημένα με το NAT.

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

Πρέπει να σημειώσουμε ότι από τα άποτε-
λέσματα της απογραφής δεν προκύπτει, και
ούτε ήταν δυνατόν να προκύψει, η συνολική
δύναμη του ναυτεργατικού μας δυναμικού,
διότι εάν απογραφική μονάδα λαμβάνεται
τό πλοίο (με ελληνική σημαία και συμβεβλη-
μένα με το ΝΑΤ) και έτσι δεν απογράφονται
οι μη απασχολούμενοι για οποιονδήποτε λό-
γο την ημέρα της απογραφής, καθώς και έ-
κείνοι που εργάζονται σε πλοία με ξένες ση-
μαίες που δεν είναι συμβεβλημένα στο ΝΑΤ,
ή ακόμη δεν είναι ελληνικών συμφερόντων.
Πρέπει όμως να σημειώσουμε ότι η απογρα-
φή κατά τον τρόπο που έγινε — λαμβάνον-
τας δηλαδή εάν απογραφική μονάδα το
πλοίο — ήταν άρτια στη διεξαγωγή της ενώ
η έκδοση των προσωρινών αποτελεσμάτων
σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα αποδει-
κνύει ότι στη Στατιστική Υπηρεσία οι άν-
θρωποι εργάζονται, σε αντίθεση με πολλούς
άλλους τομείς του Δημοσίου και των εξαρ-
τωμένων οργανισμών και επιχειρήσεων ο-
που η εργασία τείνει να ξεχασθεί.

ΠΟΤΕ ΘΑ ΤΟΥΣ ΜΙΜΗΘΟΥΜΕ;

Μας αϊφινιάζουν κάθε τόσο οι Βρεταννοί
ναυτικοί με τον βαθύτατο προβληματισμό
τους και τις αποφάσεις τους οι οποίες, υπό
τις παρούσες συνθήκες, αποβλέπουν σε ένα
διπλό στόχο: Στη διατήρηση της σημαίας
τους και της απασχόλησής των περισσοτέ-
ρων.

Με πρόσφατη απόφασή της η Έθνική Έ-
νωση Ναυτικών της Βρεταννίας τάχθηκε ύ-
πέρ της μείωσης της συνθέσεως κατά τρία
έως πέντε άτομα στα βρεταννικά κοντεϊνερ-
ρόπλοια της γραμμής του Βορείου Ατλαντι-
κού ώστε να γίνουν ακόμη ανταγωνιστικότε-
ρα για να αντέξουν στον σκληρότατο αντα-
γωνισμό που επικρατεί στη γραμμή αυτή.

Τί να πούμε για τα «καθ' ήμεις»; Τό μόνο
πού μπορούμε να κάνουμε είναι να διατυπώ-
σουμε μία εύχη: «Αμποτες να επικρατήσει
κάποτε και σε μας — και όχι βέβαια μόνο στο
ναυτεργατικό χώρο — αυτός ο προβληματι-
σμός από τον οποίο θα ωφεληθούμε όλοι:
και οι εργαζόμενοι, και ο τόπος.

ΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Τα πρόστιμα για τους υπεράριθμους επι-
βάτες και την αντικανονική σύνθεση του
πληρώματος των πλοίων θα επιβάλλονται
πλέον στους πλοιοκτήτες και όχι στους
πλοιάρχους, όπως γινόταν μέχρι τώρα.

Οι ρυθμίσεις αυτές που είναι δίκαιες έγι-
ναν από το υπουργείο Ναυτιλίας έπειτα από
επανεξιμήματα διαβήματα της διοικήσεως
της Ένώσεως Πλοιαρχών και προβλέπουν:

- Σε περίπτωση μεταφοράς υπεράριθμων έ-
πιβατών από τα πλοία της ακτοπλοΐας οι ά-
ποφάσεις έπιβολής προστίμων θα κοινο-
ποιούνται στο Ταμείο Πλοίων Πειραιώς έφ'
όσον τα πλοία είναι νηολογημένα στον Πει-
ραιά και στα ταμεία του τόπου κατοικίας των
έφοπλιστών ή της έδρας της πλοιοκτήτριας
έταιρίας έφ' όσον τα πλοία είναι νηολογημέ-
να σε άλλα λιμάνια.

- Στις περιπτώσεις παραβάσεως των διατά-
ξεων για τη σύνθεση πληρώματος των
πλοίων οι κυρώσεις θα επιβάλλονται σε εκεί-
νον πού πραγματικά ευθύνεται, δηλαδή
στον πλοιοκτήτη, τον διαχειριστή, πλοίαρχο
κλπ. και όχι μόνον και αποκλειστικά στον
πλοίαρχο όπως γινόταν μέχρι τώρα — εάν
πάντως από τη διερεύνηση των πραγματι-

κών περιστατικών προκύψει συνυπαιτότητα
δύο ή τριών προσώπων, τότε τό πρόστιμο θα
επιβάλλεται σε όλους τους υπαίτιους πού θα
είναι αλληλεγύως υπεύθυνοι για την έξο-
φλήση του.

ΔΙΚΑΙΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

Οι κ.κ. Άριστ. Μ. Καραγεώργης, Βασ. Π.
Γουλανδρής και Γεώρ. Δανιόλος ανακηρύ-
χθηκαν έπίτιμοι πρόεδροι της Ένώσεως Έλ-
λήνων Έφοπλιστών για τις ύπηρεσίες πού
πρόσφεραν επί σειρά έτών στην Έλληνική
Ναυτιλία αλλά και στην Ένωση. Πρόκειται
για μία δίκαιη και όφειλομένη αναγνώριση, ό
δέ πρόεδρος της Ένώσεως κ. Στ. Γουρδομι-
χάλης σε σχετική έπιστολή του προς τον κ.
Άριστ. Καραγεώργη, όπου χαρακτηρίζει πο-
λύτιμο τό έργο του και μάλιστα σε μία ιδιαί-
τερα κρίσιμη περίοδο για τη Ναυτιλία, ύπο-
γραμμίζει:

«Θά ένθυμούμεθα πάντοτε μέ συγκίνηση
και άγάπην όλα αυτά τά χρόνια της άρμονι-
κής και σωστής συνεργασίας μας καθώς και
τις δύσκολες και κρίσιμες στιγμές πού πε-
ράσαμε διά την αντιμετώπιση των πολλών
και σοβαρών προβλημάτων της ναυτιλίας
μας αλλά και διάτό θάρρος μέ τό όποϊον άν-
τιμετωπίσατε όλες τις δυσκολίες του αξιω-
ματός σας ως Πρόεδρου της Ε.Ε.Ε. παραμε-
ρίζοντας πάρα πολλές φορές άκόμα και τά
προσωπικά σας εργασιακά θέματα και προ-
βλήματα».

Έπίσης ό κ. Γουρδομιχάλης καλεί τον κ.
Καραγεώργη να παραβρίσκεται στις συνε-
δριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου της
Ε.Ε.Ε. καθώς και σε όλες τις εκδηλώσεις
του.

ΟΡΘΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

Η έταιρία «Σέρεσ», της οποίας δύο πλοία
έπληγχαν τό τελευταίο 15ήμέρο στον
Περσικό χώρο εύτυχώς ανθρώπινα θύματα,
έθεώρησε χρέος της να ενημερώσει άμέσως
για τά συμβάντα αυτά τις οικογένειες των
μελών των πληρωμάτων των δύο πλοίων. «Ε-
τσι οι οικείοι των ναυτικών μας ήταν ήδη ενη-
μερωμένοι όταν οι σχετικές είδησεις μεταδί-
δονταν από τά ηλεκτρονικά μέσα ενημερώ-
σεως — ραδιόφωνο και τηλεόραση — και έ-
τσι δεν υπήρξε ούτε πανικός, ούτε άναστά-
ση.

Θεωρούμε άπολύτως όρθη αυτή την άντι-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— «Όσοι πράγματι ένδιαφέρονται διά
την ναυτιλιακήν μας πρόοδον, καλούνται
να έπισκεφθούν τον νέον έπιβατηγόν
σκάφος της Άκτοπλοΐας της Έλλάδος
«Ίωνία».

— Έάν έκρινετο άπαραίτητος ό έορτα-
σμός της έκατονταετηρίδος του λιμένος
Πειραιώς, θα έπρεπε να περιορισθί εις
την άπότιον φόρου τιμής και εύγνωμο-
σύνης προς τον δημιουργόν του νεωτέ-
ρου λιμένος, τον άείμνηστον Δημ. Καλλι-
μασιώτην.

— Τά 30% του φορτηγού «Μαρία Ν.
Ρούσσου» 3.728 τον. γκρός έπωλήθησαν
άπό την κ. Μαρίαν Κ. Βενιζέλου εις τούς
άδελφούς κ.κ. Δημ. και Άριστ. Ν. Πήτταν
άντί 874.000 δρχ.

— Ένληγήθησαν έξετάσεις προς άπό-
κτησιν διπλώματος πλοηγού διά τούς
Πλοηγικούς Σταθμούς Πρεβέζης, Θεσσα-
λονίκης, Ναυπλίου, Καβάλλας, Μυτιλή-
νης, Άλεξανδρουπόλεως, Σύρου, Σκά-
λας Άταλάντης και Κατακόλου.

— Μετά μίαν μακράν άναστολήν των
Ρωσικών ναυλώσεων υπό της έν Πει-
ραιεί Σοβιετικής αντιπροσωπείας, έπανε-
λήθησαν αύται εύθύς ως έμονογραφή-
θη ή νέα Έλληνο-σοβιετική έμπορική
συνθήκη και πολλά σκάφη από τά παρω-
πλισμένα εις τούς λιμένες μας έναυλώ-
θησαν εις σταθερά έπίπεδα τιμών.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 100/15.2.1935)

μετώπιση πού πρέπει να γενικευθεί — ή άμε-
ση και υπεύθυνη ενημέρωση των οικείων
των ναυτικών μας αλλά και των φορέων των
μέσων ενημερώσεως έχει πάντοτε θετικά
άποτελέσματα, ενώ επί πλέον συμβάλλει
στην άποφυγή παρερμηνειών και άνακρι-
βών ή λανθασμένων στοιχείων και πληροφο-
ριών.

ΟΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ

Δέν έχουμε υπόψη άν τηρούνται για την
έλληνική ναυτιλία αντίστοιχα στοιχεία. Πάν-
τως κατά τά έπίσημα στατιστικά στοιχεία
του Βρεταννικού Υπουργείου Μεταφορών,
οι επί των πλοίων θάνατοι ή σοβαροί τραυ-
ματισμοί έν ύπηρεσία των βρεταννών ναυτι-
κών τό 1983 ανήλθαν σε 1.300. Ός σοβαροί
τραυματισμοί θεωρούνται οι έπιφέροντες ά-
νικανότητα για εργασία πλέον των τριών μη-

EXHAUST VALVE AND FUEL EQUIPMENT FOR ALL TYPES OF DIESEL ENGINES

MAK — DEUTZ — BERGEN — DIESEL — MWM ETC.

INTERNATIONAL SPARE PART DELIVERIES

MOTOR — SERVICE AB
TELEX SWEDEN 12209
PHONE Nr. 0046-753-53542/44
TELEFAX Nr. 0046-753-54451

νών. Δεδομένου ότι κατά τό ίδιο διάστημα οι ναυτολογηθέντες ανήλθαν σε 55.700 άτομα, τό ποσοστό των απωλειών φθάνει τό 2,2%.

Οι αριθμοί αποδεικνύουν ότι οι εργασίες καταστρώματος είναι οι περισσότερο επικίνδυνες και ότι ή άμέλεια, σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες, είναι ή κύρια αίτια των ατυχημάτων. Τά περισσότερα ατυχήματα στο κατάστρωμα γίνονται κατά τις εργασίες σηκώματος ή μεταφοράς βαρών, καθαρίσματος, βαφής, απόξεσης ή άποσκωρίωσης, ενώ τό ένα τρίτο των ατυχημάτων όφείλεται σε γλιστρήματα και πεσίματα σε κατάστρωμα βρεμένο με νερά ή λάδια, σε άνώμαλα δάπεδα ή σε σκάλες.

Μολονότι τά ναυτεργατικά συνδικάτα πιστεύουν ότι γίνεται υπερβολική χρήση του όρου «άνθρώπινος παράγων» στο σχετικό έρωτηματολόγιο του Ύπουργείου, τό τελευταίο αυτό έχει τήν γνώμη ότι χρειάζεται αυστηρότερος έλεγχος ασφαλείας στους τόπους εργασίας καθώς και σχετική πρακτική εκπαίδευση.

ΑΝΑΚΑΤΑΤΑΞΕΙΣ ΣΤΟ ΗΜC

Άνακατατάξεις ύπηρεσαν στο HELLENIC MARINE CONSORTIUM από τό όποιο άποχώρησαν στις άρχές Δεκεμβρίου ή εταιρία Costamare, ενώ ταυτόχρονα ό κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος παραιτήθηκε από τή θέση του γραμματέα που κατείχε στο Δ.Σ. του ΗΜC, και στά μέσα Ιανουαρίου ή εταιρία Τσάκου. Στο ίδιο όμως χρονικό διάστημα ύπηρεσαν και έγγραφές νέων μελών και ό πρόεδρος του ΗΜC κ. Γιώργος Δαλακούρας, μιλώντας στην τελετή για τό κόσμητο της πίτας του Κονσόρσιου είπε ότι ή διοίκηση, μετά τις ανακατατάξεις που σημειώθηκαν έχει κάνει όρισμένες σκέψεις και σχέδια που άφορούν και τή λειτουργία του αλλά και τήν έντατικοποίηση των προσπαθειών και τήν επέκταση των δραστηριοτήτων του για νά διευρυνθεί τό φάσμα των παρεχομένων ύπηρεσιών στα μέλη. Οι σκέψεις και τά σχέδια αυτά πρόκειται να τεθούν ύπόψη των μελών για νά ληφθούν άποφάσεις.

ΝΑ ΕΠΑΝΑΔΡΟΜΟΛΟΓΗΘΕΙ

Δέν νομίζουμε ότι εύσταθεί τό επιχείρημα του Ύπουργείου ότι επειδή χορηγήθηκε σκοπιμότητα σε άλλο πλοίο δέν μπορεί νά έγκριθεί ή επαναδρομολόγηση στη γραμμή του Άργοσαρωνικού του έπιβατηγού «Μυκήναι», του όποιου ή πώληση σε άλλο δαπούς ματαιώθηκε γιατί ύπαναχώρησαν οι άγοραστές. Γιατί δέν ζητήθηκε από κανέναν — Καί ούτε άλλωστε είναι δυνατόν νά ζητηθεί — νά ανακληθεί ή σκοπιμότητα που χορηγήθηκε στο άλλο πλοίο που προσφέρθηκε νά καλύψει τή γραμμή έν δψει τής άποχωρήσεως του «Μυκήναι». Ζητείται άπλώς νά επιτραπεί ή έκτέλεση δρομολογίων και από τό «Μυκήναι, γιατί, πρώτο, δέν μπορεί νά άχρηστευθεί τό πλοίο, και, δεύτερο, ή κάλυψη τής γραμμής από περισσότερα του ενός πλοία έπρεπε νά επιζητείται και όχι νά άπορρίπτεται από τό ίδιο τό Ύπουργείο. Γι' αυτούς τους δύο λόγους πρέπει νά έγκριθεί ή επαναδρομολόγηση του σκάφους, τό όποιο εξακολουθεί νά παραμένει στο έθνικό νηολόγιο.

ΕΥΘΥΝΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ

Ή περίπτωση του ύπαλλήλου τής Πλοηγ-

κής Ύπηρεσίας Κων. Λουκά, έναντίον του όποιου έχει άσκηθεί ποινική δίωξη για κατάχρηση ποσού ύψους 6.373.367 δρχ., προκαλεί σκέψεις για τόν τρόπο λειτουργίας των δημοσίων ύπηρεσιών. Ή κατάχρηση (ό Λουκάς παρακρατούσε μέρος του χαρτοσήμου που αναλογούσε στα πλοηγικά δικαιώματα που εισέπραττε ό ίδιος) των 6.373.367 δραχμών έγινε στη διάρκεια μιάς δεκαετίας (Νοέμβριος 1974 — Μάιος 1984) και είναι άποφράς άξιο πώς κανένας από τους συναδέλφους του ή τους προϊσταμένους του δέν άντιλήφθηκε τό παραμικρό, παρά τό γεγονός ότι τά χρήματα, όπως λέγει και ή παροιμία, δέν κρύβονται καθώς τά έξήμιση έκατομ., πέρα από τή μισθοδοσία, είναι πολλά χρήματα για έναν ύπάλληλο και φαίνονται. Θέλωμε νά πούμε με λίγα λόγια ότι για τήν κατάχρηση του Λουκά εύθύνονται και άλλοι, οι όποιοι επίσης πρέπει νά έντοπισθούν και νά λογοδοτήσουν γιατί δέν έκαναν τό καθήκον τους όπως έπρεπε αλλά και για νά σταματήσουν οι καταχρήσεις.

ΜΕ ΠΟΙΟ ΚΥΡΟΣ;

Πολλοί στο ναυτιλιακό χώρο αλλά και άρκετοί ύπάλληλοι του ΝΑΤ μάς επανέλαβαν τό έρώτημα που είχαμε διατυπώσει στο προηγούμενο τεύχος για τόν πρόεδρο του Ταμείου: Με ποίο κύρος και πώς θά μπορέσει πλέον νά άσκήσει τά καθήκοντά του τή στιγμή που είναι πιά γνωστό σε όλους ότι όλες οι είσηγήσεις του για τά θέματα που άφορούν τό ΝΑΤ — τό όποιο ήρθε νά άναμορφώσει — άπορρίφθηκαν;

Δέν περιμένουμε βέβαια από τόν ίδιο νά άπαντήσει στο έρώτημα — από τή μέχρι τώρα στάση του απέδειξε ότι θεωρεί τό ΝΑΤ «μαγαζί» του — ούτε επίσης περιμένουμε άπάντηση από τό Ύπουργό, ό όποιος παρά τήν έγνωσμένη πλέον άποτυχία του προέδρου του ΝΑΤ εξακολουθεί νά τόν διατηρεί στη θέση του. Έκείνο που μάς βασανίζει είναι τί θά άπογίνει τό ταλαιπωρο Ταμείο στο όποιο οι ναυτικοί μας έχουν έναποθέσει τις έλπίδες του για άσφαλή γηραιά όταν διατηρείται στη θέση του, στην κορυφή τής Ιεραρχίας του ΝΑΤ, πρόσωπο τό όποιο άποδεδειγμένα πλέον έχει άποτύχει στην άποστολή που του άνατέθηκε.

ΧΡ. ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ

Chartered Engineer, CEI, London
Διπ/χος Ήλ/γος Μηχ/ος, Μονάχου
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 Έλλάδος

Τηλ. 4178181 — ΤΧ! 241015 CRIS GR.

B.O. Box 80347, Πλάτωνος 12, Πειραιεύς

ΘΑ ΧΑΣΟΥΝ ΣΙΓΑ — ΣΙΓΑ ΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΟΥΣ

Συχνά μάς έπισημαίνονται άπαράδεκτες καταστάσεις τις όποιες δημιουργούν Έλληνες ναυτικοί σε έλληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες και έχουν σαν άμεση συνέπεια νά χάνουν τήν άπασχόλησή τους. Στην τελευταία περίπτωση που έχομε ύπόψη μας, όκτώ από 15 Έλληνες ναυτικούς που επάνδρωσαν νεοαγορασθέν πλοίο στο όποιο διατηρήθηκε ή ξένη σημαία ήγειραν εκ των ύστερων άπαράδεκτες αξιώσεις που είχαν σαν άποτέλεσμα τήν άπόλυσή τους και τήν άντικατάστασή τους με ξένους. Στην περίπτωση αυτή πρέπει επίσης νά έπισημανθεί ότι τό πλοίο που βρισκόταν σε άρίστη κατάσταση όταν άγοράσθηκε πρόσφατα από Σκανδιναβούς παρέμεινε χωρίς συντήρηση από τό έλληνικό πλήρωμα με άποτέλεσμα νά φράξουν άκόμη και οι άποχετεύσεις, γεγονός που προκάλεσε τήν έκπληξη των εκπροσώπων τής ΙΤΦ οι όποιοι κλήθηκαν στο πλοίο όχι άπό τό πλήρωμα αλλά από τήν πλοιοκτησία.

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Με 76.068 πλοία και με 418.682.442 τον. γκρός ή 683.285.783 τον. d.w. έμφανίζεται ό παγκόσμιος έμπορικός στόλος στις άρχές του καινούργιου χρόνου. Γεγονός που σημαίνει ότι κατά τή διάρκεια του έτους μειώθηκε κατά 3,9 εκατ. τον. γκρός ή κατά ποσοστό 0,9%.

Τις μεγαλύτερες αύξήσεις παρουσίασαν κατά σειρά οι στόλοι τής Κύπρου (3,3 εκατ. τον. γκρός), του Παναμά (2,6 εκατ.), των Μπαχάμας (2,3 εκατ.), τής Κίνας (1,7 εκατ.), και του Χόγκ Κόγκ (1,4 εκατ.). Άντίθετα τις μεγαλύτερες άπώλειες παρουσίασαν κατά σειρά οι στόλοι τής Λιβερίας (5,5 εκατ. τον. γκρός), τής Μ. Βρεταννίας (3,2 εκατομ.), τής Έλλάδος (2,4 εκατομ.), τής Νορβηγίας (1,6 εκατ.) και τής Σαουδικής Άραβίας (1,4 εκατ.).

Στις κύριες κατηγορίες πλοίων ό παγκόσμιος στόλος περιλαμβάνει πετρελαιοφόρα 147.463.000 τον. γκρός, μικτά 125.334.000 τον. γκρός, φορτηγά 77.174.000 τον. γκρός, κοντέινερς 16.913.000 τον. γκρός και ύγραριοφόρα 9.889.000 τον. γκρός.

Ο στόλος των πετρελαιοφόρων παρουσίασε μείωση κατά 9,8 εκατομ. τον. γκρός και άντιπροσωπεύει τώρα τό 35% του παγκόσμιου τοννάζ. Μείωση επίσης έμφάνισε και ό στόλος των φορτηγών κατά 2,1 εκατ. τον. γκρός, άντιπροσωπεύων τώρα τό 18,4% του παγκόσμιου τοννάζ. Άντίθετα αύξήθηκαν τά μεταλλευματοφόρα — μπάλκερς κατά 3,9 εκατομ. τον. γκρός που άντιπροσωπεύουν τό 30,7% του παγκόσμιου τοννάζ, καθώς επίσης τά πλοία κοντέινερς και τά ύγραριοφόρα.

Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΩΝ ΣΤΟΛΩΝ

Δημοσιεύουμε κατωτέρω τή δύναμη των 20 πρώτων ναυτιλιών του κόσμου, όπως παραθέτονται στους έτήσιους στατιστικούς πίνακες του Λόυδς Ρέστζιστερ. Ή δύναμη δίνεται σε αριθμό πλοίων άνω των 100 τον. γκρός και σε χωρητικότητα τόννων γκρός.

Λιβερία	1934	62.024.700
Ίαπωνία	10.425	40.358.479
Παναμάς	5.499	37.244.233
Έλλάς	2.904	35.058.593

Σοβιετική Ένωση	7.095	24.492.469
Ήνωμ. Πολιτείες	6.441	19.291.868
Νορβηγία	2.271	17.662.916
Μ. Βρεταννία	2.468	15.662.916
Λαϊκή Κίνα	1.805	13.258.776
Ιταλία	1.590	9.157.867
Γαλλία	1.174	8.945.046
Ισπανία	2.529	7.004.852
Νότ. Κορέα	1.799	6.771.402
Κύπρος	737	6.727.887
Σιγκαπούρη	825	6.512.34
Ινδία	710	6.414.741
Δυτ. Γερμανία	1.813	6.242.467
Χόγκ Κόνγκ	340	5.784.336
Βραζιλία	706	5.721.821
Δανία	1.101	5.211.262

Ακολουθεί η Ολλανδία με 1.337 πλοία 4.585.991 τον. γκρός και έπονται άλλες επτά χώρες με τοννάξ μεταξύ 3-4 εκατομ. τον. γκρός (Σαουδαράβια, Σουηδία, Καναδάς, Φιλιππίνες, Πολωνία, Μπαχάμες, Τουρκία) και άλλες οκτώ χώρες με τοννάξ από 2-3 εκατομ. τον. γκρός (Γιουγκοσλαβία, Ρουμανία, Κουβέιτ, Αργεντινή, Βέλγιο, Αυστραλία, Φινλανδία, Περσία). Τέλος υπάρχουν άλλες 10 χώρες με συνολικό τοννάξ μέχρι δύο εκατομ. τον. γκρός (Ινδονησία, Μαλαισία, Πορτογαλία, Μεξικό, Άν. Γερμανία, Αλγερία, Μάλτα, Βουλγαρία, Ιράκ, Βενεζουέλα) ενώ όλες οι υπόλοιπες χώρες του κόσμου διαθέτουν ναυτιλία κατώτερη του ενός εκατομ. τονών.

ΔΡΥΟΣ ΠΕΣΟΥΣΗΣ

Ενώ από τα υπολείμματα της αυτοκρατορίας Σαλέν, η εταιρία SRS Reefer περιμένει τη συμφωνία με τα συνδικάτα για να ξεκινήσει το έργο της, ο σύνδικος της πτωχεύσεως που όρισε το δικαστήριο προσπαθεί να δημιουργήσει μερικές νέες εταιρίες κατά το πρότυπο της SRS Reefer με σκοπό την επαναλειτουργία των δραστηριοτήτων στον τομέα των φορτηγών. Παρατηρείται πάντως ότι και αν ακόμη η προσπάθεια αυτή ευοδωθεί, δεν θα αφορά περισσότερο του 40% των δραστηριοτήτων του παλαιού συγκροτήματος.

Στό μεταξύ άρχισε η εκποίηση ενός σημαντικού αριθμού πλοίων του συγκροτήματος. Ήδη περί τα 10 πλοία πουλήθηκαν σε δανειστές, με αποτέλεσμα να βρεθούν οι Σουηδικές Τράπεζες με στόλο τουλάχιστον 150.000 τόννων. Η κρατική σουηδική εταιρία Zenit που τον τελευταίο καιρό έχει ειδικευθεί στην αγορά σκαφών από πλοιοκτήτες που αντιμετωπίζουν δυσκολίες, πήρε για λογαριασμό της έξι πλοία ψυγεία του Σαλέν της κατηγορίας των Winters, ή Τράπεζα Έμπορίου άλλα δύο πλοία ψυγεία και ή Σκανδιναβική Τράπεζα δύο πλοία ρό-ρό.

Παράλληλα οι Τραπεζικοί πιστωτές του συγκροτήματος απέταθησαν σε διεθνείς ναυτιλιακές εταιρίες για την αγορά, τη χρονοναύλωση, τη ναύλωση γυμνού πλοίου ή ακόμη και την κοινή εκμετάλλευση μίας δεκαπεντάδος πλοίων ψυγείων εκ των πλέον μοντέρνων του συγκροτήματος, των τύπων Spring και Snow (αντιστοιχώς των 430 και 600 χιλιάδων κυβικών). Σχετικώς ενδιαφέρθηκαν οι Βρετανικές εταιρίες Blue Star, Furness - Withy και Cunard ή Δανική του Lauritzen και ή Γερμανική Hamburg - Sud.

ΑΠΕΙΛΗ ΣΤΗ ΒΟΡΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ο νορβηγικός τύπος δημοσίευσε μία τρο-

μερή έκθεση για τον άμεσο κίνδυνο τον οποίο διατρέχουν να καταβυθισθούν εντός του θαλασσιού βυθού τα πετρελαϊκά κοιτάσματα Ekofish της Βορ. Θάλασσας. Και συγχρόνως κρούει τον κώδωνα του συναγερμού για τις ενδεχόμενες βαρύτερες συνέπειες.

Κατά τις πληροφορίες αυτές, το φαινόμενο όφειλεται στην υπερεντατική εξόρυξη πετρελαίου, ή οποία είναι πιθανό να προκαλέσει υποβρύχιο ρήγμα στη φυσική διαμόρφωση των εν λόγω κοιτασμάτων, τά οποία βρίσκονται σε 3.000 μέτρα βάθος. Η κατάσταση φαίνεται ότι επιδεινώθηκε τους τελευταίους μήνες και εκφράζεται ο φόβος μήπως παραστεί ανάγκη να επιβραδυνθεί ή παραγωγή ή ακόμη και να διακοπεί προσωρινά ή εξόρυξη στο άμεσως προσεχές μέλλον μέχρι διευρύνσεως του θέματος.

Η απειλή αυτή, αν αποδειχθεί πραγματική θα έχει, όπως είναι εύλογο, τεράστιο αντίκτυπο στην εθνική οικονομία της χώρας, ή οποία έχει σοβαρά προσανατολισθεί στην πετρελαϊκή παραγωγή της Βορ. Θάλασσας. Για το λόγο αυτό απεφασίσθη ή επί ανωτάτου επιπέδου έρευνα του ζητήματος, σε μία προσπάθεια να προσδιορισθεί ή έκταση του φαινομένου και να αναζητηθούν μέσα αναχαιτισμού του.

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Η προσπάθεια του IMO για τη δημιουργία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου έχει γενικά δικαιολογηθεί με τη σκέψη ότι οι εξειδικευμένοι απόφοιτοι του, είναι ακριβώς εκείνοι που κατά κύριο λόγο θα κληθούν να εφαρμόσουν τα τεχνικά προγράμματα του Όργανισμού. Γι' αυτό και το Πανεπιστήμιο αυτό σχεδιάστηκε για την παροχή ανωτέρας εκπαίδευσής σε στελέχη της ναυτιλιακής

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Η είδηση αναφέρει ότι ένα δικαστήριο της Νιγηρίας καταδίκασε, ύστερα από πολύμηνη φυλάκιση, τον Ισπανό πλοίαρχο ενός παναμαϊκού πλοίου σε θάνατο, για λαθρεμπόριο 19.000 τόννων πετρελαίου. Ο βασιλιάς της Ισπανίας απευθύνθηκε στην κυβέρνηση της Νιγηρίας ζητώντας έπαιεκα. Εύτυχως ή ήμερομηνία της εκτελέσεως δεν έχει οριστεί ακόμη και θεωρείται άπιθανο να οριστεί πριν από την εξάντληση της διπλωματικής διαδικασίας.

Πρέπει να σημειωθεί πάντως, προς γνώσιν των ενδιαφερομένων, ότι στη Νιγηρία δεν υπάρχει θεσμός ενδίκων μέσων. Δηλαδή ο καταδικασθείς δεν έχει κατά κανόνα δικαίωμα έφέσεως ή προσφυγής σε ανώτερο δικαστήριο για την επανεξέταση της υπόθεσής του. Η δέ δλη «δικονομία» — την οποία ένας μεγάλος Γερμανός νομοδιδάσκαλος έφθασε να αποκαλεί «αδελφική της έλευθερίας» — δεν φαίνεται να χαίρει και μεγάλης υπολήψεως στη Νιγηρία. Έτσι παρά τον ρωμαϊκό κανόνα «Nemo condemnatus nisi auditus vel advocatus» είναι πολύ αμφίβολο αν δόθηκαν ή θα δοθούν στον άτυχον Ισπανό πλοίαρχο σοβαρές έγγυησεις άπολογίας ή υπεραπίσεως. Φαίνεται δηλαδή πως οι Νιγηριανοί δικασταί πιστεύουν τόσο πολύ στο άλάθητό τους, όσο τουλάχιστον πίστευαν οι άρχαιοι Άθηναίοι για τό άλάθητο του Άρείου Πάγου για τον όποιο έλεγαν ότι «οὐδείς πώποτε έκρινεν ως άδίκως έδικάσθη τά κρίθέντα».

αν θέλετε να μάθετε τέλεια τους ηλ. υπολογιστές υπολογίστε στο B C A και την PHILIPS

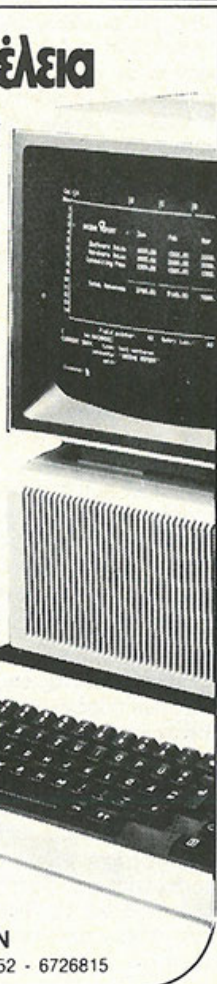
Γιατί στο BCA, το γνωστό Αθηναϊκό Κέντρο Επιχειρησιακών Σπουδών, μαθαίνετε τέλεια και πολύ γρήγορα τη χρήση και τον προγραμματισμό των ηλεκτρονικών υπολογιστών, όχι μόνο στην θεωρία αλλά και στην πράξη, χάρη στους ιδιόκτητους κομπιούτερς PHILIPS που διαθέτουμε αλλά και στην **συνεργασία που έχουμε με την προηγμένη τεχνολογία PHILIPS.**

Ακόμη επωφελείσθε από την 14χρονη πείρα μας στους ηλ. υπολογιστές και φυσικά από το γνωστό υψηλό επίπεδο του διδακτικού μας προσωπικού. Αν είστε σπουδαστής ή επαγγελματίας και θέλετε να μάθετε τέλεια τους ηλεκτρ. υπολογιστές, υπολογίστε στην πείρα και στις μεθόδους του Αθηναϊκού Κέντρου Επιχειρησιακών Σπουδών (BCA) και στην τεχνολογία της PHILIPS.

**Β ΑΘΗΝΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΕΛΙΚΩΝΟΣ 2 Π. ΨΥΧΙΚΟ ΤΗΛ. 6712352 - 6726815



διοικήσεως, σε ναυτικούς καθηγητές και διδάσκαλους, σε εξέταστρες ναυτικών μαθημάτων, σε λιμενικούς διοικητές, σε ναυτικούς επιθεωρητές, σε ανακριτές ναυτικών ατυχημάτων και σε στελέχη άλλων παρόμοιων ναυτικών απασχολήσεων. Πολύ περισσότερο πού τέτοιας μορφής ανώτερη ναυτική εκπαίδευση είναι σχεδόν ανύπαρκτη όχι μόνο στο σύνολο των υπό ανάπτυξη χωρών αλλά και σε πάρα πολλές ανεπτυγμένες ναυτικές χώρες.

Η ιδέα ήταν παλαιά, αλλά ουσιαστικά ήλθε στο προσκήνιο για πρώτη φορά το 1980 σε ένα διεθνές σεμινάριο που συνήλθε στο Μάλμο της Σουηδίας για τα διεθνή ναυτεκπαιδευτικά πρότυπα, το οποίο και ανέθεσε στον IMO την υλοποίηση της ιδέας. Το 1981 η γενική συνέλευση του IMO πήρε απόφαση με την οποία εξουσιοδότησε τη Γενική Γραμματεία του 'Οργανισμού να προχωρήσει στην ίδρυση του Πανεπιστημίου με έδρα τη ναυτική σχολή του Μάλμο, την οποία στο μεταξύ η Σουηδική Κυβέρνηση είχε προσφέρει για το σκοπό αυτό. Πριν περάσουν δυο χρόνια, τον 'Ιούλιο του 1983, το Διεθνές Ναυτικό Πανεπιστήμιο ήταν έτοιμο και άρχισε τη λειτουργία του.

Σήμερα διανύει το δεύτερο έτος και έχει

στή δύναμή του 136 σπουδαστές από 59 χώρες. Το μόνιμο εκπαιδευτικό έπιτελείο του περιλαμβάνει 8 πανεπιστημιακούς καθηγητές και τόν Πρύτανη, ενώ άνω των 30 επισκεπτών καθηγητών και λεκτόρων διδάζαν ειδικά θέματα και μάλιστα χωρίς αντιμισθία, εκτός των εξόδων ταξιδιού και εκτός εδρας.

ΜΕΤΑ 50 ΧΡΟΝΙΑ

Κατά τη γνώμη του προέδρου της Ένώσεως των 'Ολλανδών Έφοπλιστών ή ναυτιλιακή κατάσταση ύστερα από 50 χρόνια θα είναι αρκετά ικανοποιητική. Τα καύσιμα θα είναι φθηνά χάρη στη χρησιμοποίηση της πυρηνικής ενέργειας που θα γίνει εμπορικώς εκμεταλλεύσιμη στη δεκαετία του 2010 — 2020, όποτε και θα εισαχθεί στην κίνηση των εμπορικών πλοίων. Η έγκλιση της μεταφορά των κοντίνερς θα γενικευθεί, συμβάλλοντας αποτελεσματικά στην οικονομική ανάπτυξη πολλών χωρών. Η υποβρύχια τεχνολογία απελευθερωμένη από την υποχρέωση μεταφοράς των καυσίμων της, θα προβαίνει στην «έπι τόπου» βιομηχανοποίηση των υποθαλασσιών κοιτασμάτων. Τα πλοία τύπου κατα-

μαράν θα επεκτείνουν τη δράση τους, ιδιαίτερα στους τομείς της θαλάσσιας περιήγησης, του ανεφοδιασμού των πλωτών εξεδρών και της ρυμουλκήσεως. Δεδομένου ότι η μεταλλευματική μεταποίηση θα γίνεται κοντά στους τόπους παραγωγής, τη βάση των θαλασσιών μεταφορών ξηρών φορτίων θ' αποτελέσουν τα δημητριακά, τα λιπάσματα και μερικά νέα φορτία της εποχής. Τα πλοία ξηρού φορτίου θ' αυξηθούν σε μέγεθος, αλλά μέσα στα όρια που θα επιτρέπει η νέα διώρυγα του Παναμά. Τα τελείως ανεπάνδρωτα αυτόματα πλοία — ρομπότ δεν θα εφαρμοσθούν, το πλήρωμα όμως θα μειωθεί σε λίγα άτομα, τα οποία δεν θα αίσχυνται τη σημερινή απομόνωση καθώς θα μπορούν να είναι σε συνεχή επικοινωνία με συγγενείς και φίλους. Τέλος η Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα πειραματίζεται ακόμα και οι έφοπλιστικές ενώσεις θα προσπαθούν να επιτύχουν την υλοποίηση της ναυτιλιακής πολιτικής των χωρών των.

Οι προφητείες για το μέλλον έχουν ένα μεγάλο προτέρημα. Όταν επαληθευθούν γίνονται περιώνυμες και ξακουστές και όταν διαψευσθούν κανείς απολύτως δεν τις θυμάται.

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

Στο πολύ ύψηλο επίπεδο του 1 εκατομ. τον. d.w. έφθασαν οι διαλύσεις σκαφών ξηρού χύδην φορτίου κατά τον πρώτο μήνα του 1985.

Η διαλυθείσα αυτή χωρητικότητα αντιπροσωπεύει το 16% του συνόλου της πωληθείσης για σκράπ καθ' όλη τη διάρκεια του 1984 και εάν συνεχισθεί με την ίδια ένταση μπορεί να απορροφήσει το μεγαλύτερο ποσοστό των φορτηγών και μπάλκ κάρριερς που βρίσκονται σήμερα στον παροπλισμό.

Εάν στους παραπάνω αριθμούς προστεθούν και τα δεξαμενόπλοια, τότε το σύνολο των πωληθέντων πλοίων για διάλυση κατά τον πρώτο μήνα του 1985 έφθασε τα 18 πλοία 2.040.000 τον. d.w.

Για τέταρτο συνεχή μήνα μειώθηκε κατά τόν 'Ιανουάριο ο αριθμός των υπό παραγωγή πλοίων στην 'Ιαπωνία.

Σύμφωνα με στοιχεία του άρμοδιου υπουργείου Συγκοινωνιών, τον μήνα που πέρασε οι παραγγελίες που ανατέθηκαν σε 'Ιαπωνικά ναυπηγεία υπήρξαν κατά 47% λιγότερες εκείνων του αντίστοιχου μήνα του 1984, ενώ έναντι του Δεκεμβρίου 1984 παρουσίαζαν μείωση της τάξεως του 8,2%.

Θετικό στοιχείο προς την κατεύθυνση της σταδιακής εξισορρόπησης μεταξύ προσφοράς και ζήτησης τονάζ αποτελεί ακόμη το γεγονός ότι οι παραγγελίες στη Νότιο Κορέα μειώθηκαν κατά 35% κατά τον χρόνο που πέρασε.

Φαίνεται ότι πλέον και οι Νοτιοκορεάτες, μετά τους 'Ιάπωνες, αντιλήφθηκαν ότι η ναυπήγηση πλοίων, έναντι οποιασδήποτε τιμής, τα οποία όμως δεν έχουν δυνατότητα επεκτείνονται απασχολήσεως, αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα για την βελτίωση των οικονομικών συνθηκών της παγκόσμιας ναυτικής βιομηχανίας.

Μένει να δούμε τί στάση θα τηρήσουν στο μέλλον οι Κινέζοι, οι οποίοι εμφανίζονται τώρα στο προσκήνιο της ναυπηγικής δραστηριότητας, με κύριο όπλο το φθηνό εργατικό δυναμικό.

Η Πεερσία προχώρησε στη δρομολόγηση δεξαμενοπλοίων μεταξύ του Κάργκ Τέρμιναλ και του νησιού Σίρρι, που βρίσκεται στην είσοδο του Περσικού Κόλπου, τα οποία θα διοχετεύουν άργο σε μεγαλύτερα σκάφη τα οποία θα χρησιμοποιηθούν ως πλωτές αποθήκες πετρελαίου στην ασφαλής περιοχή καθώς απέχουν περί τα 200 μίλια από το Κάργκ 'Αϊλαντ.

Πηγές της αγοράς δήλωσαν ότι το κόστος της μεταφοράς στην ασφαλή νήσο από όπου είναι εύχερης ή μεταφόρτωση σε άλλα τάνκερς θα προστεθεί στην τιμή FOB που προσφέρει σήμερα το 'Ιράν.

Ενδιαφέροντα είναι τα στοιχεία που συγκέντρωσε πολύ πρόσφατα το 'Ινστιτούτο Ναυτιλιακής Οικονομίας της Βρέμης, σχετικά με τη κατηγορία και το μέγεθος των παροπλισμένων πλοίων.

Σύμφωνα με την ανάλυση των στοιχείων αυτών, κατά τα μέσα του περασμένου 'Ιανουαρίου υπήρχαν σε άργια κατά κατηγορία τα ακόλουθα δεξαμενόπλοια τα οποία καλύπτουν το 86% του συνόλου του άργου του τονάζ:

— 43 δεξαμενόπλοια άνω των 300.000 τον. d.w.

— 64 δεξαμενόπλοια μεταξύ 250 — 300.000 τον. d.w.

— 25 δεξαμενόπλοια μεταξύ 200 — 250.000 τον. d.w.

Ακόμη, τα άργούντα μπάλκ κάρριερς υπολογίζονται σε 140 σκάφη, χωρητικότητας 4,3 εκατομ. τον. d.w. και τα μικτά σε 19 χωρητι-

κότητας 2,3 εκατομ. τον. d.w.

Μικρή αύξηση παρατηρήθηκε τις τελευταίες εβδομάδες στην χωρητικότητα των δεξαμενοπλοίων που χρησιμοποιούνται ως πλωτές αποθήκες άργου.

Σύμφωνα με στοιχεία των Βρετανών Χάουαρντ Χόλντερ, στις αρχές Φεβρουαρίου υπήρχαν 96 τάνκερς, από τα οποία 37 ανήκουν σε εταιρίες πετρελαίου και τα υπόλοιπα σε ιδιώτες, τα οποία απασχολούνταν με την αποθήκευση πετρελαίου, συνολικής χωρητικότητας 20 εκατομ. τον. d.w.

Από τα σκάφη αυτά 36, χωρητικότητας 7,5 εκατομ. τον. d.w. βρίσκονται στην Νοτιοανατολική 'Ασία, 16 χωρητικότητας 4 εκατομ. τόνων στην Δυτ. 'Αφρική, 13 χωρητικότητας 3 εκατομ. τόνων στον 'Αραβικό Κόλπο και έννεα 2,3 εκατ. τον. d.w. στην 'Ισπανία.

Εντονο αντίκτυπο προκάλεσε διεθνώς η είδηση για τα σχέδια της 'Εταιρίας TAPCO (Transafrican Pipeline Corporation) για την κατασκευή υπόγειου πετρελαιοαγωγού ο οποίος θα διασχίζει την 'Αφρική, από την 'Ερυθρά Θάλασσα μέχρι τον 'Ατλαντικό 'Ωκεανό και θα έχει μήκος 3.645 χιλιόμετρα.

Σύμφωνα με τα σχέδια, ο αγωγός θα ξεκινά από το Πόρτ Σουδάν και διασχίζοντας το Σουδάν, τη Δημοκρατία της Κεντρικής 'Αφρικής και το Καμερούν θα καταλήγει στο λιμάνι Κρίμπι, νοτίως της Ντουάλα. Κατά μήκος του αγωγού θα υπάρχουν 16 σταθμοί άντλησεως και η συνολική ποσότητα πετρελαίου που θα μπορεί να διακινηθεί ημερησίως υπολογίζεται περί τα 9 εκατομ. βαρέλια.

Το φιλόδοξο αυτό σχέδιο λέγεται ότι ανήκει σ' έναν 'Ελληνα και εάν υλοποιηθεί σημαίνει ότι η διαδρομή των πετρελαιοφόρων προς τη Δύση θα ελλατωθεί κατά 16.000 χιλιόμετρα.



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

‘Η ἀλληλογραφία μας

Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ σχόλιο πού δημοσιεύτηκε στό τεύχος τής 15.11.1984 καί ἀφορούσε τήν μέ ἀριθμό 115001/167/5.11.84 ἀπαντητική ἐπιστολή μας πού δημοσιεύτηκε στό ίδιο τεύχος μέ τό τίτλο «Ο Κανονισμός τοῦ Οἴκου Ναυτοῦ» σάς πληροφοροῦμε τά ἐπόμενα:

1. Στήν παράγραφο (2) τής μέ ἀριθμό 1150001/167/5.11.84 ἀπαντητικῆς ἐπιστολῆς μας ἀναφέρεται ἀναλυτικά σέ ποιὰ περίπτωση καί μέ ποιό τρόπο ὁ ἀσφαλισμένος τοῦ Ο.Ν. μπορεῖ νά πάρει δεύτερο ζευγάρι γυαλιά.

2. Ὅσον ἀφορᾷ τίς λογομαχίες ἀσφαλισμένων καί ὑπαλλήλων γιά τίς ὁποῖες ἐπανερχεται ὁ συντάκτης τοῦ περιοδικοῦ, ὑποδεικνύοντας τρόπους διαπίστωσης, πιστεύουμε ὅτι δέν ἀνταποκρίνονται στήν πραγματικότητα ἀφοῦ οἱ ὑπάλληλοι τοῦ Ἰδρύματος τοῦ Ο.Ν. ἔχουν συναίσθηση τῆς εὐθύνης καί τοῦ καθήκοντος γιά τό ἔργο πού προσφέρουν ἀπέναντι στοὺς ἀσφαλισμένους, γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῶν ὁποίων πραγματικά μοχθοῦν. Ἀνεξάρτητα ὅμως ἀπ’ αὐτό γιά νά φθάσουμε σέ πλήρη ἐξυπηρέτηση τῶν ἀσφαλισμένων καί σέ ὑψηλά ἐπίπεδα βελτίωσης τῆς περίθαλψης τους, πρέπει καί οἱ ἱδιοὶ νά δείχνουν κάθε φορά τήν ἀνάλογη κατανόηση σταν ζητοῦν τή λύση τῶν προβλημάτων τους καί νά γνωρίζουν ὅτι οὔτε μέ φωνές, οὔτε μέ ἄλλο τρόπο εἶναι δυνατό νά ὑποχρεώσουν τόν ὑπάλληλο νά παρανομήσει.

3. Ὁ ἐλεγχος γιά τήν ὁμαλή λειτουργία τοῦ ταμείου τοῦ Ο.Ν. ἀπό τό Ὑπουργεῖο εἶναι καθημερινός, ἄμεσος καί ἀποτελεσματικός. Γι’ αὐτό ἂν ὑπάρχουν περιπτώσεις γιά τίς ὁποῖες νομίζουν ὀρισμένοι ἀσφαλισμένοι ὅτι ἀδικοῦνται ἀπό τίς ἐνέργειες κάποιου ὑπαλλήλου, θά πρέπει νά καταγγέλλονται ἐπώνυμα, καί μέ στοιχεῖα προκειμένου νά παίρνονται κατάλληλα μέτρα ἀπό τήν ὑπηρεσία γιά τήν ἀντιμετώπισή τους, τήν ἀποκατάσταση τῆς ἀδικίας καί τήν ἐπιβολή τυχόν κυρώσεων.

4. Τέλος σάς γνωρίζουμε ὅτι ἔχουν γίνει οἱ σχετικές διορθώσεις καί οἱ ἀνάλογες βελτιώσεις στόν ν. 894/81 πού ρυθμίζει τίς σχέσεις ἀνάμεσα στό ταμείο τοῦ Ο.Ν. καί στοὺς ἀσφαλισμένους του. Ἀκόμα — ἀναδιαρθρώθηκε σύμφωνα μέ τίς συνθήκες πού

ἐπικρατοῦν στό χώρο ὑγείας καί πρόνοιας ὁ κανονισμός λειτουργίας Ο.Ν. ὅπως καί παραπάνω ὁ ν. 894/81, ὥστε νά ἀνταποκρίνεται καλύτερα στίς σημερινές ἀπαιτήσεις τῶν ἀσφαλισμένων.

4. Ἡδὴ οἱ παραπάνω ἀλλαγές, γιά τή βελτίωση τῆς ὑγειονομικῆς περίθαλψης τῶν ἀσφαλισμένων τοῦ Ἰδρύματος, βρίσκονται στό τελικό διαδικαστικό στάδιο ὑπογραφῆς τους καί σύντομα θά ἀρχίσει ἡ ἰσχὺς τους.

Μέ τιμή

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

Πειραιᾶς 5.2.1985

Σημ. Συντ.: Ἐμεῖς ἐπιμένουμε ὅτι πρέπει νά ὑπάρχουν αἰφνιδιαστικὲς ἐπισκέψεις χωρὶς κουστωδίες ὅποτε θά διαπιστωθοῦν πολλὰ τά ὁποῖα εἶναι ἐντελῶς ἀντίθετα ἀπὸ ἐκεῖνα πού ἀναφέρονται στή δευτέρη παράγραφο τῆς ἐπιστολῆς τοῦ Ὑπουργοῦ καί ἀναμένουμε τίς βελτιώσεις τῆς τρίτης παραγράφου γιά νά κρίνουμε πόσο πραγματικά βελτιώθηκε ἡ περίθαλψη τῶν ναυτικῶν μας. Καί κάτι ἀκόμη: Τά ἀφεντικά στόν Οἶκο Ναυτοῦ, ὅπως καί σέ κάθε ἀσφαλιστικό ὄργανισμὸ εἶναι οἱ ἀσφαλισμένοι καί ὄχι οἱ ὑπάλληλοί τους, οἱ ὁποῖοι πολὺ συχνὰ ξεχνοῦν αὐτὴ τὴ μικρὴ ἀλλὰ οὐσιαστικὴ λεπτομέρεια.

ΕΝΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΠΑΤΕΩΝΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλῶ δημοσιεύσατε τήν παρακάτω ἐπιστολή μου, ὥστε νά ἐνημερωθεῖ ὁ ναυτικός κόσμος καί νά ἀποφύγῃ τό πάθημά μας.

Τὴν 2.10.84 προσελήφθη ἀπὸ τὴν ἐταιρία STONEGUARD MARITIME INC. γιά νά ναυτολογηθῇ ὡς πλοίαρχος στό πλοῖο μας «SEA LION», ὁ Γεώργιος Βεντούρης τοῦ Δημητρίου, ΜΕΘ 13865 Γ καί ἀνέλαβε τὴν πλοιαρχία τοῦ ὡς ἄνω πλοίου μας τὴν 3.10.84 στό Ἀλγέρι. Ὁ ὡς ἄνω τὴν 18.10.84 ἐγκατέλειψε τό πλοῖο καί πλήρωμα στό λιμάνι τῆς Ἰταλίας Τσιβιταβέκκια ἀφοῦ καταχράστηκε 6.900 δολλάρια Ἀμερικῆς ἀπὸ δὲ τὸν πράκτορα 3.300.000 λιρέττες Ἰταλίας. Ἐπίσης μέ ἀπατηλές καί πλαστογραφημένες ὑπογραφές βεβαίωσε τὰ 1.750 δολ. Ἀμερικῆς γιά τὴν ἀξία πέντε τόννων πετρελαίου πού δῆθεν προμηθεύτηκε στό Ἀλγέρι ἀπὸ ἄλλο πλοῖο γιά τίς ἀνάγκες τοῦ πλοίου μας. Τέλος παρέσυρε τέσσερις ἄλλοδαπούς ἀπὸ τό πλήρωμα καί πῆγαν στήν ΙΤΦ μέ τὸν

σκοπὸ νά μᾶς ἀποσπᾷ καὶ ἄλλα χρήματα, σταν δὲ πληροφορήθηκε ὅτι στήν Τσιβιταβέκκια ἐρχεται ὁ ἀντιπρόσωπος τῶν πλοιοκτητῶν καί ἀντιλαμβανόμενος ὅτι θά ἀποκαλυπτοῦνται οἱ ἀπάτες τοῦ ἐγκατέλειψε πλοῖο καί πλήρωμα καί ἦλθε στήν Ἑλλάδα. Γιά τίς παραπάνω ἀπάτες τοῦ ἔγραψε τὴν 21.10.84 ἡ ἐφημερίδα «Il Tempo» ἄρθρο μέ ἐπικεφαλίδα «Un capitano di Marina Greco scappa con la cassa di bordo».

Στόν Κ.Α.Π. καί στήν Ἀσφάλεια Πειραιῶς πού καταγγείλαμε τὰ παραπάνω, μᾶς πληροφορήσαν ὅτι ὁ ἐν λόγω εἶναι σεσημασμένος καί διώκεται, ἐνῶ ἐπιπροσθέτως τό Κ.Α.Π. καί τὰ Ναυτικά Μητρώα βεβαίωσαν τό ἐν λόγω ἄτομο δέν κέκτῃται οὔτε ἀδεια ναύτου, στό φυλλάδιό του ὅμως ἔχει πλαστογραφηθεῖ ὑπογραφές καί σφραγίδες καί ἐμφανίζεται ὅτι ἔχει δίπλωμα πλοίαρχου Α' τάξεως.

Κατά πληροφορίες μας ὁ ναυτικός αὐτός κατάφερε καί ναυτολογήθηκε ὡς πλοίαρχος σέ ἄλλο πλοῖο μέ Ἑλληνικὴ σημαία τό ὁποῖο προσάραξε πρόσφατα στό Ἄντεν.

Εὐχαριστοῦμε διὰ τὴν φιλοξενία.

Μεθ' ὑπολήψεως

Γιά τὴν

STONEGUARD MARITIME INC.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΜΙΡΗΣ

Πειραιᾶς, 12.2.85

ΑΝΤΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ κ. ΚΟΥΤΡΟΥΜΠΗ

Κύριε Διευθυντά,

Ζητῶ συγνώμη γιὰ τὴν ἐπαναφέρω στή δημοσιότητα ἄρθρο μου τῆς 1/12/84, σχετικὰ μέ τὰ ὀφέλη ἀπὸ τίς αὐξήσεις τῶν κατωτάτων μισθῶν, στήν ἀνάγκη νά ἀπαντήσω στό γράμμα τοῦ κ. Γ. Ἰωαννίδη τῆς 1.2.85 ἐπ' αὐτοῦ.

Κατ' ἀρχάς, τὸν εὐχαριστῶ γιά τὸν κόπο καί τό χρόνο πού διέθεσε. Δέν κρύβω μάλιστα καί τὸν προβληματισμὸ μου γύρω ἀπὸ τὰ κίνητρά του, δεδομένου ὅτι τό χαρακτηριστὶ «ἀβασάνιστο καί χωρὶς ἐπιχειρήματα», δηλαδὴ ἀνεῖ οὐσίας. Παρ' ὅλα αὐτά, ἀφοῦ τό ἄρθρο αὐτὸ κατάφερε νά τὸν ἐρεθίσῃ, θεωρῶ ὑποχρέωσή μου νά τοῦ ἀπαντήσω τὰ ἀκόλουθα:

Εἶχα τὴν τύχη νά σπουδάζω τὰ τελευταῖα χρόνια τῆς δεκαετίας τοῦ '70 στή Δύση. Σὰς πληροφορῶ, λοιπόν, κύριε Ἰωαννίδη ὅτι κάθε ἄλλο παρὰ ξεπερασμένα θεωροῦνται, ἀπὸ τοὺς Ἀκαδημαϊκοὺς, τὰ οἰκονομικὰ τῆς Προσφοράς. Ἀντίθετα, φοβάμαι ὅτι πλανᾶσθε ἂν πιστεύετε ὅτι ἡ τελευταία λέξη τῆς μόδας εἶναι ὁ παρεμβατισμός.

Δεῖτε τίς ἐκλογικὲς νίκες τοῦ Ρήγκαν καί τίς Θάτσερ καθὼς καί τούς λόγους γιά τὴν



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ, ΠΙΡΑΕΥΣ, GREECE

CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR

TEL.: 4182705, γραμμὲς 8

4182711, γραμμὲς 3.

διάλυση του 'Εργατικού Κόμματος στην 'Αγγλία. Πρόσφατα γεγονότα. Μακριά από μουςεϊακούς όραματισμούς όταν είσατε «πρωτοετής τό 1960».

Λέτε κ. 'Ιωαννίδη πώς «ή εργασία είναι ό μοναδικός παραγωγικός συντελεστής». Ό- μολογώ τό άγνοούσα. Θά ξέρετε, συνεπώς, νά μου άπαντήσετε γιατί οί προβληματικές έπιχειρήσεις του τόπου μας, πού σήμερα διαθέτουν σέ άφθονία αυτό τό μοναδικό παραγωγικό συντελεστή, δέν κατόρθωσαν νά λύσουν τά προβλήματα τους καί συνεχίζουν νά άντλούν κεφάλαια γιά νά συντηρηθούν. ('Εκτός άν έτσι άντιλαμβάνεσθε τή «διδέσδυ- ση στίς 'Αραβικές άγορές»!). Πάντως, κανέ- νας καταστατικός χάρτης ή νόμος καμμιάς χώρας δέν άποτελεί πρόγραμμα ή μέθοδο — άνευ διδασκάλου — γιά τήν επίλυση του προβλήματος τής άνεργίας.

'Αδυνατείτε, φαίνεται, νά καταλάβετε τό παράδειγμά μου μέ τό φράχτη. Λυπάμαι άν προϋποθέτει στοιχειώδεις γνώσεις άπλής άριθμητικής. "Όσο γιά τήν προέκτασή του στίς "13 ώρες εργασίας» «στό γάλα» κλπ., τό άφήνω στήν ύγιή κρίση των άναγνωστών. Σας θυμίζω μόνο, ότι στό χώρο τής 'Ελληνι- κής Ναυτιλίας, στόν όποίο ίσχυρίζεσθε ότι κινείσθε, δέν είναι ένας ή δύο έκείνοι που δουλεύουν πάνω άπό 13 ώρες τήν ήμέρα καί δέν βρίσκω νά είναι ντροπή. Πιστεύω, μάλι- στα, ότι ή έπόμενη εργασιακή άναμέτρηση θά είναι ή επανάσταση των εργατικών κατά των τεμπέληδων.

'Ενοχληθήκατε άπό τήν έκφραση «άθως ό άνθρωπος πού πιστεύει ότι ή αύξηση είναι πρός όφελός του». Σάν μισθωτός υπάλλη- λος καί σείς — όπως κι' εγώ — θά αισθάνε- σθε πώς παρ' όλες τής αύξήσεως τό βιοτικό μας επίπεδο χειροτερεύει. 'Εκτός, άν έσείς άνήκετε στά «παραοικονομικά κυκλώματα μέ δεύτερες καί τρίτες εργασίες», πράγμα πού δέν ίσχύει γιά μένα. Προσωπικά, θά προτιμούσα νά πληρώνομαι έτσι ώστε, άν ποτέ μου έκαναν αύξηση μισθού νά μπορού- σα νά έκμεταλλευτώ τήν τύχη μου αυτή, βελτιώνοντας τήν ποιότητα τής ζωής μου. Καί όχι νά πρέπει νά γίνω ειδικός στό δια- φορικό λογισμό στήν προσπάθεια νά βρω τή σχέση μεταξύ Δ.Α.Τ.Α. καί Δ λογαριασμό μπακάλη.

Περί «CHIGAGO BOYS» φαντάζομαι ότι θά γνωρίζετε περισσότερο άπό έμένα. Περί «καταλυτικών» άπεργιών στήν 'Αγγλία — έ- κτός άν φυσικά άναφέρεσθε στό προσωπικό πρόβλημα του κ. SCARGILL — σας παρα- πέμπω στά άποτελέσματα όπως έγιναν γνωστά σ' αυτούς πού διαβάζουν έφημερί- δες.

Τελειώνοντας, σας ζητώ — σάν άμεσα έν- διαφερόμενος αλλά καί σάν άπλός άναγνώ- στης — νά ζητήσετε συγνώμη άπό τόν άρχι- συντάκτη των «Ναυτικών Χρονικών», όσον ά- φορρά τήν κρίση του στόν τρόπο έπιλογής των άρθρων πού δημοσιεύει. Θά τόν παρα- καλέσω, μάλιστα, νά σας διαθέσει τόν χώρο πού χρειάζεσθε ώστε νά μάς κάνετε γνω- στές έπιτέλους καί τίς δικές σας θέσεις, ά- φού στό γράμμα σας — μέ λύπη μου διαπί- στωσα — δέν καταφέρατε νά μάς τίς κάνετε άντιληπτές.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΥΤΡΟΥΜΠΗΣ
'Αλωπεκής 11, 106 75 'Αθήνα

6 Φεβρουαρίου 1985

ΖΗΤΟΥΝ ΝΑ ΥΠΑΧΘΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑ- ΛΙΣΗ ΤΟΥ ΝΑΤ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕ- ΝΟΙ ΣΕ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΜΕ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Στό 'Υπουργείο στό ΝΑΤ τήν 'Ενω- σή Πλοίαρχων ύπεβλήθη τό κατωτέρω ύπό- μνημα:

'Ασφαλώς γνωρίζετε ότι ό Ν. 1085/80 καί τό ΠΔ 340/82 δέν έπιτρέπουν τήν ύπαγωγή στήν ασφάλιση του ΝΑΤ των ναυτικών (άρχι- πλοίαρχων, πλοίαρχων κλπ) πού εργάζον- ται σέ ναυτιλιακές έπιχειρήσεις οί όποιες έκπροσωπούν, έκμεταλλεύονται ή διαχειρί- ζονται πλοία ύπό ξένη σημαία μή συμβεβλη- μένα μέ τό ΝΑΤ, παρ' ότι οί ναυτικοί αυτοί πληρούν τίς ύπόλοιπες τυπικές καί ούσια- στικές προϋποθέσεις βεβαιώσεως καί έξα- γοράς τής ύπηρεσίας τους.

'Η άπαγόρευση αυτή πού δέν έξυπηρετεί καμιά άλλη άναγκαιότητα, δημιουργεί ένα τεράστιο κοινωνικό πρόβλημα γιά άρκετές έκατοντάδες εργαζομένων καί τίς οικογέ- νειές τους καί άποβαίνει σαφώς οικονομικά άσύμφορη γιά τό ίδιο τό ΝΑΤ καί κατ' άκο- λουθία τό Κράτος πού τελικά θά κληθεί νά καλύψει τά έλλείμματα του ταμείου, όπως συμβαίνει καί μέ τούς άλλους ασφαλιστι- κούς όργανισμούς (ΙΚΑ, κλπ.).

Πιστεύουμε ότι ό άποκλεισμός των ναυτι- κών άπό τήν ασφαλιστική ύπαγωγή τους στό ΝΑΤ, πού επιβάλλεται άπό τόν Ν. 1085/80 καί ΠΔ 340/82, άντιστρατεύεται τά γενικότερα συμφέροντα τής Ναυτιλίας καί των ναυτικών γιά τούς παρακάτω λόγους:

1. Εισάγει κατ' άρχάς γιά τούς εργαζόμε- νους στίς ναυτιλιακές εταιρίες ένα άντισυν-

ταγματικό καθεστώς διακρίσεων, δεδομέ- νου ότι τά πλοία αυτά παρ' ότι φέρουν ξένη σημαία άνήκουν σέ πλοιοκτησία 'Ελληνικών συμφερόντων καί έπομένως δέν θά έπρεπε νά ύπάρχει διαφορετική μεταχείριση γιά τούς ναυτικούς αυτούς σέ σχέση μέ τούς άλλους πού έτυχε νά εργάζονται σέ έται- ρίες πού εκπροσωπούν 'Ελληνικά ή ξένα πλοία συμβεβλημένα στό ΝΑΤ. 'Εξ' άλλου σήμερα πού επιτρέπεται ή έξαγορά θαλασ- σίας ύπηρεσίας ναυτικών όποιουδήποτε βαθμού άνεξάρτητα άν ύπηρετούν σέ 'Ελλη- νικά ή ξένα συμβεβλημένα ή όχι πλοία, δέν είναι νοητό νά διατηρείται ή διάκριση γιά τούς εργαζόμενους στίς ναυτιλιακές έται- ρίες.

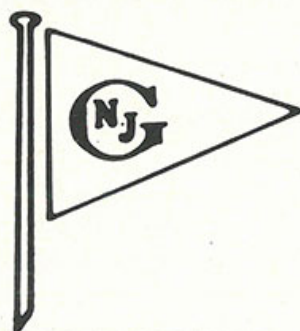
2. Περιορίζει τούς ήδη μειωμένους πό- ρους του ΝΑΤ, πού σημαίνει ύποβάθμιση τής παρεχομένης προστασίας στούς ασφα- λισμένους του, αλλά καί τήν έπείσχυση έπι- χορηγήσεως των έλλειμμάτων του όργανι- σμού άπό τό Κράτος.

3. 'Η συρρίκνωση του 'Εθνικού νηολογίου ως γνωστόν δέν συνοδεύεται όπωσδήποτε καί άπό μείωση τής πλοιοκτησίας 'Ελληνι- κών συμφερόντων, έπομένως έπεκτείνον- τας τό καθεστώς ασφαλιστικής κάλυψης στούς εργαζόμενους αυτούς, οί πόροι του ταμείου δέν θά μειώνονται άναγκαστικά ό- πως συμβαίνει σήμερα.

4. Οί ναυτικοί πού εργάζονται σέ έταιρίες πού διαχειρίζονται ξένα πλοία, παρ' ότι δέν έχουν δυνατότητα νά ύπαχθούν στήν ασφα- λιστική κάλυψη του ΝΑΤ, έχουν κατά τεκμή- ριο συμπληρώσει ύπερδεκατριετή (13) θα- λασσία ύπηρεσία, άφού άλλως πληρούν τά τυπικά καί ούσιαστικά προσόντα πού θά τούς επέτρεπαν νά ύπαχθούν στήν ασφαλι- στική κάλυψη του ΝΑΤ άν οί εργοδότες έ- ταιρίες έκμεταλλεύονταν 'Ελληνικά ή συμ- βεβλημένα πλοία καί έπομένως λόγω συμ- πληρώσεως 13ετούς θαλασσίας ύπηρεσίας, έχουν ήδη συνεχή περίθαλψη οί ίδιοι καί οί οικογένειές τους άπό τόν Ο.Ν. Παρουσιάζε- ται μέ άλλα λόγια τό παράλογο φαινόμενο τό ταμείο νά έκταμιεύει γιά τήν περίθαλψη καί άντιθέτως νά μήν εισπράττει τίποτα, έξ αίτίας των διατάξεων τής νομοθεσίας πού άποκλείει τήν ασφαλιστική κάλυψη στό ΝΑΤ των ναυτικών αυτών, οί όποιες διατάξεις σήμερα θεωρούνται άνεδαφικές καί άνερ- μάτιστες

5. Δέν βοηθά στήν άνάπτυξη του ναυτιλια- κού κέντρου στόν Πειραιά, άφού βάζει έμ- πόδια στά στελέχη πού θά τό επανδρώσουν καί νομίζουμε ότι αυτή τή στιγμή προέχει ή άνάγκη νά δοθεί ώθηση στίς δραστηριότη- τες του ναυτιλιακού κέντρου, ώστε νά λει-

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

τουργήσουν σάν αντίσταθμισμα στή συρρίκνωση του 'Εθνικού νηολογίου, όπως συνέβη στα ναυτιλιακά πράγματα των προηγμένων Ευρωπαϊκών κρατών, αλλά και μεσομακροπρόθεσμα νά ώφελησουν τήν 'Εθνική οικονομία μέ τήν είσοδή του άπαραίτητου ξένου συναλλάγματος.

6. 'Η άπαγόρευση τής ασφαλιστικής ύπαγωγής στο NAT γι' ατή τήν κατηγορία εργαζομένων όφείλεται προφανώς σέ ύπεραπλουστευτική σκέψη νά άντιμετωπισθεί τό πρόβλημα τής έξόδου από τό 'Εθνικό νηολόγιο. Είναι όμως σαφές ότι ή έξοδος όφείλεται σέ τελείως διαφορετικούς λόγους, έπομένως δέν έλέγχεται μέ άπαγορεύσεις — και μάλιστα άντεργατικές — ασφαλιστικής ύπαγωγής στο NAT των ναυτικών πού εργάζονται στις έταιρίες αυτές.

7. 'Επεκτείνοντας τήν ασφαλιστική κάλυψη του NAT και στους εργαζομένους σέ έταιρίες πού διαχειρίζονται ξένα πλοία θά αύξηθεί ή συναλλαγματική πρόσδοδος τής χώρας άφού τά ασφάλιστρα καταβάλλονται στο NAT μέ ύποχρεωτικά δραχμοποιούμενο συναλλαγμα. Παράλληλα θά άποφευχθεί ή έξαγωγή συναλλάγματος γιά καταβολή άσφαλιστρών στο έξωτερικό δεδομένου ότι σήμερα πολλοί εργαζόμενοι σέ τέτοιες ναυτιλιακές επιχειρήσεις έπειδή δέν μπορούν νά ασφαλίστουν στο NAT, αύτασφαλίζονται στην άλλοδαπή, ώστε νά εξασφαλίσουν μιά έγγυημένη σύνταξη ή έφ' άπαξ παροχή μετά τήν συμπλήρωση του σχήματος καλύψεως τους.

8. Είναι σημαντικό νά λεχθεί έδω ότι πρίν από τό δεύτερο εξάμηνο του 1980 μέ τό ίδιο σέ γενικές γραμμές ασφαλιστικό θεσμικό καθεστώς και μάλιστα όταν άκόμη δέν έπιτρεπόταν στους ναυτικούς νά έξαγοράζουν θαλασσία ύπηρεσία στα ξένα πλοία, είχε διακαίως έπιτραπεί μέ άπόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του NAT ή ασφαλιστική κάλυψη στο NAT των ναυτικών πού εργάζονταν σέ Ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι όποιες εκμεταλλεύονταν πλοία υπό ξένη σημαία μη συμβεβλημένα μέ τό NAT.

Γιά όλους τούς παραπάνω λόγους και έν άψει τής άναμορφώσεως τής νομοθεσίας του NAT θά πρέπει νά ληφθεί μέριμνα ώστε νά έπεκταθεί ή ασφαλιστική ύπαγωγή στο NAT και των ναυτικών πού εργάζονται σέ ναυτιλιακές έταιρίες οι όποιες διαχειρίζον-

ται ξένα μη συμβεβλημένα πλοία, έφ' όσον βέβαια πληρούν τις ύπόλοιπες προϋποθέσεις άναγνωρίσεως και έξαγοράς ύπηρεσίας. Δηλαδή θά πρέπει νά θεσμοθετηθεί στή «στήν ασφάλιση του NAT ύπάγονται ύποχρεωτικώς οι 'Ελληνες ναυτικοί πού πληρούν τις ύπόλοιπες προϋποθέσεις του νόμου σχετικά μέ τή θαλάσσια ύπηρεσία και τόν αριθμό των άνά έταιρία καλυπτομένων και εργάζονται σέ ναυτιλιακές επιχειρήσεις, στην έννοια των όποιων περιλαμβάνονται και οι έγκατεστημένες στην 'Ελλάδα κατά τό νόμο 89/1967, οι όποιες εκμεταλλεύονται, διαχειρίζονται ή εκπροσωπούν πλοία υπό 'Ελληνική σημαία, πλοία υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα ή και πλοία υπό ξένη σημαία μη συμβεβλημένα μέ τό NAT».

Μέ έκτίμηση,

Κ. Πρίφτης, Χ. Μπούτσικας, Γ. Βελέντζας, Ν. Βεζυρτζής, Ε. Γαρουφαλιάς, Α. Βασιλάκης, Χ. Κωνσταντίνος, Ν. Πρινέας, Δ. Παπαδόδημας, Π. Κομηνός και Β. Σελεμετάς, Πλοίαρχοι Α'

Η ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Στόν 'Υπουργό Κ. Γιώργο Κασιφάρα έστάλη ή κατωτέρω έπιστολή ή όποία κοινοποιήθηκε και στό «Ναυτικά Χρονικά».

Κύριε 'Υπουργέ,

Δέν πρόκειται νά άμφισβητήσω ότι ή περιθαλψη πού παρέχει ό Οίκος του Ναύτου δέν είναι καλή και ίκανοποιητική και όπωσδήποτε καλύτερη από πολλά άλλα ταμεία. Καί ή νοσηλεία καλή σέ καλά νοσοκομεία και φάρμακα πολύδολα άμα πās νά τά θεωρήσης στόν 'Αρχίαρχο και εργαστηριακές έξετάσεις όσες θέλεις.

Τό άν οι γιατροί πού συμβάλλονται κυρίως κατά πράξη και περίπτωση δέν έχουν διάθεση νά έξετάσουν τόν προστατευόμενο του Οίκου του Ναύτη σάν ιδιώτη μη ασφαλισμένο, αλλά εύχαρίστως του γράφουν όσα φάρμακα ή έξετάσεις θέλει ό άσθενής, και άσφαλώς «έπίσκεψις στο 'Ιατρείο» δέν είναι θέμα πού έξαρτάται από σās αλλά από τήν συνείδηση των γιατρών αυτών, πώς έχουν συνειδητοποιήσει τόν 'Ορκο του 'Ιπποκράτη» αλλά και μέχρι πού μπορεί νά τούς τρεβήξει τό ατάκι ό συνάδελφός σας τής 'Υ-

γείας και 'Ιρόνοιας.

Γιατί μή μου πείτε ότι γιατρός στόν όποίο καταφεύγει άσθενής μέ «έγκεφαλικό έπεισόδιο», έστω και έν άποδρομή, γιά πρώτη φορά, άμ τόν δη νά σέρνει τό πόδι και νά έ-χη άσταθές τό χέρι, χωρίς νά τόν γδύση, νά δη τουλάχιστον τήν πίεσή του και κανένα άνακλαστικό, άν όχι από φιλότιμο και συνείδηση — γαιτί αυτά έχουν χαθεί — αλλά τουλάχιστο από περιέργεια, κάνει έξέταση άσθενούς.

Τέλος πάντων όμως δέν είναι έδω τό θέμα μας, πού γράφω σήμερα, αλλά μιά άπορία πού τήν έχω δεκαετίες όλόκληρες και κανένας δέν μπόρεσε ως τώρα νά μου τή λύση. Πρόκειται γιά τό πώς «συμπληρώνουν» οι γιατροί ειδικοτήτων (μικροβιολόγοι, άκτινολόγοι) από τή 2η ή 3η μέρα κάθε μήνα τις έξετάσεις γιά άσθενείς του Ο.Ν. και από εκεί και πέρα ή θά πρέπει νά πληρώσης σάν έλεύθερος πελάτης, ή νά πάρης σβάρνα όλους τούς γιατρούς από Γλυφάδα — Βούλα μέχρι Περιστέρι — 'Αγίους 'Αναργύρους — 'Ανω Λίδια γιά νά βρής ποός δέν συμπλήρωσε ή νά ξαναπές στην 'Ομόνοια νά μάθης από τόν ΟΝ ποιός δέν συμπλήρωσε, άν και πάλι δέν θά είσαι σίγουρος γαιτί και αυτόν πού θά σου ύποδείξουν μέχρι νά πās μπορεί νά έχη «κλείση» τόν αριθμό.

Δέν γνωρίζω άν έχετε και άλλες διαμαρτυρίες στο θέμα αυτό 'Υπουργέ μου, αλλά σās διαβεβαιώ ότι άξίζει νά τό έξετάσετε και άμα μάθετε τότε δώστε έντολή νά μου έξηγήσουν και μένα. Θά τό χρωστούσα εύγνωμοσύνη γαιτί μέ βασανίζει χρόνια.

Γιά παράδειγμα θά σās δώσω λίγες λεπτομέρειες. 'Η 1η Φεβρουαρίου έφέτος ήταν Παρασκευή και θά είναι λίγο άμφίβολο άρρωστοι νά πήραν έγκεκριμένο παραπεμπτικό και νά πήγαν και γιά αίμα στόν μικροβιολόγο τήν ίδια μέρα, γαιτί συνήθως πρέπει νά είναι νηστικοί, γι' αυτό ή αίμοληψία γίνεται 07.30 — 10.00 π.μ. Τό Σάββατο 2/2 και Κυριακή 3/2 είναι άργία και οι γιατροί δέν δουλεύουν. Τήν Δευτέρα 4/2 ένας από τούς μικροβιολόγους τής Καλλιθέας είχε ή-δη «συμπληρώσει». 'Η πληροφορία από τόν ΠΟΝ 'Αθήνας. Πότε πρόλαβε; Πόσες έξετάσεις έκανε;

Τήν Τρίτη 5/2 τό πρωί άλλος μικροβιολόγος πάλι στην Καλλιθέα είχε περιθώριο γιά τόν Ο.Ν. αλλά όχι γιά όλες τις έξετάσεις παρά μέρος από αυτές. Συνεπώς πάλι τό δίλη-

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



μα νά ψάξουμε γιά άλλο ή νά πληρώσουμε τή διαφορά. Καί αὐτά ὅλα ὅταν πρόκειται γιά παιδί πού δέν πήγε στό σχολεῖο καί πήρε τίς 6 ἀπουσίες. Νά πάρει καί ἄλλες τόσες τήν ἄλλη μέρα;

Τό ἴδιο ἀπόγευμα Τρίτη 5/2 καί ὁ ἀκτινολόγος Νέας Σμύρνης ἔχει συμπληρώσει γιά τόν Ο.Ν. Τί νά κάνουμε τώρα;

“Ἀμα ἔχει τό χιλιάριο τό δίνεις καί ξεμπερδεύεις.

Δέν θά ἔπρεπε κύριε Ὑπουργέ νά ἐνημερωθοῦν καί οἱ ἀσφαλισμένοι τοῦ ΝΑΤ, γιά τοὺς ὁποίους μεριμνᾷ ὁ Οἶκος τοῦ Ναύτου, πῶς λειτουργεῖ αὐτό τό σύστημα;

Καί βέβαια μιλάμε γιά τοὺς Ἀθηναίους γιὰτί οἱ Πειραιῶτες ἔχουν πού γιαιτροὺς τοὺς μέσα στό κτίριο τοῦ Ο.Ν.

Ὑπάρχει ἀραγε (δέν γνωρίζω) μηχανογράφηση πού κατὰ τήν ἐκκαθάριση θά εὐρίσκει κάτι τό ἀνώμαλο καί ἀντί ποσό ἀμοιβῆς θά ἐβγαζε «ἀσθενής» μέ τά γραφεῖα αὐτά δέν ὑφίσταται σέ μάς». Καταλαβαίνετε τί θέλω νά πῶ! Σκέψεις ἀπλές κάνω καί τίποτα συγκεκριμένο δέν ἔχω.

Τά γεγονότα ὅμως μέ ἀναγκάζουν νά σκεφθῶ καί πάλι μήπως ὑπάρχουν τίποτα «κυκλώματα» πού δέν ἔπαθαν ἀκόμα «βραχυκύκλωμα» γιά νά τά ἀντιληφθοῦμε.

Ἐπαναλαμβάνω ὅτι ὅσα ἐγγραψα πιά πάνω μέ βασανίζουν χρόνια καί χρόνια — δεκαετίες ὁλόκληρες — καί πιστεύω ὅτι σάν ἐνας ἀπλός πολίτης δικαιοῦμαι κάποτε μιά ἐνημέρωση ἀπό τίς ὑπηρεσίες σας — πρὸς Θεοῦ μὴν ἀσχολεθῆτε ἐσεῖς, ἀπλῶς τήν ἐντολή ἐλέγχου καί ἐνημερώσεως δώστε — ἔξω ἀπὸ κάθε σκοπιμότητα καί μπορῶ νά σᾶς διαβεβαιώσω ὅτι θά εἶμαι εὐτυχής ἂν μιά τέτοια ἐνημέρωση — σαφής καί καλοπίστη ὅμως — μέ πείση ὅτι ὅλα πάνε καλά καί γίνονται σωστά, ὥστε νά μπορέσω καί ἐγὼ νά πῶ... «Νῦν ἀπολύεις τόν δούλο σου Δέσποτα».

Μέ πολλή ἐκτίμηση
Χ.Γ. ΠΟΔΙΑΔΗΣ
Συνταξιόχου ΝΑΤ

Ἀθήνα, 6 Φεβρουαρίου 1985

ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ Κ. ΨΑΡΡΑ ΣΕ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ

Ὁ Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Πλοιάρχων κ. Γιάννης Ψαρρᾶς μᾶς κοινοποίησε τήν κατωτέρω ἀπάντηση πού ἀπηύθυνε στήν ἐφημερίδα «ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ» ὅστερα ἀπὸ σχόλιο πού δημοσίευσε σέ βάρους τοῦ μέ ἀφορμῇ τό ἄρθρου τοῦ πού φιλοξένησαν τό «Ναυτικά Χρονικά» στήν εἰδική ἐκδοση τῆς 15ης Ἰανουαρίου.

«Κύριε Διευθυντή,

Στό φύλλο ἀριθ. 215/10.2.85 τῆς ἐφημερίδας σας καί στή στήλη «ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑ» δημοσιεύθηκε μέ τόν τίτλο ΠΙΚΡΗ ΟΜΟΛΟΓΙΑ σχόλιο, πού ἀναφέρεται σέ ἄρθρο μου στή ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ.

Ἐχοντας βαθιά πίστη στό δημοκρατικό διάλογο, πού μέσα ἀπὸ τήν παράθεση καί ἀνταλλαγὴ ἀπόψεων ὁδηγεῖ ἀπὸ τή διάλυση στή σύνθεση, χάρηκα ἰδιαίτερα ὅταν εἶδα τό σχόλιό σας γιὰτί πίστεψα ὅτι ἐπὶ τέλους θά ἀρχίζαμε μιά σοβαρή καί ὑπεύθυνη συζήτηση — βασισμένη πάνω σέ γενικά ἀναγνωρισμένες ἀρχές.

Δυστυχῶς, ὅμως, ἡ χαρά μου μεταβλήθηκε σέ ἀπογοήτευση ὅταν διαπίστωση μέσα

ἀπὸ τό κείμενό σας ὅτι τό σχόλιό σας παίρνοντας ἀφορμῇ ἀπὸ τό ἄρθρο μου ἀναφέρεται κύρια στό πρόσωπό μου καί ἐλάχιστα στό ὅσα ἐκθέτω καί ὑποστηρίζω, τά ὁποῖα ἐσεῖς οἱ ἴδιοι χαρακτηρίζετε σάν ἀξιοπρόσεκτα.

Ἐτοί, εἶμαι ὑποχρεωμένος καί ἐγὼ νά ἀρχίσω αὐτό μου τό γράμμα μέ ὅσα γιά τό πρόσωπό μου γράφετε στό παραπάνω σχόλιό σας, χωρίς ὅμως νά μπορῶ νά ἀποφύγω τόν πειρασμό γιά μιά ἀκόμα πρόσκληση σέ διάλογο. Ἀς πάρουμε, ὅμως, τά πράγματα μέ τή σειρά.

1. Γράφετε στό σχόλιό σας: «Ἀνθρωποὶ σάν τόν κ. Ψαρρᾶ πού ἀναδείχθηκαν σέ συνδικαλιστὲς στό σαθρὸ σχολεῖο τῆς ταξικῆς εἰρήνης...».

Νομίζω ὅτι ἔχετε ἀμνησιν ἀνάγκη νά μάθετε — ἂν καί πιστεύω ὅτι τό γνωρίζετε ἢ τουλάχιστον ἔπρεπε νά τό ἐρευνήσετε — ὅτι ἐγὼ, ὁ κ. Ψαρρᾶς, (ἐγὼ προτιμῶ τό συνάδελφος) δέν ἀναδείχθηκε ποτέ συνδικαλιστής. Ὑπῆρξε καί εἶναι πάντα ναυτεργάτης, πού ἐκλέχτηκε Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Πλοιάρχων, μετὰ ἀπὸ 20 χρόνια καί 8 μῆνες πραγματικῆς ὑπηρεσίας σὲ καράβια σ' ὅλες τίς θάλασσες καί τοὺς ὠκεανούς. Τό σχολεῖο πού μέ δίδαξε ὅσα τώρα ἀγωνίζομαι νά προσφέρω — σωστά κατὰ τή δική μου ἀποψη — εἶναι ἡ εικοσάχρονη ὑπηρεσία μου πάνω στίς λαμαρίνες, ἀπὸ τζόβενο μέχρι καπετάνιος. Σ' αὐτά τά χρόνια καί μέσα σὲ καράβια ἔζησα στο ἴδιο τό περὶ μου καί ἔμαθα τό μόχθο, τήν ἀγωνία καί τόν πόνο τοῦ ναυτεργάτη. Καί σ' ὅλα αὐτά τά χρόνια τό δάκρυ τοῦ ναυτεργάτη μέ πότισε μέχρι τό κόκκαλο.

Αὐτὴ — ἡ ἴδια ἡ ζωὴ — εἶναι τό σχολεῖο πού φοίτησα ἐγὼ. Ἄν ἐσεῖς, αὐτό τό θεωρεῖτε «σαθρὸ σχολεῖο» δικαίωμά σας, ἀλλὰ καί ἀπόλυτα λογικὴ ἐξήγηση γιά τό γεγονὸς ὅτι δέν μπορεῖτε νά παρακολουθήσετε τὴ νομοτέλεια τῆς κοινωνικῆς ἀνάπτυξης.

2. Γράφετε παρακάτω: «... ἐρχονται σήμερα νὰ τό ἀποκηρύξουν καί νά ὁμολογοῦν...»

Ποῖος δάσκαλος τοῦ συνδικαλισμοῦ σᾶς εἶπε καί σᾶς ἔμαθε ὅτι ὁ ἐργάτης πού δουλεύει μέσα σέ «μοντέλα» σχέσεων — στίς δοσμένες πάντα κοινωνικοοικονομικοπολιτικές συνθήκες — ἀποδέχεται τὰ «μοντέλα» τῶν σχέσεων γιά νά χρειάζεται νὰ τὰ ἀποκηρύξει; Καί ποῖος σᾶς δίδαξε ὅτι οἱ ἐργαζόμενοι εἶναι κατηγορούμενοι ἐνώπιον τῆς ἱστορικῆς ἐξέλιξης;

Ἐ, ὅχι φίλε μου καί κατηγοροῦμενοι οἱ ἐργάτες.

Αὐτά, μέ δση γίνεται μεγαλύτερη συντομία, γιά ὅσα ἀφοροῦν τό πρόσωπό μου.

Ἐπειδὴ, ὅμως ὅπως καί στήν ἀρχὴ σᾶς εἰ-

πα δέν μπορῶ νά ἀντέξω στὸν πειρασμό γιά μιά ἀκόμα πρόσκληση σέ σοβαρὸ καί ὑπεύθυνο διάλογο, ἂς ἐρθοῦμε καί σέ ὅσα ἀποφεύγετε νά θίξετε ἢ νά πάρετε ξεκάθαρη θέση.

Γράφετε στό σχόλιό σας:

«... ὁ πρόεδρος τῆς ΠΕΠΕΝ ... καταλήγει σέ δύο ἀξιοπρόσεχτες διαπιστώσεις: Ἡ ἐμμονή, γράφει, στό μοντέλο τῶν σχέσεων πού προσδιορίζει ἡ τριμερὴς ἀγαστὴ συνεργασία καθήλωσε κάθε ἀνάπτυξη «καί προχωρώντας παρακάτω βλέπει τὴν ἀνάγκη» νά βρεθεῖ ἐνα ἄλλο μοντέλο σχέσεων πού θά ξεκινᾷ ἀπὸ τὴν ἀνάγκη τῆς σ υ ν ὑ π α ρ - ἔ η ς ναυτικῆς ἐργασίας καί κεφαλαίου καί πού ἔχει σάν βάση τὸν ἰ σ ὅ τ ἰ μ ο διάλογο».

Ὅπως, λοιπόν, καί ἐσεῖς γράφετε, ἐγὼ ἐχοντας ἀπόλυτη γνώση καί ἐπίγνωση τῆς νομοτέλειας τῆς κοινωνικῆς ἀνάπτυξης, προτείνω — γιά τίς δοσμένες σήμερα συνθήκες — τὴν σ υ ν ὑ π α ρ ἔ η ς κεφαλαίου καί ναυτικῆς ἐργασίας πάνω στὴ βάση τοῦ ἰ σ ὅ τ ἰ μ ο διαλόγου.

Ἐσεῖς τί προτείνετε; Ἡ μήπως νομίζετε ὅτι παρέμβαση σημαίνει μόνο κριτικὴ καί «καταγγελλίες» χωρὶς καμμία πρόταση;

Ἐγὼ πιστεύω ὅτι ἡ ἐργατικὴ τάξη δέν εἶναι — δέν μπορεῖ νά εἶναι — ἀπλὸς θεατῆς (καταγγέλοντας ἢ χειροκροτώντας) ὅσα συντελοῦνται. Εἶναι ἡ μεγάλη δύναμη τῆς κοινωνικῆς ἀνάπτυξης καί σὰ τέτοια πρέπει δυναμικὰ νά παρεμβαίνει μέ συγκεκριμένες πάντα θέσεις».

ΟΙ ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεῦχος σας τῆς 15/12/84 καί στήν 1η σελίδα μέ μεγάλα γράμματα γράφετε: Μήπως ἦρθε ἡ ὥρα νά τοὺς μιμηθοῦμε; Καί ἐξηγῆτε ὅτι ἐννοεῖτε τοὺς Ἀγγλοὺς πού πήραν ἀξίωση μισθοῦ μόνο 8,2%. Δέν τό σχολιάζω μόνο σᾶς γράφω ὅτι διαβάζω λίγο πιά κάτω στὴ σελίδα 5.

ΑΥΞΗΣΗ ΤΙΜΗΣ

Ἀπὸ τὴν 1 Ἰανουαρίου, ἡ τιμὴ πωλήσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καθορίζεται σέ 120 δραχμές (ἀπὸ 100)

Μπορεῖτε νά βρῆτε μιά λογικὴ πού νά συνδέει τίς δύο διαφορετικὲς θέσεις σας;

Εὐχαριστῶ γιά τὴν φιλοξενία
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΙΔΗΣ
Ναυτικός

Χίος 10 Ἰανουαρίου 1985

Εἶναι
υποθεσὴ
μίας νυχτὸς...

ὍΤΙ ΤΟΛΕΡΕΙΤΕ ΜΕ ΤΗΝ FRAGLINE
ὅΤΙ ΠΑΤΡΑ / ΝΕΟΝΟΜΕΤΕΛΑ
ὅΤΙ ΚΕΡΔΙΤΕΡΑ ΜΕ ΔΙΕΡΕΤΙΣΤΕ



Σημ. Συν.: Ὁμολογοῦμε ὅτι δέν μπορούμε νά βροῦμε δύο διαφορετικὲς θέσεις γιά τίς ὁποῖες μιλάει ὁ ἐπιστολογράφος: Ἡ ἀξίωση τῶν ἀποδοχῶν πού πήραν οἱ Βρεταννοὶ ναυτικοὶ (8,2%) καλύπτει τὸν πληθωρισμὸ πού σημειώθηκε στὴ χώρα τους καί τὴ βελτίωση τῆς παραγωγικότητος, κί' αὐτό ὑποστήριξαν τό «Ναυτικά Χρονικά» γιά τοὺς Ἑλληνας ναυτικούς, δηλαδὴ μέ τὴ νέα σύμβαση νά καλύψουν τὸν πληθωρισμὸ πού σημειώθηκε στὴ χώρα μας καί τὴ βελτίωση τῆς παραγωγικότητός τους. Ἡ ἀξίωση τῆς τιμῆς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δέν καλύπτει οὔτε μισὴ ἐπιβάρυνση πού προκλήθηκε ἀπὸ τὴν ἀξίωση ὁλῶν των συντελεστῶν τοῦ κόστους ἐκδόσεως, ὅπως ἐξηγοῦσαμε στό σχετικὸ σημείωμα, τό ὁποῖο φαίνεται ὅτι ὁ ἐπιστολογράφος δέν τό διάβασε ἰδιαίτερα προσεκτικά.

Ο λιμάνι του Πειραιώς

Οι απόψεις του ΟΛΠ για τη φορτοεκφόρτωση και διακίνηση επικινδύνων ειδών στα λιμάνια

Τίς απόψεις του επί του σχεδίου προεδρικού διατάγματος, που αφορά κανονισμό για τη φόρτωση, εκφόρτωση, διακίνηση και παραμονή συσκευασμένων επικινδύνων ειδών στα λιμάνια και μεταφορά αυτών δια θαλάσσης διατύπωσε ο 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς και τίς υπέβαλε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς παρατηρεί στην απάντησή του τα εξής:

Οι δυνατότητες των χώρων του λιμένα Πειραιά από άποψη υποδοχής φορτίων — επικινδύνων και μη — ή δομή του ΟΛΠ, γενικά, και η επιδιωκόμενη παροχή υπηρεσιών υπό του 'Οργανισμού δεν καθιστούν έφικτη την εφαρμογή του υπόψη νέου Κανονισμού σε ό,τι αφορά τίς λιμεναργασίες φορτοεκφόρτωσης, τη διοίκηση και την παραμονή των συσκευασμένων επικινδύνων ειδών στη λιμενική περιοχή του 'Οργανισμού.

Έτσι, σε αντιστοιχία με τα πιο πάνω δεδομένα:

Α. Δεν θα μπορούν να τηρηθούν οι καταστάσεις μεταξύ παρτίδων επικινδύνων φορτίων, όπως και εκείνες επικινδύνων ειδών και δρόμων, τίς οποίες προβλέπει το προς σχολίαση προσχέδιο Π.Δ. που μας αποστέλλετε.

Β. Δεν θα είναι δυνατή ή ταχεία εξυπηρέ-

τηση των μεταφορικών μέσων (πλοίων, αυτοκινήτων κλπ.) με τους δρους πυροπροστασίας που τίθενται στο προσχέδιο.

Σημειώνεται ότι ο ΟΛΠ από της ίδρύσεώς του: α) δεν έχει δική του Πυροσβεστική 'Υπηρεσία, β) έχει μόνο πυροσβεστικά μέσα για προληπτικούς σκοπούς και γ) έχει δαπανήσει αρκετά χρήματα για ίδρυση ή και συντήρηση Κρατικών Πυροσβεστικών Σταθμών στον Λιμένα (σε γειτνίαση δηλαδή προς τους λιμενικούς χώρους) από τους οποίους αναμένει την αποτελεσματική επέμβαση κατά του πυρός από οποιαδήποτε αίτια και αν εκδηλωθεί. Κρίνεται σκόπιμο να σημειωθεί, έδω, ότι ο ΟΛΠ περιοριζόμενος αποκλειστικά σε λιμενεργασιακές διαδικασίες δεν συνεργάζεται μόνο με την κρατική Πυροσβεστική 'Υπηρεσία (Πόλεως Πειραιώς) αλλά και με άλλους φορείς, π.χ. Λιμεναρχείο που έχει και ουσιαστική αρμοδιότητα αστυνομικής φύσεως, γεγονός άμεσα συνδεδεμένο με ό,τι έχει σχέση με τη φύλαξη (και διάθεση φυλάκων) επί των λιμενικών χώρων.

Γ. Δεν θα εκτελούνται εργασίες με το επιζητούμενο σήμερα πνεύμα σε ό,τι έχει σχέση με την οικονομική πλευρά του ζητήματος. Με άλλες λέξεις, οι τίθμενες στο Προσχέδιο προϋποθέσεις χειρισμού κλπ. των επικινδύνων ειδών θ' αυξήσουν πολύ το κόστος των λιμεναργασιών, το οποίο, τελικά, θα επωμισθεί το κοινωνικό σύνολο ενώ παράλληλα είναι — σήμερα — προβληματική ή εφαρμογή τέτοιου Κανονισμού.

Με βάση τα προαναφερόμενα προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

Ο Κανονισμός δεν πρέπει να έχει διατάξεις δεσμευτικές για τον ΟΛΠ προκειμένου να επιτυγχάνεται η εδρυθμένη λειτουργία του Λιμένα. Υπό το πνεύμα αυτό θα πρέπει να δοθεί προσοχή και στις εξής λεπτομέρειες: α) να οριστεί (στο άρθρο 17) ότι οι υπεύθυνοι για την εκφόρτωση που αναφέρει η αίτηση είναι το Πρακτορείο και β) να ληφθεί υπόψη ότι ο παραλήπτης, που αναφέρεται συχνά ως υπεύθυνος (ειδικότερα στο άρθρο 7, παρ. 3), είναι άγνωστος στον 'Οργανισμό μέχρι της καταθέσεως της διατακτικής. Με άλλες λέξεις υπεύθυνοι έναντι του ΟΛΠ είναι τα Πρακτορεία και — φυσικά — οι μεταφορείς (κατά κύριο λόγο θαλάσσιοι).

Αν υλοποιηθεί ο Κανονισμός ως έχει, (χωρίς τίς προμνημονευόμενες — για τον ΟΛΠ — εξαιρέσεις), τότε ο 'Οργανισμός: α) δεν θα μπορεί να διευκολύνει — όπως γίνεται μέχρι σήμερα — τίς προωθήσεις από την παραγωγή στην κατανάλωση (ή το αντίθετο) των επικινδύνων υλών και τουτο θα έχει ως αποτέλεσμα ο ΟΛΠ να μην ανταποκρίνεται στον Κοινωνική σκοπό που εκπληροί ή β) θα υποχρεωθεί εκ των πραγμάτων, σε λειτουργικές διαδικασίες που θα εκφεύγουν των πλαισίων του υπό έκδοση Κανονισμού, πράγμα άνορθόδοξο.

Η επεξεργασία θεμάτων που θα γίνουν «Κανονιστικές ρυθμίσεις» θα πρέπει να γίνεται με συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων, πριν «μορφοποιηθεί» οποιοδήποτε Προσχέδιο Κανονισμού και υπ' αυτό το πνεύμα για θέματα Ο.Λ.Π.) δικαιολογείται εκπροσώπηση του 'Οργανισμού στην Τ.Ε.Ε.Μ.Ε.Ε.Π./άρθρο 5).

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

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

'Ανάπτυξη της Ναυτιλιακής υποδομής

Του Καθηγητού κ. ΕΛ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Τό δημοσιευμένο σέ δύο συνέχειες κείμενο, αποτέλεσε τήν βάση διαλέξεων από τόν συγγραφέα, υπό τήν ιδιότητα επισκέπτου καθηγητού, στό Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο του Μάλμο, τό οποίο ιδρύθηκε από τόν Διεθνή Ναυτιλιακό Όργανισμό καί λειτουργεί υπό τήν αιγίδα του.

Η μετάφραση από τά Άγγλικά έγινε από τήν δ. Χριστίνα Καραμπέτσου, Οικονολόγο, έπιστημ. Συνεργάτιδα Α.Β.Σ.Π.

ΜΕΡΟΣ Α'

Οί αναπτυσσόμενες χώρες έχουν μεταξύ άλλων ένα κοινό χαρακτηριστικό. Οί οικονομίες τους υποφέρουν από πλεόνασμα εργατικού δυναμικού μέ τήν μορφή τής ανεργίας καί/ή τής υποαπασχολήσεως μεγάλων τμημάτων του ένεργου τους πληθυσμού. Σάν συνέπεια αυτής τής καταστάσεως, τό κόστος εύκαιρίας γιά τήν κινητοποίηση του εργατικού δυναμικού σέ κάποιο κλάδο τής οικονομίας, στίς χώρες αυτές, τείνει νά είναι πολύ χαμηλό, μερικές φορές σχεδόν ίσο μέ τό μηδέν ή έλαφρά ψηλότερο από αυτό. Φθινή εργασία είναι διαθέσιμη σ' αυτό τό σύνολο τών υπό ανάπτυξη χωρών — ιδιαίτερα σέ μερικές από αυτές. Αυτό, κατά τήν γνώμη μου, είναι ένα από τά μεγαλύτερα προβλήματα τά όποια ή διεθνής κοινότητα έχει νά αντιμετωπίσει, έπίσης δέ μία μεγάλη πρόκληση στήν πορεία γιά τήν οικονομική ανάπτυξη.

Είναι ένα ιστορικό γεγονός ότι ή ανάπτυξη πού πραγματοποιήθηκε στά 25 χρόνια πού προηγήθηκαν του 1980 υπερέβη κάθε προσδοκία.

Παρ' όλα αυτά, πρίν λίγο χρόνο, ή παγκόσμια Τράπεζα, υπολόγιζε ότι γύρω στά 800 εκατομ. άνθρωποι, περισσότεροι από τό 1/3 του πληθυσμού τών αναπτυσσόμενων χωρών άκομίζει σέ απόλυτη φτώχεια. Δέν υπάρχει αίτια νά σκεφθείς ότι έστω μία έλαφριά βελτίωση συνέβη έκτοτε.

Έπιπλέον σύμφωνα μέ άλλη έκτίμηση πού έπίσης έγινε στήν αρχή αυτής τής δεκαετίας οί αναπτυσσόμενες χώρες θά βρεθούν αντιμέτωπες κατά τήν διάρκεια τής δεκαετίας του 1980 καί μετά, μέ ένα πρόβλημα ανεργίας τό όποιο δέν θά έχει προηγούμενο στήν ιστορία. Η αίτια θά είναι ότι, σύμφωνα μέ τήν ίδια έκτίμηση, ή παγκόσμια προσφορά εργασίας θά αύξηθει μέχρι τό τέλος του αιώνα μας κατά 750 εκατ. ανθρώπους, τά 2/3 τών όποιων θά κατάγονται από τίς αναπτυσσόμενες χώρες.

Κατά τήν γνώμη μου μία τέτοια πιθανή άπειλή κατά τών αναπτυσσόμενων χωρών, όφείλει νά αντιμετωπισθεί σάν άπειλή κατά τής διεθνής κοινότητας σάν συνόλου, καί τήν εύθύνη νά αντιμετωπίσουν τήν άπειλή θά πρέπει νά έχουν κυρίως οί πλούσιες χώ-

ρες στόν κόσμο. Κατ' έμέ, είναι δικό τους καθήκον νά πάρουν τήν πρωτοβουλία νά προτείνουν πολιτικές οί όποιες υιοθετούμενες θά μπορούσαν νά λύσουν τά μεγάλα προβλήματα πού αντιμετωπίζουν οί αναπτυσσόμενες χώρες σάν αποτέλεσμα του διευρυνόμενου ανοίγματος στήν διανομή του πλούτου, καί του εισοδήματος μεταξύ πλουσίων καί φτωχών έθνών καί μέσα σέ κάθε έθνος. Η τώρα υπάρχουσα κατάσταση εάν έπρόκειτο νά διαρκέσει γιά πολύ, θά μπορούσε νά υπονομεύσει τήν διεθνή κοινωνική καί οικονομική ειρήνη· άκόμη καί ή διατήρηση τής διεθνούς ειρήνης, θά μπορούσε μακροχρόνια νά εξαρτάται από τήν ικανότητα τής παγκόσμιας κοινότητας νά διαμορφώσει καί εφαρμόσει όσο τό δυνατόν γρηγορότερα, κατάλληλα καί αποτελεσματικά μέτρα γιά τήν επίταχυνση τής διαδικασίας γιά μία ανακατανομή του πλούτου καί τών εισοδημάτων στόν κόσμο.

Άς μου συγχωρηθεί νάπώ ότι, από φύση μου, δέν είμαι άπασιόδοτος. Έπιπροσθέτως, γνωρίζω ότι, όπως ή έμπειρία έχει δείξει, προβλέψεις καί προφητείες πού αναφέρονται σέ πιθανές μακροχρόνιες εξελίξεις συχνά δέν βρίσκουν τήν δικαίωση τους στήν πράξη.

Άκόμη καί σέ περιόδους όμαλης οικονομικής αναπτύξεως, άκόμη καί μέ σταθερή τεχνολογία καί συνεχώς άδιατάραχη πολιτική σταθερότητα, σέ όλον τόν κόσμο τό κοίταγμα στό μέλλον είναι μία πολύ παράτολμη άσκηση.

Μία πρόβλεψη γιά μελλοντικές εξελίξεις στηρίζεται σέ ώρισμένες υποθέσεις. Υπό τήν έπίδραση τής δυναμικής τών εξελίξεων τέτοιες υποθέσεις συχνά υπερφαλαγγίζονται από τά πράγματα. Μερικές φορές αυτό συμβαίνει άκόμη πρίν τά άποτελέσματα σχετικών μελετών δημοσιευθούν καί γίνουν διαθέσιμα ή λίγο μετά από αυτό.

Γιά παράδειγμα, δέν είναι άκόμη δυνατόν, νά έκτιμηθεί ποιά θά μπορούσε νά είναι ή πιθανή έπίδραση στίς μελλοντικές πληθυσμιακές εξελίξεις ενός νέου Ιαπωνικού φαρμάκου έπιτυχώς — σύμφωνα μέ τήν ανακοίνωση — δοκιμασμένου στόν πληθυσμιακό προγραμματισμό. Έξ άλλου, ή διεθνής οικονομική, νομισματική, πολιτική, έπίσης ή ενεργειακή κατάσταση από τήν άποψη διαθέσιμων καί του κόστους, έμφανίζονται νά είναι τόσο εύμετάβλητες καί συχνά έπηρεαζόμενες δυναμικά από άπρόβλεπτους παράγοντες οί όποιες, όδηγούν πολύ άξιόπιστες — κατά τά άλλα — προβλέψεις νά χάνουν, πολύ συχνά, τήν σημασία τους.

Τέλος, οί κυβερνητικές πολιτικές στίς αναπτυσσόμενες χώρες μπορεί, από μόνες τους, νά έχουν μιάς ίσης σημασίας έπιρροή στίς εξελίξεις πός τήν κατεύθυνση του νά προληφθεί ή δημιουργία τής άπασιόδοτης προβλέψεως τής διεθνούς Τραπεζής.

Έν τούτοις, τό πρόβλημα τής υπάρξεως μεγάλης ανεργίας ή υποαπασχολήσεως καί

απαράδεκτη χαμηλού επιπέδου ζωής γιά μεγάλη μάζες πληθυσμού, είναι τόσο κρίσιμα στίς περισσότερες από τίς πυκνοκατοικημένες αναπτυσσόμενες χώρες, ώστε δέν χρειάζεται νά γίνει χειρότερα γιά νά κινητοποιηθούν ή διεθνής κοινότητα καί οί κυβερνήσεις γιά νά τό αντιμετωπίσουν.

Τό καθήκον γιά τήν διαμόρφωση καί αποτελεσματική έφαρμογή μιάς διεθνούς στρατηγικής γιά τήν έγκατάσταση μιάς νέας οικονομικής τάξεως στόν κόσμο, ποτέ δέν ήταν εύκολη — ούτε σέ περιόδους γρήγορων ρυθμών οικονομικής αναπτύξεως διεθνώς.

Προφανώς, τό έτη τών πολύ γρήγορων έτησών ρυθμών ανάπτυξης έχουν περάσει — τουλάχιστον πός τό παρόν. Έκτός από τήν οικονομική στασιμότητα ή τήν άβέβαιη ανάπτυξη, ή παγκόσμια οικονομία περνά από μία φάση άλληλοσυγκρουόμενων έθνικών πολιτικοοικονομικών συμφερόντων καί — τό χειρότερο από όλα κατά τήν γνώμη μου — από μία φάση άπουσίας έκείνης τής πολιτικής βουλήσεως πού θά μπορούσε πιθανώς νά έπιτρέψει στίς κυβερνήσεις νά υιοθετήσουν τέτοια συντονισμένα μέτρα, όπως θά είναι άπαραίτητα, όχι μόνον γιά τήν συνέχιση έπαρκών ψηλών καί σταθερών ρυθμών ανάπτυξης άλλα έπίσης (από τό ξεχωριστό σημείο αυτής τής συζητήσεως) γιά τήν διαμόρφωση καί υιοθέτηση μιάς ικανοποιητικής διεθνούς στρατηγικής ή όποια, εάν μέ συνέπεια έφαρμοσθεί θά μπορούσε νά έπιταχύνει τήν δημιουργία μιάς νέας κατανομής τής εργασίας διεθνώς. Υπεράνω κάθε άλλου, μιά τέτοια στρατηγική θά απαιτούσε μία αύξηση στό μέρος του άκαθάριστου έγχωρίου προϊόντος, τό όποιο θά μπορούσε νά είναι διαθέσιμο νά προσφέρει καθε χρόνο, από τίς αναπτυσσόμενες οικονομικά χώρες σέ αυτές πού είναι υποανάπτυκτες. Φαίνεται νά είναι πολύ δύσκολο γιά κάθε χώρα νά προσφέρει μέρος του εισοδήματος τής όταν αυτό είναι σταθερό ή άκόμη μειώνεται, άφού άκόμη σέ περιόδους τής ευημερίας κανένας δέν ήταν ιδιαίτερα γενναιοδωρος. Η άνάγκη λοιπόν γιά δράση υπάρχει καί είναι έπείγουσα.

Σάν νά μήν ήταν άρκετά αυτά, οί βιομηχανικές χώρες, ίσως αντιδρώντας στίς δυσκολίες πού αντιμετωπίζουν οί οικονομίες τους λόγω τής οικονομικής ύφέσεως (μείωση τών εισοδημάτων, ύψηλοί μισθοί, άνεργία κ.ά.), έχουν δείξει μία τάση αναβιώσεως του προστατευτισμού, μέ καθαρά σημάδια προσπάθειας γιά μείωση εισαγωγών τών βιομηχανικών προϊόντων πού προέρχονται από τίς αναπτυσσόμενες χώρες. Προστασία τών έθνικών βιομηχανιών, είδικά αυτών πού είναι έντάσεως εργασίας, έπίσης μείωσης τής έκροης συναλλάγματος φαίνονται νά είναι τά δύο βασικά στοιχεία από τά όποια τέτοιες τάσεις προστατευτισμού δημιουργούνται.

Φιλελευθεροποίησης του έμπορίου, προσφορά τεχνολογίας καί know-how στίς αναπτυσσόμενες χώρες θά ήταν συνυφασμένες προϋποθέσεις γιά κάθε συντονισμένη δρά-

ση μέ στόχο γιά σημαντική καί σταθερή ανάκαμψη τής παγκόσμιας οικονομίας.

Ενθαρρύνοντας καί εντείνοντας τό ρυθμό ανάπτυξης τών οικονομιών τού συνόλου τών αναπτυσσόμενων χωρών, θά μπορούσαν οι βιομηχανικές χώρες νά εξασφαλίσουν σοβαρά πλεονεκτήματα σέ όφελος τών δικών τους οικονομιών. Είναι προφανές, ότι, όσο μεγαλύτερες είναι οι δυσκολίες πού αντιμετώπιζουν οι αναπτυσσόμενες χώρες σέ σχέση μέ τήν προσπάθεια τους γιά διεύρυνση τών εξαγωγών τους βιομηχανικών προϊόντων καί κατεργασμένων ύλων πρός τις ανεπτυγμένες χώρες, τόσο μικρότερη θά ήταν ή ικανότητά τους νά εισάγουν κεφαλαιουχικά αγαθά καί προηγμένης τεχνολογίας, διαρκή καί καταναλωτικά αγαθά από τις ανεπτυγμένες χώρες. Επίσης, όσο μικρότερος είναι ο ρυθμός τής οικονομικής ανάπτυξης, όπως επίσης καί ή αύξηση τών εσόδων από τις εξαγωγές αγαθών καί υπηρεσιών, τόσο μεγαλύτερη γίνεται ή αδυναμία τών υπό ανάπτυξη χωρών νά αντιμετωπίσουν τις βαριές υποχρεώσεις τους γιά εξυπηρέτηση τού δημοσίου εξωτερικού των χρέους έναντι τού διεθνούς τραπεζικού συστήματος.

Είναι καλά γνωστό ότι τό τραπεζικό σύστημα, ιδιαίτερα σέ ώριμα χρηματοδοτικά κέντρα κλειδιά όπως οι ΗΠΑ, αντιμετωπίζει μία σοβαρή άπειλή έξ αιτίας τής αδυναμίας πολλών όφειλετριών χωρών υπό ανάπτυξη, νά πληρώσουν τις δόσεις γιά εξυπηρέτηση τών χρεών σέ αυτές τις τράπεζες. Τέτοια άπειλή, εάν επραγματοποιείτο θά επηρέαζε καί ύπονόμειε τό διεθνές χρηματοδοτικό σύστημα συνολικά.

Σκέφθηκε, ότι ήταν χρήσιμο νά διατυπώσω τις πάρα πάνω παρατηρήσεις γιά δύο λόγους. Ο πρώτος ήταν νά αναφερθώ στις δυσκολίες σέ σχέση μέ τήν εισαγωγή καί εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συγκεκριμένου καί κοινά παραδεκτού σχεδίου πρός τήν κατεύθυνση μιάς περισσότερο όρθολογικής κατανομής τού πλούτου μεταξύ τών εθνών.

Ο δεύτερος, ήταν νά τονιστεί τό σημείο ότι, αν καί τά προβλήματα πού αντιμετωπίζουν οι αναπτυσσόμενες χώρες μπορούν, πιθανόν, νά βρουν τήν μακροχρόνια λύση τους μόνο μέσα στό πλαίσιο ενός σχεδίου γιά τήν συνολική τού ανάπτυξη καί διαφοροποίηση (diversification) τών οικονομιών τους. Τό ειδικό θέμα τής ναυτιλιακής ανάπτυξης έχει νά παίξει ένα σπουδαίο ρόλο υπό τήν έννοια συμβολής στην επιτάχυνση τής συνολικής οικονομικής ανάπτυξης καί συνεισφοράς στην διαφοροποίηση τής διεθνούς οικονομίας.

Η ναυτιλιακή ανάπτυξη αυτή καθ' εαυτή καί τά προβλήματα πού αντιμετωπίζουν οι αναπτυσσόμενες χώρες επί τού προκειμένου, έχουν συζητηθεί άλλοι. (1) Έτσι δέν θά αναφερθούν πάλι εδώ. Έν τούτοις υπάρχουν μερικές άλλες ενδιαφέρουσες πλευρές τού ίδιου προβλήματος. Μία προσπάθεια νά συζητηθούν αυτές οι πλευρές θά ακολουθήσει στις επόμενες παραγράφους.

Ήταν, από τόν χρόνο πού συνεκλήθη ή πρώτη UNCTAD τό 1964, όταν οι κυβερνήσεις αναγνώρισαν ότι οι διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές είχαν ένα σπουδαίο ρόλο νά παίξουν στην διαδικασία τής ανακατανομής τού εισοδήματος πού παράγεται από τήν διεθνή κοινότητα. Αυτό θά επιδιωκόταν μέ τήν αύξηση τών εσόδων τών αναπτυσσόμενων χωρών από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Επίσης ελαχιστοποιώντας τήν καθαρή έκροή συναλλάγματος, από αυτές τις χώρες πρός τό εξωτερικό, έξ αιτίας τών ναυτιλιακών συναλλαγών.

Ναυτιλία εθνικής σημαίας, τέτοια, πού διακινεί φορτία από καί πρός ξένες χώρες ή καί μεταξύ ξένων χωρών μπορεί, σίγουρα, νά γίνει βιομηχανία πού νά κερδίζει ξένο συναλλάγμα καί βιομηχανία πού εξοικονομεί ξένο συνάλλαγμα. Έν τούτοις, αυξάνοντας τήν συμμετοχή τής εθνικής ναυτιλίας στην μεταφορά τού εθνικού εξωτερικού έμπορου, μέ κανένα τρόπο, μπορεί νά θεωρείται

ότι θά έχει σαν αποτέλεσμα εισόδημα ή εξοικονόμηση ξένου συναλλάγματος ίσο μέ τό όψος τών ναύλων πού αντιστοιχούν σ' αυτές τις μεταφορές. Η αίτία είναι ότι, μέρος τών εισπράξεων από ναύλους, πρέπει νά δαπανηθεί στό εξωτερικό γιά νά αντιμετωπιστούν διάφορα στοιχεία τού συνολικού κόστους παραγωγής τών αναφερομένων υπηρεσιών, όταν αυτές οι πληρωμές γίνονται σέ ξένες βιομηχανίες πού έχουν προσφέρει κάθε είδος υπηρεσίας πού χρειάζονται τά πλοία τής εθνικής σημαίας γιά τήν επιτέλεση τού έργου τους.

Γιά νά πραγματοποιηθούν μέ αποτελεσματικότητα οι ναυτιλιακές μεταφορές απαιτούν τήν ύπαρξη καί χρησιμοποίηση μιάς μεγάλης ποικιλίας υπηρεσιών. Γιά παράδειγμα εκτός από τήν ανάγκη νά επανδρωθεί, κατ'άλληλα, ένα πλοίο χρειάζεται συντήρηση καύσιμα καί μία μεγάλη ποικιλία άλλων αναλωσίμων αγαθών, ενώ απαιτούνται υπηρεσίες πρακτορεύσεως καί τραπεζικές υπηρεσίες σέ κάθε λιμάνι πού προσεγγίζει τό πλοίο καί υπηρεσίες τηλεπικοινωνίας είναι εκ τών «ούκ άνευ» γιά τήν σύγχρονη λειτουργία ή διοίκηση μιάς ναυτιλιακής μονάδας. Επίσης, ή χρησιμοποίηση υπηρεσιών επιχειρήσεων μεταφοράς επιβατών είναι έξ ίσου απαραίτητες γιά τήν μεταφορά τών μελών τού πληρώματος μεταξύ λιμένων πού είναι τά πλοία καί τής χώρας προελεύσεως τών πληρωμάτων αυτών. Τό ίδιο απαιτείται καί γιά τις μετακινήσεις στελεχών τού διοικητικού προσωπικού όταν προκύψει ανάγκη. Τελευταίο, αλλά όχι καί μικρότερης σημασίας είναι ότι ή ύπαρξη καί χρησιμοποίηση λιμενικών εύκολων συμπεριλαμβανομένων εύκολων χειρισμού τών φορτίων είναι επίσης απαραίτητος όρος γιά τήν όμαλή λειτουργία τού συστήματος τών ναυτιλιακών μεταφορών.

Έξ άλλου υπό τις σύγχρονες συνθήκες, ή ύπαρξη δυνατότητας εξωτερικής χρηματοδότησεως είναι επίσης απαραίτητη προϋποθέσις γιά νά υπάρξουν λογικές προοπτι-

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 (MARI. 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

κές για επιτυχία και ανάπτυξη μιάς ναυτιλιακής επιχείρησης ή της ναυτιλίας υπό την σημαία μιάς συγκεκριμένης χώρας. Όμοια, κρίσιμη σημασία, είναι η διάθεση καλώς εκπαιδευμένων ή τεχνικά κατάρτισμένων διοικητικού προσωπικού, καθώς επίσης πληρωμάτων για την επάνδρωση των πλοίων. Έκτός αν τέτοιο προσωπικό προσφέρεται στην ενδιαφερομένη χώρα, πρέπει να εξασφαλιστεί από το εξωτερικό. Κάτι τέτοιο θα αποτελούσε σοβαρό μειονέκτημα για την ενδιαφερομένη Εμπορική Ναυτιλία καθώς και για την οικονομία της χώρας υπό την σημαία της οποίας ή ναυτιλία αυτή δρα, κι αυτό γιατί θα οδηγούσε όχι μόνο σε έκρηξη ξένου συναλλάγματος αλλά πιθανόν επίσης, σε αύξημένο κόστος εκμεταλλεύσεως, και μειωμένη συναγωνιστικότητα.

Τέλος, αν θυμηθεί κανείς ότι το κόστος κεφαλαίου μπορεί να αναλογεί προς τουλάχιστον το 35% του συνολικού κόστους, στην περίπτωση των πολύ μεγάλων δεξαμενοπλοίων, μέχρι περίπου 50%, ή ακόμα περισσότερο στην περίπτωση των εξειδικευμένων τύπων πλοίων προηγμένης τεχνολογίας, ενώ και το κόστος ασφαλίσσεως πρέπει επίσης να προστεθεί, τότε θα έχει μία λογική καθαρή εικόνα της συνολικής σπουδαιότητας του προβλήματος.

Σάν συμπέρασμα στις παραπάνω παρατηρήσεις μπορεί να υποστηριχθεί ότι το μέγεθος του καθαρού όφελους που απολαμβάνει ή χώρα από την ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας εξαρτάται από την ικανότητα αυτής της χώρας να αυξήσει στο μέγιστο τις εισπράξεις από ναύλους, με αξιοποίηση της οργάνωσης και του συστήματος διεύθυνσης, σε συνδυασμό με ελαχιστοποίηση του μεγέθους και κόστους υπηρεσιών που θα χρειαζόταν να αγοράσουν στο εξωτερικό ή από αλλοδαπές επιχειρήσεις.

Αυτό φέρνει τη συζήτησή μας στο επίκεντρο του θέματος που έχουμε προς ανάπτυξη δηλαδή στην ανάγκη για προσδιορισμό της έννοιας «υποδομή» και την πιθανή σημασία της ανάπτυξης της ναυτιλιακής υποδομής σε μία χώρα.

Υπάρχει ένα σημαντικό σημείο το οποίο μπορεί χρήσιμα, να ξεκαθαριστεί πριν από την περαιτέρω συζήτησή μας.

Εάν με τον όρο υποδομή εννοείται το σύνολο

της οργάνωσης, ευκολιών και υπηρεσιών που χρειάζονται από την ναυτιλιακή βιομηχανία — (τόσο σε εθνικό και διεθνές επίπεδο) ώστε να γίνει ικανή να αναπτυχθεί και αποτελεσματικά παράγει τις μεταφορικές της υπηρεσίες, θα μπορούσε να παρατηρηθεί ότι τέτοιες υπηρεσίες υποδομής μπορούν να προσφερθούν: α) από την οικονομία της χώρας που έχει εμπορική ναυτιλία, στην εθνική εμπορική ναυτιλία όπως επίσης σε πλοία και επιχειρήσεις κάθε άλλης εθνικότητας.

β) Από την οικονομία κάθε χώρας που δεν έχει μία σημαντική εθνική ναυτιλία, ή οποία, εν τούτοις λόγω ευνοϊκών ιστορικών ή τρεχουσών συνθηκών είναι ικανή να παράγει και να πουλά τέτοιες υπηρεσίες κάτω από συναγωνιστικές συνθήκες σε κάθε ενδιαφερόμενο να τις αγοράσει.

Αρα, μία αναπτυσσόμενη χώρα, εκ παραλλήλου με το να κάνει απ' ευθείας επενδύσεις στην ναυτιλία ή και σε κάποιο άλλο βιομηχανικό τομέα που απαιτεί μεγάλο κεφαλαιακό εξοπλισμό, θα μπορούσε να δώσει την προσοχή της στην ανάπτυξη οικονομικών κλάδων, ίσως λιγότερο παραδοσιακού χαρακτήρα αλλά υψηλής εντάσεως εργασίας και από τη φύση τους με μία σχετική μεγάλη εξαγωγική ικανότητα.

Μία τέτοια προσπάθεια μπορούσε να εξυπηρετήσει ένα συνδυασμό από δύο ή περισσότερους στόχους και σκοπούς στον ίδιο χρόνο. Πρώτον, να διηύρυνε τις ευκαιρίες απασχολήσεως για τους υπηκόους της ενδιαφερόμενης χώρας. Δεύτερον να διευκολύνει την υποκατάσταση εισαγομένων από το εξωτερικό υπηρεσιών που χρειάζεται ή εθνική εμπορική ναυτιλία με όμοιες υπηρεσίες παραγόμενες στο εσωτερικό, ή και να γίνει φορέας εισροής ξένου συναλλάγματος, προσφέροντας μία ποικιλία υπηρεσιών σε ξένες ναυτιλίες.

Όταν συζητάμε γενικά το επιθυμητό και την πιθανότητα ανάπτυξης ενός συστήματος υποδομής που τείνει να καλύψει όσο το δυνατόν καλύτερα από το έκτεταμένο φάσμα υπηρεσιών που ζητούνται από την διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία, θα ήταν χρήσιμο να κρατήσουμε στη μνήμη μας το μέγεθος όχι μόνον του προβλήματος, αλλά και των πιθανών όφελών.

Για να κάνουμε την συζήτηση κάπως συ-

γκεκριμένη, μπορούμε να αναφέρουμε το συνολικό κόστος που προκαλείται από την μεταφορά του διεθνούς θαλασσίου εμπορίου στους προορισμούς του. Σύμφωνα με μία εκτίμηση του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, το κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς θα μπορούσε να υπολογιστεί σε 10% — κατά μέσον όρο — της αξίας του διεθνούς θαλασσίου εμπορίου. Εάν η αξία του διεθνούς θαλασσίου εμπορίου υπελογιζότο στο επίπεδο των 2.000 τρισεκατομμυρίων δολλαρίων, τότε το κόστος της μεταφοράς αυτού του εμπορίου στον προορισμό του, μπορεί εύλογα να υπολογιστεί σαν να είναι περίπου στο επίπεδο των 200 δισεκατομμυρίων δολλαρίων.

Ίσο με το επίπεδο του συνολικού κόστους της ναυτιλιακής μεταφοράς, πρέπει να είναι το επίπεδο του εισοδήματος που συνολικά απολαμβάνουν εκείνες οι χώρες και επιχειρήσεις που προσφέρουν τις απαραίτητες υπηρεσίες για την μεταφορά του θαλασσίου εμπορίου, και εκείνες που εξασφαλίζουν υπηρεσίες υποδομής, σαν εκείνες που αναφέρθηκαν πριν.

Σήμερα το μεγαλύτερο μέρος του εισοδήματος που προέρχεται από την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, πάει στις βιομηχανικές — παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες. Το μερίδιό τους, είναι πολύ μεγαλύτερο από αυτό της συμμετοχής τους στην παγκόσμια χωρητικότητα. Δεν μπορώ να αποδείξω αυτό το επιχείρημα, γιατί δεν υπάρχουν σχετικά στατιστικά στοιχεία που να διατίθενται πρόσφατα. Έν τούτοις, εάν ληφθεί υπ' όψιν, ότι για πολλές υπηρεσίες υποδομής, οι αναπτυγμένες χώρες είναι σχεδόν οι μόνοι προμηθευτές στις παγκόσμιες αγορές, τότε θα μπορούσε εύκολα κάποιος να αποδεχθεί το παρουσιαζόμενο επιχείρημα.

Οι αναπτυσσόμενες χώρες, συνεπώς, αντιμετωπίζουν την πρόκληση να εργασθούν με συνέπεια να βελτιώσουν την παρούσα κατάσταση προς όφελός τους. Αυτό που προτείνω δεν αναφέρεται στις πολυσυζητημένες ποσοτικές αλλαγές σε σχέση με το μερίδιό τους στην παγκόσμια χωρητικότητα. Μάλλον αναφέρεται στο επιθυμητό, στην αναγκαιότητα θα έλεγα — για μία αυξημένη συμμετοχή στην παραγωγή και προσφορά στην ναυτιλιακή βιομηχανία όσο γίνεται περισσότερων, ή και του συνόλου των υπηρεσιών που χρειάζεται για να κάνει τις μεταφορικές

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

DURBAN - HEAD OFFICE

21st Floor John Ross House (West)
22/26 Victoria Embankment
DURBAN 4001, SOUTH AFRICA
P.O. Box 2110, CABLES: "PANDORA"
Tel.: 370648, Telex: 6-22560 SA

JOHANNESBURG

PANDORA CHARTERING
P.O. Box 66302
BENMORE, JOHANNESBURG
2010 SOUTH AFRICA
Tel.: 7837055, Telex: 4-24084 SA

SOUTH AFRICA

GREECE - PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC
98B, Filioes Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519794 - 4519719
Telex: 21-1165 SEA GR

της ύπηρεσιες.

Τό καθήκον πού αναφέρθηκε παραπάνω δέν είναι εύκολο. 'Αντίθετα είναι πολύ δύσκολο καί απαιτεί πολύ χρόνο. 'Απαιτεί ύπομονή καί συνεπείς προσπάθειες συνοδευόμενες από ύγιείς καί σταθερές κυβερνητικές πολιτικές γιά τήν ύποστήριξη τής προσπάθειας.

Γιά νά κάνω τό σημείο μου πλήρως κατανοητό, θά αναφερθώ στην περίπτωση τής χώρας μου. 'Η 'Ελλάδα έχει κάτω από τήν σημαία της έναν από τούς μεγαλύτερους στόλους του κόσμου, καί επιπροσθέτως ένα σημαντικό μέρος τής χωρητικότητας πού βρίσκεται κάτω από αυτές πού καλούνται «σημαίες εύκολιας» ελέγχεται από «Έλληνες». 'Επιπλέον οι «Έλληνες πλοιοκτήτες» έχουν μία μεγάλη παράδοση στις ναυτικές εργασίες, καί πολύ συχνά αναγνωρίζεται από τούς ανταγωνιστές τους, ότι τά προσόντά τους δέν είναι κατώτερα κανενός ειδικά στους τομείς τής κύριας δραστηριότητάς τους, μέ άλλα λόγια στους τομείς μεταφοράς χύδην ξηρών καί υγρών φορτίων. 'Εξ άλλου όμως, αν καί είναι ή 'Ελλάδα χώρα μέ μακρά καί έξίσου σπουδαία παράδοση στον ναυτιλιακό τομέα, δέν είναι άκόμα μία πλήρως ανεπτυγμένη χώρα. 'Ακόμα ή 'Ελλάδα έχει από πολλού χρόνου διαμορφώσει καί μέ συνέπεια εφαρμόσει μία ναυτιλιακή ανάπτυξη πολιτική, πού αποβλέπει όχι άλλά σέ επέκταση τής χωρητικότητας, αλλά επίσης καί κυρίως σέ αύξηση τών όφελών τών πού ή χώρα αποκομίζει από τήν ναυτιλιακή της βιομηχανία σέ όρους καθαρού εισοδήματος πού προέρχεται από τήν ναυτιλία. 'Η διαδικασία καί ή πρόοδος δέν ήταν γρήγορες. Μεταξύ τών ετών 1957 καί 1980 ώστόσο, ή καθαρή συμβολή ανά κοχ τής ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας ανεξάρτητα από σημαία, στο ίσοζύγιο πληρωμών τής χώρας, έχει αυξηθεί από 6.3 (ανά κοχ.) σέ 22.4 (ανά κοχ.).

'Υπάρχουν βάσιμοι λόγοι, γιά τούς οποίους θά μπορούσε νά αναμένεται ότι ή διαδικασία θά ήταν γρηγορότερη στην περίπτωση τών αναπτυσσομένων χωρών. Σέ όλες σχεδόν αυτές τίς χώρες τό ενδιαφέρον γιά ναυτιλιακή ανάπτυξη έχει συγκεντρωθεί στην ναυτιλία γραμμών πού λειτουργεί σέ έμπορικές γραμμές από καί σέ λιμάνια τών ενδιαφερομένων χωρών. 'Επίσης, όταν οι ναυτιλιακές δραστηριότητες έχουν επεκταθεί στους τομείς τών χύδην φορτίων, τήν χωρητικότητα πού κατέχουν τήν άπασχο-

λούν στίς μεταφορές τών δικών τους έξαγομένων προϊόντων, π.χ. πετρελαίου, σιδηρομεταλλεύματος, γαιάνθρακος ή καί συνδυασμένες μεταφορές (combined operations) έξυπηρετούσες κυρίως τό εισαγωγικό καί έξαγωγικό τους έμπόριο.

'Η ναυτιλία γραμμών, από τήν φύση τών ύπηρεσιών πού προφέρονται, απαιτεί μία έκτεταμένη όργάνωση τής ναυτιλιακής δραστηριότητας, όπως επίσης καί τής αναφερομένης ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Αυτό, μαζί μέ τήν κανονικότητα καί συχνότητα κινήσεως τών πλοίων πού προσεγγίζουν τά έθνικά λιμάνια, διευκολύνουν ή άκόμη ύπαγορεύουν ένα στενό σύνδεσμο μεταξύ τής λειτουργίας γραμμής καί τής έθνικής ύποδομής. 'Ομοιες παρατηρήσεις μπορούν νά γίνουν σέ αναφορά μέ τήν χωρητικότητα χύδην φορτίων πού άπασχολούνται περισσότερο μέ τό έθνικό έμπόριο τών ενδιαφερομένων χωρών.

'Ορισμένες συγκεκριμένες προτάσεις διατυπώνονται στην συνέχεια σέ σχέση μέ τόν ρόλο (α) μιάς κυβερνήσεως, (β) τής τεχνικής κατάρτισης καί τής εκπαίδεύσεως στελεχών, (γ) τής χρηματοδοτήσεως καί τών τραπεζικών εργασιών (δ) ναυπηγικών καί επισκευαστικών βιομηχανιών καί (ε) ανάπτυξης λιμένων, σάν στοιχείων ενός συστήματος ύποδομής.

Πρίν επιχειρήσω νά κάνω μία συζήτηση γιά τούς οικονομικούς κλάδους πού μόλις αναφέρθηκαν πιστεύω ότι είναι χρήσιμο νά συζητηθεί ένα πρόσθετο σημείο σχετικό μέ τήν φύση τους καί τήν σημασία τους.

'Ορισμένοι παραγωγικοί τομείς, όπως γιά παράδειγμα, οι ναυπηγικές καί επισκευαστικές βιομηχανίες, ή βιομηχανία τών λιμανιών, οι μεσιτικές ναυτιλιακές εργασίες καί ή αγορά/πώληση πλοίου ή οι πρακτορεύσεις, οι νηογνώμονες, οι προμηθευτές πλοίων καί άλλες όμοιες δραστηριότητες, μπορούν νά βρουν τήν δικαίωσή γιά τήν ύπαρξη καί ανάπτυξη τους, άποκλειστικά στην ζήτηση πού προέρχεται από τήν ναυτιλιακή βιομηχανία μολονότι σέ μερικές περιπτώσεις όλοι αυτοί οι τομείς έχουν διαφοροποιηθεί — μέ τήν πάροδο του χρόνου — τίς δραστηριότητές τους ώστε νά ικανοποιήσουν επίσης, ζήτηση πού προέρχεται έκτός τής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

'Η δημιουργία μερικών άλλων τομέων ύποδομής όπως τραπεζικού, εργασιών άσφαλισεως, νομικές ύπηρεσίες, ύπηρεσίες έπι-

βατηγού ναυτιλίας, τηλεπικοινωνίες, μηχανικές ήλεκτρονικές, επίσης μερικών άλλων παραγωγικών τομέων, πιθανώς, μή προήλθε ή έξαρτήθηκε από τήν ναυτιλιακή βιομηχανία. Δέν μπορεί νά άμφισβητηθεί, έν τούτοις, ότι ή πορεία τής ανάπτυξης τέτοιων κλάδων έχει επηρεασθεί πολύ, από τήν ζήτηση πού προέρχεται από τήν ναυτιλιακή βιομηχανία.

'Εξ άλλου δέν είναι συνήθως δυνατό, σέ λογικό κόστος, νά μετρήσεις καί νά προσδιοριστεί ποσοτικά τό οικονομικό, κοινωνικό καί τά άλλα πλεονεκτήματα πού άποκτά μία χώρα από τήν ναυτιλιακή ανάπτυξη καί τήν ανάπτυξη τής ναυτιλιακής ύποδομής. 'Επιπλέον ώρισμένοι τομείς ύποδομής, γιά παράδειγμα ή επισκευαστική βιομηχανία, δημιουργηθέντες καί αναπτυχθέντες κάτω από τόν θετικό έπηρεασμό τής ζήτησης πού προέρχεται από τήν ναυτιλιακή βιομηχανία, παράγουν τήν δική τους ζήτηση γιά προϊόντα καί/ ή ύπηρεσίες γιά ένα σημαντικό (πιθανώς μεγάλο) αριθμό παραγωγικών τομέων, τελείως έκτός τής ναυτιλιακής βιομηχανίας εύρισκομένων καί έτσι επιταχύνουν τήν συνολική οικονομική ανάπτυξη τής ενδιαφερομένης χώρας.

Μία άκόμα παρατήρηση μπορούσε, χρήσιμα, νά γίνει υπό τό φώς τών παραπάνω παρατηρήσεων. Κάθε επένδυση πού αναλαμβάνεται από μία χώρα ή τούς ύπηκόους της, σημαίνει μία θυσία έθνικών πόρων, πού θά μπορούσαν εναλλακτικά νά χρησιμοποιηθούν σέ ανταγωνιστικές επενδύσεις. 'Από μία καθαρά έμπορική σκοπιά, τό μόνο ή τό κυριώτατο κριτήριο γιά τήν αξιολόγηση μιάς προτεινόμενης επενδύσεως σέ ένα από τούς προαναφερθέντες τομείς, θά ήταν ή ικανότητα τής επενδύσεως γιά άπόδοση χρηματικού κέρδους. Κατά τήν γνώμη μου, οι αναπτυσσόμενες χώρες, όταν μελετούν επενδύσεις στους τομείς πού προαναφέρθηκαν, δικαιολογούν νά παραβλέπουν αυτή τήν προσέγγιση. 'Ορισμένες επενδύσεις μπορεί νά μήν άποδίδουν άμεσα χρηματικό κέρδος, έν τούτοις όμως, παρέχουν εύρύτερα όφέλη πού έξυπηρετούν τό έθνικο - οικονομικό συμφέρον, μέ τήν έννοια ότι τέτοιες επενδύσεις θά μπορούσαν νά προσδώσουν τά μεγαλύτερα πιθανά όφέλη στους ύπηκόους καί κατοίκους τής ενδιαφερομένης χώρας, έστω καί από τήν έννοια επιτάχυνσης του ρυθμού ανάπτυξης τής έθνικής οικονομίας.

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

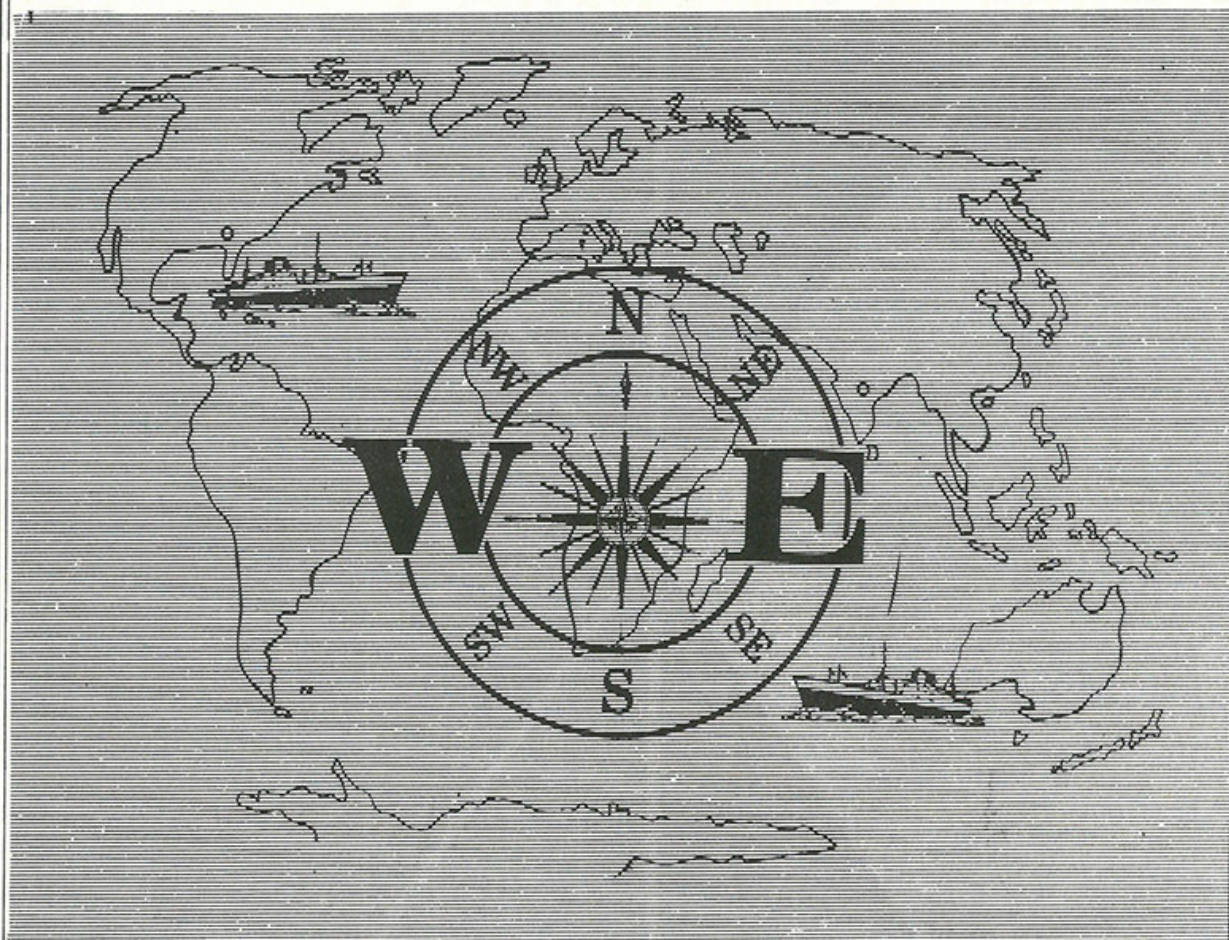
2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231



Hellarabia BUNKERS

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



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

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

1, SKOYZE, PIRAEUS
TEL.: 4183875 - 6, 4521509
A.O.H.: 2915246
TLXS: 21-3621 ANKO/21-1775 MARE

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΜΕ ΤΟΝ ΠΡΟΕΔΡΟ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ Κ. ΜΗΝΑ ΣΙΓΑΛΑ

Προβληματική από τη γένεσή της ή κρατική ακτοπλοϊκή εταιρία

«Η Έταιρία «Ελληνική Ακτοπλοία» που δημιουργήθηκε από τα υπουργεία Έθνικης Οικονομίας και Ναυτιλίας για την εξυγίανση των προβληματικών εταιριών λαϊκής βάσεως και για την αναβάθμιση και βελτίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας δεν πρόκειται να προσφέρει τό παραμικρό στην Ακτοπλοία και θα πολλαπλασιάσει τα προβλήματα γιατί και η ίδια είναι προβληματική από τη γένεσή της γιατί παραλαμβάνει χάος.

Αυτό είναι ένα καίριο συμπέρασμα από μία συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά» ο πρόεδρος της Ένώσεως Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιστηγών Πλοίων κ. Μήνας Σιγάλας. Από την ίδια συνέντευξη προκύπτει ότι τα αποτελέσματα θα ήταν πολύ θετικότερα εάν τό 1,5 δισ. δραχμών μέ τό οποίο προικοδοτείται (άρχικά) ή νέα εταιρία διεισθίετο γενικά γιά τήν Ακτοπλοία δεδομένου ότι τό πρόβλημα σήμερα δεν αφορά τίς προβληματικές εταιρίες λαϊκής βάσεως αλλά αυτή τήν ίδια τήν Ακτοπλοία και ότι εν πά-

ση περιπτώσει πρέπει νά γίνει κάτι ούσιαστικό, αλλιώς εκείνο πού θά έχουμε από εδώ και πέρα θά είναι συνεχώς μεγαλότερες άνωμαλίες στίς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Αυτή τή στιγμή δεν είναι γνωστό εάν ή νέα εταιρία πρόκειται νά προχωρήσει. «Ήδη, σύμφωνα μέ πληροφορίες πού δεν διαψεύσθηκαν ως τή στιγμή πού γράφονταν οι γραμμές αυτές, τέσσερα από τά πέντε μέλη τής εταιρίας — ο πρόεδρος της κ. Κων. Προκόπης, ο διευθύνων σύμβουλος κ. Θ. Κατραούρας, τά μέλη κ.κ. Τζαμουτζάκης και Άλ. Βασιλείου — παραιτήθηκαν και στή θέση του παρέμενε μόνο ο συμ-πράττων σύμβουλος κ. Β. Ζαφείρης, πολιτικός μηχανικός.

«Η συνέντευξη του κ. Σιγάλα πού παραχωρήθηκε στόν Διευθυντή Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή ήταν «ζωντανή» — έγινε δηλαδή χωρίς καμμία προετοιμασία και καταγράφηκε στό μαγνητόφωνο — και έ-χει ως εξής:

— Οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι ένα θέμα πού ενδιαφέρει πάρα πολλούς Έλληνες. Και τούς κατοίκους των νησιωτικών περιοχών αλλά και τούς υπόλοιπους Έλληνες πού ταξιδεύουν μέ τά πλοία γιά τουρισμό ή και γιά τίς δουλειές τους. «Έτσι, μέ τήν ευκαιρία τής ανακοινώσεως τής ίδρύσεως τής κρατικής ακτοπλοϊκής εταιρίας θέλουμε νά έχουμε κ. Σιγάλα τίς αντιλήψεις σας σάν προέδρου τής Ένώσεως Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιστηγών Πλοίων γιά όλο τό πλέγμα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών τής χώρας.

— Κατ' αρχήν χαίρομαι πού μου δίδεται ή ευκαιρία νά εκθέσω μέσω των «Ναυτικών Χρονικών» όσα έχουμε νά πούμε γιά τήν Ακτοπλοία. Αυτή τή στιγμή σάν πρόεδρος τής Ένώσεως Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιστηγών Πλοίων αισθάνομαι υπερέφανος γιά τό γεγονός ότι τά πλοία πού εξυπηρετούν τίς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες τής χώρας αυτή τήν εποχή είναι κάτι πού πριν από μερικά χρόνια θά ήταν ίσως δύσκολο ακόμη και νά τό φαντασθούμε. Οι μονάδες πού διαθέτει αυτή τή στιγμή ή Ακτοπλοία δεν ύστερούν στό παραμικρό από τά πλοία πού εξυπηρετούν τίς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες σέ χώρες πολύ πιό προηγμένες από τήν Ελλάδα.

Αυτό τό Χρόνο αντικαθίστανται τρία πλοία τής Ακτοπλοίας ενώ ταυτόχρονα στή δύναμή της πρόκειται νά προστεθεί ένα (και ένδεχομένως ακόμη ένα) καθαρά όχηματαγωγό σκάφος μεγάλης μεταφορικής Ικανότητας. Από τά τρία σκάφη τής Ακτοπλοίας πού αντικαθίστανται τά δύο άνήκουν στίς κρητικές εταιρίες, ένα στίς Μινωικές Γραμμές σέ αντικατάσταση του «Μίνως», και ένα στήν ΑΝΕΚ, σέ αντικατάσταση του «Κύδων». Τό τρίτο πλοίο πού αντικαθίσταται είναι τό επιστηγνό «Μισούλης». Μέ τήν αντικατάσταση αυτών

των τριών πλοίων και μέ τίς μονάδες πού έχουν προσκτηθεί ως τώρα ή Ακτοπλοία βρίσκεται σέ ένα ύψηλό σημείο γιά νά αποδώσει τό έργο γιά τό οποίο είναι προορισμένη. Καί αποτελεί κακόγουστο άστείο πού πρέπει νά μάς θλίβει όλους νά χαρακτηρίζονται αυτά τά πλοία τής Ακτοπλοίας «σάπια», «επικίνδυνα» και «πλωτά φέρετρα». Αυτή τή στιγμή ο μέσος όρος ηλικίας των ακτοπλοϊκών πλοίων είναι 13-14 έτη και θά κατέβει ακόμη περισσότερο μέ τήν προσθήκη των τριών νέων πλοίων πού άνέφερα προηγουμένως. Επί πλέον τά υπάρχοντα ακτοπλοϊκά πλοία είναι υπεραρκετά γιά νά καλύψουν τίς άνάγκες πού παρουσιάζονται.

— Πριν από μερικές ημέρες ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Κασιφάρας σέ μία συνέντευξη του γιά τή νέα εταιρία πού δημιουργήθηκε είπε ότι τά πλοία πού διαθέτουν οι ιδιώτες επιχειρηματίες στήν Ακτοπλοία είναι ακατάλληλα γιά τό σκοπό γιά τόν οποίο προορίζονται...

— Είμαι βέβαιος ότι ο Ύπουργός έννοούσε ακατάλληλα τά πλοία όχι πρós τήν αξιοπλοία τους αλλά ακατάλληλα ως πρós τίς χωρητικότητές τους και τίς ταχύτητές τους γιά τίς γραμμές τίς όποιες εξυπηρετούν. Καί βέβαια αναφέρθηκε κυρίως στίς γραμμές στίς όποιες υπάρχουν προβληματικές εταιρίες και μιλούσε συγκεκριμένα γιά τά πλοία τους.

— Από τήν καθημερινή πραγματικότητα διαπιστώνεται ότι υπάρχουν δύο περιπτώσεις κατά τίς όποιες δημιουργείται θόρυβος γιά τήν Ακτοπλοία: «Η πρώτη αφορά τίς αιχμές τής θερινής περιόδου και ή δεύτερη τή μη έκτέλεση δρομολογίων στή χειμερινή περίοδο από πλοία πού είναι ύποχρεωμένα ά-

πό τό νόμο νά εκτελέσουν τά δρομολόγια αυτά.

— Γιά τή θερινή περίοδο έχω νά πω τά εξής: «Αν τόν Αύγουστο ζητήσεις από τήν Ολυμπιακή Αεροπορία ένα εισιτήριο μπορεί νά τό εξασφαλίσεις μετά ένα μήνα. Εάν τό ίδιο μήνα ζητήσεις ένα σιδηροδρομικό εισιτήριο μπορεί νά τό πάρεις μετά δύο ή τρεις ημέρες, ποτέ όμως τήν ίδια στιγμή. Έν τούτοις ούτε γιά τήν Ολυμπιακή, ούτε γιά τόν ΟΣΕ έγινε ποτέ συζήτηση και θόρυβος γίνεται πάντοτε μόνο γιά τήν Ακτοπλοία. Ο θόρυβος αυτός όφείλεται στό γεγονός ότι ένας μεγάλος αριθμός Έλλήνων δεν προγραμματίζει εγκαίρως τίς μετακινήσεις του μέ τά πλοία. Αυτοί οι άνθρωποι αποφασίζουν ξαφνικά τό πρωί νά ταξιδέψουν και αξιώνουν νά υπάρχει στή διάθεσή τους πλοίο γιά νά τούς μεταφέρει στόν προορισμό τους — ενώ όταν πρόκειται νά ταξιδέψουν μέ άεροπλάνο ή μέ τραίνο φροντίζουν νά εξασφαλίζουν προηγουμένως τό εισιτήριό της. «Έτσι από τήν έλλειψη προγραμματισμού παρουσιάζεται τό τό φαινόμενο των αιχμών κατά τό θέρος, παρά τό γεγονός ότι τά υπάρχοντα πλοία έπαρκούν γιά τήν εξυπηρέτηση τής κινήσεως. Εάν όλοι εκείνοι πού ταξιδεύουν μέ πλοία προγραμματίσουν τά ταξίδια τους θά υπάρχει ή δυνατότητα προγραμματισμού και εκτελέσεως έκτάκτων δρομολογίων όποτε δεν θά δημιουργούνται αιχμές και κανένας δεν θά μπορεί νά ισχυρισθεί ότι τά πλοία δεν είναι άρκετά γιά νά εξυπηρετήσουν τίς ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες κατά τή διάρκεια του θέρους. Αυτή είναι ή μία πλευρά. Υπάρχει και μία άλλη: Νά αγοράσουμε δηλαδή δέκα ακόμη πλοία και νά τά δρομολογούμε τίς δέκα ή είκοσι φορές πού παρουσιάζεται τό φαινόμενο των αιχμών έπειδή δεν υπάρχει ο απαιτούμενος προγραμματισμός από εκεί-

νους πού πρόκειται να ταξιδέψουν. Αυτό φυσικά δεν μπορεί να γίνει γιατί δεν έχει γίνει πουθενά στον κόσμο, ακόμη και στις πλούσιες χώρες. Σημειώνω επιπροσθέτως ότι ούτε στη Γαλλία, ούτε στην Ιταλία λόγω χάρη μπορείτε να εξασφαλίσετε άμεσα σιδηροδρομικό εισιτήριο στη διάρκεια του θέρους. Έπαναλαμβάνω ότι το φαινόμενο των αχμών όφειλεται αποκλειστικά στην έλλειψη προγραμματισμού. Και πολλές φορές εκείνοι που αποφασίζουν ξαφνικά στις 6 το πρωί να ταξιδέψουν κατεβαίνουν στο λιμάνι και προσπαθούν να πάρουν και τις θέσεις εκείνων που έχουν προγραμματίσει κανονικά το ταξίδι τους και έχουν εφοδιασθεί εγκαίρως με εισιτήρια. Επίσης επαναλαμβάνω ότι τα πλοία είναι υπεραρκετά και δεν είναι δυνατόν ποτέ, ακόμη και αν η Ελλάδα πλουτίσει ξαφνικά, να αγοράσουν πλοία για να εξυπηρετούν αυτή την εποχιακή κίνηση που δημιουργείται με αυτόν τον τρόπο.

Τό φαινόμενο πού εμφανίζεται κατά τη χειμερινή περίοδο αφορά κυρίως τα φορτηγά αυτοκίνητα, ήδη όμως μετά την αγορά από την εταιρία της Δωδεκανήσου ενός όχηματoγoυ πλοίου μεταφορικής ικανότητας 100 φορτηγών αυτοκινήτων λύεται αυτόματως το θέμα Δωδεκανήσου. Επίσης το πλοίο αυτό θα μπορεί να εξυπηρετεί και τις επιπλέον ανάγκες πού τυχόν θα εμφανίζονται σε άλλες γραμμές.

— Ασφαλώς δεν μπορεί να υπάρχει αντίρρηση ότι τα υπάρχοντα πλοία μπορούν να καλύψουν και αυξημένη ακόμη κίνηση έφ' όσον υπάρχει ο απαιτούμενος προγραμματισμός πρώτα από τους ταξιδιώτες και κατόπιν από τις ακτοπολικές επιχειρήσεις. Υπάρχει όμως ένα πρόβλημα: Συχνά — πυκνά τό ΓΕΝΕ ανακοινώνει την επιβολή προστίμων σε πλοία για παράβαση του ΝΔ 187/73,

δηλαδή γιατί δεν εκτέλεσαν δρομολόγια τα οποία ήταν υποχρεωμένα να εκτελέσουν κατά τη χειμερινή περίοδο. Γιατί δεν εκτελούνται αυτά τα δρομολόγια;

— Τό θέμα πού έχει δημιουργήσει αυτή την κατάσταση και έχει οδηγήσει στην ύπαρξη προβληματικών εταιριών και στον κίνδυνο να γίνουν και άλλες προβληματικές και όρισμένες να φυτοζωούν — ή μόνη γραμμή ή οποία κατά κάποιον τρόπο στέκεται είναι η γραμμή της Κρήτης, στις άλλες γραμμές υπάρχουν εταιρίες προβληματικές ή ετοιμες να γίνουν προβληματικές — είναι καθαρά οικονομικό. Ένώ όλα αυξάνονται κατ' έτος, τό Υπουργείο και η Κυβέρνηση γενικώτερα για λόγους κοινωνικής πολιτικής δεν αυξάνει ανάλογα και τα εισιτήρια των πλοίων. Και όχι μόνο δεν προχωρεί στην αύξηση αυτή αλλά δεν κάνει ούτε και αυτό πού μπορεί και θα ήταν τό ποιο σωστό, να επιδοτήσει τις ακτοπολικές συγκοινωνίες όχι με τό ποσό με τό οποία επιδοτεί την Ολυμπιακή και τις άλλες χερσαίες συγκοινωνίες αλλά με πολύ μικρότερο ποσό. Πρέπει να προσθέσω ότι εκτός των άλλων η Ακτοπλοία αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό της επιδοτούμενης Ολυμπιακής Αεροπορίας ή οποία ανακοίνωσε πρόσφατα ότι θα προβεί σε αύξηση των εισιτηρίων του εσωτερικού κατά 20% παρά τό γεγονός ότι ή αύξηση αυτή έπρεπε να ήταν ακόμη μεγαλύτερη, αλλά επειδή επιδοτείται από τό κράτος έχει τό δυνατότητα να διατηρεί τις τιμές χαμηλότερα από τό πραγματικό κόστος. Με όλα αυτά τό άνοιγμα πού υπάρχει στις επιχειρήσεις της Ακτοπλοίας μεγαλώνει συνεχώς και είναι γεγονός ότι εάν ή κατάσταση αυτή συνεχισθεί καμιά επιχείρηση δεν πρόκειται να σωθεί και θα γίνουν όλες προβληματικές. Πρέπει λοιπόν να υπάρξει βαθύτατος προβληματισμός από την

πλευρά του κράτους τό οποίο στην προκειμένη περίπτωση με ελάχιστα σε σύγκριση με ό,τι δίνει στους άλλους συγκοινωνιακούς φορείς θα μπορέσει να εξασφαλίσει πολύ καλύτερα τις ακτοπολικές συγκοινωνίες ενώ ή Ακτοπλοία θα μπορέσει να σταθεί καλύτερα.

— Δεν απαντήσατε στο έρώτημα για τη μη εκτέλεση δρομολογίων τη χειμερινή περίοδο.

— Αρχισα έτσι για να πω ότι πέρα από τό γεγονός ότι τό θέμα μας είναι οικονομικό, τό χειμώνα πρέπει να εκτελούνται όσα δρομολόγια είναι απαραίτητα για να εξυπηρετηθεί ή κίνηση πού παρουσιάζεται στις διάφορες γραμμές και να μην εκτελούνται περιττά δρομολόγια. Τό πρόβλημα πού παρουσιάζεται όρισμένες φορές τη χειμερινή περίοδο, άλλοτε μικρότερο και άλλοτε μεγαλύτερο, όφειλεται σε απαγορεύσεις απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Όταν υπάρχει απαγόρευση απόπλου και δεν εκτελεστούν ένα ή δύο δρομολόγια, τό επόμενο είναι εύνητο ότι δεν μπορεί να καλύψει την κίνηση πού έχει συσσωρευθεί επί δύο ή τρεις ημέρες. Δεν μπορούμε συνεπώς και για αυτές τις περιπτώσεις να έχουμε επί πλέον πλοία για να τα χρησιμοποιήσουμε για την κάλυψη της αυξημένης κινήσεως πού υπάρχει μετά από ένα απαγορευτικό. Τό θέμα πάντως πού παρουσιάζεται τό χειμώνα αφορά τό φορτηγά αυτοκίνητα, δεν υπάρχει σε καμιά περίπτωση πρόβλημα μεταφοράς επιβατών, υπάρχει μόνο πρόβλημα μεταφοράς φορτηγών αυτοκινήτων τό οποίο θα επιλυθεί με την αγορά του όχηματoγoυ από την εταιρία της Δωδεκανήσου. Νομίζω ότι υπάρχουν σκέψεις να γίνει κάτι παρόμοιο και από τις εταιρίες της Κρήτης και είναι αυτό-

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

Συνολική άξια ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ήταν
18.065.440.738 δολάρια.

Διά πληροφορίας αποστείνετε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς εν Λονδίνο αντιπροσώπους των:

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

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

νόητο ότι αν έλθει και ένα δεύτερο πλοίο μεταφοράς όχημάτων θα λυθεί και τό πρόβλημα του χειμώνα. Τά δρομολόγια τά οποία έκτελούνται τή χειμερινή περίοδο νομίζω ότι είναι περισσότερα από αυτά πού πραγματικά είναι απαραίτητα. Λόγου χάρη, στή Δωδεκάνησο υπάρχουν αυτή τή στιγμή έξι δρομολόγια έβδομαδιαίως και όμως ζητείται νά γίνουν και άλλα δρομολόγια. "Όπως επίσης στή Σύρο γίνονται έξι δρομολόγια έβδομαδιαίως μέ πλοίο που μεταφέρει συνήθως 100, 150 ή και 200 επιβάτες ενώ τό πρώτο κολλό του είναι 1.000 επιβάτες και παρ' όλα αυτά υπάρχει αίτημα νά γίνουν αυτά τά δρομολόγια έπτά ή και όκτώ τήν έβδομαδα.

— Δηλαδή θεωρείτε υπερβολικά τά δρομολόγια τής χειμερινής περιόδου. Προσωπικά θεωρώ ότι τό πρόβλημα αυτό μπορεί νά επιλυθεί αν οι συνιστώσες του — υπάρχουσα κίνηση, μεταφορικές ανάγκες, δυνατότητες τών πλοίων κλπ. — θεθούν άντικειμενικά σέ μία στρογγυλή τράπεζα. Τό έρώτημά μου όμως στό όποιο δέν απαντήσατε ακόμη είναι ότι υπάρχει μία αθάνατη ένέργεια από πλοία τά οποία έχουν κινηθεί τό καλοκαίρι και δέν έκτελούν τά δρομολόγια πού είναι υποχρεωμένα νά έκτελέσουν τή χειμερινή περίοδο και γι' αυτό τό λόγο επιβάλλονται τά πρόστιμα, ενώ σέ περίπτωση απαγορευτικού λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών δέν είναι δυνατόν νά επιβληθούν πρόστιμα — θά ήταν τελείως παράλογο κάποια άρχή νά επιβάλλει απαγόρευση απόπλου και κατάπιν νά τιμωρεί τούς υπεύθυνους τών πλοίων γιατί δέν έκτέλεσαν τά απαγορευμένα δρομολόγια!

— Θέλω νά διευκρινίσω ένα ζήτημα πού προκαλεί δυσμενείς επιπτώσεις. Κατά καιρούς έχει διατυπωθεί τό έρώτημα γιατί τά πλοία παθαίνουν ζημιές τό χειμώνα και δέν τίς παθαίνουν τό καλοκαίρι. Αυτό πού συμβαίνει είναι απλό: "Όλες οι ετήσιες επιθεωρήσεις γίνονται μέχρι και τόν Φεβρουάριο του έτους πού πρόκειται νά άρχίσει ή νέα σαιζόν. Και είναι έπόμενο όταν τά πλοία αυτά έχουν δουλέψει 8 - 10 μήνες νά προκαλούνται φθορές από τή χρήση πού δημιουργεί ζημιές. Δέν πρόκειται συνεπώς γιά ήθελημένες ζημιές, πρόκειται γιά πραγματικές ζημιές πού είναι όπως εξήγησα απόλυτα δικαιολογημένες.

— Πάλι δέν απαντήσατε στό έρώτημά μου και από όσα είπατε ανακύπτει ένα νέο έρώτημα: Έχει επιβληθεί πρόστιμο σέ πλοίο γιατί δέν έκτέλεσε δρομολόγιο επειδή είχε ύποστει ζημιά;

— Όχι. Υπάρχουν όμως περιπτώσεις πλοίων πού οι ζημιές τίς όποιες έχουν είναι τέτοιες πού δέν είναι δυνατόν νά άποκατασταθούν μέσα στό χρόνο πού δίνει τό ύπουργείο γιά τήν ετήσια επιθεώρηση. "Αν λόγω χάρη ένα πλοίο έχει ζημιά στό στροφαλοφόρο άξονα, ή βλάβη αυτή δέν μπορεί νά άποκατασταθεί σύντομα.

— Δέν υπάρχει λοιπόν πρόβλημα επιβολής προστίμου γιά μή έκτέλεση δρομολογίων λόγω επισκευών. Τό έρώτημά μου, έπιναλμβάνω, άφορά τά πλοία τά οποία ήθελημένα δέν έκτελούν δρομολόγια τή χειμερινή περίοδο, δηλαδή παρά τό γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες τους γνώριζαν εκ τών προτέρων — από τότε δηλαδή πού πήραν τή σκοπιμότητα — τήν υποχρέωσή τους νά έκτελούν δρομολόγια και τή χειμερινή περίοδο

έφ' όσον άπασχολούνται τή θερινή. Και αυτό είναι πού δημιουργεί προβλήματα.

— Παρ' όλο πού ή θέση μου είναι πολύ δύσκολη δέν διστάζω νά πώ γιά όσους ήθελημένα και άδικαιολόγητα πραγματικά δέν βγαίνουν νά έκτελέσουν τά δρομολόγια τους μετά από τό χρόνο γιά τόν όποιο τό "Υπουργείο σου δίνει δικαίωμα νά παραμείνεις σέ άκίνησία γιά τήν ετήσια επιθεώρηση ότι πρέπει νά εφαρμοσθεί ό νόμος.

— 'Από όσα είπατε προηγουμένως προκύπτει ότι τάσσεσθε υπέρ μιας άναμορφώσεως τών χειμερινών δρομολογίων ώστε και οι νησιωτικές περιοχές νά έξυπηρετούνται επαρκώς και νά μήν γίνονται άσκοπες δαπάνες.

— Έάν αυτό επιτευχθεί, τό θέμα τής "Ακτοπλοΐας θά έχει λυθεί κατά 30%.

— 'Ανακεφαλαιώνοντας μπορούμε νά πούμε ότι μέ τή σημερινή δομή τής "Ακτοπλοΐας — χωρίς νά δημιουργηθεί ό,τιδήποτε άλλο — μπορεί νά λυθεί τό πρόβλημα τής έξυπηρετήσεως μέ τίς άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες και τών κατοίκων του νησιωτικού συμπλέγματος τής χώρας και τών ύπολοίπων "Ελλήνων πού κινούνται μέ τά πλοία γιά τουριστικούς λόγους αλλά και γιά έμπορικούς. Έρχόμαστε, λοιπόν, στό κρίσιμο έρώτημα τό όποιο προκάλεσε αυτή τή συνέντευξη: Ποιές δυνατότητες βλέπετε έσείς σ' αυτή τήν εταιρία τήν όποια δημιουργεί τό κράτος γιά νά έξυγιάνει, σύμφωνα μέ τίς σχετικές άνακοινώσεις, κατ' άρχήν τίς προβληματικές εταιρίες λαϊκής βάσεως και εν συνεχεία (ή παράλληλα); νά προγραμματίσει τή βελτίωση και τήν αναβάθμιση όλων τών άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών τής χώρας;

— Κύριε Τσαπραλή, έμείς σαν "Ένωση δέν πολεμάμε αυτή τήν εταιρία ή όποιαδήποτε άλλη ένδοχομένως θά δημιουργηθεί προκειμένου νά προσφέρει κάτι στήν "Ακτοπλοΐα. "Όπωςδήποτε όμως είμαστε αντίθετοι μέ τήν ίδρυση αυτής τής εταιρίας μέ τό σκεπτικό ότι δέν προσφέρει τίποτε στήν "Ακτοπλοΐα, διότι αυτή τή στιγμή υπάρχει θέμα "Ακτοπλοΐας γενικώς και όχι προβληματικών εταιριών. Είμαστε αντίθετοι όχι μόνον γιατί δέν πρόκειται νά προσφέρει τό παραμικρό άλλα

θά δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα. Βέβαια ό άρχικός σκοπός της είναι όπως μάς διαβεβαίωσαν, νά βοηθήσει τίς προβληματικές εταιρίες λαϊκής βάσεως, νομίζω όμως ότι οι εταιρίες αυτές θά μπορούσαν νά βοηθηθούν άποτελεσματικότερα όπως βοηθήθηκαν μέχρι πρότινος και ένδοχομένως νά γίνονταν και κάποιοι έλεγχοι.

— Αυτή ή εταιρία πριμοδοτείται μέ ένα κεφάλαιο από τήν ΕΤΒΑ ύψους 1,5 δισ. δραχμών. Έάν αυτό τό ποσό ήταν δυνατόν νά διατεθεί στήν "Ακτοπλοΐα γενικώς ποιά θά ήταν τό αποτέλεσμα;

— 'Αναμφισβήτητα τό αποτέλεσμα θά ήταν πολύ θετικότερο. Τώρα βοηθούνται αυτές οι εταιρίες οι όποιες δυστυχώς — λυπάμαι πού θά τό πώ — είναι καταδικασμένες. Οι εταιρίες αυτές θά σβήσουν αν όχι αύριο, όπωσδήποτε όμως σέ προβλεπτό χρόνο. Αυτό σημαίνει ότι ή εταιρία πού δημιουργείται από τό κράτος είναι προβληματική εν τή γενέσει της και δέν είναι δυνατόν νά προσδεύσει τίποτε πού θά τελεί υπό τό καθεστώς αυτής τής εταιρίας: Για δύο λόγους, πρώτο γιατί παραλαμβάνει αυτό τό χάος — άς τό πούμε έτσι — και δεύτερο, γιατί κατά τή γνώμη μας τά άτομα πού διορίστηκαν γιά νά τή διοικήσουν και πού εν πάση περιπτώσει έγκαιρα κατάλαβαν τό λάθος τους και παραιτήθηκαν, παρά τά όποιαδήποτε άλλα προσόντα τους δέν είχαν τίς γνώσεις πού χρειάζεται νά έχουν εκείνοι πού θά αναλάμβαναν νά μελετήσουν τά προβλήματα και νά φροντίσουν γενικώς γιά τήν "Ακτοπλοΐα.

— Στήν ανακοίνωση του "Υπουργείου γιά τή σύσταση τής εταιρίας αναφερόταν ότι σκοπός της, πέρα από τήν έξυγίανση τών προβληματικών εταιριών λαϊκής βάσεως θά είναι ή βελτίωση και ή αναβάθμιση τών άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών τής χώρας. Πώς μία άνώνυμη εταιρία θά μπορέσει νά προχωρήσει σέ έναν τέτοιο στόχο και πώς επί πλέον ή εταιρία αυτή θά μπορέσει, όπως αναφέρεται, νά παρέχει τίς απαραίτητες έξειδικευμένες ύπηρεσίες, μεθόδους και γνώσεις στις υπάρχουσες άκτοπλοϊκές επιχειρήσεις;

— Τό πρώτο, όπως μάς εξήγησε συγκεκριμένα ό κ. "Υπουργός, άφορά μόνο τίς δευτερεύουσες γραμμές και σέ καμία περίπτωση

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: 3116183, 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

τίς κύριες. Λόγου χάρι η νέα εταιρία θα αναλάμβανε να εξυπηρετήσει με κατάλληλα πλοία όρισμένες δευτερεύουσες γραμμές που εξυπηρετούνται σήμερα με πλοία. Για το δεύτερο σκέλος της έρωτησεως πρέπει να ξεκαθαριστεί ότι δεν είναι δυνατόν να παρασχεθούν σε μας τέτοιες εξειδικευμένες υπηρεσίες και γνώσεις.

— Ποιές συγκεκριμένες προτάσεις έχει υποβάλει η Ένωσή σας στο Υπουργείο για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της Ακτοπλοΐας και τη βελτίωση γενικότερα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών;

— Κατά καιρούς έχουν υποβληθεί πολλά υπομνήματα έπειτα από παρακλήσεις των εκάστοτε υπουργών. Έκτός από αυτό υπάρχει η σχετική μελέτη του υπουργείου Έθνικης Οικονομίας καθώς και ανάλογη μελέτη του Ι.Ο.Β.Ε. η οποία έγινε με έντολή της Ένώσεώς μας. Η μελέτη του υπουργείου Έθνικης Οικονομίας καταλήγει σ' αυτό που υποστηρίζουμε συνεχώς εμείς, ότι το πρόβλημα της Ακτοπλοΐας είναι καθαρά οικονομικό. Το οικονομικό πρόβλημα δημιουργήθηκε από το άνοιγμα που υπάρχει στις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις το οποίο όφειλεται αποκλειστικά στο γεγονός ότι ενώ κάθε χρόνο τα πάντα αυξάνονται κατά τα διάφορα ποσοστά, οι αμειψίσεις του ναυτολογίου που είχαν τα αντίστοιχα έτη δεν ήταν ανάλογες για να καλύψουν τις ανατιμήσεις που είχαν σημειωθεί. Και η μελέτη που έκανε για λογαριασμό της Ένώσεώς μας το Ι.Ο.Β.Ε. έπειδή μας τό είχε ζητήσει ο Υπουργός, συμπίπτει κατά 99% με τη μελέτη του υπουργείου Έθνικης Οικονομίας για την Ακτοπλοΐα. Αυτές οι μελέτες είναι αρκετές για να ληφθούν οι έπιβαλλόμενες αποφάσεις. Και οι τρόποι με τους οποίους μπορούν να καλυφθούν τα άνοιγματα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων είναι δύο: Η ανάλογη αύξηση του ναυτολογίου στην οποία όμως το Υπουργείο δεν θέλει να προχωρήσει για λόγους κοινωνικής πολιτικής ή η έπιδότηση της τιμής των καυσίμων στα όποια υπήρξαν οι μεγαλύτερες αμειψίσεις τα τελευταία χρόνια και είναι χαρακτηριστικό ότι από την ανατίμηση των καυσίμων τετραπλασιάσθηκε τό 50% των έ-

ξόδων των πλοίων ενώ οι αμειψίσεις του ναυτολογίου που έχουν χορηγηθεί δεν καλύπτουν ούτε τό διπλάσιο.

Πρέπει να υπογραμμίσω ότι αν δεν καλυφθεί τό άνοιγμα όλες οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις — ή μία μετά την άλλη — θα γίνουν προβληματικές εκτός από τις εταιρίες της Κρήτης που μπορούν να στέκονται χωρίς όμως και αυτές να έχουν κέρδη — τα κέρδη που έμφανίζουν είναι φαινομενικά γιατί δεν καλύπτουν και ανάλογες αποσβέσεις. Είναι απαραίτητο λοιπόν είτε να αυξηθεί τό ναυτολόγιο, είτε να υπάρξει ανάλογη έπιδότηση. Και έπί πλέον πρέπει να λυθεί τό θέμα των δρομολογίων κατά τη χειμερινή περίοδο. Αυτά είναι τα κρίσιμα σημεία στα όποια πρέπει να σταθεί κανείς για να βρεθεί ό καταλληλότερος τρόπος για να δοθεί ή έπιβαλλόμενη ένισχυση στην Ακτοπλοΐα. Ό,τι κατορθώθηκε ως τώρα στον τομέα αυτόν όφειλεται σε μεγάλες, σε υπεράνθρωπες προσπάθειες, αλλά από έδώ και πέρα, αν δεν ληφθούν τα έπιβαλλόμενα μέτρα, έχουμε να περιμένουμε τίποτε άλλο εκτός από μεγαλύτερες άνωμαλίες.

— Για να υπάρξει σήμερα ένα κόμιστρο Ικανοποιητικό για τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις σε ποίο ποσοστό θα έπρεπε να αυξηθεί τό ναυτολόγιο;

— Για φέτος τουλάχιστον και έφ' όσον θα υπήρχε και ανάλογη ανατίμηση των αεροπορικών εισιτηρίων για να αποφευχθεί ό ανταγωνισμός του αεροπορικού μέσου ή αύξηση πρέπει να κυμαίνεται γύρω στο 40% και έπί πλέον να υπάρχει προοπτική για τις ανάλογες προσαρμογές κάθε χρόνο για να μην έχουμε καινούργιο άνοιγμα.

— Σε μία πρόσφατη δήλωσή του ο Υπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας μίλησε για ακτοπλοϊκό καρκίνωμα. Τί έχετε να πείτε γι' αυτό;

— Αν ή Ακτοπλοΐα ή όποια όχι μόνο δεν έπιδοτείται αλλά αναπτύχθηκε μόνη της είναι καρκίνωμα, τότε τί μπορούμε να πούμε και πώς να χακτηρίσουμε τους άλλους συγκοινωνιακούς τομείς, τό έλλειμμα των όπλων φθάνει τα 55 δισ. δραχμές; Θεωρώ

πάντως ότι ό Υπουργός κάτι άλλο είχε στο μυαλό του όταν έκανε τον χαρακτηρισμό αυτό και δεν μιλούσε για τό σύνολο της Ακτοπλοΐας. Εμείς, πάντως, ανεξάρτητα από όποιουσδήποτε χαρακτηρισμούς, είμαστε πάντα έτοιμοι να βοηθήσουμε εilikρινά για να βρεθεί ή χρυσή τομή στον τομέα της Ακτοπλοΐας.

— Και μία τελευταία έρώτηση: Πώς βλέπετε τό ένδεχόμενο χρησιμοποίησης περισσότερων νέου τύπου πλοίων τα όποια μεταφέρουν μόνο έπιβάτες;

— Αυτή τη στιγμή υπάρχουν συμβατικά πλοία που ή μέση ταχύτητά τους ξεπερνάει τα 20 μίλια. Τα νέου τύπου πλοία που μεταφέρουν μόνο έπιβάτες έχουν μάξιμουμ ταχύτητα που όμως δεν τη χρησιμοποιούν 27-28 μίλια αλλά ταξιδεύουν με 25 μίλια και αν υπάρχει θαλασσοταραχή με αισθητά μικρότερη ταχύτητα. Συνεπώς στο σημείο αυτό δεν μπορούν να προσφέρουν πολύ περισσότερα σε σύγκριση με τό συμβατικό πλοίο δεδομένου ότι κάθε νεοαγοραζόμενο πλοίο έχει τέτοιες ταχύτητες που ό χρόνος ταξιδιού δεν αποτελεί πλέον πρόβλημα. Δεν είμαστε αντίθετοι στην πρόοδο, είμαστε όμως υποχρεωμένοι να έπισημάνουμε ότι στον τομέα αυτόν πρέπει να έπιδειχθεί ιδιαίτερη προσοχή για να μην υπάρξουν δυσμενή αποτελέσματα. Η ύπαρξη πλοίων που μεταφέρουν μόνο έπιβάτες μπορεί να εξυπηρετεί τις ανάγκες της θερινής περιόδου αλλά από και προς τα νησιά διακινούνται πλέον σημαντικότερα φορτία για τα όποια πρέπει να υπάρχουν και τα ανάλογα πλοία που είναι τα συμβατικά για να μην αναφερθώ και σε άλλες ανάγκες της χώρας. Η προσοχή λοιπόν έπιβάλλεται για να μην έκτοπισθούν αυτά τα πλοία που μπορούν να μεταφέρουν και φορτία και δεν τα διαθέτουμε όταν τα χρειασούμε. Έπαναλαμβάνω ότι δεν είμαστε εναντίον της πρόο-
— στη γραμμή της Κρήτης δρομολογήθηκε ένα τέτοιο πλοίο μεταφοράς μόνο έπιβατών χωρίς να υπάρξει αντίδραση ή αντίθεση, άσχετα βέβαια με τό γεγονός ότι τα αποτελέσματα υπήρξαν τέτοια που δεν έπέτρεψαν στο σκάφος να συνεχίσει τα δρομολόγια του και αυτό είναι μία άλλη ιστορία.



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

ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΤΟΥ ΠΑΝΑΜΑ

Τριάντα χρόνια κολάσεως που πραγματοποίησε ένα όνειρο. 'Ο Κάρολος ο 5ος, ο Φερδινάνδος Λεσσέψ και ο Philippe Varilla. 'Η αμερικανική επέμβαση. Οι τεράστιες δυσκολίες της κατασκευής. Τό πέρασμα Gaillard και οι κατολισθήσεις. Δεκαεπτά εκατ. τόννοι χώματα, 350 εκατ. δολάρια και πέντε χιλιάδες νεκροί.

Όταν στις 15 Αυγούστου 1914 τό α/π ANCON εγκαινίασε τή διώρυγα του Παναμά, ή προσοχή του κόσμου στραμένη στον Παγκόσμιο πόλεμο που μόλις είχε ξεσπάσει, δέν είχε καιρό καί διάθεση νά εκτιμήσει τό τεράστιο επίτευγμα, του οποίου ή αναγγελία πέρασε στις τελευταίες σελίδες τών εφημερίδων.

Τό πρώτο διηπειρωτικό κανάλι του κόσμου πραγματοποιήθηκε μέ κολοσσιαίο από κάθε άποψη κόστος. Υπολογίζεται ότι από τήν στιγμή που οι Γάλλοι άρχισαν νά σκάβουν επί τόπου μέχρι νά τελειώσει ή διώρυγα, τά άτυχήματα καί οι άρρώστιες στοίχισαν τή ζωή 25 χιλιάδων ανθρώπων. Στο διάστημα του ανοίγματος τών 45 μιλίων τής διώρυγος, ύπολήψεις ύψώθηκαν καί καταρακώθηκαν, δημοφιλείς ήρωες ρεζιλεύτηκαν μέ σκάνδαλα, μιά κυβέρνηση έπεσε, μιά καινούργια δημοκρατία γεννήθηκε καί ένα επίτευγμα άφάνταστης στρατηγικής σημασίας διασκέλισε τό κέντρο τής 'Αμερικής.

Μολονότι τό όνειρο ενός αμερικανικού καναλιού μπορεί νά χρονολογηθεί από τό 1524 όταν ο Κάρολος ο 5ος τής 'Ισπανίας διέταξε μιά επιθεώρηση του Παναμαϊκού Ισθμού, μόνο ή βιομηχανική επανάσταση στό δεύτερο ήμισυ του 19ου αιώνα που παρέσχε τά μέσα νά δαμάζεται καί νά καλυπώνεται ή φύση, έκανε τό όνειρο νά φαίνεται πραγματοποιήσιμο. Πρίν απ' αυτό οι 'Αμερικανοί είχαν εγκαταστήσει σιδηροδρομική γραμμή κατά μήκος του Ισθμού. 'Η παράδοση λέει ότι σέ κάθε τραβέρσα άντιστοιχούσε καί ένας νεκρός εργάτης. Γιά πρώτη φορά τήν πρόκληση μιάς διώρυγος ανάδεχτηκε ο Φερδινάνδος Λεσσέψ που είχε ήδη κερδίσει παγκόσμια φήμη μέ τό άνοιγμα του Σουέζ τό 1869. Γεμάτος εμπιστοσύνη στον έαυτόν του, ο Λεσσέψ αποφάσισε ότι τό κανάλι έπρεπε νά γίνει κατά τό πρότυπο του Σουέζ σέ επίπεδο θαλάσσης, άγνοώντας τόν όρεινό ήπειρωτικό

όγκο που μέ εκατοντάδες πόδια ύψος όρθωνόταν στό δρόμου του καθώς καί τά ταραγμένα νερά του ποταμού Chagres που θά έπρεπε νά διασχίσει. Σ' ένα διεθνές συνέδριο που έγινε στό Παρίσι τό 1879 τό γόητρο καί ο ένθουσιασμός του Λεσσέψ υπέρσχυσαν κι έτσι ελάχιστοι πρόσεξαν τά προφητικά λόγια ενός άγνωστου σχεδόν Γάλλου μηχανικού του G. Lérinay που ύποστήριξε πως ή μόνη έφικτή λύση είναι ή δημιουργία ύδατοφρακτών που θά χρησιμοποιούσαν τόν ποταμό Chagres γιά νά φτιάξουν μιά τεράστια τεχνητή λίμνη στη μέση του Ισθμού.

Υποστηριζόμενος από τήν κοινή γνώμη καί τόν ένθουσιασμό ο Λεσσέψ ίδρυσε τήν «Παγκόσμια Έταιρία τής διωκεανικής διώρυγος του Παναμά», άγόρασε από τήν Κολομβία — τής οποίας τμήμα ήταν τότε ο Παναμάς — τά δικαιώματα διανοίξεως διώρυγος καί έστειλε επί τόπου συνεργεία νά προετοιμάσουν τό έδαφος. Οι άνασκαφές άρχισαν τό 1880 καί συνεχίστηκαν σ' όλη σχεδόν τήν επόμενη δεκαετία, αλλά οι άρρώστιες — κίτρινος πυρετός, έλονοσία, δυσεντερία, έβλογιά, πνευμονία, τύφος κλπ. — καθώς καί τά συνεχώς όγκούμενα έξοδα καταδίκασαν τήν επιχείρηση καί ή εταιρία διαλύθηκε τό 1888. Μέσα στα όκτώ αυτά χρόνια είχαν ξοδευτεί 287 εκατομ. δολάρια καί πάνω από 20 χιλιάδες ψυχές είχαν χαθεί, ενώ οι άνασκαφές είχαν ελάχιστα προχωρήσει. Άρχισαν διαμαρτυρίες γιά τή διαχείριση του έργου καί όταν έπεσε ή κυβέρνηση Loubet που είχε άντιταχθεί στη διεξαγωγή άνακρίσεων, διατυπώθηκαν κατηγορίες έναντίον διαφόρων ήγετικών στελεχών τής εταιρίας. Άρκετοί καταδικάστηκαν καί μεταξύ αυτών ο γιός του Λεσσέψ Κάρολος καί ο πασίγνωστος Γουσταύος Αΐφελ που είχε στησει τόν όμώνυμο πύργο στό Παρίσι καί ο όποιος τόν τελευταίο καιρό είχε έπιστρατευθεί στην επιχείρηση. 'Ο ίδιος ο Λεσσέψ,

κατάκοιτος καί άνήμπορος, δέν έμαθε ποτέ τό έπονείδιστο τέλος τών μεγαλεπήβολων σχεδίων του.

Μέ τήν άποτυχία τής Γαλλικής προσπάθειας άνοιξε ο δρόμος γιά τους 'Αμερικανούς. Ένας από τους κύριους ύποστηρικτές τής διώρυγας ήταν ο Θεόδωρος Ρούζβελτ, που έγινε Πρόεδρος τών ΗΠΑ τό 1901. Γι' αυτόν ή διώρυγα αποτελούσε ένα μέσο γιά τήν επέκταση τής έπιρροής τών ΗΠΑ στη Λατινική 'Αμερική καί γιά τήν έδραίωση τής ναυτικής ύπεροχής στην περιοχή αυτή, παρέχοντας εύκολη διάβαση από τόν 'Ατλαντικό στόν Ειρηνικό.

Η τελική έπιλογή του Παναμά γιά τό άνοιγμα τής διώρυγας έγινε τό 1902 όταν ήτήθηκε ή πανίσχυρη πολιτική ομάδα που έννοούσε τό άνοιγμα δρόμου στη Νικαράγουα. Άποφασιστικό ρόλο στην ήττα αυτή έπαιξε ο γάλλος Philippe Bunau Varilla που είχε έργασθει γιά τήν εταιρία του Λεσσέψ καί έδειχνε τώρα ένδιαφέρον γιά πολλούς λόγους, μεταξύ τών οποίων ή προσπάθεια νά διασώσει ότι γινόταν απ' τόν παλιό ναυάγιο τής εταιρίας καί νά βρεί αγοραστή γιά τίς γαλλικές μετοχές που του άπόμειναν. Έπρεπε βέβαια νά εξασφαλισθεί καί ή συναινέση τής Κολομβίας, αλλά τό 1903 ή Βουλή τής Μπογκότα απέρριψε τή συμφωνία. Στο σημείο αυτό ο Varilla ήρθε σέ έπαφή μέ μιά ομάδα Παναμέζων που σχεδίαζαν εξέγερση κατά τής Κολομβιανής εξουσίας. 'Ο Varilla μετέφερε τά νέα στό Ρούζβελτ, ο όποιο ύποσχέθηκε ότι δυνάμεις τών ΗΠΑ θά βοηθούσαν γιά τήν επιτυχία τής επανάστασης, μέ άντάλλαγμα τήν άδεια ανοίγματος τής διώρυγος. 'Η επανάσταση έγινε τόν Νοέμβριο του 1903 καί ήταν σχεδόν άναίμακτη χάρη στην παρουσία του στόλου καί του στρατού τών ΗΠΑ. 'Ο Varilla διορίστηκε έκτακτος άπεσταλμένος τής νέας Κυβερνήσεως του Παναμά στην Ουάσινγκτον καί ταχύτατα έτοίμασε μιά σχετική συνθήκη μέ τήν Κυ-

At your service in Singapore OLYMPIC SHIP SUPPLY

PROVISIONS — DECK — ENGINE — CABIN & BONDED STORES — MACHINERY SPARES
(ALL SUPPLIES CAN BE DELIVERED TO VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS)

POSTAL ADDRESS:

P.O. BOX No. 4
COLOMBO COURT
SINGAPORE 0207

CABLES: OLYMPICSEA
TLX: RS 23810 OLYMPIC
A.O.H.: TEL. 2961179

OFFICE ADDRESS:

10, ANSON ROAD
28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207
TEL.: 2249557 - 2249583

βέρνηση των ΗΠΑ, την οποία άμεσως επεκύρωσε η Κυβέρνηση της πόλεως του Παναμά. Η συνθήκη προέβλεπε μία ζώνη διώρυγας με ανεπιόριστα κυριαρχικά δικαιώματα των ΗΠΑ επ' αυτής. Στόν Παναμά δινόταν έφάπαξ αποζημίωση 10 εκατ. δολλαρίων και έτήσιο εισόδημα 250.000 δολλαρίων. Τότε η κυβέρνηση των ΗΠΑ αγόρασε τις γαλλικές μετοχές αντί 40 εκατ. δολλαρίων.

Έτσι το 1904 δέν έμενε παρά νά άρχισεί τό άνοιγμα της διώρυγας. Για τόν Ρούζβελτ τά προβλήματα ύγείας ήταν πρώτης προτεραιότητας και για νά τά άντιμετωπίσει διώρισε ως υγειονομικό υπεύθυνο τόν στρατιωτικό γιατρό συνταγματάρχη Gorgas πού θεωρούνταν αθηνία στις τροπικές νόσους. Κάτω όμως από τήν άρχηγία του ναύαρχου John Walker ή έπιχείρηση ξεκίνησε άσχημα. Η κακή διατροφή και στέγαση κλόνησε τό ήθικό των εργαζομένων, ένώ ο ναύαρχος Walker δέν έδειχνε καμία κατανόηση στις ύποδειξεις του γιατρού Gorgas. Σέ λιγώτερο από ένα χρόνο ο ναύαρχος Walker αντικαταστάθηκε αλλά ή κρίση είχε ήδη ξεσπάσει μέ τήν έξάπλωση του κίτρινου πυρετού. Στους έπόμενους μήνες τά τρία τέταρτα των Αμερικανών πού εργάζονταν στόν ίσθμό ξαναγύρισαν σπίτι τους.

Η υπόθεση πήρε τήν καλή στροφή όταν τόν Ιούνιο διωρίσθηκε ως άρχιμηχανικός ο John Stevens. Όταν ανέλαβε είχαν ήδη ζοδευτεί 128 εκατ. δολλάρια χωρίς νά φαί-

νεται πού πήγαν, ένώ έξάλλου ο κίτρινος πυρετός ήταν παρών. Ο Stevens έδωσε άπόλυτη πρωτοβουλία στό γιατρό Gorgas για τις συνθήκες εργασίας και διατροφής. Τάγματα έκκαπνισμού δούλευαν συνέχεια για τήν απομάκρυνση των κουνουπιών, τρεχούμενο νερό έγκαταστάθηκε στις πόλεις και ή ιατρική περιθαλψη ήταν δωρεάν για όλους. Τόν Σεπτέμβριο ο κίτρινος πυρετός είχε εξαλειφθεί. Ο Stevens είδε έξ άρχής τό πρόβλημα της κατασκευής σάν δουλειά του σιδηροδρόμου: ή έκσκαφή θά προχωρούσε μέ τό ρυθμό πού θά απομακρύνονταν τά μπάζα. Ο σιδηρόδρομος έπομένως πού βρισκόταν σέ κατάσταση έρειπώσεως, άποκαταστάθηκε και απέκτησε δύο γραμμές. Στις άρχές του 1905 οι έκσκαφές ξαναρχίσαν.

Ο Stevens δουλεύοντας μέχρις έξαντλήσεως παραιτήθηκε ξαφνικά στις άρχές του 1907. Τόν αντικατέστησε ο ταγματάρχης George Goethals, ο οποίος διατήρησε και αύξησε τό ρυθμό της δουλειάς, χάρις έν μέρει σέ μία ένθαρρυντική έβδομαδιαία έφημερίδα, τά «Χρονικά της Διώρυγας», και σ' ένα δευτεροβάθμιο δικαστήριο μέ τό οποίο προσωπικά ο ταγματάρχης Goethals ρύθμιζε τά παράπονα και τις διαφορές. Όσο προχωρούσαν οι εργασίες αύξαινε και τό εργατικό προσωπικό πού από 24 χιλιάδες τό 1906 έφθασε τις 40 χιλιάδες τό 1910. Η πλειοψηφία ήταν μαυροι από τά νησιά Μπαρμπάντος αλλά γενικά δούλεψαν στά έργα εργάτες από 97 χώρες του κόσμου. Ένώ οι συνθήκες εργασίας για

τους λευκούς ήταν εξαίρετες μέ παροχή χωριστής κατοικίας, για τους μαυρους δέν ήταν τό ίδιο. Είχαν μέν δωρεάν ιατρική περίθαλψη αλλά για κατοικία έπρεπε νά φροντίσουν μόνοι τους, πράγμα πού οδηγούσε σέ άθλιες συνθήκες διαμονής και συνεχή προβλήματα ύγείας. Ακόμα και τό τελευταίο έτος, όταν οι άρρώστιες και τά άτυχήματα είχαν σχεδόν εξαλειφθεί, ο ρυθμός θνησιμότητας των μαυρων ήταν τέσσερις φορές υψηλότερος των λευκών.

Τό χειρότερο κομμάτι της όλης κατασκευής ήταν τό πέραςμα Culobra μέσα άπ' τήν Ηπειρωτική όροσειρά. Τό έννέα μιλίων δρυγμα πήρε έπτά δλόκληρα χρόνια. Σ' όλο τό διάστημα τό πέραςμα αυτό πού ονομάστηκε «Φαράγγι της Κόλασης» ποτέ δέν σταμάτησε νά βούζει. Τριακόσια γεοτρύπανα και έξήντα άτμοκίνητοι έκσκαφείς έσκαβαν και γέμιζαν μπάζα κάπου πεντακόσια τραίνα τή μέρα. Και κάθε χρόνο έκατοντάδες τραυματισμοί και θανατηφόρα άτυχήματα. Τό μεγαλύτερο πρόβλημα σ' αυτό τό δρυγμα — πού άργότερα πήρε τό όνομα του ταγματάρχη Gailard πού διηύθυνε τις εργασίες — ήταν οι κατολισθήσεις. Η πρώτη έγινε τό 1907, αλλά όσο προχωρούσαν βαθύτερα τόσο γίνονταν συχνότερες, θάβοντας τρυπάνια, μηχανές και βαγόνια κάτω από χιονοστιβάδες χώματος και βράχων. Και επί τέλους τό Μάρτιο του 1913 δύο έκσκαφείς πού δούλευαν από αντίθετες κατευθύνσεις συναντήθηκαν. Τό άνοιγμα του περάσματος είχε τελειώσει. Τόν ίδιο μήνα τέλειωσαν και οι κλιμακωτοί ύδατοφράκτες Gatun πού κατασκευάστηκαν για νά ύψώσουν τά πλοία σέ τρεις βαθμίδες 85 ποδιών ύψους μέχρι τή λίμνη Gatun.

Οι ύδατοφράκτες αυτοί πού χρειάστηκαν τέσσερα χρόνια νά φτιαχτούν είχαν μήκος ενός μιλίου και άπορρόφησαν 2 εκατ. κυβικές γιάρδες τσιμέντου. Οι ύδατοφράκτες του Ειρηνικού τοποθετημένοι σέ δύο σημεία, στό Miraflores και στό Pedro Miguel πήραν 2,4 εκατ. κυβ. γιάρδες. Οι διδυμες δεξαμενές των ύδατοφρακτών είχαν 110 πόδια πλάτους και 1.000 πόδια μήκος και ένσωματώνουν τις θολωτές θύρες 65 πόδια πλάτος και 7 πόδια πάχους. Στην κορφή του τοίχου του ύδατοφράκτη κινούνται τά βαγόνια της ρυμουλκήσεως. Κάτω βαθειά στό τσιμέντο είναι θαμένοι οι διαμέτρου 18 ποδιών άγωγοί από τους όποιους τό νερό της λίμνης Gatun τρέχει στη θάλασσα, 26 έκατομ. γαλόνια σέ κάθε άπόφραξη. Η ίδια ή λίμνη Gatun γεμίζόταν ήδη από τό 1910, όταν ακόμη τό φράγμα πλάϊ στους ύδατοφράκτες δέν είχε άποτελειώσει.

Στις άρχές του 1914, ουσιαστικά ή διώρυγα είχε περατωθεί. Επί 10 χρόνια είχαν άφαιρεθεί κάπου 232 εκατ. κυβ. γιάρδες μπάζων αντί 352 εκατ. δολλαρίων. Στό ίδιο διάστημα χάθηκαν πάνω από 5000 ζωές από τις όποιες 4.500 μαυροι και 350 λευκοί Αμερικανοί.



**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
---	--

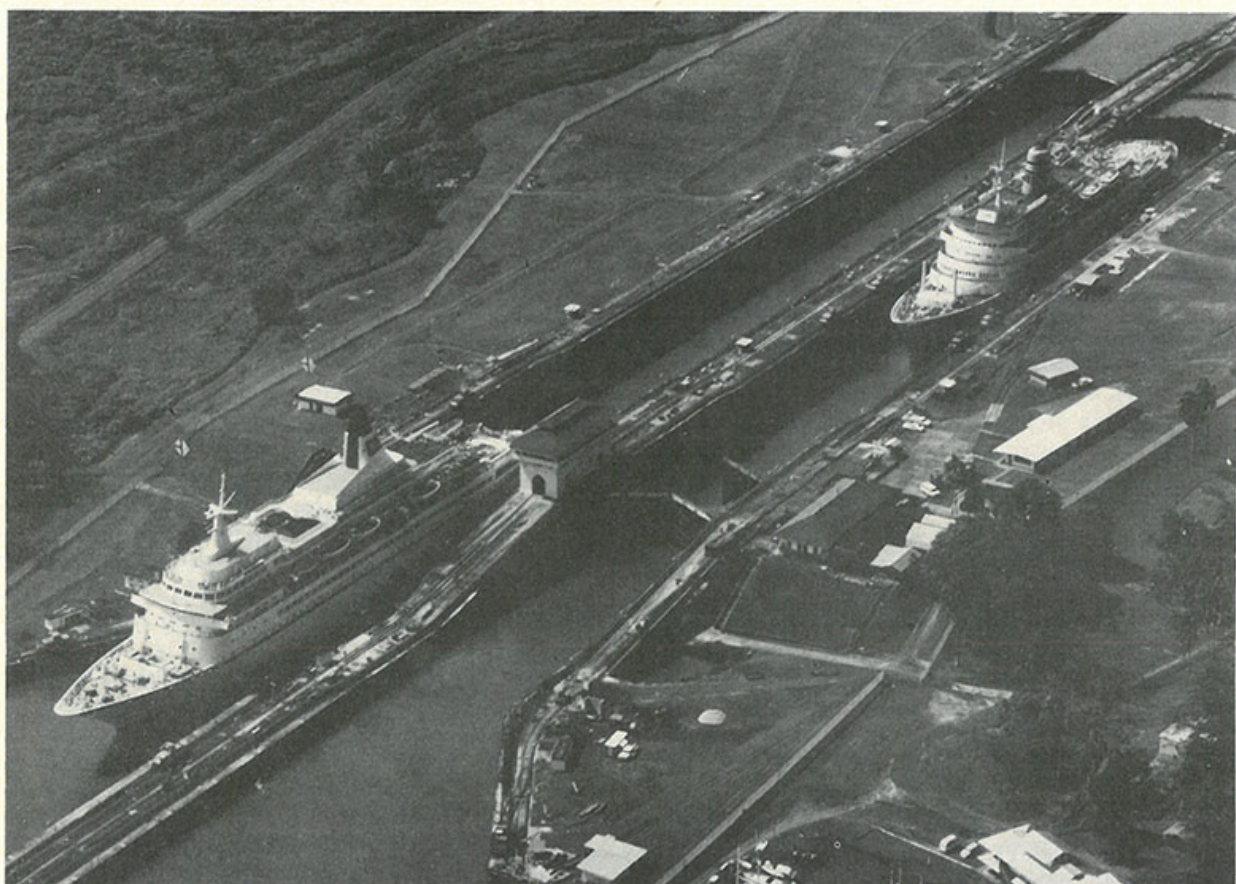
RADIO VHF 158.800 MHZ CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

NOW, after nine successful years of Operation
in the SUEZ CANAL, **WE ANNOUNCE**

THE **PANAMA CANAL** TRANSITING SERVICE



**Financial and Operational Control of your ships
from the major Shipping Centres.**

CANDIASM
world shipping services



NEW YORK	: CANDIA SHIPPING (USA) INC.,	: Tlx. RCA 226106 CANY UR.	Tel. (212) 466 1510*
PIRAEUS	: CANDIA COMPANY S.A.,	: Tlx. 212125 CDIA GR.	Tel. (1) 411 0011*
HONG KONG	: CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,	: Tlx. 61715 CDIA HX.	Tel. (5) 21 53 48*
LONDON	: MITCHELL COTTS FREIGHT (U.K.) LTD.,	: Tlx. 8955647 COTSEA G.	Tel. (4027) 21 111*

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Πρωτοδίκης : Σ. Μαρδάκης

Δικηγόροι : Ε. Κοντοσέας, Θωμ. Ζαφείρας

Σύμβαση ναυτικής εργασίας — Άμοιβή εργασίας κατά τις ημέρες του Σαββάτου και άργιας.

Η όκτάωρη εργασία του ναυτικού κατά το Σάββατο αμείβεται εξ ολοκλήρου με άπλή υπερωριακή άμοιβή.

Η όκτάωρη εργασία κατά τις ημέρες άργιας αμείβεται με άπλή υπερωριακή άμοιβή για τις τέσσερις πρώτες ώρες και με διπλή για τις υπόλοιπες.

Επειδή, εν τη υπό κρίσιν άγωγή και κατ' έκτίμησιν του δικογράφου αυτής έκτίθεται υπό του έναγοντος, ότι δυνάμει συμβάσεως ναυτικής εργασίας άορίστου χρόνου, καταρτισθείσης ένταυθα μεταξύ αυτού και της δευτέρας των έναγομένων, ενεργούσης υπό την ιδιότητα του αντιπροσώπου της έν τη άλλοδαπή έδρευούσης πρώτης των έναγομένων, πλοιοκτησίας του έν αυτή πλοίου, ένναυτολογήθη επ' αυτού την 27.6.81 ως άνθ/ρχος άντί του έν αυτή μηνιαίου μισθού και έπιδομάτων, έφ' ου και υπηρέτησε μέχρι της 28.5.82 οτε και άπελήθη εις Πειραιά λόγω άτυχήματος. Διώκεται δέ δι' αυτής όπως δι' άποφάσεως κηρυσσόμενης προσωρινώς έκτελεστικής υποχρεωθούν αι έναγόμενοι εις όλόκληρον έκάστη ίνα καταβάλουν εις τον έναγοντα τό έν αυτή ποσόν προερχόμενον έκ της έν ταύτη άναφερομένης συμβάσεως ναυτολο-

γήσεώς του επί του έν αυτή πλοίου και συνιστάμενον εις υπόλοιπον άποδοχών του, άποζημιώσεώς του λόγω άδείας και έπιδοματος χρόνου υπηρεσίας, άποζημιώσής του λόγω όλικής προσκαίρου άνικανότητός του προς εργασίαν, μισθούς άσθενείας και νοσήλια ως και υπόλοιπον υπερωριακής του άμοιβής δι' εργασίαν κατά τά έν αυτή. Η άγωγή, καθ' ή διώκει υπόλοιπον υπερωριακής άμοιβής του έναγοντος επί τώ λόγω ότι ούτος εργασθείς κατά τάς έν αυτή ημέρας του Σαββάτου και άργιας, επί όκτάωρον, έδει όπως αμειβθί διά τάς τέσσαρας δευτέρας ώρας με διπλήν υπερωριακήν άμοιβήν και ουχί άπλήν τοιαύτην, ως ήμειφθη, είναι άπορριπτέα ως νόμω άβάσιμος, ιδίoti τουτο ούδόπως όριζόμενον ρητώς υπό των διατάξεων των Κεφ. Γ' και Δ' των διαδοχικών από 1.10.80 και 1.10.81 ίσχυουσών ΣΣΝΕ, διά πληρώματα πλοίων άνω των 4.500 TDW, κυρωθεισών δέ, άντιστοιχώς, διά των υπ' αριθ. 70114/7825/9.12.1980 και 70114/734/3.2.82, άποφάσεων ΥΕΝ, ούδόπως περαιτέρω προκύπτει έκ του προς άλλήλας συνδυασμού των διατάξεων των περιεχομένων εις τά ως άνω κεφάλαια. Άντιθέτως δέ, ως σαφώς προκύπτει έκ του προς άλλήλας συνδυασμού των διατάξεων Ια και Ιβ των κεφαλαίων Γ' των ως άνω συμβάσεων, ή εργασία κατά τάς ημέρας του Σαββάτου, θεωρείται υποχρεωτική, έν δυνει της ανάγκης συνεχίσεως των εργασιών, καθ' άπάσας τάς ημέρας της έβδομάδος, του πλοίου έν πλώ εύρισκομένου.

Άπλως δέ μόνον και επί τώ λόγω ότι ή ημέρα του Σαββάτου, νόμω ήδη από της 1.10.80, θεωρείται ως τοιαύτη άργιας, ή

κατ' αυτήν παρεχομένη όκτάωρος εργασία, αμείβεται εξ ολοκλήρου δι' άπλής υπερωριακής άμοιβής. κατά τά κεφάλαια δέ υπό στοιχ. Θ' παρ. 1 των ως άνω ΣΣΝΕ, ή κατά τάς συμφώνως προς την παρ. 2 του ως άνω κεφαλαίου θεωρουμενας ως ήμέρας άργιας, παροχή εργασίας υπό του ναυτικού, αμείβεται υπερωριακώς, χωρίς νά γίνεται διάκρισις τις, άν πρόκειται περί άπλής ή διπλής υπερωριακής άμοιβής. Έν δυνει όμως του ότι δι' ούδεμιās διατάξεως των ως άνω ΣΣΝΕ, καθιερούται ως υποχρεωτική ή εργασία κατά τάς ως άνω ήμέρας των άργιών, ως διά τάς ημέρας του Σαββάτου, διά τουτο, ή κατά τάς ημέρας ταύτας παροχή όκταώρου εργασίας, αμείβεται με άπλήν υπερωριακήν άμοιβήν, διά τάς τέσσαρας πρώτας ώρας και με διπλήν τοιαύτην διά τάς τέσσαρας υπολοίπους, ως τουτο προκύπτει έκ του συνδυασμού των διατάξεων του ως άνω Κεφ. υπό στοιχ. Θ' με τάς τοιαύτας των κεφαλαίων, υπό στοιχ. Δ' των ως άνω ΣΣΝΕ, (παρ. 1, 2, 3 τούτων). Συνεπώς κατά τό μέρος τουτο ή άγωγή, ως και κατά τά λοιπά κεφάλαια αυτής νόμω βάσιμος παρίσταται έρειδομένη επί των διατάξεων των άρθρων 648, 346, 211, 481, Α.Κ., 53, 54, 60, 66 ΚΙΝΔ, 1 ν. 762/78, 1, 2, 3 παρ 3, 7 ν. 551/1915, 988, 910 έδ. 4 Κ.Πολ.Δίκ., έν συνδυασμώ προς τάς άνω ΣΣΝΕ πληρωμάτων πλοίων άνω των 4.500 τόννων D.W., και παραδεκτώς ελαχθείσα προς έκδίκασιν κατά την προκειμένην διαδικασίαν των άρθρων 664 έπ. Κ.Πολ.Δικ., ως άφορώσα αξιώσεις άπορρεούσας έκ συμβάσεως ναυτολογήσεως (άρθρ. 82 ΚΙΝΔ), έρευνητέα περαιτέρω άποβαίνει, κατά τό ουσία βάσιμόν της.

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



ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Τραγικό τέλος

Η αυτοκτονία του 61χρονου Δρα Πάουλο Φερνέζ, ηγέτη και κύριου μετόχου της εταιρίας *Compania Comercio & Navegacao* που ελέγχει τα γνωστά ναυπηγεία της Μάουσα, υπήρξε το τραγικό επιστέγασμα της βαθειάς κρίσης που αντιμετωπίζει η ναυπηγική βιομηχανία της Βραζιλίας.

Η αδυναμία των ναυπηγείων να καταβάλουν πρόσφατα δανειακές υποχρεώσεις πλέον των 600 εκατομ. δολλαρίων και η άρνηση της Κυβερνήσεως να αναλάβει τα δάνεια αυτά για να διατηρηθούν οι μονάδες σε λειτουργία, έχει τις τελευταίες εβδομάδες έντεινε την κρίση, ενώ ταυτόχρονα άρχισε λεπτομερής έλεγχος όλων των πιστώσεων που χορηγήθηκαν κατά την τελευταία δεκαετία στην Σουναμάμ, καθώς υπάρχουν υπόνοιες κακής διαχείρισης κατά την εκτέλεση του ναυπηγικού προγράμματος της Βραζιλίας.

ΓΑΛΛΙΑ

Η ναυπηγική κίνηση

Τόν τελευταίο μήνα του απελευθέρωσης τους η κίνηση των γαλλικών ναυπηγείων παρουσιάζονταν ως εξής:

Τά «Ναυπηγεία του Ατλαντικού» παρέδωσαν προς τη γαλλική εταιρία *Delmas - Vieljeux* το πλοίο κοντέινερ «Γιολάντα Ντελμάς» 30.667 τόν. γκρός και δυναμικότητας 1600 TEU.

Στό ναυπηγείο *Normed (La Seyne)* άρχισε η ναυπήγηση για λογαριασμό της Αργεντινής «*Ciama*» ενός ύγραεριοφόρου τών 7100 κυβ. μέτρων.

Ός προς τις νέες παραγγελίες, τό ναυπηγείο *Normed (La Ciotat)* έλαβε παραγγελία για τό ναυπήγηση δύο πλοίων μπάλκ κοντέινερς τών 42.000 τόν. d.w. και δυνατότητας μεταφοράς 2000 TEU για λογαριασμό της Μεξικανικής εταιρίας TMM. Έξάλλου τό

ναυπηγείο της Χάβρης έλαβαν παραγγελία για τό ναυπήγηση δύο Ιστιοφόρων κρουαζιεροπλοίων μήκους 41 μ. με βοηθητική μηχανή, για λογαριασμό της Αμερικανικής εταιρίας *Windstar*, με παράδοση εντός 22 και 28 μηνών αντίστοιχα.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

Έκσυγχρονισμός του στόλου

Η Γιουγκοσλαβική έμπορικη ναυτιλία αντιμετωπίζει την ανάπτυξη του στόλου κατά 74 μονάδες στη περίοδο από τό 1986 μέχρι τό 1990. Από τό σκάφη αυτά τό 30 θά αγοράσθούν από τη διεθνή αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, ενώ τό υπόλοιπα 44 θά είναι νεοναυπηγήτα. Από τό τελευταία αυτά, τό έπτά θά παραγγελθούν στο έξωτερικό και τό 37 θά ναυπηγηθούν εντός της χώρας.

Μετά την εκτέλεση του άνωτέρω προγράμματος υπολογίζεται ότι ο εθνικός στόλος θά περιλαμβάνει 274 ποντοπόρα πλοία 4.249.634 τόν. d.w. λαμβανομένης υπόψη της σημερινής μέσης ηλικίας του γιουγκοσλαβικού στόλου που φθάνει σήμερα τό 16,5 έτη, καθώς και της ύφισταμένης υπερπροσφοράς χωρητικότητας διεθνώς, γίνεται φανερό ότι σκοπός του προγράμματος είναι μάλλον ο έκσυγχρονισμός του στόλου και όχι η αύξηση της χωρητικότητός του.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Μείωση τών δαπανών για τό ναυτιλία

Ο νέος προϋπολογισμός που κατέθεσε ο έπανεκλεγείς Αμερικανός Πρόεδρος προβλέπει νέες μειώσεις τών δαπανών που προορίζονται για την ναυτική βιομηχανία τών Ηνωμένων Πολιτειών.

Η κυριώτερη μείωση αναφέρεται στα κονδύλια της Μαριτάιμ Αντιμινιστρείτιον τό οποία χρησιμοποιούνται για την επίδοτηση τών αμερικανικών εταιριών οι οποίες άντα-

γωνίζονται ξένες εταιρίες που χρησιμοποιούν σημαίες εύκαιρίας. Τά κονδύλια αυτά μειώνονται σταδιακά κατά 20%, ενώ διατηρείται η προηγούμενη απόφαση της αμερικανικής κυβερνήσεως να μην χορηγούνται επίδοτήσεις για την κατασκευή πλοίων από Αμερικανούς έφοπιστές στά ήμεδαπά ναυπηγεία.

ΙΤΑΛΙΑ

Τό πρόγραμμα της Φινμάρε

Η κρατική ναυτική εταιρία Φινμάρε σχεδιάζει την αντικατάσταση 23 παλαιών πλοίων με νέες σύγχρονες μονάδες. Τό μέτρο αυτό αποτελεί τμήμα ενός ευρύτερου προγράμματος άνασυγκροτήσεως που προβλέπει στη μείωση του κόστους έκμεταλλεύσεως τών διαφόρων θυγατρικών εταιριών της.

Τό πρόγραμμα περιλαμβάνει την παραγωγή 28 νέων πλοίων. Τις ριζικώτερες ανακατατάξεις θά υποστεί η θυγατρική Λούδ — Τριεστίνο της οποία 12 πλοία κοντέινερ ηλικίας 9-14 ετών θά πουληθούν. Πρόκειται για πλοία χρησιμοποιούμενα στις γραμμές μεταξύ Μεσογείου και Απω Ανατολής, Αυστραλίας και Νέας Ζηλανδίας. Έξάλλου η Αντριάτικα θά πουλήσει τρία πλοία ρό-ρό και η Ιταλία Ναβιγκατσιόνε θά πουλήσει έξι πλοία κοντέινερ. Όλα αυτά τό σκάφη θά κατασκευασθούν σε Ιταλικά ναυπηγεία με παραδόσεις που προβλέπονται για τό τέλος του 1985, τό δέ όλο πρόγραμμα έλπίζεται να περατωθεί μέχρι του 1987.

Παράλληλα προβλέπεται ο περιορισμός τών δαπανών άπασχολήσεως κατά 1.000 περίπου, έξ ών 175 θέσεις ξηράς και 870 θέσεις ναυτικού προσωπικού.

ΚΟΥΒΑ

Ναυτιλιακή ανάπτυξη

Η Κούβα περιλαμβάνεται μεταξύ τών χωρών που γνώρισαν εξαιρετικά ταχεία ανάπτυξη του έμπορικού τους στόλου. Έτσι μεταξύ τών ετών 1970 και 1983 ο Κουβανικός στόλος αύξήθηκε πολύ γρηγορώτερα από τό στόλο της Σοβιετικής Ένώσεως και άκόμα και από τόν παγκόσμιο στόλο.

Στις άρχές του 1950 η Κούβα δέν είχε παρά 14 πλοία 38.235 τόν. γκρός. Στις άρχές του 1970 διέθετε 51 πλοία 311.953 τόν. γκρός και στις άρχές του 1984 διέθετε 107 πλοία 753.714 τόν. γκρός, σημειώνοντας αύξηση μέσα σε 14 χρόνια της τάξεως του 142%.

Χάριν συγκρίσεως σημειώνεται ότι στην αντίστοιχη χρονική περίοδο ο μέν Σοβιετι-

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

κός στόλος αύξηθηκε κατά 66,5%, ό δέ παγκόσμιος έμπορικός στόλος πού αναφέρεται σέ 144 χώρες αύξήθηκε κατά 90%, φθάνοντας από τά 183.052.858 τον. γκρός του 1970 στά 387.979.163 τον. γκρός του 1983.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

«Αντιλίμπερτυ» τής 5ης γενεάς

Νέα μεγάλη παραγγελία ανατέθηκε στους Μπρίτις Σιμπλίντερς γιά τήν κατασκευή τεσσάρων φορτηγών του γνωστού «άντιλίμπερτυ» τύπου. Πρόκειται γιά βελτιωμένη έκδοση πού ονομάζεται SD KING 15 μέ μεγαλύτερες διαστάσεις (μήκος 137 μέτρα, πλάτος 20 μ. καί βύθισμα 8,87 μ.) έφοδιασμένα μέ μηχανές Σούλτζερ των 6400 BHP πού θά προσδίδουν ταχύτητα 14 κόμβων. Τά τέσσερα άδελφά σκάφη θά ναυπηγηθούν γιά λογαριασμό κυπριακών συμφερόντων, μέ σχεδιαζόμενη παράδοση κατά τό 1986.

Όπως έγινε στήν τήν σκάφη αυτά θά χρονο-ναυλωθούν από Κουβάνους οί όποιοί είχαν συνεργασθεί μέ τήν εταιρία αυτή καί στο παρελθόν μέ δύο σκάφη τύπου SD 14 τά όποία ναυπηγήθηκαν στο Smith's Dock τό 1982 καί 1983.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Παραγγελία δεξαμενοπλοίων

Η Όλλανδική Σέλλ προχώρησε στήν παραγγελία δύο άκόμη δεξαμενοπλοίων των 84.000 τον. d.w. στά ναυπηγεία τής Χιουντάι, τά όποία θά παραδοθούν εντός του 1986, έναντι δαπάνης 27,4 εκατ. δολλαρίων ανά σκάφος.

Πρόκειται γιά άδελφά σκάφη τριών άλλων δεξαμενοπλοίων τά όποία ναυπήγησε ήδη η γνωστή εταιρία πετρελαίων στήν Κορέα καί τά όποία μπορούν νά μεταφέρουν άργό πετρέλαιο ή προϊόντα. Όπως ανακοινώθηκε τά πλοία θά νηολογηθούν στήν Όλλανδία.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Μικρή αύξηση κινήσεως

Ενώ κατά τό 1983 καί τό πρώτο εξάμηνο του 1984 η κίνηση διά τής διώρυγος του Παναμά είχε παρουσιάσει πτώση, τό δεύτερο εξάμηνο του 1984 σημείωσε μία μικρή άνοδο. Πράγματι στους 10 πρώτους μήνες του έτους η κίνηση καί πρós τίς δύο κατευθύνσεις έφθασε τούς 119.884 τόννους έναντι 116.931 τής αντίστοιχης περιόδου του 1983, σημειώνοντας αύξηση κατά 2,5%.

Η αύξηση αυτή όφείλεται άποκλειστικά στήν κίνηση από τόν Ειρηνικό πρós τόν Άτλαντικό ή όποία έφθασε τούς 55 εκατομ.

τόννους έναντι των 44 εκατομ. τόν. του 1983 (αύξηση 18%). Αντίθετα ή από Άτλαντικού πρós Ειρηνικό κίνηση έξακολούθησε τήν πτώση φθάνοντας τούς 64,9 εκατομ. τον. καί σημειώνοντας μείωση κατά 7,6%.

Οί δυνατότητες τής διώρυγος

Κατά τίς δηλώσεις του Παναμέζου Διοικητού τής διώρυγος τό κανάλι του Παναμά διαθέτει σήμερα δυνατότητες πού ξεπερνούν τήν τρέχουσα ζήτηση, ενώ παράλληλα παρέχει ύπηρεσίες ύψηλής ταχύτητας καί ασφάλειας. Μεταξύ του 1955 καί 1984 τό μέσο μέγεθος των πλοίων πού χρησιμοποιούν τό κανάλι τριπλασιάστηκε καί ό αριθμός των μεγαλύτερων πλοίων πού μπορεί νά δεχθεί από 115 (1% του συνόλου των διελεύσεων του 1965) έφθασε τίς 2.200 (19% του συνόλου των διελεύσεων του 1984).

Η αύξηση του μεγέθους των πλοίων επέβαλε τήν βελτίωση των παρεχομένων ύπηρεσιών. Μεταξύ των ληφθέντων μέτρων είναι ή πρόσκτηση τριών άκόμη ρυμουλκών καί δέκα νέων ρυμουλκικών μηχανών, φθάνοντας τόν συνολικό στόλο σέ 75. Επίσης η εγκατάσταση ύψηλου φωτισμού σούς ύδατοφράκτες καί η εγκατάσταση σταθμών προσδέσεως. Πρós τό παρόν η ύπηρεσία τής διώρυγος είναι έπανδρωμένη γιά τήν έξυπηρέτηση τής τρέχουσας κινήσεως μέ περίπου 34 πλοία ήμερησίως. Έχει όμως τίς φυσικές δυνατότητες νά φθάσει τήν έξυπηρέτηση 42 πλοίων ήμερησίως, έπανδρούμενη φυσικά αναλόγως.

Βασική επίδιωση τής διώρυγος, κατέληξε ό Διοικητής είναι ή διατήρηση των ύψηλών επιπέδων παροχής Ικανών καί ασφαλών ύπηρεσιών γιά τήν αντιμετώπιση των άναγκών τής ζήτησεως καί μάλιστα μέ τιμές διοδίων πού δέν θά δυσκολεύουν τή χρησιμοποίηση τής διώρυγος καί πού δέν θά έκτρέπουν τή παγκόσμια ναυτιλία πρós άλλες έναλλακτικές λύσεις.

ΠΕΡΣΙΑ

Ναυτιλιακό πρόγραμμα

Εύρύ καί φιλόδοξο πρόγραμμα ναυτιλιακής άναπτύξεως σχεδιάζει η Κυβέρνηση τής Περσίας, τό όποιο θά περιλαμβάνει τόν έμπορικό καί τόν άλιευτικό στόλο, τά ναυπηγεία καί τούς λιμένες.

Γιά τήν ανάπτυξη του στόλου αγοράσθηκαν ήδη 20 μπάλκερς των 42.000 τον. d.w. καί προβλέπεται ή αγορά άλλων 40 μεταξύ τής περιόδου 1988 καί 1993. Επίσης εντός των προσεχών μηνών προβλέπεται ή απόκτηση τριών πλοίων ρό-ρό καί όρισμένων πλωτών δεξαμενών. Παράλληλα σχεδιάζεται ή κατάρτιση έθνικού ναυτικού προσωπικού, δεδομένου ότι σήμερα τό 50% των πληρωμάτων των Περσικών πλοίων άποτελείται από Ίνδους.

Τό ναυπηγείο έπισκευών τής νέας εται-

ρίας Persian Shipbuilding Corp. ύπολογίζεται νά λειτουργήσει στο Μπαντάρ Άμπάς τ 1985 μέ πρόθεση επεκτάσεως σέ κέντρο διελύσεως πλοίων στήν άπέραντη νήσο Κέσν.

Αντιμετωπίζεται τέλος, η εγκατάσταση άλιευτικών λιμένων, ούτως ώστε ή άλιευτική παραγωγή νά αντικαταστήσει έν μέρη τίς εισαγωγές κρεάτων. Οί έτήσιες επενδύσεις άνέρχονται σέ 600 εκατομ. δολ. ενώ άλλά 500 εκατομ. δολ. θά διατεθούν κάθε χρόνο γιά τήν επέκταση των λιμένων.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Παραγγελίες στή Φινλανδία

Παραγγελία γιά έξι πλοία ύψηλής τεχνολογίας τοποθέτησε στά Φινλανδικά ναυπηγεία η Σοβιετική Ένωση. Έτσι τό ναυπηγείο Βάλμετ πήρε παραγγελία γιά τέσσερις σκάφη ύδρομετεωρολογικών έρευνών, τήν κόστος των όποίων ύπολογίζεται έν συνόλει γύρω στά 150 εκατ. φινλανδικών μάρκων μέ χρονολογία παραδόσεως μεταξύ 1986-87. Σημειώτεον ότι τό έν λόγω ναυπηγείο έχει ήδη ναυπηγήσει μακρά σειρά παρόμοιων πλοίων γιά λογαριασμό Σοβιετικών καί Δυτικών παραγγελιών. Έξάλλου τό ναυπηγείο Βαρσίλα του Έλσίνκι έλαβε παραγγελία γιά δύο καλωδιακά σκάφη συνολικού κόστους 200 εκατ. Φινλ. μάρκων καί παράδοσι τό 1986.

Οί παραγγελίες αυτές άποτελούν μέρος μιάς μεγαλύτερης σειράς παραγγελιών ποι ή ΕΣΣΔ θά τοποθετήσει στά Φινλανδικά ναυπηγεία σέ έκτέλεση τής έμπορικής συμφωνίας μεταξύ των δύο χωρών γιά τήν έξισορρόπηση των έμπορικών τους συναλλαγών.

Είναι προφανές ότι οί παραγγελίες αυτές έγιναν ένθουσιωδώς δεκτές από τά Φινλανδικά ναυπηγεία τά όποία αντιμετώπιζουν όξεία έλλειψη άπασχολήσεως.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Η SRS Reefer

Τελικώς η οίκογένεια Σαλέν απέκτησε τό 45% τής νέας εταιρίας SRS Reefer, η όποία δημιουργήθηκε γιά νά συνεχίσει τά συμβόλαια μεταφοράς πού κατείχε η πτωχευμένη Saleninvest.

Τήν στιγμή πού γράφονται οί γραμμές αυτές η SRS φαίνεται νά έλέγχει υπό χρονοναύλωση στόλο 65 πλοίων - ψυγείων καί σύμφωνα μέ άνακοίνωσή της έχει ήδη συμβόλαιο μεταφοράς ύψους 2 δισεκ. κορωνών.

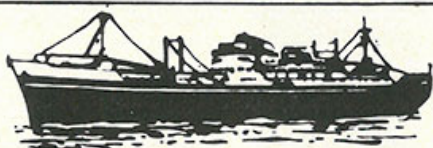
Αξίζει νά σημειωθεί ότι άπο τούς παλαιούς πελάτες τής Saleninvest οί μόνοι πού δέν δέχθηκαν νά άνανεώσουν τά συμβόλαια μεταφοράς μέ τήν νέα εταιρία SRS Reefer είναι η άμερικανική εταιρία United Brands.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι πλοίων:

— «Είρηνη», φορτηγό, ναυπηγούμενο Νο. 257, 12.811 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «IRINI MARITIME CORPORATION» (κ. Κων. Ψάλλης).

— «Αγία Σοφία», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο. 1.294, 24.500 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «HILLCREST NAVIGATION CORPORATION» (κ. Άντ. Νικολάντης).

— «Αδαμάντιος», φορτηγό, πρώην λιβερριανό υπό το αυτό όνομα, 10.206 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία «MERION MARITIME INC.» (κ. Εμμ. Κασαμπής).

— «Αλφα Τζούπιτερ», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο. 2.868, 14.400 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «ALPHA JUPITER COMPANIA NAVIERA S.A.» (Anangel Shipping Enterprises S.A.).

Παραδόσεις

Από τα ναυπηγεία της Μπουρμπίστερ & Γουέιν παραδόθηκε περί τα τέλη του Ιανουαρίου το «πάναμαξ» μπάλκ κάρριερ «Νόρθ Ντάτσερ» 64.000 τόν. d.w. που ανήκει στον Όμιλο Παπαδάκη. Το σκάφος φέρει την κλάση Lloyds Ice 3 και είναι εφοδιασμένο με οικονομική μηχανή Μπουρμπίστερ 4L80MCE (κατανάλωση 27 τόν. με ταχύτητα 14,3 κόμβων).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι αγοραστές των δύο αδελφών Ισπανικών φορτηγών «Ponte Pasje» και «Ponte Pedrido» 15.909 τόν. d.w., 9.567 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1978, μηχανή Μπουρμπίστερ 6.150 ίππων, έναντι τιμής περί των 2,2 εκατ. δολларίων ανά σκάφος.

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές του μικτού σκάφους «Sibotro» 77.727 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1969, έναντι τιμής που μόλις υπερβαίνει τα 3 εκατομ. δολάρια.

— Σέ Έλληνες περιήλθε το υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «Chiko», 19.077 τόν. d.w. 10.688 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1977, έναντι τιμής περί των 3 εκατομ. δολларίων.

— Για να χρησιμοποιηθεί ως πλωτή αποθήκη πετρελαίου επωλήθη σέ ξένη εταιρία το στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Αναστάσης II» 137.000 τόν. d.w., 70.668 τόν. γκρός του 1975, έναντι τιμής περί των 7,5

κατ. δολларίων συμπεριλαμβανομένης της μετασκευής.

— Σέ Έλληνες περιήλθε από τους ένυποθικούς δανειστές το μπάλκ κάρριερ «Cherry» 42.800 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1971, σέ άγνωστη μέχρι στιγμής τιμή.

— Έλληνες απέκτησαν το φινλανδικό πλοίο ψυγείο «San Benito» 8.575 τόν. d.w., 6.412 τόν. γκρός, σουηδικής κατασκευής του 1968, έναντι ποσού περί των 500.000 δολларίων.

— Σέ Έλληνες επωλήθη το παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Discovery Bay» 41.338 τόν. d.w., 25.784 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1963, έναντι τιμής περί των 1,15 εκατομ. δολларίων στην οποία συμπεριλαμβάνονται μπόινκερς αξίας 150.000 δολларίων.

— Σέ συμφέροντα Χιλής φέρεται πωληθέν το ελληνικό φορτηγό «Φαιδώρα» 14.992 τόν. d.w. 9.112 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στην Βραζιλία το 1973, έναντι τιμής περί των 900.000 δολларίων.

— Άγνωστοι είναι οι αγοραστές του ελληνικού μπάλκ κάρριερ «Μαργαρίτα» 33.225 τόν. d.w., 18.155 τόν. γκρός του 1966, το οποίο φέρεται πωληθέν έναντι ποσού 1 εκατομ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές των μπάλκ κάρριερ «Pacstar» 16.631 τόν. d.w., 9.645 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1973, έναντι ποσού περί των 1,7 εκατομ. δολларίων.

— Έλληνες επίσης απέκτησαν το λιβερριανό μπάλκ κάρριερ «Vienna Woods» 29.081 τόν.

d.w., 17.161 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στην Ιαπωνία το 1976, μηχανή Μπουρμπίστερ 11.200 ίππων, έναντι ποσού περί των 3,5 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές των μπάλκ κάρριερ «Frances» 28.765 τόν. d.w. του 1970 και «Florence» 28.748 τόν. d.w. του 1969, έναντι τιμής 900.000 δολларίων ανά σκάφος. Τα δύο σκάφη ναυπηγήθηκαν στη Φορμόζα και ή παραπάνω τιμή προβλέπει παράδοση ως έχουν στο Χόγκ Κόγκ.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθησαν τα φορτηγά «Αίγις Μπλέιζ» 18.716 τόν. d.w., Ισπανικής ναυπηγήσεως του 1972 και «Αίγις Φέθ» 15.317 τόν. d.w., γερμανικής κατασκευής του 1969, έναντι τιμής 1.050.000 δολларίων και 645.000 δολларίων αντίστοιχα.

— Έλληνες αγόρασαν μέ όλική χρηματοδότηση του τιμήματος το φορτηγό σκάφος «Luise Bornhoffen» 16.251 τόν. d.w., ναυπηγηθέν στη Δυτ. Γερμανία το 1976, μηχανή MAN 8.690 ίππων έναντι τιμής περί των 3 εκατομ. δολларίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Dona Hortencia II» 26.587 τόν. d.w. του 1976, μηχανή Μπουρμπίστερ 11.600 ίππων, έναντι τιμής περί των 4,3 εκατομ. δολларίων.

— Τέλος, Έλληνες απέκτησαν το μπάλκ κάρριερ «Manila Dignity» 17.366 τόν. d.w., Ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1968, έναντι ποσού 785.000 δολларίων.

Διαλύσεις

— Το Έλληνικό υπερδεξαμενόπλοιο «Νηνεμία» 111.688 τόν. γκρός, 32.529 τόν. βάρους του 1976 επωλήθη για διάλυση με παράδοση «ως έχει» με ζημιές στον Περσικό Κόλπο, αντί δολ. 111 ανά τόνο έλ. έκτοπίσματος.

— Διαλυτές της Κίνας αγόρασαν το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Τρέιντ Στάρ» 64.646 τόν. γκρός, 19.278 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1967 σέ άγνωστη τιμή.

— Σέ διαλυτές της Φορμόζας επωλήθη το λιβερριανό μπάλκ κάρριερ «Ανδρος Χίλς» 21.417 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, αντί δολ. 123,60 ανά τόνο έλ. έκτοπίσματος.

— Ισπανοί διαλυτές αγόρασαν το ελληνικό φορτηγό «Νήσος Μύκονος» 5.693 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπηγήσεως του 1961, αντί δολ. 82,50 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.



we deliver cars to the world
TRANSCO

Keeping a constant stock of more than 300 brand new cars making 5000 happy clients a year.

That company we are



TRANSCO TAX FREE CARS
NOORDERLAANS 95 B-2030 ANTWERP-BELGIUM
Phone: 03/542.82.40 (10 Lines) Telex: 35.207 Trans B

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ:
TRANSCO HELLAS

Λεωφ. Συγγρού 338, Τηλ.: 9561.948 — 9565.820
TLX: 222.343

ΣΑΣ ΣΥΜΦΕΡΕΙ ΑΠΟ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΛΕΥΡΕΣ



Ο Πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Σ. Γουρδομιχάλης παρέθεσε στις 29 Ιανουαρίου, δείπνο προς τιμήν του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας της Ε.Σ.Σ.Δ. κ. Τ. Γκουζένκο και της ακολουθίας του, στο ξενοδοχείο «Ιντερκοντινένταλ».

Στό δείπνο εκτός του κ. Γκουζένκο παρέστησαν ο Σοβιετικός πρέσβης στην Ελλάδα κ. Ι. Αντρόπωφ, ο Πρόεδρος της «Sovfracht» κ. Μασλόφ, τα μέλη της σοβιετικής αντιπροσωπείας και της πρεσβείας των Αθηνών. Παρέστησαν επίσης ο Υπουργός Εμπορι-

κής Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρας, ο αρχηγός του Λ.Σ. κ. Π. Πρωτονοτάριος και Διευθυντής Ωκεανοπόρου Ναυτιλίας πλοίαρχος κ. Ν. Χασιώτης. Τόν Πρόεδρο της Ε.Ε.Ε. πλαισίωσε το Προεδρείο του Διοικητικού Συμβουλίου. Κατά τις προποσείες τονίσθηκε η μακροχρόνια συνεργασία Ελλάδος και Ε.Σ.Σ.Δ. στον τομέα της ναυτιλίας και η άμοιβαία επιθυμία για περαιτέρω σύσφιξη των ναυτιλιακών σχέσεων. Στη φωτογραφία οι κ.κ. Γουρδομιχάλης και Γκουζένκο στη διάρκεια του γεύματος.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τους μήνες Νοέμβριο και Δεκέμβριο υπεγράφησαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

- «Τρέϊντγουϊντ», παναμαϊκό, 8.915 τον. γκρός, από 20.11.84, εκπρόσωπος κ. Παν. Σινόπουλος.
- «Ολύμπικ Μίρακλ» παναμαϊκό, 17.880 τον. γκρός, από 23.884, εκπρόσωπος κ. Ζιμπόπουλος.
- «Γκάζ Αδριάτικ» παναμαϊκό, 1.989 τον. γκρός, από 10.12.84, εκπρόσωπος κ. Παν.

Αγγελής.

- «Μαρία Τ.», κυπριακό, 1.395 τον. γκρός, από 7.9.84, εκπρόσωπος κ. Έμμ. Εύσταθίου.
- «Άλντιμα», κυπριακό, 11.535 τον. γκρός, από 16.9.84, εκπρόσωπος κ. Λ. Μελάς.
- «Μελτέμι» λιβεριανό, 24.411 τον. γκρός, από 5.11.84, εκπρόσωπος κ. Δημ. Βότσης.
- «Σάμος Σπίριτ», κυπριακό, 1.597 τον. γκρός, από 16.9.84, εκπρόσωπος κ. Νικ. Βαμβατάς.
- «Σάμος Φαίθ», κυπριακό, 1.597 τον. γκρός, από 16.9.84, εκπρόσωπος κ. Νικ. Βαμβατάς.

— «Απολλωνία ΧΙ», κυπριακό, 1.395 τον. γκρός από 9.5.84, εκπρόσωπος κ. Σπυρ. Αλεξανδράτος.

Οί διαγραφές

Κατά τό αυτό χρονικό διάστημα διεγράφησαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων, τά εξής πλοία:

- «Ερικούσσα», λιβεριανό, 17.958 τον. γκρός, από 29.11.84, λόγω πωλήσεως.
 - «Γκάζ Παϊονήρ», παναμαϊκό, 4.183 τον. γκρός, από 20.11.84, λόγω πωλήσεως.
 - «Γκούντ Χάντερ» παναμαϊκό, 3.519 τον. γκρός, από 20.11.84, λόγω πωλήσεως.
 - «Γκούντ Λαίηντυ», παναμαϊκό, 8.628 τον. γκρός, από 15.12.84, λόγω πωλήσεως.
 - «Ντόνα Μαργαρίτα», κυπριακό, 22.243 τον. γκρός, από 17.12.84, λόγω λήξεως της συμβάσεως.
 - «Τόλης Η.», παναμαϊκό, 29.484 τον. γκρός, από 29.4.84, λόγω λήξεως της συμβάσεως.
 - «Ιόνιον» παναμαϊκό, 1.325 τον. γκρός, από 1.10.84, λόγω λήξεως της συμβάσεως.
 - «Μαριάνθη Μ.», παναμαϊκό, 13.512 τον. γκρός, από 25.9.84, λόγω καταγγελίας της συμβάσεως.
 - «Βίκτορ Β.», παναμαϊκό, 10.404 τον. γκρός, από 1.3.84, λόγω καταγγελίας της συμβάσεως.
 - «Αργολικός», παναμαϊκό, 10.003 τον. γκρός, από 16.4.84, λόγω λήξεως της συμβάσεως.
 - «Αθανάσιος Σ.», κυπριακό, 800 τον. γκρός, από 29.4.84, λόγω λήξεως της συμβάσεως.
 - «Απολλωνία», κυπριακό, 1.395 τον. γκρός, από 7.9.84, λόγω πωλήσεως.
- Στις 30.12.84 τά συμβεβλημένα μέ τό NAT πλοία άνέρχονταν σέ 338 συνολικής χωρητικότητας 6.401.793 τον. γκρός.

Προσοχή στό Κόνακρυ

Αυξημένα μέτρα προστασίας πρέπει νά παίρνουν οί πλοίαρχοι καί τά πληρώματα τών ελληνικών πλοίων πού καταπλέουν στό λιμάνι Κόνακρυ τής Γουϊνέας. Τά μέτρα αυτά (φωταγώγηση τού πλοίου, τοποθέτηση φυλάκων στίς σκάλες, περιφερόμενοι φύλακες κλπ.) κρίνονται απαραίτητα γιά νά αποφεύγονται κλοπές φορτίων πού σημειώνονται στό λιμάνι αυτό.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες τής ελληνικής

54 Years ship Agency services in ARGENTINA

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3891, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116632 - Capt. G. Logothetis
867115 - Mr. E. Andresen

- ★ SHIP AGENTS
- ★ BUNKER SUPPLIES
- ★ SHIPBROKERAGE
- ★ CREW & SPARES

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

72, Kolokotroni Str.
Tlx: 21-1440 MDL GR
Tel: 4135279 - 4137057

πρεσβείας στη Νιγηρία, στο λιμάνι του Κόνακρου έχουν σημειωθεί τελευταία διάφορα περιστατικά κλοπών σε πλοία, στα οποία περιλαμβάνονται και ένα ελληνικό. Παράλληλα με τη σύσταση αυτή που απευθύνεται στους πλοίαρχους και τα πληρώματα, το υπουργείο Ναυτιλίας, σε συνεργασία με το υπουργείο Εξωτερικών, έχει προβεί σε διάφορες ενέργειες προς τις αρχές της Γουινέας για τη λήψη μέτρων που θα εξασφαλίσουν τα ελληνικά πλοία και τα πληρώματά τους που καταπλέουν στα λιμάνια της.

Θάνατοι ναυτικών

Στο φορτηγό «Αριστάνας» τραυματίστηκε θανάσιμα ο ναυτικός Γεώργιος Ίωαννίδης, 31 ετών, από το Κιλκίς. Το ατύχημα γνωστοποιήθηκε στο υπουργείο Ναυτιλίας από την πλοιοκτήτρια εταιρία χωρίς να διευκρινισθούν οι συνθήκες υπό τις οποίες έγινε. Έπίσης σε νοσοκομείο της Λουάντα στην Αγκόλα υπέκυψε ο Γεώργιος Ρούσσος, 45 ετών Γ' μηχανικός του φορτηγού «Βόρμαν Βαγκόνι», ο οποίος νοσηλευόταν εκεί από τις 29 Ιανουαρίου έπειτα από ισχυρούς πόνους στο στομάχι που είχε αισθανθεί ενώ βρισκόταν στο πλοίο.

Βρέθηκε ναυτικός που είχε εξαφανισθεί

Βρέθηκε στην Κούβα και πρόκειται να επαναπατριστεί μέσω Βαλτιμόρης ο Έλληνας ναυτικός Εύδης Σοφινός, ο οποίος είχε εξαφανισθεί την παραμονή των Χριστουγέννων στο λιμάνι Σαντιάγο της Κούβας από το πλοίο «Τζάνις Λ.» στο οποίο υπηρετούσε σαν βοηθός θαλαμηπόλος. Η ανεύρεσή του γνωστοποιήθηκε στο υπουργείο Ναυτιλίας από τη διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου η οποία διευκρίνισε ότι ο Σοφινός ήδη έχει επιβιβασθεί σε άλλο πλοίο της που κατευθύνεται στη Βαλτιμόρη από όπου θα επαναπατριστεί.

Θερμική μόνωση για κοντέινερς

Με τη χρήση ενός ειδικού υλικού, τα κοινά κοντέινερ μπορούν να μετατραπούν σε σύντομο χρονικό διάστημα, σε θερμομονωμένα, για την εύκαιρη μεταφορά εύπαθων υλικών. Το θερμομονωτικό υλικό αποτελείται από δύο φύλλα αλουμινίου που περιέχουν αφρώδη ουσία ή οποία διατίθεται σε μορφή ταινίας, κατάλληλης για τη μόνωση εμπορευματοκιβωτίων των 20 ή των 40 ποδών. Η ταινία που μπορεί να αφαιρεθεί στο τέλος του ταξιδιού και να επαναχρησιμοποιηθεί αργότερα, προσφέρει στους μεταφορείς προϊόντων μία οικονομική και πρακτική εναλλακτική λύση από την άναγκαία πριν χρησιμοποίηση κανονικών θερμομονωμένων κιβωτίων τα οποία είναι ακριβότερα, αλλά και κάποτε δύσκολο να διατεθούν σε όρισμένα λιμάνια και σε όρισμένες εποχές αιχμής. Το υλικό αυτό έχει ήδη δοκιμασθεί από τις «Bell Lines» για την μεταφορά φορτίων όπως κτηνοτροφικά προϊόντα, και εύπαθες χημικές ύλες μεταξύ Αγγλίας, Ιρλανδίας και Εύρωπης επί δύο χρόνια με πολύ καλά αποτελέσματα.

Παρουσίαση Ραντάρ τύπου ARPA

Η βρετανική εταιρία Kelvin Hughes σε συνεργασία με την Ελληνική Ραδιο-ναυτική εταιρία οργανώνουν έκθεση στην Αθήνα στις 18 και 19 Φεβρουαρίου όπου θα παρουσιάσουν το RADTRAC, που θεωρείται επί-



Στις 7 Φεβρουαρίου παραδόθηκε στον Οίκο Τσαβλέρη από τα ναυπηγεία της Μιτσουμπίσι στο Ναγκασάκι το μπάγκ κάρριερ πολλαπλής χρήσεως «Πατριώτης», το οποίο ύψωσε την ελληνική σημαία.

Στην ειθισμένη εορτή της παραδόσεως του πλοίου παρέστησαν οι αρμόδιες ελληνικές αρχές στην Ίαπωνία, εκπρόσωποι της Μιτσουμπίσι και των εργατικών και ναυτολικών κύκλων της περιοχής καθώς και οι κ.κ. Άνδρέας και Γιώργος Τσαβλέρη από την πλευρά των πλοιοκτητών. Ανάδοχος του πλοίου υπήρξε η μητέρα τους κ. Κλαίρη χήρα Αλεξάνδρου Τσαβλέρη.

Το πλοίο έχει ολική χωρητικότητα 24.969 κόνων και μεταφορική ικανότητα 42.294 τον.

(60.000 κυβικών μέτρων), δυνατότητα μεταφοράς 1.100 εμπορευματοκιβωτίων TEU και είναι εξοπλισμένο με 5 γερανούς των 25 τόννων.

Το σκάφος είναι πλήρως αυτοματοποιημένο και φέρει μηχανή οικονομικού τύπου Σούλτζερ, που του προσδίδει ταχύτητα πλέον των 14 κόμβων με κατανάλωση πετρελαίου τύπου 180 CST περίπου 1 τόννου ανά ώρα.

Ευχόμαστε να είναι καλοτάξιδο και συγχαίρουμε τους Άφους Τσαβλέρη γιατί κατά τη σημερινή δύσκολη περίοδο διατηρούν όλες τις 23 μονάδες τους (φορτηγά, ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά) υπό ελληνική σημαία.

τεγμα της δεύτερης γενιάς των Ραντάρ τύπου ARPA.

Όπως είναι γνωστό η εταιρία Kelvin Hughes βρίσκεται στο προσκήνιο της ανάπτυξεως των ναυτολικών ραντάρ κατά τη τελευταία 40ετία και είναι γνωστή για την ποιότητα και την αξιοπιστία των μηχανημάτων που κατασκευάζει.

Πρόστιμο 450.000 δρχ. για ρύπανση

Πρόστιμο 450.000 δρχ. επέβληθη στον πλοίαρχο του κυπριακού δεξαμενοπλοίου «Σάννυ» για ρύπανση της θάλασσας στη ράδα του Πειραιώς με μαζούτ.

Ναυπηγεία στην Κρήτη

Ένεκρίθη από την κυβέρνηση η υπαγωγή στις διατάξεις του Ν. 1262/82 της μελετωμένης επενδύσεως για την ίδρυση μονάδας κατασκευών - επισκευών πλοίων της υπό σύ-

σταση εταιρίας «Κυριάκος Μαιμάκης Ναυπηγεία Σούδας Α.Ε.». Η μονάδα θα ιδρυθεί στην περιοχή Πλατάνι της Σούδας.

Βράβευση ναυτικού

Ο συνταξιούχος θαλαμηπόλος κ. Κοσμάς Βλάχος θα βραβευθεί έφετος από την Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών για τη μακρόχρονη υπηρεσία του στο ελληνικό εμπορικό ναυτικό. Ο κ. Βλάχος, κατά τη συνταξιοδότησή του από το Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο, είχε τη μεγαλύτερη θαλάσσια υπηρεσία (24 χρόνια, έντεκα μήνες και 14 ημέρες) από όλους τους ναυτικούς που συνταξιοδοτήθηκαν το 1984. Το βραβείο - τιμητική πλακέτα και χρηματικό ποσό - θα απονεμηθεί στον κ. Βλάχο σε ειδική τελετή που θα γίνει στην Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών.

" SACORAFOS "

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

Φόρος τιμής στον 'Αντώνη Χανδρή

Κατά τη διάρκεια της πρόσφατης συνόδου της 'Ενώσεως 'Ανεξαρτήτων 'Εφοπλιστών Φορτηγών Πλοίων ('Ιντερκάργκο), η οποία έλαβε χώρα στο Λονδίνο στις αρχές Φεβρουαρίου, έγινε ευρεία αναφορά στο έργο του 'Αντώνη Χανδρή ως πρωτεργάτη δημιουργίας της 'Ενώσεως. 'Επίσης, η Σύνοδος απέτισε φόρο τιμής στον 'Ελληνα εφοπλιστή για το έργο που πρόσφερε στην 'Ιντερκάργκο.

Τόσο ο πρόεδρος της 'Ιντερκάργκο κ. Κρίστερ Σαλέν όσο και ο κ. 'Αριστ. Καραγεώργης διαβεβαίωσαν τα μέλη της 'Ενώσεως ότι ο 'Οργανισμός αυτός θα συνεχίσει να πιστεύει στις βασικές αρχές της 'Ελευθερίας και του θεμιτού ανταγωνισμού στον θαλάσσιο στίβο, που υπήρξαν βασικές αρχές από τις οποίες διαπνέονταν ο άειμνηστος 'Αντώνης Χανδρής.

'Ο διαγωνισμός 'Νίκου Καββαδία

'Από έφετος διπλασιάζονται, τα βραβεία που αθλοθετούνται για τον λογοτεχνικό διαγωνισμό προς τιμή του ναυτικού - ποιητή 'Νίκου Καββαδία (Μαραμπού). Τα βραβεία (αθλοθετούνται από την 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, την ΠΝΟ και την 'Ενωση 'Εφοπλιστών 'Επιβατηγών Πλοίων) θα είναι 100.000 δρχ. για τα δύο πρώτα έργα (πεζό και ποιητικό), 70.000 δρχ. για τα δεύτερα και 50.000 δρχ. για τα τρίτα. Στο διαγωνισμό μπορούν να συμμετάσχουν μόνο ναυτικοί με έργα έμπνευσμένα από τη θάλασσα, τη ναυτική ή νησιώτικη ζωή, τα οποία πρέπει να υποβληθούν μέχρι της 31 Μαρτίου 1985 στη Διεύθυνση Διοικητικού (τμήμα 6ο) του ΥΕΝ.

'Εκδήλωση του Συλλόγου Πλοιάρχων Κύμης

'Αποκριάτικη εκδήλωση οργανώνει στις 22 Φεβρουαρίου ο Σύλλογος Πλοιάρχων 'Ανώτερης Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. Κύμης. 'Η εκδήλωση θα γίνει στο κέντρο διασκεδάσεως «OLD STABLES» στην Παιανίδα της 'Αττικής και θα αρχίσει στις 9 το βράδυ. 'Ο Σύλλογος έχει προσκαλέσει όλα τα μέλη του να παραστούν στην εκδήλωση μαζί με τους φίλους τους.

'Η πίττα των Πρακτορειακών 'Υπαλλήλων

Σήμερα το μεσημέρι θα γίνει επί του επιβατηγού - όχηματαγωγού πλοίου «Ρέθυμνον» η κοπή της πίττας του Συνδέσμου 'Ατμοπλοϊκών και Πρακτορειακών 'Υπαλλήλων.

Τό πλοίο προσφέρθηκε φιλόφρονα από την διοίκηση της Α.Ν.Ε.Κ.

'Ο χορός των Καρδαμυλίων

'Ο Σύνδεσμος των 'Απανταχού Καρδαμυλίων θα δώσει την φετινή ετήσια χοροεσπερίδα του στις 30 Μαρτίου στο ξενοδοχείο «'Ιντερκοντινένταλ».

'Η CANDIA εγκαινιάζει υπηρεσία διελεύσεων από την Διώρυγα του Παναμά

'Η CANDIA, παγκόσμια γνωστή για την εξυπηρέτηση πλοίων στην Διώρυγα του Σουέζ, αποφάσισε να αρχίσει μία νέα υπηρεσία στην Διώρυγα του Παναμά, την «'Υπηρεσία Διελεύσεων και Πετρελεύσεων στην Διώρυγα του Παναμά».

'Όπως διευκρίνισε ο Πρόεδρος του 'Ομίλου, κ. 'Ηρακλής 'Ιερωνυμάκης έχοντας συμπληρώσει με επιτυχία πάνω από 20 χρόνια στην Ναυτιλία και εξυπηρετώντας πλοία στη Διώρυγα του Σουέζ από την επαναλειτουργία της το 1975, ήλθε ο καιρός να επεκταθούν οι δραστηριότητες της CANDIA. Οι απαιτούμενες γνώσεις και η συσσωρευμένη εμπειρία πάνω στον τομέα των Διωρύγων είναι το μεγάλο πλεονέκτημα για την ίδρυση από την CANDIA της νέας υπηρεσίας διελεύσεων πλοίων από την Διώρυγα του Παναμά.

Για την εκπαίδευση του Προσωπικού στα θέματα λειτουργίας της Διώρυγας του Παναμά, η CANDIA οργάνωσε πριν λίγο καιρό ένα Διεθνές Σεμινάριο στον Πειραιά για τα στελέχη των γραφείων της, Νέας 'Υόρκης, Χόγκ Κόγκ, Πειραιά και Λονδίνου. Συνεπής με τον τρόπο που λειτουργεί μέχρι σήμερα, η CANDIA δεν άφησε να γίνει τίποτα χωρίς να είναι τέλεια οργανωμένο. Κορυφαίοι από την Διώρυγα του Παναμά ήλθαν να διδάξουν το Προσωπικό της CANDIA, περιλαμβανομένων των κ.κ. Richard Dickens, μέχρι πρότινος Ναυτιλιακού Διευθυντού της 'Επιτροπής Διοικήσεως της Διώρυγας του Παναμά και του John Bamber, Διευθυντού 'Εκμεταλλεύσεως του εις Παναμά Πρακτορείου «Boyd Steamship Corporation».

ΠΕΝΘΗ**ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝ. ΛΕΜΟΣ**

Τραγική ή μοίρα δεν επέτρεψε στον άτυχο Κωστάρα Λεμό να χαρεί την παραλαβή του νέου του πλοίου «Μάρω Λ», η οποία συνέπεσε με την ημέρα του θανάτου του.

'Ο έκλιπών γεννήθηκε στις Οινόυσσες το 1917 και έσπουδασε στη Χίο και στο Κολλέγιο 'Αθηνών. 'Από νέος ασχολήθηκε με το εμπόριο και τον εφοπλισμό και αν και κατείχε πλοία δεν έδρασε σαν ανεξάρτητος πλοιοκτήτης αλλά υπήρξε στενός συνεργάτης του 'Οίκου «'Αύρας Μπρόδερς» με τους οποίους συνεργάστηκε από το 1945 μέχρι του θανάτου του.

'Η κηδεία του Κώστα Λεμού έγινε από την εκκλησία της 'Αγίας Σοφίας του Λονδίνου στις 8 Φεβρουαρίου.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν από τις στήλες αυτές τα θερμά τους συλλυπητήρια στους οικείους του και εύχονται στον γιό του Πανάγο να ακολουθήσει με επιτυχία τα βήματα του αγαπητού Κωστάρα.



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.



Θαλάσσια ατυχήματα

ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	Έλληνική	11.225	1972	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	Έλληνική	10.142	1976	
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	Έλληνική	6.680	1972	
ΚΕΪΪΠ ΧΟΟΥΠ	Κυπριακή	6.741	1975	
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	Έλληνική	85.367	1973	
ΝΕΪΪΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	Έλληνική	1.997	1971	
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	Έλληνική	5.537	1968	
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΙΥ	Έλληνική	9.305	1969	
ΦΑΕΘΩΝ	Έλληνική	11.502	1971	
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΒΛΑΧΕΡΝΑ	Κυπριακό	17.430	1971	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	Λιβεριανή	22.798	1968	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	Έλληνική	16.844	1976	
ΛΑΙΔΗΛΑΪΚ	Παναμαϊκή	13.166	1971	
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	Έλληνική	18.569	1966	
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	Έλληνική	14.342	1968	
ΝΕΣΤΩΡ	Έλληνική	25.755	1968	
ΠΡΙΑΜΟΣ	Λιβεριανή	30.890	1970	
ΣΑΝ ΜΑΪΪΚΛ ΜΠΑΙΗ	Παναμαϊκή	10.630	1973	
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	Έλληνική	14.667	1973	
ΤΑΝΚΕΡΣ:				
ΜΑΘΡΑΚΙ	Έλληνική	17.485	1970	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Έλληνική	463	1953	
ΦΑΙΡΣΙΠ Λ.	Έλληνική	131.654	1974	
ΦΕΛΟΣΙΠ Λ.	Λιβεριανή	118.215	1974	
ΧΑΒΑΪΪΑΝ ΣΑΝ	Λιβεριανή	48.928	1974	

Πόρτ 'Ελίζαμπεθ για Νορβηγία, υπέστη βλάβη της μηχανής στις 26/1 και ρυμουλκήθηκε στο Πόρτσγκρουν.

Παροπλισμένο στην 'Αμβέρσα, υπέστη περί τά τέλη 'Ιανουαρίου είσορή ύδάτων στο μηχανοστάσιο, λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Παροπλισμένο στην 'Ελευσίνα συγκρούστηκε με το φορτηγό «Ευβοϊκός Γκάλφ», στις 2/2 και υπέστη ζημιές στην υπερκατασκευή. Συγκρούστηκε στην Πασαδένα, στις 1/2 με το φορτηγό «Κλαρεδον» και υπέστη έλασματουργικές ζημιές.

'Υπέστη ζημιές στο Ποχάγκ, στις 13-30/1 λόγω κακοκαιρίας. 'Επισκευές αναβλήθηκαν.

'Εμφορτο γενικού φορτίου, υπέστη πυρκαϊά, στο 'Ικόνιο Πειραιώς, στις 11/2, ή όποια κατεστάλη από σωστικά σκάφη την ίδια ημέρα.

Συγκρούστηκε στην 'Αμβέρσα, στις 29/1 με το όχηματαγωγό «Samenwerking». 'Αναλήφθηκαν έπισκευές έν πλώ.

'Υπέστη ζημιές στην προπέλλα, λόγω παγετού, στην Γδύνια, στις 25/1. 'Αναλήφθηκαν έπισκευές.

Κατά την εκφόρτωση στη Βομβάη, στις 11/2, υπέστη πυρκαϊά στο φορτίο.

'Ανέφερε απώλεια της άγκυρας, στον Πειραιά, στις 8/2.

Ρίο 'Ιανέιρο για Βίλλα Κονστιτιούσιον, υπέστη βλάβη της μηχανής στις 1/2 και κατέπλευσε στο Σ. Νίκολας.

'Υπέστη ζημιές στη μηχανή, λόγω κακοκαιρίας στον Ειρηνικό στις 27/1 και κατέπλευσε στη Βικτώρια για έπισκευές.

Συγκρούστηκε στον Τριπόταμο στις 1/1 με το τάνκερ «Irving Ocean» χωρίς να ύποστει σοβαρές ζημιές.

'Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στον Πειραιά, στις 8/2.

Κατά την εκφόρτωση στην 'Αλεξάνδρεια στις 4/2, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Krasnoarmeysk» και υπέστη έλαφρές έλασματουργικές ζημιές. 'Επισκευές αναβλήθηκαν.

Κατά την εκφόρτωση θείου στο Σάντος, στις 3/2, υπέστη πυρκαϊά λόγω βραχυκυκλώματος, ή όποια κατέστρεψε την υπερκατασκευή μέρος του καταστρώματος και το μηχανοστάσιο.

'Υπέστη ζημιές στο μηχανισμό της άγκυρας, στο Ρίβερ Πλέιτ, στις 1/2.

Μοντεβίδεο για Περσία, έμφορτο γεννημάτων, υπέστη είσορή ύδάτων στην Πούντα έλ 'Εστε, στις 8/2.

'Υπέστη ζημιές σέ γερανό, στη Τζέντα, στις 21/1. 'Αναλήφθηκαν έπισκευές στη Μασσαλία.

'Ανέφερε βλάβη στην προπέλλα στον Πειραιά, στις 30/1.

Προσάραξε στην Πάτρα, στις 2/2. 'Αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών την ίδια ημέρα.

'Εβλήθη από Ιρακινά πυρά στο Κάργκ 'Αϊλαντ στις 4/2 και υπέστη ζημιές στο μηχανοστάσιο.

'Εβλήθη, έμφορτο, στο Κάργκ, στις 12/2, από Ιρακινό πύραυλο χωρίς να ύποστει πυρκαϊά. Κατευθύνθηκε προς Χώρ Φακάν, δι' ιδίων μέσων.

'Επιθεωρήθηκε στο Ούλσάν συνεπεία ζημιών λόγω κακοκαιρίας που συνάντησε περί τά μέσα 'Ιανουαρίου. 'Αναγκαίες έπισκευές αναβλήθηκαν.

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή 'Ακτινοβολία καί 'Εμπιστοσύνη

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

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

19 Rector Str.
Suite 2602
NEW YORK 10006
3442393/4/5
ITT 426799 BALF

Η ναυλαγορά

Μέσα σε ατμόσφαιρα άβεβαιότητας, συγκράτησης των ναύλων στα γνωστά χαμηλά επίπεδα και — σε μερικές περιπτώσεις — περαιτέρω πτώσης κινήθηκε η ναυλαγορά του δεκαπενθημέρου. Μία υπέρμετρη τάση για εχεμύθεια σε μεγάλο αριθμό ναυλώσεων αποτέλεσε το χαρακτηριστικό της περιόδου και — όπως πάντα — εμποδίζει την όρθη αξιολόγηση.

Στόν τομέα των σιτηρών δεν υπάρχει τίποτα που να δικαιούται ιδιαίτερης μνείας. Στους κύριους τομείς ή διαμόρφωση των ναύλων κινήθηκε μέσα σε περιορισμένα πλαίσια, με το πανάμαξ από Κόλπο για 'Ιαπωνία στα δολ. 14,50 και, αντίστοιχα, προς Κόντινεντ στα δολ. 9. Κάποιες διακυμάνσεις διακρίναμε στην περιοχή του Β. Ειρηνικού με τους ναύλους για 52.000 τόννους γύρω στα δολ. 8-8,50 ανά τόννο. Λίγα φορτία από Ν. 'Αμερική και Εύρωπη αδυνατούν να δώσουν τόνο.

Στους γαιάνθρακες, φαίνεται ότι λίγα λέγονται και περισσότερα γίνονται, ιδίως στα μεγάλα πλοία που κινήθηκαν σε μάλλον «ανεκτά» επίπεδα. Από Χ. Ρόντς, Κόλπο και Αυστραλία, αριθμός φορτίων μεταξύ 35-130.000 τόννων κινήθηκε προς 'Ιαπωνία, 'Ινδία, Κόντινεντ.

Η αυτή παρατήρηση ισχύει σε μεγάλο βαθμό και για τα σιδηρομεταλλεύματα, κυρίως από Βραζιλία όπου οι 140.000 τόννοι για Ποχάγκ πλήρωσαν δολ. 8. 'Ακόμη, 60.000 τόννοι από Ν. 'Αφρική για 'Ιταλία πλήρωσαν δολ. 10.

Σημαντική ή συνεισφορά της ζάχαρης με αριθμό ναυλώσεων (μέσο μέγεθος οι 12.000 τόννοι), κυρίως όμως με αξιόλογο αριθμό εντολών που κράτησε το ενδιαφέρον της αγοράς.

Στά λιπάσματα, όπως πάντα η 'Ινδία κινήθηκε με τη συνήθη ποικιλία τόπων φορτώσεως και μεγέθους, μεταξύ των οποίων διακρίνομε τους 35.000 τόννους από Αυστραλία στα δολ. 14,75 και τους 21.000 τόννους από Κόλπο στα δολ. 35,50 φίο.

Μικρή ή κίνηση στα γενικά φορτία, δεν φαίνεται να επιδέχεται ιδιαίτερη ανάλυση.

Οι χρονοναυλώσεις

Μία όχι τόσο αξιόλογη ποικιλία κλεισιμάτων, πολλά σε έμπιστευτική βάση, δεν δημιουργήσαν άφορμες για αίσιοδοξία όσον αφορά το άμεσο μέλλον.

Τό πανάμαξ για κυκλικά 'Ατλαντικού πληρώθηκε περί τα δολ. 6.000, επίπεδο όχι εύκαταφρόνητο με τα σημερινά μέτρα, άλλου όμως οι συνθήκες δεν ήταν εξίσου καλές. Για μία ακόμα φορά, η 'Απω 'Ανατολή φαίνεται να διέρχεται περίοδο ισχνών αελάδων με τους 30.000 τόν. d.w. στα δολ. 3.100 — 3.500. 'Η τάση υπέρ των ναυλωτών. Μία στιγμιαία ζωρότητα από Ν. 'Αφρική όπου σημειώθηκαν τουλάχιστον 4 — 5 παραδόσεις 25-38.000 τόν. d.w. αφήνει το ερώτημα της διάρκειας.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η άβεβαιότητα περί τις νέες τιμές πετρελαίου του ΟΠΕΚ, η ένδημηκή υπερπροσφορά χωρητικότητας και η μάλλον ασυνήθης για την εποχή αδιαφορία μερικών ναυλωτών άσκησαν δραστική πίεση στην αγορά με αποτέλεσμα την διατήρηση των χαμηλών επιπέδων ναύλων.

Πιο δραστήρια περιοχή η Καραϊβική, συγ-

κράτησε το ενδιαφέρον και τους ναύλους σε κάπως αποδεκτά επίπεδα με τους 46.000 τόννους για 'Αν. 'Ακτή ΗΠΑ στα WS 108 και τους 50.000 τόννους ένδο-Καραϊβική μεταφορά στα WS 103.

Σε κάποια Ισορροπία ή κατάσταση στη Βορ. Θάλασσα όπου άπασχολήθηκε σεβαστός αριθμός πλοίων, ιδίως για μικρού μήκους ταξίδια. Οι 84.000 τόννοι για 'Αμβούργο πλήρωσαν WS 50.

'Αντίθετα, η Μεσόγειος σε καχεξία που μόλις βελτιώθηκε όριακά περί τα μέσα του δεκαπενθημέρου με τους 40.000 τόννους για Κόντινεντ στα WS 77,5 και τους 52.000 τόννους στα WS 70.

Την κρίσιμη φάση που διέρχεται η περιοχή του Περσικού Κόλπου φανερώνουν οι πρόσφατες ναυλώσεις ULCC (μερικά φορτία) και VLCC, μεταξύ των οποίων:

— 220.000 τόν., Κάργκ για 'Ομάν, WS 50.
— 380.000 τόν., Περσικό για 'Ομάν, δολ. 1,100,000.

— 280.000 τόν., Περσικό για 'Ιαπωνία, WS 24,5 — 27,5.

(άναλόγως ταχύτητας, 10-13 μίλιας).

— 250.000 τόν., 'Ιράν για Κορέα, WS 29,75.

Λίγα θα είχε κανείς να αναφέρει για τη Δυτ. 'Αφρική που κινήθηκε στη συνήθη ρουτίνα με τους 120.000 τόννους για ΗΠΑ στα WS 32,5 με όψιόν Κόντινεντ/Μεσόγειο στα WS 40.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΤΖ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα άνατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 8 φίο, 'Ιανουαρίου 31 — Φεβρουαρίου 2.

ΧΙΑΝ ΓΟΥΕΝΒ: Τάμπα 14.300 τόν. λιπάσματα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 25,50 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 4-14.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΣΜΑΝ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τόν. σιτηρά Σταβάνγκερ ή φιδόντ 'Όσλο, δολ. 13 φίο, 5 ήμέρες/4.000 τόν. Φεβρουαρίου 15-20.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα Βερακρούζ ή Κοατζακόλκος δολ. 8,10 φίο, 4 ήμέρες /1.250 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 15-25.

ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.: Σαίντ Λώρενς 31-33.000 τόν. γεννήματα Σηφορβ, δολ. 11 φίο, 5 ήμέρες/8.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 4-7.

ΣΗΓΚΑΛ: Μασέιο/Ρεσίφε 12.000 τόν. περίπου ζάχαρη Καζαμπλάνκα ή Ταγγέρη, δολ. 21 φίο, 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 25-28.

ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ: 'Αμερ. Κόλπο 16.000 τόν. λιπάσματα δυτική άκτή 'Ινδίας δολ. 35,50 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 10-20.

ΜΑΡΚΟΣ Ν.: Βανκούβερ 17.500 τόν. λιπάσματα άνατολ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 26,90 φίο, 6.000/1.00 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 8-18.

ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ: Τουμπαράο 50.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα βόρειες άκτές ΗΠΑ, δολ. 5,60 φίο, 5 ήμέρες/5 ήμέρες SHINC φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 18-28.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ: 'Ενα ή δύο λιμάνια 'Αμερ. Κόλπου 13.560 τόν άλευρα σε σάκκους 'Αλεξάνδρεια/Πόρτ Σαΐδ, δολ. 49,25 φίο, πλέον δολ. 1,20 για δεύτερο λιμάνι φορτώσεως, 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μάρτιο.

ΜΟΝΤΑΝΑ: Βόρειο Ειρηνικό 25.000 τόν. σιτηρά 'Αλεξάνδρεια/Πόρτ Σαΐδ δολ. 29 φίο, πλέον δολ. 1,20 για εκφόρτωση 'Αλεξάνδρεια, πλέον δολ. 4,50 για εκφόρτωση 'Ανταμπίγια, 4.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 6-16.

ΛΑΡΑ Σ.: 'Εκουαντόρ 10.000 τόν. ζάχαρη χύδην 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 16 φίο, όψιόν βορείως Χαττέρας δολ. 18 φίο, 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση άμεση.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΙΟΛΟΣ: Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 60.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα δυτική άκτή 'Ιταλίας, δολ. 10 φίο, όψιόν Τάραντο δολ. 10,75 φίο, Φεβρουαρίου 28 — Μαρτίου 3.

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/8363

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS

Telexes: 23867 OR 21017 FAROS - AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 886, 5th Floor,
1057 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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.: Βίσμαρ 'Αμβούργο 17.000 τόν. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 30 φίο όψιόν δολ. 29 φίο έάν φόρτωση μόνο από 'Αμβούργο 2.500/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 10-20.

ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ: Βίσμαρ ή Ροστόκ με συμπλήρωση 20.000 τόν. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 29 φίο, όψιόν 'Αμβούργο δολ. 28, 2.500 τόν. φόρτωση Βίσμαρ/Ροστόκ, 3.500 τόν. φόρτωση 'Αμβούργο/1.000 τόν. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 8-15.

ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ: 'Ιτατζάι με συμπλήρωση 'Ιμπιτούμα 12.600 τόν. ζάχαρης σέ σάκκους Βενεζουέλα, δολ. 25 φίο, 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 8-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ: 20.737 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο, ταξίδι Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 4.350 τήν ημέρα.

ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.: 10.200 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Κριστομπά Φεβρουαρίου 1-5, ταξίδι μέσω Τρίνιταντ με επαναπαράδοση Καρθαγένα, δολ. 3.250 τήν ημέρα.

ΜΟΝΤΑΝΑ: 33.647 τόν. d.w. του 1973, παράδοση βόρειο Ειρηνικό Φεβρουάριο, επαναπαράδοση Αιγυπτιακές ακτές Μεσογείου, δολ. 5.500 τήν ημέρα, πλέον δολ. 90.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ: 15.136 τόν. d.w. του 1970, παράδοση 'Αμβούργο Φεβρουαρίου 12-14, επαναπαράδοση άνατολ. ακτή Κεντρικής 'Αμερικής, δολ. 2.900 τήν ημέρα.

ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.: 29.048 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Κολούμπια Ρίβερ Φεβρουάριο, ταξίδι με επαναπαράδοση 'Αλεξάνδρεια ή Πόρτ Σάϊδ, δολ. 3.250 τήν ημέρα, πλέον δολ. 82.500 γιά πλού υπό έρμα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ: 22.312 τόν. d.w. του 1976, παράδοση στον πιλότο Μοϊράμα Φεβρουαρίου 5-7, επαναπαράδοση στον πιλότο λιμένος βόρειας Γαλλίας, δολ. 4.000 τήν ημέρα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.: 12.923 τόν. d.w. του 1971, παράδοση Ρίο Γκράντε άμεση, επαναπαράδοση δυτική

Μεσόγειο, δολ. 3.500 τήν ημέρα, πλέον δολ. 12.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΠΟΠΗ Π.: 16.000 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Ορινόκο Φεβρουάριο, επαναπαράδοση Νοτ. 'Ιαπωνία, δολ. 4.000 τήν ημέρα Φεβρουαρίου 8.

ΓΚΑΛΛ: 26.755 τόν. d.w. του 1970, παράδοση Βανκούβερ ή Πρίνς Ρούπερτ Φεβρουαρίου 15-28, επαναπαράδοση Αίγυπτο δολ. 3.200 τήν ημέρα πλέον δολ. 80.000 γιά πλού υπό έρμα.

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ: 28.725 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Φεβρουαρίου 18-25, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο δολ. 3.300 τήν ημέρα.

ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ: 24.484 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Τής Φεβρουαρίου 11-15, επαναπαράδοση Νέα Ζηλανδία, δολ. 4.750 τήν ημέρα.

ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 28.053 τόν. d.w. του 1984, παράδοση στον πιλότο Μίντλεσμπερ Φεβρουαρίου 4-5, ταξίδι Κόντινεντ με επαναπαράδοση στον πιλότο Κίνας, δολ. 5.100 τήν ημέρα.

ΑΜΥΝΤΑΣ: 14.935 τόν. d.w. του 1970, παράδοση 'Αδριατική άμεση, επαναπαράδοση Τζέντα, δολ. 4.300 τήν ημέρα.

ΑΡΙΩΝ: 22.274 τόν. d.w. του 1973, παράδοση στον πιλότο Φλάσσινγκ Φεβρουαρίου 11-12, επαναπαράδοση Πόρτ Σουδάν, δολ. 5.600 τήν ημέρα.

ΕΛΠΙΔΑ: 15.175 τόν. d.w. του 1969, παράδοση Σουμάτα Φεβρουαρίου 12-17 επαναπαράδοση Βοστώνη/Ταμπίκο, δολ. 2.400 τήν ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α.: Καραϊβική 55.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Κόλπο, WS 117,5, όψιόν 'Ανατολ. ακτή Καναδά WS 120, 'Ιανουαρίου 28.

ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ: Σκίντα 23.000 τόν. καθαρά, ευρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου, WS 140, άρχές Φεβρουαρίου.

ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ: Γουέστερνπορτ 80.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 45, Φεβρουαρίου 15.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Καμπίντα 118.000 τόν. ακτή 'Ατλαντικού ΗΑ/Κόλπο, WS 37,5, Φεβρουαρίου 5.

ΝΙΟΥ ΑΙΝΤΗΑΛ: Ρας Σουκχεϊρ 85.000 τόν. μέρος φορτίου, Σαβόνα, WS 50, άρχές Φεβρουαρίου.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Μάρσα έλ Μπρέγκα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 125, όψιόν Μεσόγειο WS 145, Φεβρουαρίου 1.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Σαίντ Κρουά 58.000 τόν. ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 75, Φεβρουαρίου 3.

ΜΑΝΤΩ V: Καραϊβική 29.000 τόν. καθαρά ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 147,5, Φεβρουαρίου 4.

ΡΟΔΟΣΤΟ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Κόλπο/Καραϊβική/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 113,5, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 129, Φεβρουαρίου 12.

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ: Κωνσταντζα 60.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 70, όψιόν ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Κόλπο WS 60, Φεβρουαρίου 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Μαύρη θάλασσα 29.000 τόν. καθαρά, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Κόλπο WS 109, Φεβρουαρίου.

ΒΕΝΟΥΣ V: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 58.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο βορείως Χαττέρας/άνατολ ακτή Καναδά, WS 77, Φεβρουαρίου 5.

ΤΟΡΝΑΝΤΟ: Καραϊβική 63.000 τόν. ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 66,25, Φεβρουαρίου 5.

ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ: 'Ες Σιντέρ 66.800 τόν. μέρος φορτίου, Τριέστη, WS 58 Φεβρουαρίου 10.

ΠΑΖΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 30.000 τόν. καθαρά, δύο συνεχή ταξίδια προς 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 175.000 κατ' άποκοπή ανά ταξίδι, Φεβρουαρίου 8.

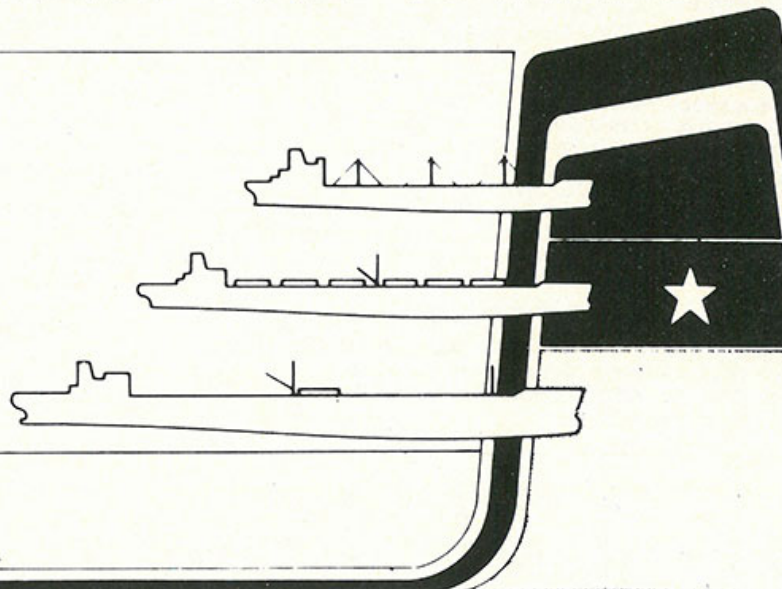
ΤΑΥΡΟΣ: 'Αμουαίη Μπαϊή 26.000 τόν. νάφθα, μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς WS 140, Φεβρουαρίου 10.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.: Λά Σαλίνα 85.000 τόν. μέρος φορτίου, Κεμπέκ, WS 87,5 Φεβρουαρίου 8.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Σιγκαπούρη 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, δυτική ακτή 'Ινδίας, WS 95, όψιόν άνατολ. ακτή 'Ινδίας WS 105, Φεβρουαρίου 8.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Σκίντα 50.000 τόν. μέρος φορτίου ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 57,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 67,5, Φεβρουαρίου 8.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ρίου 14.

ΚΛΕΙΔΙΑ: Περισκό Κόλπο 380.000 τόν. Μίνα 'Αλ Φαχάλ/ δολ. 1.100.000 κατ' αποκοπή, Φεβρουάριο.
ΔΗΜΗΤΡΑ: Βραζιλία 49.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική, WS 85, Φεβρουάριο 24.
ΣΗ ΟΟΥΘ: Μπιλμπάο 30.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 100 άμεση.

ΑΓΑΠΗ: Λαβέρα 25.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 100, Φεβρουαρίου 10.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Μεσόγειο/ Έρυθρά

50.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία δολ. 850.000 κατ' αποκοπή, Φεβρουάριο.
ΣΗΠΡΑ 'ΙΝΤ: Ένδομεσογειακή μεταφορά 25.000 τόν. καθαρά, WS 135, άμεση.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Μπαχάμας 46.000 τόν. μέρος φορτίου, Βοστώνη, WS 107,5 Φεβρουαρίου 14.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΝΤΟΛΤΣΕ: 232.980 τόν. d.w. του 1973, περίοδος 12 μηνών ως πλωτή αποθήκη πετρελαίου προς δολ. 1,60 ανά τόνο με άμεση παράδοση.

Οι 'Αγοραπωλησίες

Ένω ή ναυλαγορά δέν επιτρέπει αισιοδοξία γιά τό άμεσο μέλλον καί ένώ αριθμός πλοιοκτητών ήδη δοκιμάζεται σκληρά από τό βάρος των μεγάλων χρεών καί τίς ζημίες έκμεταλλεύσεως, οι αγοραπωλησίες λαμβάνουν χώρα σέ χαμηλούς μάλλον ρυθμούς καί έξίσου χαμηλές τιμές, τάση πού επιτείνει αριθμός πλοίων που αναζητούν αγοραστή με πρωτοβουλία των Τραπεζών.

Ήδη ο παραδοσιακός τύπος των αγορών μεταβάλλει μορφή καί πλήθος συνδυασμών έφευρίσκονται προκειμένου νά πραγματοποιηθεί μία σχετική πράξη. Οι κάπως πιά δυναμικοί έφοπιστές εξασφαλίζουν άνετα πίστωση μέχρι καί 100% από τούς ενδιαφερομένους πιστωτές — Τράπεζες ένώ οι «μικροί» κάνουν άρκετές «άβαρίες» προκειμένου νά εξασφαλίσουν χρήμα πού επιτρέπει τήν αγορά σέ χαμηλή τιμή.

Στά δεξαμενόπλοια, σημειώνουμε μερικές χαρακτηριστικές πωλήσεις — όπως πάντα, με έπιφύλαξη:

— TT HAVDROTT 250.300 TDW του 1976, δολ. 6.200.000.

— TT SEA LONG 357.000 TDW του 1976, δολ. 8.200.000.

— TT BERGE PILOT 290.000 TDW του 1975, δολ. 8.250.000.

— MT LANDWOOD 75.800 TDW του 1968, δολ. 1.750.000.

— MT LORD MOUNT STEPHEN 72.700 TDW, του 1966, καί

MT LORD STRATHCONA 72.900 TDW του 1967, δολ. 4.200.000.

— MT GEORGIOS VERGOTIS 59.400 TDW του 1966, δολ. 2.000.000

Στά μπάλκ κάρριερς, παραλείποντας αριθμό πλοίων πού βρίσκονται ακόμα σέ διαπραγμάτευση, αναφέρουμε:

— MV SEDGE 33.250 TDW/1982, δολ. 8.000.000 (με πίστωση).

— MV SPLENDID HOPE 27.600 TDW/1974, δολ. 2.100.000.

MV CONSTELLATION II 27.630 TDW/1976, δολ. 1.500.000.

— AEGIS HELLENIC, 20.950 TDW/1976, δολ. 1.950.000.

— AEGIS SCOPE, 19.100TDW/1971, δολ. 950.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου συγκαταλέγονται:

— IKTINOS/IASON/ION 17.070 TDW/1969-70-71 έναντι τιμής δολ. 1.00.000 σέ αγοραστής του Χόγκ Κόγκ.

— TOPEGA (SD 14), 15.140 TDW/1972, δολ. 1.200.000 (υπό αίρεση).

— LUIGI D' AMICO, 13.300 TDW/1964, δολ. 500.000.

— CARLOW HILL (SD14) 15.150 TDW/1975, δολ. 1.700.000.

Οι διαλύσεις

Μέ ζωηρό τό αγοραστικό ενδιαφέρον της Κίνας πού αγοράζει σέ όλες τίς κατηγορίες καί τά μεγέθη, ή αγορά της Άπω Άνατολής έχει μικρές αλλά σαφώς άνοδικές τάσεις.

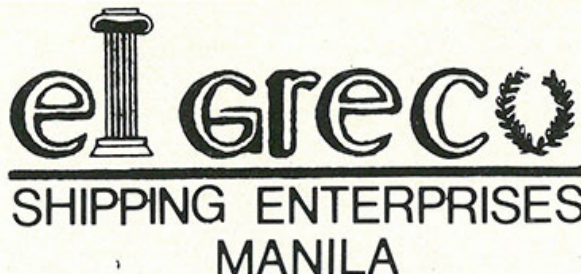
Μέ τά VLCC καί τά μεγάλα γενικώς δεξαμενόπλοια μεταξύ δολ. 136-139 ανά έλαφρό τόνο, ή έν λόγω χώρα έχει πρωτοκαθεδρία, ένώ κοντά ακολουθούν ή Ταϊβάν καί ή Ν. Κορέα.

Πλοία ξηρού φορτίου μεταξύ 5-10.000 τόνων έλαφρού έκτοπίσματος πληρώνονται μεταξύ δολ. 125-130, αντίστοιχα, με τήν Ταϊβάν κατά δολ. 1 περίπου χαμηλότερα.

Στό Πακιστάν, πλοία ξηρού φορτίου 3-5.000 τόνων πληρώθηκαν δολ. 102-105 ένώ οι 2.300 τόνοι μόλις έπιασαν τά δολ. 92.

Κάπως ύψηλότερα ή 'Ινδία, πλήρωσε δολ. 115 γιά 7.800 τόνους καί δολ. 109 γιά 5.000 τόνους περίπου.

Τέλος ή 'Ισπανία έπλήρωσε μεταξύ δολ. 65 - 82, αναλόγως τύπου καί μεγέθους με προτίμηση στα δεξαμενόπλοια.



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS
GROWING AGENTS • SHIP REPAIRS • HULL & TANK CLEANING
BROKERAGE

BRANCHES & CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR
PHILIPPINE PORTS TO GIVE YOU "TOTAL SERVICE"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
A.O.H.— 99-05-64

CABLES: EL GRECO, MANILA
TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN



★ 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**

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1193/952 February 15th, 1985

WHEN WILL WE DO THE SAME?

We are impressed by the common sense shown by British seamen in these difficult times when they take decisions aimed at maintaining the competitiveness of British - flag ships and keeping as many of their number employed as possible.

Recently, Britain's National Seamen's Union agreed to a reduction of crew complements by three to five persons on British container ships on the North Atlantic line to enable them to cope with the stiff competition on that run.

Is it too much to hope that our own unions will show the same common sense with regard to their own flag?

THE UNDESIRABLES

We often hear of impossible situations created by Greeks employed on foreign - flag, Greek owned vessels as a result of which they are summarily signed off. In the last case that has come to our attention, eight out of fifteen Greek seamen who were manning a newly bought vessel under a foreign flag made impossible demands as a result of which they were dismissed and replaced by foreigners. It is to be noted that the ship was in excellent condition, having been bought from Scandinavian owners, and its neglect by its Greek crew resulted in all the heads being clogged. This caused a great deal of surprise to the ITF delegates who were called on board, not by the crew, but by the owners.

WAGES AGREEMENT

Considerable gains for Greek seamen have been in our opinion succeeded by the recent agreement between the Pannhellenic Seamen's Union and the Union of Greek Shipowners of Passenger Vessels by which basic wages for 1985 are increased by 18 per cent.

Under the same agreement the victualling allotment is increased to 500 drachmans, while sick-pay is fixed to the same level as the regular wage.

It is we feel a very fair and justifiable agreement which covers with the increase the rate of inflation and we hope that it will act as a tool for better relations between the owners and our seamen which is nowadays so needed to take us through the worst shipping crisis ever encountered in post-war years.

THE WORLD FLEET

The world merchant fleet has been calculated at 418,682,442 grt. or 683,285,783 dwt. at the beginning of the year which means that during 1984 it was reduced by 3.9 million grt. or 0.9%.

The largest gains were marked by the fleets of Cyprus (3.3 m. grt.) Panama (2.6), the Bahamas (2.3), China (1.7) and Hong Kong (1.4). The largest reductions were marked by Liberia (5.5 m. grt.), Britain (3.2), Greece (2.4), Norway (1.6) and Saudi Arabia (1.4).

The world fleet is composed of 147,463.00 grt. worth of tankers, 125,334,000 grt. of bulk and ore carriers 77.174,000 grt worth of cargo ships,

16,913,000 grt worth of container ships and 9,889,000 grt. of LPG carriers.

The tanker fleet was reduced by 9.8 m. grt. and now makes up 35% of the world fleet. Cargo ships were reduced by 2.1 m. grt. and now make up 18.4% while ore and bulk carriers have increased by 3.9 m. grt. and now make up 30.7% of the world fleet.

DEATH SENTENCE IN NIGERIA

We hear that a Nigerian court has sentenced the master of a Spanish ship to death for smuggling 19,000 tons of oil. The King of Spain has appealed to the Nigerian government to show mercy. Fortunately, the date of execution has not been set and it is considered unlikely to be set until the diplomatic demarches have been completed.

It should be noted, however, that in Nigeria a convicted person has no recourse to a higher court, as a rule. Thus, in spite of the Roman edict of "nemo condemnatus nisi auditus vel advocatus" it is very doubtful whether the unfortunate Spanish captain will have any chance of appealing his case. It would seem that the Nigerian judges consider themselves as infallible as the Areopagus of old.

THE HELLENIC MARINE CONSORTIUM

Following the withdrawal of Costamare Shipping and Tsakos Shipping & Trading from the list of Companies belonging to the Hellenic Marine Consortium, various changes are due to be an-



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

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

CANDIA LAUNCHES PANAMA CANAL TRANSITING SERVICE



The well known Suez Canal specialists, CANDIA Organization, have decided to initiate a new service in the Panama Canal, namely "The Panama Canal Transiting and Bunkering Service".

As the Company chairman Mr. Iraklis Ieronimakis explained, "having successfully operated in shipping for more than 20 years and in the Suez Canal since its reopening in 1975, we considered it the apt moment to expand our activities. Unlike many of our rivals, we resisted the temptation to move into other areas in which we did not have a thorough knowledge but chose to wait pa-

tiently until the possibility arose to develop in another sphere, were our "canal" experience would be of great advantage".

In order to train their personnel in the systems operative in the Panama Canal, CANDIA held recently in Piraeus a Seminar, for their staff from the New York, Hong Kong, Piraeus and London offices. Experts from Panama, including Cptn Richard Dickins, until very recently Marine Director of the Panama Canal Commission was invited to lecture and train the Company personnel.

nounced concerning the structure of HMC and its goals for the future.

Speaking during the recent meeting of its member, Mr. G. Dalacouras, president of the Consortium, told members that very soon new plans will be announced which he believes will help to assist all Companies belonging to HMC to tackle operational needs and enlarge the spectrum of services offered by the Consortium to its members.

STOWAWAYS

Hardly a day passes when we do not hear of cases where stowaways have been discovered on Greek ships. The case of the stowaway who was found up to his neck in the shaft tunnel of a ship shows how desperate these people are to get away from their native lands in order to find food and work.

However, they do create problems and expenses for ships and for this reason a way should be found to keep them from coming on board. One solution could be the use of dogs which are specially trained and which could sniff them out as soon as they came on board or which could act as a deterrent to would-be stowaways.

IDLE TONNAGE ON DOWWARD TREND

According to figures released by Lloyd's idle tankers have reached their lowest level since June 1982 down to 344 vessels of 51.9 million tonnes compared to 358 vessels of 54.3 in December. The overall lay-ups figure of 1,302 vessels of 62.4 million tonnes is also the lowest figure since August 1982 and



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: 2700048/271480/213836 - Cables: MEDOV
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

1984 A BUSY YEAR FOR TSAVLIRIS TUGS

compares favourably with the December figure of 1368 vessels of 65.6 million deadweight tons.

In the dry cargo sector a drop of 52 vessels has been recorded, resulting in a figure of 958 vessels of 19.4 millions tonnes compared with 1,010 vessels of 11.3 million last month, which includes 142 bulk and ore carriers of 4.4 million-

MAJOR REORGANIZATION OF ABS

In a major structural realignment destined to more accurately match ABS capabilities with industry needs, three self-contained divisions have been formed within the American Bureau of Shipping.

One of the three new divisions is the Offshore Engineering designed to cater solely to the requirements of the offshore industry. Headed by Mr. Stiansen, vice president, will assume all responsibility for classification, certification and statutory verification for all offshore structures worldwide.

The Ship Engineering Division, under the direction of Mr. Hannan, Vice President, will handle all aspects of classification, certification, and statutory requirements for all traditional vessels. This will include the complete responsibility for both hull and machinery plan review, materials and manufacturing processes. Quality assurance, container certification and equipment type approval programs are also a function of this division.

Research & Development, formerly a department has been expanded to a division. It will serve all the needs of other ABS divisions, in addition to carrying out independent ABS research programs.

Also, part of the structural realignment within ABS was the establishment of a Corporate Marketing Group to expand the overall marketing strategy of ABS and its Group of Companies.



The Tsavlis Group reports that their salvage and towage company, Alexander G. Tsavlis & Sons, has had one of its busiest years ever, consolidating its position as one of the major international operators alongside Smit, Selco, Bugsier and Wijsmuller.

Among the numerous services performed by Tsavlis, three major refloating operations, over 6000 miles apart attracted the attention of shipping, salvage and insurance communities around the world.

The first of these involved the vessel "Phillip", a 14,000 ton dwt singledecker, laden with about 12,000 tons of steel products bound from Poland to Iran via Suez, which stranded off Lavion on Greece's Attica coast last August.

Tsavlis despatched supertug "Megast Alexandros" 10,000hp, salvage tug "Atlas" 4,000 hp, a cargo barge and a substantial salvage team including divers, engineering technicians and support groups. After a lengthy salvage operation which lasted over a month and which required partial rebuilding of the forepart of the casualty underwater, the laden vessel was redelivered at Piraeus roads.

The salvage, rendered under 'no cure,

no pay' terms, was settled amicably for a sum reported in excess of one million dollars and the laden vessel was subsequently towed to destination.

The second, and by far the most substantial of these operations concerned the Thenamaris — controlled vessels, "Sea Luck", a 45,000 ton bulk carrier laden with about 42,000 tons of bulk grain and bound from US Gulf to the Black Sea. The vessel went aground on the Bermuda Great Reef last September and Tsavlis despatched a salvage team and mounted a huge operation alone, under 'no cure, no pay' terms, with the use of subcontracted units and equipment, demonstrating once again their worldwide capabilities.

It is noteworthy that congratulations on the success of the salvage were received from, amongst others, the Bermuda Government and the President of the International Salvage Union.

The third case involved the Niarchos — controlled "World Ajax", a 37,000 ton geared bulk carrier laden with about 28,000 tons of bagged barley bound from Ghent to Giza, via Suez and Jeddah, which ran aground on reefs off Giza in November.

Tsavlis despatched salvage tug "A-

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E.C.3
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ! 01 - 480.5611. ΤΕΛΕΞ: 885651 RANDK G

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

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

pollon" 6,000hp to the casualty and flew two salvage officers to Giza. After diving inspections and repeated unsuccessful pulling attempts by "Apollon", it was decided to lighten the "World Ajax" and to shift cargo internally. Difficulties in obtaining local lightening craft were overcome by chartering a smaller cargo ship which was open at Port Sudan.

After the internal shifting of about 200 tons and the discharge of about 1,500 tons, "Apollon" pulled the "World Ajax" free and escorted her into Giza where she discharged her cargo.

Estimates of the salvaged values of the casualty, her cargo and freight exceed ten million dollars to which Tsavlis rendered prompt and valuable services under 'no cure, no pay' terms.

It should be finally noted that Tsavlis have become increasingly active in the Red Sea where at least one large salvage tug is on permanent station, usually at Djibouti.

**SHIPPING TO BENEFIT FROM
THE FREEZE OF PANAMA CANAL
TOLL RATES**

A total of 17 shipping and gover-

ment representatives from the Far East, Latin America and the United States attended the meeting hosted by the Commission's Office of Financial Planning in Balboa.

Topics discussed during the meeting included a review of the impact of the proposed system on selected ship types and alternative proposals of the implementation of the system by the Commission. The Commission's proposals for a transitional implementation of the system were favourably received, and several representatives indicated that they would be submitting written comments on the discussions.

Commission officials promised that further evaluations would be made in the light of the comments made and the additional information presented during the meeting. They added that, based on the final analysis, a proposal would be made to the Commission's Board of Directors for approval, possibly in mid-1985. The officials emphasized that interested parties would again be afforded the opportunity to comment on the proposal during public hearing, should new tonnage measurements be approved and recommended by the Board.

50 YEAR AGO

— All those who are interested in the growth of our shipping are invited to visit the new Hellenic Coast Lines passenger ship "Ionia".

— If it was thought necessary to celebrate the 100th anniversary of the port of Piraeus, such celebration should be restricted to a tribute and an acknowledgement of gratitude to the creator of the newer port, the late D. Kallimasiotis.

— 30% of the cargo ship "Maria N. Roussou" of 3,728 grt. was sold by Mrs. Maria Venizelou to the Pittas Bros. for 874,000 drachmans.

— Exams were held for pilots' licenses for the pilot stations of Preveza, Salonica, Nafplion, Cavalla, Mytilene, Alexandroupolis, Syros, Skala Atalantis and Katakolon.

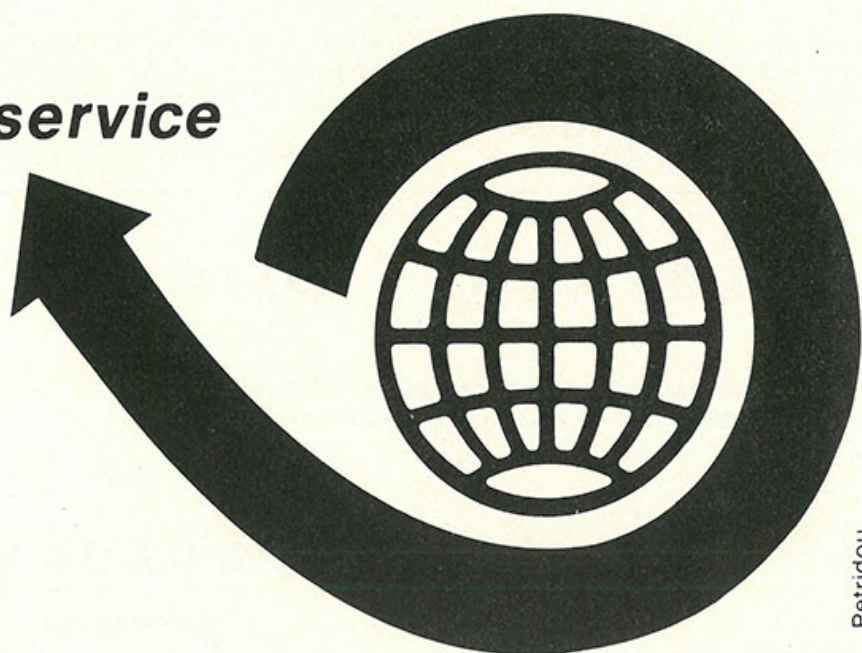
— After a brief suspension of fixing by the Soviet representation in Piraeus, these were resumed as soon as the Greek - Soviet commercial agreement was signed. Many laid-up ships in our harbours have been recommissioned as a result, and were fixed at stable rates.

(Naftika Chronika No. 100 — 15.2.1935)

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Piraeus office

Address: Filonos 107-109 Phones: 4531.538, 4531.478, 4531.479 Telexes: 3602, 3115 UNIV. GREECE

you can rely on NAFSI, also for specialised works

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

IVALDI & GENERALE

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

TECHNO DIAGNOSIS

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

ΔΙΟΠΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

PLANT: PERAMA FREE ZONE

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

TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)

TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.

CABLES: "NAFSI" - PIRAEUS - GREECE.

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1985, περιλαμβάνει:

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

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

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς δρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὁνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή

« ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ » ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
Διευθυντής Δ. ΡΗΓΑΣ - ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοτάρ 77, Πειραιῶς	Διευθυντὴς Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερίφου 50 & Ἀχαρνῶν	Ὑπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιῶς
Τυπογραφικὲς ἐγκαταστάσεις: Νοτάρ 77 Πειραιῶς - Τηλ. 417.6658		



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



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

ΑΒΑΕ	82	10405
ΑΒΙΝ Ο'Ι ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	88	51073
ΑΓΑΘΗ	74	8017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΠΗ	89	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	8217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	84	10489
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	89	9677
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875

ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	38000
ΑΓΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ	71	18922

ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14284
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	68	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4982
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3846
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	85	18315
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067

ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	18223
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
ΑΘΩΣ	69	10008
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΙΑΣ	67	9457
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ Α' Τ' ΑΝΤ.	72	4109
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	64	6387
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4483
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	78	12498
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	78	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	78	12498
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'ΙΖ	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
ΑΙΔΗΦΟΣ	73	9369
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΣ	83	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	84	5931
Α' Τ' ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	18008
Α' Τ' ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α' Τ' ΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	18800
Α' Τ' ΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α' Τ' ΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	18800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	18715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	68	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	18235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

Α' Τ' ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13833
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8805

ἀργεί Γαλαξειδί		
α. Σαβόνα 11/1		
δ. Γιβραλτάρ 18/1		
α. Βανκούβερ 29/12		
ε. Μπιζέρτα 4/1		
ε. Καρταγένα 21/12		
ε. Π. Σαίδη 20/1		
α. Νταμάμ 24/12		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
στή Λας Πάμας 9/1		
ε. Λειζόες 18/1		

ἀργεί Πειραιά		
α. Ρίο Γκράντε 11/12		
α. Γκλάντσουιν 13/1		
α. Μίνα Καμπούς 21/1		
δ. Μπρουναμπουτέλ 10/1		

α. Καζαμπλάνκα 11/1		
ε. Αλεξάνδρεια 20/12		
ἀργεί Έλευσίνα		
ἀργεί Έθρα		
α. Σάροχ 12/1		
α. Άμβέρσα 22/1		
ε. Γένοβα 21/1		
ἀργεί Πειραιά		
α. Έλευσίνα 18/9		
ἀργεί Πειραιά		
προς Κήλονγκ 21/1		
α. Μιάκο 1951		
ε. Ν. Ύορκη 13/1		
ε. Λισαβόνα 15/1		
ἀργεί Τρινκομάλη		
α. Γιοκοχάμα 12/1		
δ. Κων/πολη 27/12		
ἐπιβλήθη άλλοδαπούς		
ε. Φλώρινα 26/12		
α. Πειραιά 19/1		
ε. Μαντάνι 19/12		
ε. Βηρυτό 15/1		
α. Άμβούργο 29/6		
α. Κουβέιτ 8/1		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Π. Σαίδη 14/1		
ε. Κουβέιτ 18/12		
στο Κουβέιτ 31/12		
δ. Σουέζ 18/1		
ε. Πειραιά 85/12		
α. Φουτζέιρα 30/11		
ε. Πειραιά 20/1		
ἐπικουρές Πειραιά		
α. Άλεξάνδρεια 6/1		
α. Θέουτα 10/1		
α. Άλεξάνδρεια 20/1		
ἀργεί Πειραιά		
α. Λας Πάμας 14/1		
ε. Κοτονού 8/1		
ἀργεί Άργιστόλι		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Χαλκίδα		
ε. Μόντρεαλ 10/1		
ε. Ταμπίκο 7/1		
α. Πράια Μόλε 6/1		
ε. Άλγκεθίρας 28/12		
ε. Κάντα 6/1		
στον Πειραιά 12/1		
δ. Κων/πολη 17/12		
α. Λεμεσό 31/12		
στην Κούβα 30/9		
στην Κούβα 30/9		
ε. Μπουένος Άίρες 16/1		

α. Ν. Όρλεάνη 16/12		
ε. Ν. Ύορκη 17/1		
ε. Τσιταγκόγκ 14/1		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		

Α' Τ' ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι' ΜΟΝΤ	81	10714
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι' Ρ	77	10153
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ Α' Τ' ΑΝΤ	72	4838
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20980
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	83	6303
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	57781
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	18080
ΑΚΜΩΝ	71	15119
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24896
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19889
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25188
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	78	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΥΟΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15888
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΡΥΖΗΣ	44	7207
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	80653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560
ΑΛΕΞΙΑ	66	18048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	18229
ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10069
ΑΛΙΚΗ II	78	12376
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑ	63	1594
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΤΑΙΡ	70	18973
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΤΙΣ	70	2805
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10988
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5184
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10998
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6880
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΥΡΤΙΟ	61	16887
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173

ε. Ίκονιο 24/12 *		
α. Σαουθάμπτον 22/51		
ε. Σαουθάμπτον 22/1		
δ. Κων/πολη 27/12		
α. Άμβέρσα 19/1		
α. Μαντράς 13/1		
ἀργεί Πειραιά		
α. Χάτσικοχ 29/12		
ἐπιβλήθη άλλοδαπούς		
α. Θέουτα 12/1		
ε. Σιγκαπούρη 31/12		
ἐπιβλήθη άλλοδαπούς		
α. Σάρκ Μπαίη 9/1		
ε. Μπιλμπό 31/12		
α. Άμβέρσα 29/12		
α. Πόρτ Κήλανγκ 7/51		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ρότερνταμ 15/12		
ε. Τάραντα 17/51		
ἀργεί Τάμπα		
α. Μασσάουα 10/1		
α. Ρίτσαρντς Μπαίη 4/1		
ε. Ρότερνταμ 20/1		
α. Σαβόνα 14/1		
δ. Κων/πολη 15/12		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Άστακό		
δ. Π. Σαίδη 18/1		
ε. Άμβέρσα 31/12		
α. Γιοκοχάμα 25/12		
α. Λειζόες 10/1		
ε. Όλμπανυ 25/12		
ἀργεί Τρινκομάλη		
ἀργεί Πειραιά		
στον Πειραιά 19/51		
ε. Άλεξάνδρεια 10/1		
ε. Μασσάουα 23/1		
α. Λας Πάμας 14/1		
μετον. Άλμνα (Όνδ.)		
ἐπισκευές Ρ. Ίανέιρο 23/1		
α. Τζέντα 13/1		
ἐπιβλήθη Πακιστανούς διαλυτές		
ε. Άμβούργο 18/1		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Σουέζ 17/1		
ἀργεί Σάρζα		
δ. Κων/πολη 26/12		
α. Ν. Όρλεάνη 24/11		
α. Βενετία 13/1		
ε. Μπ. Άίρες 7/11		
ε. Σάντος 15/1		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ραβέννα 11/1		
α. Ντάρμπαν 1/1		
ε. Ν. Όρλεάνη 17/1		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Π. Σαίδη 20/51		
δ. Γιβραλτάρ 12/1		
ὕπο ναυπήγηση		
α. Σιγκαπούρη 8/51		
στον Πειραιά 22/12		
ε. Σιγκαπούρη 14/1		
δ. Παναμά 14/1		
α. Π. Κήλανγκ 14/1		
α. Κοπέρ 7/1		
ε. Άμβέρσα 11/1		
ε. Μαδέιρα 21/1		
δ. Γιβραλτάρ 23/11		
ε. Μπρισμαμπαίν 22/1		
ε. Βανκούβερ 19/51		
α. Δουνκέρκη 21/12		
ε. Ρότερνταμ 13/1		
α. Καρταγένα 28/12		
α. Γκουαγιακουά 10/51		
α. Ίψουίτες 24/12		
ὕπο ναυπήγηση		
α. Σιγκαπούρη 8/1		
δ. Παναμά 28/11		
ε. Ν. Όρλεάνη 13/1		

ε. Γάνδη 10/1	
α. Σ. Φαντζίσκο 2/1	
α. Βρέμη 23/1	
ἐπιβλήθη άλλοδαπούς	
δ. Παναμά 7/1	
δ. Σουέζ 1851	
α. Πειραιά 10/1	
α. Ρότερνταμ 14/1	
δ. Κων/πολη 2852	
α. Όσάκα 11/1	
ε. Κοϊνίγγτο 19/8	
α. Αϊόι 15/12	
στό Π. Σάις 23/1	
α. Τουμπασρό 1/1 *	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ.....	79	10996	πρ. «ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ»	68	45678	α. Σαβόνα 1951	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	81	36061	δ. Σουέζ 7/1	ΑΡΙΑΔΝΗ.....	79	16189	α. Ρίο 'Ιανέριο 13/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ.....	80	10996	α. Μαυρίκιο 951	ΑΡΙΑΝΑ.....	73	23134	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 31/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ.....	84	10000	α. Μπαρναγκούλα 8/1	ΑΡΙΕΣ.....	60	7839	αργεί 'Ιδίκη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	79	10996	πρ. «ΣΑΝΓΚΟΥΑΡΖΙΡΑ»	ΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	17113	ε. 'Ικόνιο 9/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ.....	74	13633	α. Ράουμα 5/1	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ.....	78	9998	δ. Π. Σαΐδ 17/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ.....	74	13348	α. Κουβέιτ 15/1	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ.....	72	3822	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ.....	78	13889	α. Ναγκόγια 20/1	ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ.....	80	9998	α. 'Αμπου Ντάμπι 20/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ.....	68	9118	α. Πειραιά 19/1	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ.....	68	10009	ε. Τσιταγκόγκ 26512
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ.....	76	13633	α. Κομά Μπαϊλ 17/1	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ.....	68	36099	ε. 'Αντζέλες 21/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ.....	78	13889	α. 'Αλεξάνδρεια 13/1	ΑΡΙΣΤΕΥΣ.....	69	9979	α. Μπαγκόγκ 31/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ.....	71	9049	α. Βόλβις Μπαϊλ 15/1	ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ.....	80	9989	δ. Παναμά 8/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ.....	74	13631	ε. Βάρμπεργκ 851	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	76	13633	ε. 'Αλεξάνδρεια 22/1	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	85	13600	από ναυπήγηση
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ.....	81	35522	α. Γκάντστοουν 3/1	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ.....	76	10801	α. Κόμπε 21/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ.....	79	10993	α. Μπρισμπαϊν 1951	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ.....	76	5999	ε. 'Αλεξάνδρεια 11/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ.....	78	13889	δ. Παναμά 20/12	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ.....	65	20208	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ.....	76	13633	ε. Τίς 20/1	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	85	10987	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ.....	71	9229	α. Κάλουμπουργκ 16/1	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	58	9720	προς Σαγκάη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ.....	79	13883	α. Ν. 'Υόρκη 951	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ.....	85	11334	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	74	13633	α. Βανκούβερ 8/1	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ.....	75	8826	δ. Κων/πολη 18/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	73	13631	α. Κέιπ Τάουν 18/1	ΑΡΚΤΟΣ.....	70	9778	αργεί 'Ελευσίνα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	68	12348	ε. Τάγκκα 11/1	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ.....	81	18300	ε. Πόρτ Μαντριν 10/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ.....	76	13633	δ. 'Επτάνησα 2/1	ΑΡΜΟΝΙΑ.....	73	23144	α. Σιγκαπούρη 1851
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ.....	74	13633	α. Λός 'Αντζέλες 13/1	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.).....	67	38845	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ.....	77	15378	ε. Ντάρμπαν 18/1	ΑΡΜΠΕΛΛΑ.....	75	22575	α. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεγιά 12/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	66	23392	ε. Αύγουστα 14/1	ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.....	52	8906	α. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεγιά 12/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	80	15688	δ. Π. Σαΐδ 12/1	ΑΡΤΕΜΙΣ.....	79	23193	α. Ούμπε 14/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.....	67	53448	αργεί Πειραιά	ΑΡΤΕΜΙΣ.....	77	11982	ε. Χιούστον 17/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ.....	75	16822	επωλήθη αλλοδαπούς	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.).....	77	68259	α. Παλάου Μπακόμ 19/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.....	62	11503	αργεί Πειραιά	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	84	22172	α. Λαοσίνα 24/12
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.).....	75	70688	επωλήθη αλλοδαπούς	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	78	30149	ε. Κολούμπια 851
ΑΝΑΤΟΛΗ.....	70	8998	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.....	78	10142	αργεί Γάνδη
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ.....	65	13638	αργεί 'Αυβοῦργο	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ.....	63	19633	ε. Ν. 'Υόρκη 10/1
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ.....	71	18634	ε. Κέιπ Τάουν 13/1	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	68	16094	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ.....	69	40318	α. Ρίτσαρντς Μπαϊλ 27512	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	84	25083	α. Χάμπτον 18/1
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.).....	84	38500	α. Φίρι 951	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.).....	69	58143	α. Σάουθερν 'Ανκοράτζ 21/1
ΑΝΔΡΟΣ.....	85	34500	α. Γιοσάμα 14/12	ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.).....	72	42253	α. Γάνδη 1/1
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Λ.....	83	10470	α. Βαρκελώνη 1/1	ΑΣΗΜΙΝΑ.....	66	35001	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.).....	72	119505	α. 'Υμούντεν 14/1	ΑΣΙΑ.....	67	9525	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.).....	72	119505	α. Τάραντα 21/1	ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	63	6478	δ. Σουέζ 14/1
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.).....	76	115481	αργεί Πειραιά	ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ.....	68	17458	α. Χόγκ Κόγκ 24512
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ.....	73	32781	δ. Παναμά 20/1	ΑΣΚΟΝΑ.....	81	30500	α. Μιζουσίμα 851
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ.....	73	13753	ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/1	ΑΣΛΕ'Υ.....	70	13363	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/12
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.).....	72	79748	επισκευές Σιγκαπούρη	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ.....	60	8788	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.).....	70	104797	δ. Γιβραλτάρ 2/1	ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.).....	85	45085	α. 'Αυβοῦργο 19/1
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ.....	77	20876	α. Λός 'Αντζέλες 15/12	ΑΣΤΕΡΙ.....	65	6151	αργεί Πειραιά
ΑΝΕΜΟΣ.....	76	8378	ε. Τζέντα 1851	ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.).....	68	14993	α. Κονέρ 18/1
ΑΝΕΜΩ Κ.....	71	4981	μετον. «Νέμος» ('Ελλ.)	ΑΣΤΕΡΙΩΝ.....	72	13136	ε. Βενετία 1851
ΑΝΕΜΩΝΗ.....	79	10996	ε. 'Αϊδί 23/1	ΑΣΤΗΡ.....	74	13633	δ. 'Επτάνησα 19/12
ΑΝΘΕΜΙΟΣ.....	70	9981	ε. Μουτσούρε 3/1	ΑΣΤΟΡ.....	78	29880	α. Κουβέιτ 23/12
ΑΝΘΙΑ.....	64	11034	αργεί Πειραιά	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ.....	60	3890	αργεί Γαλαξείδι
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.....	76	16648	δ. Παναμά 18/1	ΑΣΤΥΝΑΕΣ.....	75	38811	δ. Κων/πολη 28/12
ΑΝΘΟΣ.....	79	11000	ε. Μάουιντα Μανγκανούι 13/1	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.).....	70	17485	α. Σαβόνα 10/1
ΑΝΙΜΑΡ.....	65	1926	μεσογειακές μεταφορές	ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.).....	62	18033	α. Γκάλβεστον 851
ΑΝΙΜΑΡ.....	72	10527	δ. Γιβραλτάρ 7/1	ΑΣΩΜΑΤΟΣ.....	71	9486	α. Λός Πάμπος 8/1
ΑΝΝΑ.....	76	16438	δ. Π. Σαΐδ 1851	ΑΤΑΛΑΝΤΑ.....	69	13341	ε. Ρουέν 11/1
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.).....	71	115925	αργεί Πειραιά	ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	72	11000	α. Ντάρμπαν 4/1
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	74	8915	α. Λεμεσό 1751	ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	66	6235	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΙΤΑ.....	64	10741	αργεί Πειραιά	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.).....	68	40548	ε. Ρόττερταμ 1951
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.....	85	19758	α. Βαλτιμόρη 951	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ.....	69	16229	ε. Τσίμα 18/1
ΑΝΝΟΥΛΑ.....	71	9826	δ. Μπρουναμπουτέλ 27/12	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ.....	76	16058	ε. Σπέζια 5/1
ΑΝΤΑΙΟΣ.....	71	18379	α. Νιούκαστλ 24/12	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ.....	62	4918	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι.....	54	5383	αργεί Πειραιά	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ.....	78	5868	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΑΡ.....	70	18973	ε. Σιγκαπούρη 19/1	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ.....	69	18229	α. Φρεντερίσια 30/11
ΑΝΤΕΛΙΝΑ.....	77	18356	α. Τζόνεμα 31/12	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ.....	69	18229	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/12
ΑΝΤΕΑΡΚΤΙΚ.....	69	11430	α. Σάντος 851	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ.....	69	18229	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/12
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ.....	74	7557	αργεί Χαλκίδα	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ.....	69	18229	α. Γκάλβεστον 7/1
ΑΝΤΖΕΛΑ.....	62	4207	αργεί Πόρτομπαου	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ.....	67	8103	στην 'Αλεξάνδρεια
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ.....	67	24829	δ. Κων/πολη 29/12	ΑΤΛΑΝΤΙΣ.....	77	35706	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ.....	71	30193	α. 'Αμβούργο 17/1	ΑΤΛΑΝΤΙΣ.....	60	5788	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ.....	77	34130	α. Λός 'Αντζέλες 20/1	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ.....	73	20354	ε. Μανίλα 20/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ.....	84	36353	α. Λός 'Αντζέλες 1951	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ.....	68	10182	δ. Π. Σαΐδ 20/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ.....	84	36353	α. Τζόνεμα 2051	ΑΤΛΑΣ.....	77	11804	α. Καρότσι 21/1
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ.....	70	15898	α. Χόγκ Κόγκ 5/1	ΑΤΛΑΣ Α.Σ.....	84	22172	α. Ούμπε 5/1
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ.....	78	24941	α. Χόγκ Κόγκ 10/1	ΑΤΡΕΥΣ.....	74	13633	α. 'Αμβέρσα 19/1
ΑΝΤΙΓΟΝΗ.....	76	23149	δ. Παναμά 21/12	ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ.....	73	7594	αργεί Σετούμπάλ
ΑΝΤΙΟΠΗ.....	78	10996	δ. Σουέζ 5/1	ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ.....	72	9301	δ. Παναμά 8/1
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ.....	72	11931	α. Χολυρούντ 31/12	ΑΤΤΙΚΗ.....	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.).....	81	30622	δ. Παναμά 13/1	ΑΥΛΙΣ.....	72	16402	δ. Κων/πολη 7/12
ΑΝΤΩΝΗΣ.....	67	8885	μετον. «ΕΙΦΙΑΣ» (κ.)	ΑΥΛΙΣ.....	79	10993	α. Π. 'Εσκουίβελ 17/1
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.....	74	5932	ε. Τουτικορίν 14/1	ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ.....	60	3478	αργεί Χαλκίδα
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ.....	76	15934	μετον. «Αντώνιος Δύο» (κ.)	ΑΥΡΑ.....	68	9824	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΩΝΙΟΣ.....	67	9843	ε. Ντούγκς 18/1	ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ.....	64	4598	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ III.....	77	38515	α. Ντούδα 28/12	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6880	αργεί Πειραιά
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ.....	76	6051	ε. Ντάρμπαν 8/1	ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.).....	65	38806	αργεί Πειραιά
ΑΠΕΞ.....	73	18397	αργεί Πειραιά	ΑΦΟΒΟΣ.....	68	35477	δ. Κων/πολη 1/1
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ.....	63	9733	επωλήθη διόλωση	ΑΦΡΙΚΑ.....	65	5021	αργεί Γάνδη
ΑΠΙΚΟ.....	64	9868	α. Ζήμπραγκ 28/12	ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	64	6474	α. Κουβέιτ 13/1
ΑΠΝΟΙΑ.....	75	34409	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 13/12	ΑΦΡΟΔΙΤΗ.....	78	19253	δ. Κων/πολη 24/1
ΑΠΟΛΛΩΝ.....	70	18862	δ. Σκώ 21/12	ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.).....	56	18944	αργεί Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝ.....	72	13136	επωλήθη	ΑΦΡΟΣ.....	68	3340	αργεί Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ.....	67	18210	α. Ντάρμπαν 29512	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.).....	62	13017	α. 'Αμστερνταμ 22/12
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ.....	72	17899	αργεί Πειραιά	ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	65	21479	αργεί Τρινκομάλη
ΑΠΟΥΣ.....	70	3275	ε. Ρόττερταμ 22/1	ΑΧΙΛΛΕΥΣ.....	61	16488	δ. Σουέζ 14/1
ΑΡΑΜΙΣ.....	75	1588	α. Γάνδη 5/1	ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ.....	63	8406	αργεί Σετούμπάλ
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ.....	82	13800	ε. Κων/πολη 2/1	ΒΑΝΤΑ.....	68	13782	αργεί Τρινκομάλη
ΑΡΑΝ.....	80	10428	στη Βαλέτα 22/1	ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ.....	70	9247	αργεί 'Αργοστόλι
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ.....	77	11281	αργεί Πειραιά	ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ.....	78	11802	δ. Κων/πολη 21/12
ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	68	24877	δ. Σουέζ 20/12	ΒΑΡΗ.....	62	22474	ε. Κολούμπια 27/12
ΑΡΓΟΣ.....	69	9842	αργεί Πειραιά	ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ.....	64	30582	αργεί 'Αλιβέρι
ΑΡΓΥΡΩ.....	59	8775	αργεί Πειραιά	ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ.....	68	14771	α. Βενετία 18/1
ΑΡΩ.....	72	18207	αργεί Πειραιά	ΒΑΣΙΛΗΣ.....	79	18432	α. Σιγκαπούρη 21/1
ΑΡΩ ΒΑΛΟΡ.....	78	1587	α. 'Αμβέρσα 22/1	ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.....	77	3827	α. Μόντρεαλ 4/1
ΑΡΩ ΓΚΛΟΡΥ.....	77	1587	δ. Σουέζ 11/1	ΒΑΣΙΛΗΣ IV.....	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	76	1578	αργεί Πειραιά	ΒΑΣΙΛΙΚΗ.....	81	18300	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/12
ΑΡΩ ΣΠΙΡΙΤ.....							

ΒΕΝΙ ΙΙ.....	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ).....	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ).....	74	38178
ΒΕΡΑ.....	85	20806
ΒΕΡΓΩ (μ).....	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ.....	66	10210
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.....	63	9269
ΒΗΤΑΣΑΝ.....	86	19633
ΒΙΚΙΓΚ.....	62	13321
ΒΙΚΩΡΙΑ.....	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΙΙ.....	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ.....	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	65	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ.....	83	12811
ΒΟΛΟΣ.....	75	6952
ΒΟΜΑΡ.....	71	16313
ΒΟΡΡΑΣ (δ).....	70	31484
ΒΟΡΡΑΣ.....	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ).....	80	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.....	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ).....	67	35041
ΒΥΡΩΝ ΓΕΝΝΕΟΣ.....	72	28021
ΒΥΤΙΝΑ.....	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.....	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ.....	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ).....	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ.....	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ.....	67	38038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ.....	84	23450
ΓΕΩΡΓΙΑ.....	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ.....	76	16037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ.....	78	15269
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ.....	67	15421
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.....	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ.....	66	15773
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.....	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.....	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ).....	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.....	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.....	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.....	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ.....	70	18634
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ.....	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ.....	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ.....	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.....	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ.....	43	7178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.....	71	10327
ΓΙΑΝΝΗΣ.....	63	11184
ΓΙΑΝΝΗΣ.....	71	8484
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 ΧΟΟΥΠ.....	60	3847
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ.....	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ.....	60	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ.....	73	18095
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ.....	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ.....	61	16561
ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ.....	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΣΗ.....	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ.....	74	19702
ΓΙΟΥΡΗΣ.....	73	9290
ΓΙΩΤΑ.....	62	10183
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ).....	64	34568
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ).....	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ).....	65	3998
ΓΚΑ'Ι'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	71	8739

ΓΚΑΛΛ.....	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	83	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΘΕΡ.....	60	7669
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ.....	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ).....	67	48717
ΓΚΟΓΚΟΛΑ.....	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ.....	65	5836
ΓΚΟΛΝΤΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ (δ).....	66	45251
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ.....	67	51644
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	69	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	68	16275
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ.....	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ.....		
ΣΤΡΙΑ.....	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ.....	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ.....	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ.....	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ.....	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ.....	68	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ.....	77	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΓΟΣ.....	74	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	77	16432
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	68	16275
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ.....	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ.....	78	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ.....	84	19500
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΗ.....	65	7952
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ.....	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ.....	69	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ.....	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ.....	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ.....	75	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ.....	77	14531

α. Μπαντάρ 'Αμπάς 12/12.....		
α. ΜΕΘΙΛ 9/1.....		
α. Μπωμόντ 30/11.....		
αργεί Πειραιά.....		
α. Σ. Ευστάθιο 18/1.....		
α. Καέν 13/1.....		
ε. Μανφρεντόνια 27512.....		
ε. Ρουέν 17/1.....		
αργεί Πειραιά.....		
ε. Γκούλε 20/1.....		
ε. 'Αμβέρσα 20/1.....		
α. Γιαβάτα 22/1.....		
ε. Ταμπίκο 28/12.....		
αργεί Πειραιά.....		
α. Τέμα 9/1.....		
ε. 'Ασντόντ 21/1.....		
α. Χιούστον 10/1.....		
αργεί Στυλίδα.....		
αργεί Στυλίδα.....		
αργεί Χαλκίδα.....		
αργεί Πειραιά.....		
ε. Ν. 'Υόρκη 11/1.....		
πρώην «Liebane».....		
δ. Σκώ 31/12.....		

ε. Π. Χάρκουριτ 17/1.....		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/1.....		
α. Φιλαδέλφεια 4/1.....		
στο 'Αμυρούργο 24/1.....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/1.....		
α. Ρεσίφε 11/1.....		
α. Σαουθάμπτον 29511.....		
στο Ντάρμπαν 651.....		
ε. Ντάρμπαν 3/1.....		
ε. Φιλαδέλφεια 13/1.....		
αργεί 'Ηγουμενίτσα.....		
μετ. «Γιώργος» (Κ.).....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
δ. Κων/πολη 1/1.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
ε. Μόκχα 5/1.....		
στο Μογκαντίσου.....		
α. Σιγκαπούρη 14/1.....		
α. Λίβερπουλ 3/1.....		
ε. Ροζάριο 20/1.....		
δ. Γιβραλτάρ 7/1.....		
α. Κολαμπο 12/1.....		
αργεί Πειραιά.....		
α. Τσάρλεστον 13/1.....		
διάλυση Κίνα.....		
α. Ρεσίφε 19/11.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
α. Λός Πάμας 27/12.....		
α. Τάνουσιβλ 7/1.....		
δ. Κων/πολη 22/12.....		
ε. Χιούστον 13/1.....		
α. 'Ελσίνκι 22/12.....		
αργεί Πόρτσμουθ.....		
ε. Γκάβρεστον 8/1.....		
ε. Κακινάντα 23/12.....		
ε. 'Αντλία 3/1.....		
α. Ρεγιουνιόν 21/12.....		
αργεί Πειραιά.....		
στον Πειραιά.....		
αργεί Πειραιά.....		
αργεί Λευκάδα.....		
δ. Σουέζ 15/1.....		
ε. Φιλαδέλφεια 5/1.....		
δ. Ντάρμπαν 2/1.....		
αργεί Πειραιά.....		
μετ. «Γιούρο Πήγασος».....		
α. Τζέντα 18/1.....		
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 13/1.....		
ε. 'Αμβέρσα 11/1.....		
αργεί Πειραιά.....		
αργεί Πειραιά.....		
α. Φουτζέιρα 19/1.....		
α. Σ. 'Αννα Μπαίη 11/1.....		
μετ. «Νιού Φόρτσουιν» (κ.).....		

δ. Παναμά 9/10.....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/1.....		
αργεί 'Αστακό.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
α. Ντάρμπαν 25/12.....		
ε. 'Ιντσόν 23/10.....		
αργεί Πειραιά.....		
αργεί 'Ελευσίνα.....		
διάλυση Κορέα.....		
α. Τόρανα 18/1.....		
δ. Γιβραλτάρ 1/1.....		
ε. Μπλμπό 14/1.....		
πρ. «Dona Hortencia II».....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 21/12.....		
α. Κοκούμπο 1/1.....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/1.....		
ε. Ντάρμπαν 20/1.....		
α. 'Αλεξάνδρεια 29/12.....		
ε. Μομπάσα 3/1.....		
ε. Γκούεμας 7/1.....		
α. Κόρπους Κρίστι 22/12.....		
ε. Βερακρούζ 25/12.....		
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 12/1.....		
ε. Μπουεναβεντούρα 8/1.....		
α. Λός 'Αντζέλες 4/12.....		
α. Λός 'Αντζέλες 12/1.....		
αργεί Ρίβερ Φώλ.....		
δ. Σουέζ 28/12.....		
αργεί Πειραιά.....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/1.....		
α. Μαράκαμπο 29/11.....		
ε. Τζέντα 28/12.....		
α. Σαλβαντόρ 27/12.....		

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	78	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ.....	68	10397
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.....	78	14800
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ.....	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ.....	74	13036
ΓΚΟΛΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.....	83	25200
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ.....	72	43479
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	77	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ.....	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ.....	75	13036
ΓΚΟΥΑΙΣ.....	67	20178
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ.....	71	12483
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ).....	74	109693
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ.....	63	15381
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ.....	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	22912
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ.....	66	23390
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ.....	62	15389
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.....	71	16306
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.....	63	13516
ΓΛΑΥΚΟΣ.....	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ.....	69	13942
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	69	26356
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ.....	65	14564
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ.....	66	20723
ΓΟΡΓΩ.....	58	7061
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ).....	58	12732
ΓΟΥΞΤΕΡΝ Α'Γ'Α.....	68	2206
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ.....	62	1427
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.....	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ.....	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ.....	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ.....	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.....	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ.....	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ).....	80	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ.....	67	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ.....	67	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ).....	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ).....	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ).....	74	18204
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ).....	84	17199
ΓΡΕΓΟΣ.....	59	9191

ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103
ΔΑΝΙΛΑ.....	63	13628
ΔΑΦΝΗ.....	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ).....	61	7864
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ.....	58	10586
ΔΕΛΦΟΙ.....	65	19049
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	58	2474
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α ΙΙ.....	63	10065
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.....	66	9410
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.....	65	11908
ΔΗΛΟΣ (δ).....	71	17957
ΔΗΛΟΣ.....	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ).....	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ.....	69	9861
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ).....	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	77	3977
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.....	85	13958

ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ.....	71	9846
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	71	38094
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	67	10794
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	63	10523
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.....	52	2823
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ).....	58	16277
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	56	8243
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ).....	58	13105
ΔΙΑΣ.....	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ.....	76	19166
ΔΙΔΩ.....	70	10378
ΔΙΟΓΕΝΗΣ.....	59	13393
ΔΙΩΝΗ (δ).....	67	44848
ΔΟΥΡΦΟΡΟΣ.....	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ).....	68	48687
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ).....	66	48801
ΔΥΣΤΟΣ.....	72	3847
ΔΩΔΟΝΗ (δ).....	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ.....	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ.....	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ.....	72	16398

ΕΒΕΛΥΝ.....	63	11893
ΕΒΙΑ.....	61	10029
ΕΒΜΑΡ.....	76	18398
ΕΒΡΟΣ.....	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ).....	75	125947
ΕΘΝΟΣ.....	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ).....	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ.....	72	9132
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ.....	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.....	69	2985
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ).....	68	48867
ΕΚΛΑΙΡ.....	63	13841
ΕΚΤΟΡ.....	62	11426
ΕΚΤΟΡ.....	70	16256
ΕΚΤΟΡ.....	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.....	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ.....	70	5538
ΕΛΑΦΙ.....	68	19495
ΕΛΑΦΙΝΑ.....	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΙ.....	70	12142
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ Ι.....	64	10652
ΕΛΕΝΑ Β.....	73	20713
ΕΛΕΝΗ.....	63	10936

δ. Σουέζ 21/1 α
ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/1
α. Σινγκαπούρη 5/1
α. Καλκούτα 9/1
δ. Παναμά 17/1
α. Νιούκαστλ 95/1
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/1
ε. Μαζατάν 28/12
α. Λός 'Αντζέλες 18/11
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/1
ε. Λέγκχορν 12/1
α. Δουκέρκη 12/12
α. Φατέξ Τέρμινταλ 27/11
ἀργεί Σετουμπάλ
α. Αμβέρσα 5/1
ε. Μπιμούντ 12/1
ἀργεί Τρινκομάλη
ἀργεί Σετουμπάλ
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/1
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Αργοστολί
δ. Παναμά 15/1
α. Κέιπ Τάουν 23/1
ε. Γκιζάν 3/1
α. Ντάρμπαν 21/1
ἀργεί 'Αστακό
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
στών Πειραιά
α. Πειραιά 75/1
ε. Βοστώνη 18/1
στών Πειραιά 18/1
α. Ρίτσαρντ Μπαή 9/1
ε. Κουβέιτ 20/1
α. Τσάνα 18/1
α. Φορνμάντι 7/1
ε. Ντάρμπαν 14/1
α. Μίνα Καμπούς 7/1
α. Ούντεβόλα 2/1
α. Μάρτε Πόιντ 2/1
ε. Ρόττερταμ 18/1
ε. Μομπάι 10/1
ε. Γένοα 22/1
δ. Σουέζ 20/1
α. Σ. Τζών 8/1
α. Χιόστον 17/1
α. Παρανάνγκουα 10/1
ἀργεί Γαλαξείδι

ΕΛΕΝΗ.....	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II.....	75	35716	δ. Σκώ 11/11
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.).....	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ.....	59	8401	άρχει Γάνδη
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.).....	66	48748	ε. Γένυπο 22/1
ΕΛΕΥΘΕΡΑ.....	71	11005	ε. Τσιταγκόγκ 21/1
ΕΛΕΥΣΙΣ.....	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ.....	69	6006	δ. Κων/πολη 3/1
ΕΛΙΖΑΒΕΤ.....	72	9111	στό Κοτονό 11/12
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ.....	63	4390	επωλήθη άλλοδαπούς
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY.....	70	18734	α. Νιούκαστλ 10/1
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	73	13098	επωλήθη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ.....	78	17172	επωλήθη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ.....	72	8987	μετον. «Γιάννης Λ» (κ.)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ.....	72	11201	στis Μ. Λίμνες
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ.....	62	6846	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΗ.....	76	12315	α. Σιγκαπούρη 10/1
ΕΛΛΗ.....	76	11282	α. Κόμπε 17/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ.....	77	36237	ε. Βαλτιμόρη 18/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	78	36237	α. Άμβέρσα 12/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.....	79	36237	α. Γάνδη 2/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	78	36237	α. Άμβέρσα 19/1
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ.....	72	16207	ε. Λά Παλς 18/1
ΕΛΜΙΝΑ (μ.).....	69	54857	α. Τουμπάρσο 12/12
ΕΛΟΥΣΕΑΝ.....	65	17847	α. Βαλτιμόρη 14/1
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.).....	69	41478	α. Γιούροπορτ 24/12
ΕΛΠΑΝ.....	67	5487	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ.....	66	9918	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ.....	69	9985	α. Τσάλνα 31/12
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ.....	75	16822	ε. Κολούμπια 10/1
ΕΛΠΙΣ.....	71	9885	α. Σιγκαπούρη 14/1
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ.....	69	12216	α. Πειραιά 11/1
ΕΜΜΑΟΥΛΙΑ ΚΟΜΗΝΗΣ.....	65	27830	άρχει Σετούμπάλ
ΕΜΟΥΛΙ (δ.).....	58	20590	ε. Πειραιά 25/11
ΕΜΠΡΟΣ.....	78	8890	α. Πειραιά 7/1
ΕΝΑΤΟΝ.....	67	9548	άρχει Πειραιά
ΕΝΤΕΒΟΡ.....	65	22208	ε. Τζέντα 1/1
ΕΞΠΛΟΡΕΡ.....	84	22208	δ. Κων/πολη 24/12
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ.....	70	10006	α. Φρεντερίσια 18/1
ΕΠΟΣ.....	77	9786	α. Τσιταγκόγκ 20/1
ΕΠΟΣ.....	78	6053	άρχει Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ.....	65	16405	δ. Γιβραλτάρ 24/12
ΕΡΕΤΤΑ II (δ.).....	72	128140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ.....	72	15951	α. Μιζουσίμα 9/1
ΕΡΜΙΟΝΗ.....	66	4508	δ. Γιβραλτάρ 10/1
ΕΡΜΙΟΝΗ.....	68	18122	α. Άνακόρτες 5/1
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ.....	57	2074	άρχει Χαλκίδα
ΕΡΥΘΙΑΝΗ.....	68	19077	δ. Π. Σαΐδ 20/1
ΕΣΠΕΡΙΣ.....	77	9437	α. Κολόμπο 19/1
ΕΣΠΕΡΟΣ.....	77	31329	α. Σάντος 18/1
ΕΥΑ (δ.).....	81	41223	ε. Φιλαδέλφεια 8/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ.....	67	12757	α. Ρόττερνταμ 19/1
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.....	74	6942	ε. Άλεξάνδρεια 19/1
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.....	76	16844	α. Γιοκοχάμα 18/1
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	63	8454	άρχει Πειραιά
ΕΥΕΝΙΑ Κ.....	78	16935	α. Χάβρη 11/1
ΕΥΝ Λ.....	67	14569	δ. Έσκουμίνς 17/12
ΕΥΗΜΕΡΙΑ.....	73	13631	α. Τσάρλεστον 24/12
ΕΥΘΑΛΙΑ.....	72	29148	α. Λός Άντζελες 14/1
ΕΥΘΥΤΗΣ.....	73	10006	δ. Σαΐδ 9/1

ΕΥΝΟΙΑ.....	70	10006	δ. Παναμά 10/12
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ.....	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΟΣ (δ.).....	85	24000	α. Παλάου Μπακόμ 13/1
ΕΥΡΥΑΛΟΣ.....	73	10713	α. Τζέντα 13/1
ΕΥΡΩΠΗ.....	59	8222	άρχει Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ II.....	60	8242	άρχει Πειραιά
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ.....	72	6680	άρχει Πειραιά
ΕΥΣΤΑΘΙΑ.....	57	7165	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΤΕΡΠΗ.....	56	1593	επωλήθη άλλοδαπούς
ΕΥΤΥΧΙΑ.....	65	10344	άρχει Χαλκίδα
ΕΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ.....	79	10996	α. Πόρτ Κέλαγκ 14/1
ΕΦΑΙΜ ΧΟΟΥΠ.....	80	10342	δ. Π. Σαΐδ 15/1
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.).....	75	57180	ε. Γιούροπορτ 21/1
ΕΦΗ.....	61	3791	επωλήθη άλλοδαπούς

ΖΑΝΕΤ.....	66	4503	ε. Άμβέρσα 22/1
ΖΑΝΝΗΣ.....	81	22857	ε. Άμβούργο 20/1
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	74	30168	α. Γάνδη 22/11
ΖΑΝΤΕ (δ.).....	69	54282	δ. Γιβραλτάρ 28/12
ΖΕΤΤΑ.....	71	20516	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 13/1
ΖΕΥΣ.....	60	11687	άρχει Πειραιά
ΖΕΦΥΡΟΣ.....	77	16386	μετον. «Ζάρας» (Λιβ.)
ΖΗΝΩ.....	81	23100	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 13/1
ΖΙΝΙ.....	76	11348	α. Πειραιά 19/1
ΖΥΓΟΣ.....	76	19166	α. Άρατού 3/12
ΖΥΓΟΣ.....	69	3490	άρχει Άστακό
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	65	34501	άρχει Πειραιά
ΗΒΗ.....	70	2885	μεσογειακές μεταφορές
ΗΖΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ.....	81	4817	άρχει Πειραιά
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035	α. Σακάιντε 8/1
ΗΡΩ.....	65	23390	ε. Ν. Όρλεάνη 19/1
ΗΣΤΡΟΥ'Ι'ΝΤ.....	81	16700	α. Σαΐ 12/1
ΗΣΤΠΟΡΤ.....	67	27018	άρχει Άργοστόλι
ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	66	21374	άρχει Λονδίνο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ.....	84	16794	α. Κόμπε 13/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ.....	76	14052	α. Τζέντα 14/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.).....	77	78088	α. Μπιλμπάο 13/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ.....	78	15860	ε. Νταμά 18/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.....	77	15860	ε. Ν. Όρλεάνη 15/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ.....	84	16794	μετ. «Βασίλης Κατσίκης» (Ελλά.)
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.....	68	12680	δ. Σουέζ 20/1
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.).....	65	30490	μετ. «Στεφανία» (Ελλά.)
ΘΑΝΙΚ Ι.....	61	9516	άρχει Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ.....	64	4826	άρχει Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.).....	69	51732	α. Τενερίφη 19/1
ΘΑΣΟΣ (δ.).....	58	12532	επωλήθη άλλοδαπούς
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	76	9444	α. Μάουντ Μουγκανού 12/12
ΘΕΑΓΕΝΗΣ.....	72	9986	ε. Βηρυττό 21/12
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.....	72	22886	ε. Ρίο Ίανέιρο 31/12
ΘΕΚΟΣ.....	78	16885	α. Π. Άρσεν 20/1
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ.....	68	35477	ε. Ν. Όρλεάνη 12/1
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ.....	73	69904	ε. Χάμπτον 20/12
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ.....	65	41872	άρχει Πειραιά

ΘΕΟΜΑΝΑ.....	65	40473	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.).....	68	44883	α. Γκάλφραβν 21/1
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.).....	62	24749	στη Φορτάλεζα (άποθήκη)
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ.....	82	24.000	ε. Μορμουγκά 22/1
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ.....	77	16380	α. Μπροντά 7/1
ΘΕΟΦΩΡΟΣ (δ.).....	75	18951	επωλήθη άλλοδαπούς
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.).....	55	8992	άρχει Πειραιά
ΘΕΤΙΣ.....	74	35540	α. Κασσιόνγκ 22/12
ΘΗΡΑΣΙΑ.....	84	28100	ναυπηγ. Τσουρούμι
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	79	13889	μετον. «Ναβιγκέιτορ»
ΙΑΣΩΝ.....	70	11489	άρχει Λονδίνο
ΙΚΑΝ.....	58	2882	επωλήθη διάλυση
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	67	4390	α. Κοπέρ 8/11
ΙΚΤΙΝΟΣ.....	69	11489	άρχει Στυλίδα
ΙΟΛΙ.....	72	4999	ε. Κων/πολη 22/11
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	83	20960	α. Χιούστον 15/12
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	73	15498	ε. Τζέντα 18/1
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	65	8002	α. Φλάσσινγκ 18/12
ΙΟΝΙΟΝ.....	70	15387	στη Τζέντα 851
ΙΧΘΕΙΣ.....	77	19186	στο Μπαντάρ Άμπας 14/11
ΙΩ.....	69	8909	στο Ντάρμπαν 19/1
ΙΩΑΝΝΑ.....	65	10232	μετον. «Ιωάννα Δύο» (κ.)
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.).....	81	22075	δ. Σουέζ 22/1
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	59	3139	άρχει Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	68	16227	α. Ν. Όρλεάνη 18/1
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.).....	82	30041	δ. Π. Σαΐδ 19/1
ΙΩΝ.....	71	11506	άρχει Λονδίνο

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ.....	76	18023	δ. Σκώ 1/1
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ.....	67	10322	δ. Κων/πολη 25/12
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ.....	68	10322	ε. Βρέστη 18/1
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.).....	69	50998	άρχει Πειραιά
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	12772	α. Στάβαγκερ 20/1
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772	ε. Ταραγκόνα 13/1
ΚΑΘΡΙΝ Λ.....	70	16285	δ. Έπτανησα 14/12
ΚΑΛΑΒΡΙΑ.....	66	24309	α. Σ. Ευστάθιο 8/1
ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μ.).....	67	34498	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.....	69	11329	επωλήθη 25/11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.....	74	15938	α. Χάιφα 18/1
ΚΑΛΜΑΡ.....	51	6199	άρχει Λονδίνο
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.....	73	11349	ε. Τζέντα 13/1
ΚΑΛΥΨΩ.....	73	6172	α. Βαλέττα 20/1
ΚΑΜΑΤΕΡΗ.....	78	14588	α. Όζακα 21/12
ΚΑΜΠΟΣ.....	71	13116	στο Κίγκστον 18/1
ΚΑΝΑΡΗΣ.....	79	19037	α. Βιζακπατόμ 20/1
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.).....	78	151225	δ. Γιβραλτάρ 15/1
ΚΑΠ ΙΤΕΑ.....	71	4980	ε. Βομβά 3/1
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ.....	74	3600	στον Εύξεινο Πόντο 5/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31850	α. Τής 17/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	68	24801	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.....	59	8313	στο ΟύμΚάδρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ.....	68	24688	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.....	68	15355	ε. Θεούτα 18/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	67	8113	ε. Άμβέρσα 31/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ.....	69	10839	α. Μπ. Άϊρες 19/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	14807	στη Μπιζέρτα 17/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ.....	67	16098	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ.....	68	23372	ε. Χιούστον 14/1
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ.....	80	32800	ε. Μπρέικ 23/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	67	13858	ε. Ρουέν 15/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	63	15819	άρχει Στυλίδα
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ.).....	72	58185	α. Κίλρουτ 26/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193	α. Ν. Όρλεάνη 22/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1783	άρχει Βομβά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	13531	δ. Γιβραλτάρ 18/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ.....	82	32241	α. Κολούμπια 19/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372	α. Μοντεβιδέο 9/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ.....	60	9183	άρχει Νουεβίτα

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....	76	123648	α. Κάργκ Άιλαντ 24/12
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.).....	77	21194	α. Σιγκαπούρη 9/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.....	61	13338	δ. Κων/πολη 3/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΤΣ Λ.....	66	19595	ε. Ν. Όρλεάνη 19/1
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	15961	α. Κοπέρ 5/12
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ.....	73	23688	α. Μανίλα 21/12
ΚΑΡΛΟΒΑ.....	75	29314	α. Φλάσσινγκ 8/1
ΚΑΡΜΕΝ.....	65	23391	α. Άστον 15/1
ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	68	10562	α. Σαουθάμπτον 18/1
ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	66	5881	δ. Γιβραλτάρ 5/1
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	73	13324	δ. Σουέζ 9/1
ΚΑΡΟΣ.....	67	12702	άρχει Έλευσίνα
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	68	12701	α. Λάρνακα 15/1
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34087	α. Άμβούργο 29/12
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	16040	α. Τής 22/1
ΚΑΣΚΑΝΤΑ.....	83	12407	άρχει Άργοστόλι
ΚΑΣΟΣ.....	76	14983	ε. Λεμεσό 22/1
ΚΑΣΑΝΔΡΑ.....	69	14318	δ. Γιβραλτάρ 15/1
ΚΑΣΣΙΑ.....	72	16704	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥ.....	59	4832	α. Κομύ Μπαϊ 9/1
ΚΑΣΤΛ ΣΗΛ.....	68	26537	άρχει Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	57	9061	α. Γκιζάν 17/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	76	3824	ε. Ρεγιουνιόν 8/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.).....	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750	δ. Γιβραλτάρ 17/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.....	70	14370	ε. Ντάρμπαν 11/1
ΚΑΤΙΑ (δ.).....	61	12959	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΑΤΙΕ.....	60	10187	άρχει Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ.).....	66	38878	δ. Π. Σαΐδ 18/1

ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ.....	66	29955	α. Βαλτιμόρη 11/1
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ.....	72	14651	α. Σιγκαπούρη 18/1
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ.....	73	9219	α. Λός Πάλμας 13/1
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ.....	62	11416	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ.....	71	9868	α. Τζέντα 13/1
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ.....	78	9862	δ. Σουέζ 17/1
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ.....	77	9736	α. Σινγκάγκ 13/12
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	10480	α. Σάν Νικόλας 18/1
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ.....	71	9984	ε. Κόρκ 21/1
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ.....	72	10013	ε. Κόρκ 21/1
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ.....	74	8896	α. Ντάρμπαν 21/1
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ.....	78	8890	δ. Παναμά 10/12
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ.....	69	12251	α. Κόκολα 15/1
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ.....	75	18307	α. Κεμπέκ 28/10

ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	α. Γκάβρεστον 28/12
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	α. Π. Σουδάν 12/12
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	85	8272	επωλήθη διάλυση
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	μετ. «Λόκυ Ρηφάινερ»
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250	αργεί Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	ε. Ν. Χάβερν 23/12
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στό «Αλβέρν 10/11 (άποθήκη)
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	85	35935	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	δ. Γιβραλτάρ 15/1
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΗΡΗ	77	17300	ε. Πειραιά 1/1
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	αργεί Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Μπάνιπουρ 21/1
ΚΛΕΙΩ	58	8791	αργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Σουέζ 5/1
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Τσιταγκόγκ 18/1
ΚΟΝΔΩΡ	67	8842	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. «Αμβέρσα 4/1
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. Βρέμν 21/1
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Βρέμν 7/1
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Λ. «Αντζελες 30/12
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	στη Βαλτιμόρη
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Καράτσι 18/12
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Κολόμπο 17/1
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. «Αμβέρσα 23/12
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Τουμπάρδο 30/11
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	δ. Σκώ 12/1
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Ντάρμπαν 11/1
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24893	α. «Αμβούργο 12/1
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	δ. Π. Σαίδ 10/1
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	ε. «Αμβέρσα 22/1
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΓΚΑΛΛΕΥ	67	7680	δ. Γιβραλτάρ 10/1
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	77	5539	α. Πειραιά 13/1
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	α. Βαλλέτα 19/1
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	δ. Π. Σαίδ 19/1
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. «Αριάκε 11/1
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	82	10451	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	δ. Σουέζ 30/12
ΚΟΥΥΤΟΝ	75	19134	α. Κήλανγκ 13/1
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Π. «Ελζαμπέθ 3/1
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	αργεί «Αστακό
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	α. Ντουμπάι 8/7
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	α. Λομέ 3/1
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	α. Κομώ Μπαίη 19/1
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Ραγκούν 20/11
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	στην «Ακαγιούτλα
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Τενερφίη 17/1
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. Κουβέιτ 13/1
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	δ. Γιβραλτάρ 16/1
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Σιγκαπούρη 18/12
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Φάλε 18/1
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 7/1
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Π. ντε Μπούκ 28/12
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	επισκευές Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Φόρ 19/1
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. «Ακαμπα
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Σιγκαπούρη 10/1
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Ντουμπάι 18/1
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Κουβέιτ 13/12
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	δ. Κων/πολη 13/1
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Πειραιά 19/1
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	δ. Π. Σαίδ 28/12
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Τεργέστη 18/1
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Κόμπε 30/12
ΚΡΙΟΣ	59	16875	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	επισκευές Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	δ. Μπρουίνιμουτελ 18/1
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Μπουεναβεντούρα 14/12
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Χάιφα 18/1
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	α. Τζέντα 1851
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596	επωλήθη διάλυση
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζά 12/1
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειικές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Μένταλ «Αχμάντ 19/1
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Γιοκαίχι 8/1
ΚΥΜΑ	60	7758	αργεί Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ	77	23596	δ. Σκώ 12/12
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	αργεί «Αστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Ρίτσαρντς Μπαίη
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. «Αλεξάνδρεια 2/1
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	αργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	επωλήθη διάλυση
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	ε. Σχίζειν 15/1
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	αργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	δ. Γιβραλτάρ 4/12
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Σιγκαπούρη 17/1
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειικές μεταφορές
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'	68	4350	ε. Κάλιαρι 8/1
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	α. Κολόμπο 13/1
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	αργεί Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Π. Σαίδ 21/1
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	αργεί Ρίβελ Φώλ
ΛΑ'Τ'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925	αργεί Πειραιά
ΛΑ'Τ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	επωλήθη διάλυση
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	επωλήθη άλλοδαπούς
ΛΑΚΥ	73	6683	επωλήθη άλλοδαπούς
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	α. Μπ. «Άρες 22/9
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000	επωλήθη άλλοδαπούς
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Λονδίνο 8/1
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	επωλήθη άλλοδαπούς
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Ντάρμπαν 23/12
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Τάμπο 28/12
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	δ. Γιβραλτάρ 21/1
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	δ. Παναμά 16/1
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	δ. Κων/πολη 25/12
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Ροζάριο 21/1
ΛΕΔΕΑ	63	17879	αργεί Γαλαξειδί

ΛΕΜΑΝ	66	2953	στον Πειραιά
ΛΕΝΑ II	68	15761	ε. «Αμβέρσα 21/1
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10618	αργεί Σετούμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ	68	10618	αργεί «Ελευσίνα
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στη Λισαβόνα
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	αργεί Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Κουβέιτ 5/1
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	72	2311	αργεί «Υγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Σουέζ 21/12
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	αργεί Φορταλέζα (άποθήκη)
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Σουέζ 1/1
ΛΗΤΟ	76	18104	α. Ρότερνταμ 12/1
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	αργεί Σετούμπάλ
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343	α. «Αμβέρσα 24/12
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	ε. «Αλεξάνδρεια 1/1
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	α. Κόμπε 21/1
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	α. Λας Πάλμας 19/1
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ε. Πειραιά 21/1
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	δ. Π. Σαίδ 14/1
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	α. Θέουτα 17/1
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. «Αμβέρσα 15/1
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	δ. Σουέζ 8/1
ΛΙΨ	68	9650	ε. Μαυρίκιο 29/12
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	αργεί Βασόρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Γιουροπόρτ 22/1
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Κων/πολη 23/12
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Ντάρμπαν 14/1
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Γιουροπόρτ 4/1
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Χουάνγκου 18/12
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. «Ακαμπα 8/1
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 19/1
ΛΥΡΑ	67	41914	αργεί Σετούμπάλ
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Μπάχια Μπλάνκα 17/1
ΜΑΔΕΡ	68	11381	α. Κάρντιφ 9/1
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Παρανάνγκουα 13/1
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. «Ιλεούς 10/1
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Γκάβρεστον 4/1
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Κασσιόινγκ 31/12
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	αργεί «Ελευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	αργεί Σετούμπάλ
ΜΑΚΡΑ	73	8957	αργεί Πειραιά
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στον Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	πρός «Αμβέρσα 15/1
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	δ. Παναμά 20/12
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Πειραιά 16/1
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	α. Ν. «Υόρκη 4/1
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	α. Φιλαδέλφεια 17/1
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Ντουλούθ 19/12
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	68	18525	δ. Κων/πολη 10/1
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Βοστώνη 13/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Σιγκαπούρη 4/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Σκα Φραντίσκο 20/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Π. Σαίδ 17/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Λας «Αντζελες 17/1
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Ρότερνταμ 8/1
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	ε. Γένοβα 15/1
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΚΙ	78	11282	ε. Σίμπα 18/1
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. Κό Σιγκαγκ 23/12
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	επωλήθη
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	επωλήθη διάλυση
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6807	αργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΚ (δ.)	78	81106	στον Πειραιά
ΜΑΡΓΚΚ	58	2966	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	ε. Πειραιά 14/1
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Γιβραλτάρ 5/1
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Σαλίνα Κροάκ 31/12
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18589	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ	71	19081	δ. Κων/πολη 10/12
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Σ. Ευστάθιος 11/1
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Αλγούστα 10/1
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9585	ε. Ουλσάν 29/12
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 13/1
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	δ. Π. Σαίδ 17/1
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9089	δ. Σουέζ 22/1
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Πόρτ Γκόλες 31/12
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. «Ικόνιο 14/1
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	78	6034	α. Κούβα 22/1
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9385	α. Λάρνακα 19/1
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18804	ε. Ν. «Ορλεάνη 17/1
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Σάν Λορέντζο 1/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Βοστώνη 18/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	στον Πειραιά 8/1
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Πειραιά 20/1
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Λας Πάλμας 10/1
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Κεϋχάν Τέρμιναλ 14/1
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	ε. Χαμίνα 9/1
ΜΑΡΙΑΥΝ Α.	68	14569	δ. Μπρουίνιμουτελ 6/1
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Μάντρε ντε Ντέους 15/1
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	δ. Γιβραλτάρ 95/1
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85387	α. Σάν Νίκολας 18/12
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	αργεί Σετούμπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Σουέζ 22/1
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	στη Λά Γκουλέτ 22/1
ΜΑΡΙΩ	66	3762	α. Κόλντινγκ 22/1
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Σαόμπο 1/12
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Πόντ Ντό Οόμπου 12/1
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Τσιταγκόγκ 14/1
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Σάρφα 8/12
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	αργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. «Όλμπαν 21/1
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Τσίμπα 13/1
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειικές μεταφορές
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15808	αργεί Στυλίδα
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Γκάβρεστον 1/1
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	υπό ναυπήγηση
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειικές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	στο Μισισσιπού 18/1
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455	α. Χόνγκ Κόνγκ 2/12
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Κολόμπο 21/12
ΜΑΤΘΙΔΑ	85	7986	αργεί Πειραιά

ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015
ΠΑΝΔΩΡΑ (δ.)	67	57794
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
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	16840
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
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΑΦΘΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	78	8378
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	82	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1478
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870

ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	8134
ΠΕΡΙΘΩΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623

ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730
ΠΕΤΡΑ	78	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2798
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977
ΠΕΤΡΟΛΑ 38 (δ.)	60	26467
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Ι'Τ	57	8776
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23708
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078
ΠΗΛΕΑΣ	69	10018
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	82	6299
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	8198
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10817
ΠΙΝΤΟ	63	14203
ΠΙΣΤΙΣ	73	13831
ΠΙΣΤΙΣ	55	3788
ΠΛΑΝΕΤ	78	9884
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10879
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	38385
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	18014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2981
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18856
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10891
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Δ.	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9850
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32578
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9833
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9885
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15718
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10891
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	18191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	18163
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201

δ. Σουέζ 21/1	
ε. Τζέντα 18/1	
ἀργεί Γαλαξείδι	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 21/1	
στή Σάρδα	
πρώην «ΠΕΡΑ»	
ε. 'Αλεξάνδρεια 17/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/12	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Π. Κέλαγκ 751	
α. Λός 'Αντζέλες 18/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Λισσαβόνα 17/12	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Λός Πάλας 8/1	
α. Γκόβε 14/1	
δ. Παναμά 8/1	
ἐπωλήθη διάλυση	
δ. Σουέζ 4/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Νταμμά 11/1	
δ. 'Ελσινόρε 29512	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Νταμπέρ 19/1	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	
δ. Σουέζ 20/1	
α. Μασάουα 17/1	
καθελκ. Ναγκασάκι	
ὕπο ναυπήγηση	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 19/1	
ε. Χάιφα 12/1	
δ. Π. Σαϊό 21/1	
α. Ρουέν 15/1	

ε. 'Αγκόνα 20/1	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. 'Αλεξάνδρεια 22/1	
α. Τζέντα 5/1	
α. Τερνέστη 17/1	
μεσογειακές μεταφορές	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	

ε. Ναπιέρ 13/1	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 10/12	
α. Π. Σουδάν 30/1	

ἐπωλήθη άλλοδαπούς	
α. Μορμουγκά 12/1	
ἐπωλήθη διάλυση	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 14/1	
α. Πειραιά 7/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 15/1	
ε. Πειραιά 11/12	
ε. Τζέντα 14/1	
δ. Σουέζ 8/1	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	
δ. Καράτσι 19/1	
ε. Π. Κουετζάλ 2/1	
ε. Μπαχραϊν 20/1	
α. Μάλμπο 5/1	
α. 'Ικόνιο 18/12	
α. Π. Ντέ Μπούκ 21/12	
ἀργεί 'Αστακό	
ἀργεί 'Ηγουμενίτσα	
ἐπωλήθη διάλυση Κίνα	
δ. Κων/πολη 10/1	
ἀργεί Γαλαξείδι	
ε. 'Αλεξάνδρεια 20/1	
ε. Ντόρ ες Σαλάμ 15/12	
ἀργεί Λομπίτο	
δ. Σουέζ 11/1	
ἀργεί Γαλαξείδι	
ὤψως Κυπριακή	
δ. Μπρουσμπούτελ 1051	
ε. Καζαμπλάνκα 11/1	
ε. 'Αδελάϊδα 23/1	
ε. Τενερίδη 12/1	
ε. Μπρέξ 21/1	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 13/1	
α. Τζέντα 13/1	
α. Χαλκίδα 8/8	
α. Τζέντα 18/1	
ε. Πόρτ Χέντλαντ 19/1	
ε. Ταϊτούινγκ 31/12	
α. Πειραιά 18/1	
α. Π. Χάρκουρτ 15/1	
α. Γάνδη 22/12	
ἐπισκευές Πειραιά	
α. Μπωμόν 22/12	
ε. 'Αμπιτζάν 25/11	
α. 'Ελσινγκμποργκ 15/1	
στό Σουέζ (ἀποθήκη)	
ε. Νταβό 7/1	
ε. Γιβραλτάρ 21/1	
α. Γιβραλτάρ 22/1	
ἀργεί 'Αστακό ἐπωλήθη	
ε. Τσιότζια 7/1	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Γκέιμς 12/12	
α. Φλάινγκ 11/1	
α. 'Αμβέρσα 21/1	
ε. Μαυρίκιο 18/1	
α. Ν. 'Υόρκη 19/1	
στήν 'Αλεξάνδρεια 23/1	
α. Π. Σαϊό 15/1	

ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ' 1 (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ' 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ' 3 (δ.)	78	69018
ΡΑΝΙΑ	67	9919
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ	56	4275
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14851
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14981
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599
ΡΙΟ	75	9112
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270
ΡΟΔΟΣ	55	3370
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	67	15382
ΡΟΖΑΡΙΟ	60	20416
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	71	9077
ΡΟΛΛΟΝ	73	11180
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	73	38811
ΡΟΝΣΟΝ	71	77049
	63	6100

ΡΟΝΧΙΑ	63	6063
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	84	7806
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9844
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	85	14493
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8828
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	8189
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647
ΣΑΜΟΣ	68	17208
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5851
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2918
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29280
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11284
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ	81	10990
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10800
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084

ΣΑΝΣΕΤ	78	9884
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6180
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΞΟΡ III.	76	18993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714
ΣΕΛΑΣ	63	10947
ΣΕΜΕΛΗ	64	9882
ΣΕΜΙ II.	78	12498
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	18273
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	78	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47889
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061

ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΣΤΑΡ	78	9784
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810

ΣΗΓΚΑΛ	71	9787
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36485
ΣΗΜΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10018

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11886
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ	69	9305

δ. Παναμά 19/1	
α. Καρντέγεβο 16/1	
ε. 'Ικόνιο 13/1	
ε. Λίβερπουλ 10/1	
ε. Πειραιά 15/1	
α. Πειραιά 21/1	
ε. Γιένμπο 22/1	
α. Σχ'έσιν 22/10	
α. Ρεσίφε 4/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μαρίνα ντί Καράρα 21/12	
δ. Σουέζ 10/1	
ε. Κουινγκοαντό 2/12	
μετ. «Καίπλιγ»	
μετ. «ΑΛΚΜΗΝΗ Α.» (ΕΛΛ.)	
δ. Παναμά 9/1	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Γαλαξείδι	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	
ε. Ντακάρ 5/1	
ἀργεί Γαλαξείδι	
ἀργεὺ Λευκάδα	
ε. Πειραιά 2/12	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	
στο Π. Καμπέλλο 12/1	
α. Μάντρε ντέ Ντέους 10/1	
μετ. «ΣΑΝ ΤΖΟΝ» (ΕΛΛ.)	
ἀργεί 'Αργοστόλι	
α. Χάμπτον 17/1	
α. Χάμπτον 951	
ἐπωλήθη	

ἐπωλήθη	
α. Λός Πάλας 14/1	
α. Λομέ 15/11	

στη Μομπάσα	
ε. 'Αμβέρσα 17/1	
α. Σφάξ 28/11	
α. Γκ'ηλογκ 18/12	
ἀργεί Πειραιά	

ἀργεί Πειραιά	
ε. Ντακάρ 7/1	
ε. Νάπολη 12/1	
ε. Μασσαλία 18/1	
ε. Πειραιά 12/1	
α. Ντουάλα 8/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 13/1	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	

ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ.....	85	13100	ναυπηγ. Σιμονοσέκι *
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ.....	80	10631	ἀργεί Πειραιά
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	85	13750	α. Βρέμη 22/1
ΣΙΜΠΥΛΛΑ.....	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΦΝΟΣ.....	72	16018	α. Μόντρεαλ 75/10
ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663	α. Σάντος 18/1
ΣΚΑΠΟΥ'ΝΤ.....	70	9077	α. Λας Πάλμας 18/1
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ.....	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.).....	67	48058	α. Λεμεσό 19/1
ΣΚΛΗΡΙΩΝ.....	69	9057	στή Μομπάσα 21/12
ΣΚΟΡΠΙΟΣ.....	77	19186	ε. Τζέντα 18/1
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ.....	63	2211	δ. Π. Σαϊδ 15/1
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ.....	66	8534	ἀργεί Γαλαξειδί
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.).....	67	2439	ε. επωλήθη άλλοδαπούς
ΣΟΝΙΝΤ.....	68	11659	α. Πόρτλαντ 20/12
ΣΟΥΑΝ.....	63	5404	ἀργεί Έμμεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.).....	61	20433	ε. Ρότερνταμ 20/1
ΣΟΥΕΡΤΕ.....	63	4803	α. Χάλλ 5/1
ΣΟΥΝΙΟΝ.....	68	13894	α. Π. Νουρά 31/12
ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364	ὁψωσε Έλληνική
ΣΠΑΡΤΟ.....	81	30834	ἀργεί Πειραιά
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.).....	65	42810	ε. Μέθυλ Ρόουντς 14/1
ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	65	31296	στο Βισμάρ τέλη Ιανουαρίου
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	85	16794	α. Λονδίνο 18/1
ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	ἀργεί Έλευσίνα
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.).....	64	41260	ε. Κοσίν 10/1
ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ.....	56	8878	δ. Κων/πολη 7/1
ΣΤΑΜΥ.....	72	30315	α. Βαρκελώνη 10/1
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ.....	67	39403	δ. Γιβραλτάρ 18/1
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334	
ΣΤΑΡ (δ.).....	56	10287	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ Ι.....	58	7100	ἀργεί Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ.....	72	18876	α. Π. Κέλαγκ 18/1
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	στο Γκέιμς 2/1
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ.....	73	14667	ε. Ακαμπα 8/1
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ.....	73	14667	α. Οζάκα 16/1
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886	α. Νταμάμ 11/1
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ.....	73	18892	δ. Γιβραλτάρ 20/1
ΣΤΑΡ ΣΙΠ.....	62	4357	μετον. «Σταρνόζ» (Όνδ.)
ΣΤΑΡΛΕΤ.....	77	9861	δ. Παναμά 6/1
ΣΤΑΣΙΑ.....	70	16644	α. Τζέντα 27/12
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....	71	1584	δ. Π. Χάρκουρτ 4/1
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.).....	76	163810	ἀργεί Έλευσίνα
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.....	69	16789	επωλήθη άλλοδαπούς
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.....	52	2445	επωλήθη άλλοδαπούς
ΣΤΕΛΛΑ.....	69	23472	α. Λυγούστα 24/12
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ.....	55	8021	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ.....	59	6678	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	60	2517	στο Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	δ. Παναμά 6/1
ΣΤΟΡΚ.....	70	15302	α. Λός Άντζελες 9/1
ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.....	69	2997	πρώην «ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ»
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.).....	67	39135	ἀργεί Γκουαϊανούλ
ΣΤΡΥΜΩΝ.....	69	16229	α. Πειραιά 8/1
ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.).....	72	70507	ἀργεί Πειραιά
ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576	α. Ριγίκα 11/1
ΣΥΡΑ.....	77	16380	ε. Μανζανίλο 13/1
ΣΥΡΟΣ.....	64	5237	ἀργεί Πειραιά
ΣΧΙΝΙΑΣ.....	65	10115	ἀργεί Γαλαξειδί
ΣΩΚΡΑΤΗΣ.....	58	8584	ἀργεί Έθρακη
ΤΑΑΜΠΟ.....	77	10185	α. Κοτονού 13/1
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.).....	66	38260	α. Τέμα 18/1
ΤΑΚΗΣ Η.....	57	8508	ἀργεί Πειραιά
ΤΑΚΤΙΚ (δ.).....	74	105422	ἀργεί Πειραιά
ΤΑΛΑΒΕΡΑ.....	61	7399	επωλήθη άλλοδαπούς
ΤΑΝΙΤ (δ.).....	75	4525	α. Τακοράντι 28/12
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ.....	79	12958	α. Λας Πάλμας 7/1
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.....	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ.....	76	11768	α. Γκρήνοκ 21/11
ΤΑΡΕΚ.....	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ.....	82	15400	ε. Ν. Όρλεάνη 17/1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ.....	78	11562	α. Άλεξάνδρεια 14/1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν.....	73	19420	επισκευές Βαλέτα 11/1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ.....	80	15369	α. Άλεξάνδρεια 14/1
ΤΑΞΙΑ (δ.).....	69	63989	α. Τενερίφ 11/1
ΤΑΣΙΑ.....	62	14150	δ. Π. Σαϊδ 14/1
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.....	75	14785	ε. Κων/πολη 23/12
ΤΑΤΙΝΑ (δ.).....	76	47344	α. Τενερίφ 7/1
ΤΑΥΡΟΣ (δ.).....	77	16707	α. Βοστώνη 8/1
ΤΑΥΡΟΣ.....	73	17646	α. Τζέντα 6/1
ΤΕΤΙΕΝ.....	63	9892	επωλήθη άλλοδαπούς
ΤΕΤΙΕΝ.....	85	25000	ε. Άμβούργο 21/1
ΤΖΑΚΥ.....	84	32247	ὁψωσε Παναμαϊκή
ΤΖΑΝΙΣ Α.....	68	14569	α. Χιούστον 5/1
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Υ.....	72	9081	ἀργεί Άστακό
ΤΖΑΣΜΙΝ.....	71	22160	α. Τζέντα 12/1
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.....	74	8915	ε. Άλεξάνδρεια 19/1
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ.....	80	9100	α. Λας Πάλμας 20/11
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ.....	80	9100	α. Ρεσίφε 30/11
ΤΖΕΜΙΝΙ.....	66	5450	α. Κάντλα 30/10
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥ.....	62	16563	ἀργεί Στυλίδα
ΤΖΙΜΥ.....	68	13847	δ. Έπτάνησα 19/11
ΤΖΙΝΙ.....	61	11125	ε. Βενετία 15/1
ΤΖΟΑΝΝΑ.....	77	19253	ε. Κασσιόγγκ 3/1
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.....	68	14569	α. Ν. Όρλεάνη 10/1
ΤΖΩΝ.....	71	13857	ε. Έπτάνησα 22/11
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ.....	77	16278	α. Πειραιά 25/12
ΤΖΩΝ Κ.....	78	15364	α. Ν. Όρλεάνη 18/1
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ.....	71	20045	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 14/1
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	70	9074	ε. Κολόμπο 8/12
ΤΖΩΝ Π.....	68	12011	α. Μπ. Άϊρες 28/11
ΤΖΩΝ Π.....	53	2731	ἀργεί Μανφρεντόνια
ΤΖΩΝΗ.....	65	19750	δ. Δαρδανέλια 14/1
ΤΖΩΝΝΥ.....	78	9867	α. Πόρτλαντ 24/12
ΤΖΩΡΤΖ.....	79	14100	α. Άμβέρσα 18/1
ΤΖΩΡΤΖ.....	65	4323	ἀργεί Έλευσίνα
ΤΖΩΡΤΖ Α.....	75	14786	δ. Μπρουνομπούτελ 11/1

ΤΖΩΡΤΙΝΑ.....	77	11348	α. Κάδιξ 18/12
ΤΗΘΥΣ.....	73	3717	ἀργεί Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ.....	68	8825	ἀργεί Πειραιά
ΤΙΜΠΕΣΤΙ.....	70	1599	α. Πειραιά 21/12
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810	ἀργεί Πειραιά
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ.....	77	9437	α. Άμβούργο 11/1
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	64	15404	μετ. Χόουπ ΙΙ. (π.)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	48914	δ. Σουέζ 20/1
ΤΟΝΥ.....	62	6246	ε. Πειραιά 21/1
ΤΟΞΟΤΗΣ.....	74	19166	α. Σίδνεϋ 10/12
ΤΟΞΟΤΗΣ.....	71	9082	α. Ρεσίφε 12/12
ΤΟΠΑΣ.....	85	28000	ὁψω ναυπήγηση
ΤΟ ΠΡΩΤΟ.....	72	9824	ε. Νταμάμ 12/1
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.).....	69	41678	α. Ν. Όρλεάνη 10/1
ΤΟΥΑΡΕΓΚ.....	74	13639	ἀργεί Στυλίδα
ΤΟΥΡΚΙΑ.....	56	4301	ἀργεί Πειραιά
ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ.....	75	60670	α. Τζέντα 30/12
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.).....	65	41195	α. Σ. Ευστάθιο 15/12
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ.).....	68	48827	α. Ρας Τανούρα 22/12
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ.).....	75	68631	δ. Π. Σαϊδ 13/1
ΤΡΑ'Ι'ΣΗ (δ.).....	75	76142	μετ. «Όρλεάνη» (Ελλ.)
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ.....	67	6756	επωλήθη διάλυση
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.).....	67	58527	α. Τζέντα 7/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ.....	66	25327	α. Ν. Όρλεάνη 19/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ.....	65	21381	ἀργεί Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.).....	68	39214	δ. Σουέζ 22/1
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.).....	67	64646	διάλυση Κίνα
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	64	17295	μετ. «Γκάλεφ Στρήμ» (Ελλ.)
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	81	16500	α. Ρότερνταμ 5/1
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.....	70	48501	ε. Άμβέρσα 21/1
ΤΡΙΒΕΛΣ.....	74	11644	α. Λας Πάλμας 14/1
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.).....	62	25717	α. Άλεξάνδρεια 11/1
ΤΡΙΤΩΝ.....	63	11056	ἀργεί Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ.....	66	3048	ε. Νουακτοτ 14/1
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ.....	60	9255	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ.....	69	1580	ε. Σουέζ 22/1
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ.....	74	11644	στο Βόσπορο 23/1
ΓΣΕΡΡΥ.....	76	13663	α. Μπαχαράιν 19/1
ΓΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663	ε. Σλαίσκι 9/1
ΓΣΙΓΙΟΝΤΑ.....	65	17713	επωλήθη άλλοδαπούς
ΤΥΧΗ.....	70	10886	α. Νταμάμ 27/12
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19166	α. Σιγκαπούρη 14/1
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167	ε. Πειραιά 18/1
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ.....	68	9266	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΕΘΩΝ.....	71	11502	δ. Σουέζ 14/1
ΦΑΙΔΕ.....	70	11489	δ. Σουέζ 11/1
ΦΑΙΔΡΑ (δ.).....	71	73503	πρώην «ΑΛΚΑΖΑΡ»
ΦΑΙΔΡΑ.....	66	1506	επωλήθη άλλοδαπούς
ΦΑΙΔΩΝ.....	60	6723	επωλήθη άλλοδαπούς
ΦΑΙΔΩΝ.....	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ.....	73	9112	επωλήθη
ΦΑΙΡΣΙΠ Α. (δ.).....	74	131654	α. Ούλσάν 4/12
ΦΑΛΚΟΝ.....	78	13889	α. Κουσίρο 9/1
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡΥ.....	77	9477	δ. Π. Σαϊδ 21/1
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ.....	81	11500	α. Φορταλέα 18/1
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ.....	66	10046	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ.....	62	9890	ἀργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ.....	81	11980	α. Σιγκαπούρη 17/1
ΦΑΝΑΙΟΣ.....	79	11730	ε. Κέι Τάουν 7/1
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123	δ. Παναμά 17/1
ΦΑΟΥΝΑ.....	66	1443	
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747	α. Ροζάριο 14/1
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411	α. Ν. Όρλεάνη 29/12
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ Ι.....	83	17217	α. Ν. Όρλεάνη 19/1
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙ.....	84	19049	α. Ν. Όρλεάνη 26/12
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	76	22297	α. Μόχι 19/1
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.....	75	22600	α. Ντάρμπαν 9/1
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.).....	75	62498	α. Χούντ Πόιντ 30/12
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330	δ. Π. Σαϊδ 19/1
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682	α. Φιλαδέλφεια 6/1
ΦΙΛΙΠΠΟΣ.....	64	13516	δ. Π. Σαϊδ 19/1
ΦΙΛΙΠΠΟΙ.....	74	16283	στο Ρίο Γκράντε 12/1
ΦΙΛΩΝ.....	80	11730	δ. Παναμά 12/1
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614	α. Καστακόλας 6/1
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321	δ. Γιβραλτάρ 24/11
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ.....	70	11041	α. Άλεξάνδρεια 11/1
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ.....	62	19974	δ. Παναμά 13/1
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713	α. Άλεξάνδρεια 15/1
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ.....	56	13408	α. Άλεξάνδρεια 15/1
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	72	7201	α. Άλεξάνδρεια 20/1
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	65	11940	α. Γένοα 21/1
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747	α. Κβινσενταλ 21/1
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	μετον. «Μερκάτωρ» (Κ.)
ΦΛΩΡΑ Ν.....	73	17519	α. Βανκούβερ 15/1
ΦΟΙΝΙΣ.....	69	11489	α. Βαλτιμόρη 27/12
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.....	58	10340	ε. Πιομπίνο 15/1
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ.....	63	16141	α. Ντάρμπαν 1/1
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΑ.....	70	10191	α. Σαγκάη 3/1
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.....	72	10215	α. Ντάρμπαν 21/1
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	70	11829	ε. Κολόμπο 19/1
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	73	10192	στη Βομβάη 7/12
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038	ἀργεί Χαλκίδα
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ.....	66	2999	α. Σιμίζου 11/1
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.....	71	10192	α. Ρίο Ιανέιρο 17/1
ΦΟΡΟΥΝΑ Ι.....	66	1444	στο Χώρ άλ Ζουμαρά
ΦΟΡΟΥΝΕ.....	84	19562	α. Λέικ Τσάρλς 27/12
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	δ. Γιβραλτάρ 19/1
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464	α. Νικόσια 10/1
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463	α. Άμβούργο 12/1
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	79	9418	α. Πόρτ Καρτιέρ 19/12
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	α. Μουτούρε 15/1
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302	ε. Κάδιξ 20/1
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839	μεταφορές Περισκοῦ
ΦΡΗΠΟΡΤ.....	73	29709	ε. Σιγκαπούρη 19/1
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	69	1581	ε. Λαύριο 21/12
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.).....	74	140277	α. Μπ. Άϊρες 21/11
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	α. Π. όφ Σπαιν 18/1
ΦΡΟΖΟ.....	70	18328	α. Τορεβένια 5/1
ΦΡΟΖΟ Κ.....	70	9069	ε. Γιούροπορτ 22/1
ΦΩΤΕΙΝΗ.....	77	19253	πρώην «HANNON»
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.....	70	11169	επωλήθη άλλοδαπούς
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107	ναυπηγ. Ούλσάν
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	
ΦΩΦΟ Α.....	82	25200	
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629	

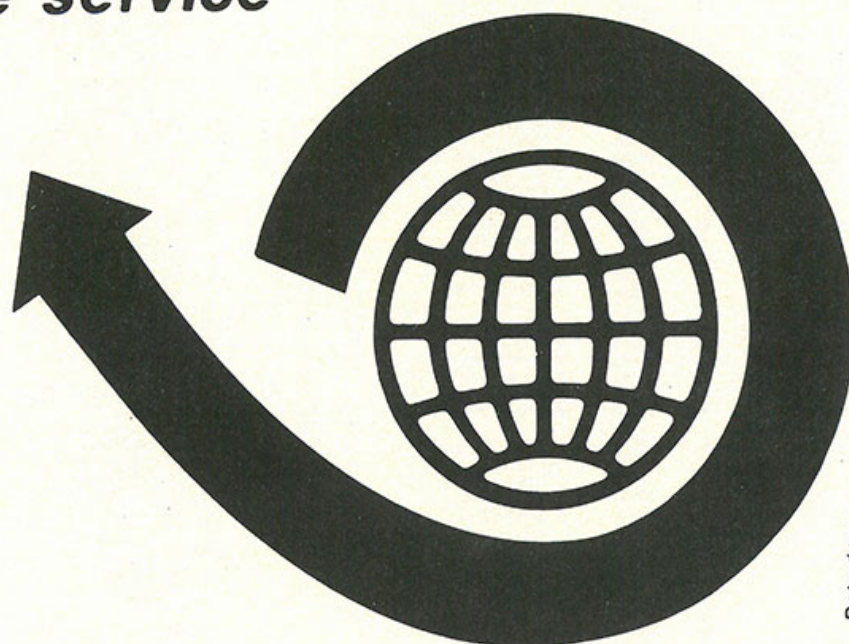
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Παραμαρίμπο 951
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Μομπάσα 22/12
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463	α. Ντελφύλ 18/1
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	άρχει Πειραιά
ΧΑΤΖΑΝΑ	85	17962	επωλήθη άλλοδαπούς
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ.	77	39386	α. Γιούροπορτ 24/12
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016	α. Καράτσι 21/11
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	68	10016	ε. Βαστώνη 15/1
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. Χαλκίδα 7/5
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ε. Μουτσούρε 20/1
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	επισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	επισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Σιγκαπούρη 22/12
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Γιβραλτάρ 18/1
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	α. Γκέραλδον 10/1
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 17/1
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	άρχει 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	άρχει 'Ελευσίνα
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	άρχει 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	α. Σάντος 16/1
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ε. Πειραιά 19/12

ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	79	1594	α. Λεμεσό 16/1
ΧΛΟΗ	75	16421	δ. Παναμά 17/1
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831	άρχει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145	άρχει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	ε. Μπωμόντ 13/1
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	άρχει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	64	10256	ε. Βίγκο 16/12
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Σαβόνα 7/1
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	δ. Παναμά 14/1
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Ρας Τανούρα 21/1
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΗΛΗ	65	12369	ε. Νουακτσότ 8/12
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	α. 'Αμπου Ντάμπι 20/1
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	α. Πειραιά 17/1
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	επωλήθη άλλοδαπούς
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Λισσαβόνα 1/1
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	άρχει Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	άρχει Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	επωλήθη άλλοδαπούς

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



ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21813
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪ'Α 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18510
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	86	1716
ΑΘΩΣ (π.)	83	10141
ΑΪ'ΒΟΡ (κ.)	71	7232
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ (π.)	72	11185
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ'Ι'Κ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	69	9199
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	69	9199
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646
ΑΪ'ΚΟΝ	71	27958
ΑΪ'ΛΑΝΤ (Μαλτ.)	82	5225
ΑΪ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪ'ΛΑΝΤΕΡ (Μαλτ.)	66	9135
ΑΪ'ΝΤΗΛΛ (Μαλτ.)	65	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΗΛ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΟΥΑΤΣΟ'Υ	68	25433
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΕΚΟΣ Ν. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (π.μ.)	63	17876
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	71	68731
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II (π.)	77	126821
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677
ΑΛΚΜΑΝ	68	27985
ΑΛΚΟΡ (π.)	62	10296
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	58	1873
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19887
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ.)	67	43231
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	67	21457
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129798

ε. Χάβρη 30/12		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Σιγκαπούρη 18/12		
αργεί Πειραιά		
δ. Κων/πολη 13/11		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/12		
α. 'Ανγκρα ντός Ρέις 17/12		
στη Βενετία 4/10		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/12		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/12		
α. Μιζουσίμα 19/12		
δ. Π. Σαϊδ 22/12		
α. Χάμπτον 17/11		
αργεί Πειραιά		
αργεί Σάν Πέντρο		
α. Παναμά 25/12		
αργεί Ν. 'Υόρκη		
στη Βομβάη 27/12		
δ. Γιβραλτάρ 26/12		
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 20/11		
ε. Τζέντα 28/12		
α. 'Αλεξάνδρεια 24/12		
δ. Σουέζ 29/12		
α. Μπαχαϊν 31/12		
ε. Χάτσινχ 28/12		
α. Ραβέννα 23/12		
υπό καθέλκυση Χερσώνα		
δ. Σουέζ 23/12		
αργεί Πειραιά		
ε. Σχέζον 6/12		
αργεί 'Αμστερνταμ		
επωλήθη		
ε. Πειραιά 3/12		
ε. Τζέντα 28/12		
δ. Σουέζ 19/12		
α. 'Αμπού Ντάμπε 31/12		
α. Λεμεσό 15/12		
στο Χώρ αλ Ζουμπάιρ		
α. Σιγκαπούρη 5/12		
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/12		
επωλήθη		
α. 'Αμβέρσα 1/1/85		
α. Π. Σαϊδ 28/12		
α. Κολόμπο 5/12		
α. Ντάρμπαν 22/12		
α. 'Αλεξάνδρεια 24/12		
αργεί Πειραιά		
α. Σιγμά 23/12		
ε. Καγκοσίμα 20/12		
αργεί Λεμεσό		
ε. Νίκوسια 19/12		
α. Τρινομάλη 19/12		
ε. Σουέζ 28/12		
στο Ταμπίκο 28/7		
ε. Μπαντάρ Χομείνι 25/10		
α. Τζέντα 27/12		
δ. Σουέζ 12/12		
α. 'Ανκόνα 30/11		
ε. Γιούροπορτ 31/12		
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 24/12		
α. Σάν Φρανσίσκο 21/12		
επωλ.		
'Αλλοδαπούς		
μετ. 'ΓΚΑΙΗ' (Παν.)		
α. Ραβέννα 23/11		
ε. Τάραντα 27/12		
δ. Σουέζ 12/10		
α. Γιούροπορτ 14/12		
ε. Μπυλμάο 29/12		
ε. Ρουέν 13/12		
α. Μπαχαϊν 24/12		
ε. Βοστώνη 24/12		
αργεί Παραμαρίμπο		
δ. Σουέζ 8/3/84		
αργεί Χώγκεσαντ		
ε. Κακικόδα 29/11		
αργεί 'Αλιβέρι		
αργεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 5/12		
επισκευές Μομπάσα		
α. Ν. 'Υόρκη 31/12		
πρ. 'ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ'		
α. 'Ιτακού 18/12		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 26/12		
α. Γιοσού 26/11		
α. Ντουεντίν 22/12		
αργεί Πειραιά		
α. Κασσιούνγκ 18/9		
αργεί Καράτσι		
δ. Γιβραλτάρ 17/10		
α. Γένοβα 14/12		
δ. 'Επτάνησα 12/12		
ε. Σηατλ 28/12		
α. Τουμπάρδο 4/12		
α. Βανκούβερ 27/12		
δ. Γιβραλτάρ 10/12		
α. Μοριμουγκά 26/12		
α. Φορντάντλ 30/12		
ε. Χάμπτον 21/12		
αργεί Πειραιά		

ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.)	67	20501
ΑΝΝΟΥΛΑ ΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΖΕ'Ι'ΝΤΙΑ (π.)	70	10886
ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239
ΑΝΤΖΕΛ I. (π.)	63	22103
ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	9122
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665
ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299
ΑΠΟΛΛΩΝ	68	27989
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523
ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΡΟΟΥ I. (π.)	73	6415
ΑΡΡΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783
ΑΣΤΕΡΟ (κ.)	60	6409
ΑΣΤΕΡΟ (κ.)	52	1559
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'Λ(π.)	71	1453
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19982
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΡΙΓΟΥΝΤ (π.)	71	4994
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785

ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396
ΒΕΡΑ	65	24314
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Μαχ.)	65	16483
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΥΚΑΝΟΥΣ (λιβ.)	64	15716
ΒΥΡΩΝ I. (π.)	63	8671
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537
ΓΕΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006
ΓΕΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (π.)	67	13091
ΓΙΟΥΝΙΤΥ* (Μαλτ.)	68	28879
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	70	9069
ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435
ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΖ (κ.)	69	12087
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ		
(Μαλ.)	59	8647
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54926
ΓΚΑΛΑΤ'Ι'ΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΑΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι' (π.)	65	21261
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ π.	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	63	8628
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	36276
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	60	4470
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (π.)	62	8631
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (π.)	75	3520
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΤ I (π.)	60	7187
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ ('Ονδ.)	63	2603

ε. Μπυλμάο 25/12
μεσογειακές μεταφορές
α. Γκάνδη 17/11
δ. Κων/πολη 23/12
α. Ρας Τανούρα 30/10
δ. Σκώ 29/11
αργεί Χαλκίδα
πρώην 'ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ'
ε. Πόρτγκρουπ 18/12
α. Δακάρ 1/12
α. Τσάρλεστον 17/11
ε. Ν. 'Υόρκη 21/12
ε. Κων/πολη 22/12
στο Δακάρ
αργεί Τραπάνι
επωλήθη
μεσογειακές μεταφορές
μεσογειακές μεταφορές
α. Ρας Τανούρα 19/12

ε. Σάντος 25/12
α. Χέβρη 28/11
αργεί Χαλκίδα
μετ. 'ΜΟΥΝΙΑ' (Παν.)
α. Κολόμπο 12/11

δ. Σρί Λάνκα 9/10
στη Τρίπολη (Λιβύη) 27/2
αργεί Πειραιά
α. Αιγούστα 21/12
αργεί Πειραιά
μετ. 'ΑΕΤΖΕΝΤ' (Παν.)
δ. Γιβραλτάρ 27/12
α. Γένοβα 21/12
ε. Μπυλμάο 28/12
πρώην 'ΑΣΤΕΡΟ'Ι'ΝΤ' ('Ελλ.)
αργεί 'Αστακό
αργεί Κριστομπαλ
ε. Κέιπ Τάουν 30/12
α. Ράσα 20/12
αργεί Πειραιά
αργεί Τρινομάλη
α. Φότεχ Τέρμιναλ 20/12
ε. Κολόμπο 22/12
υπέστειλε 'Ελληνική
ε. Λας Πάλμας 31/12
α. Μπ. 'Αίρες 4/12

στη Βαρκελώνη
στό 'Ηράκλειο
ε. Λεμεσό 27/12
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/11
α. Μιζούσιμα 9/12
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/11
αργεί Πειραιά
ε. Σ. Ράιντινγκ Πόιντ 7/12
ε. Γιοσχάμα 26/12
α. Αιγούστα 27/12
α. Δουνκέρκη 30/11
δ. Ντουμπάι 23/12
πρ. 'ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ'
α. Κολόμπο 20/12
α. Γάνδη 24/12
ε. Χόνγκ Κόνγκ 26/12
α. Γβύνια 13/10
αργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
στη Μομπάσα (άποψη) μετ. 'ΠΑΝΑΓΙΑ' (Μαλτ.)
α. 'Αμυδορύο 29/12
α. Σγκαπούρη 19/12
μετον. 'ΑΛΤΙΝΙ' ('Ελλ.)
α. Λεμεσό 20/12
επωλήθη άλλοδαπούς
αργεί Λας Πάλμας
μετ. 'ΚΡΥΣΤΑΛ ΣΗΗΣ' (Κυπρ.)

αργεί Πειραιά
α. 'Αλεξάνδρεια 12/12
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Τρίπολη Αιθίου 22/12
αργεί Πειραιά
α. Σγκαπούρη 16/12
ε. Τάινιμυθ 30/12
στην Καζαμπλάνκα
δ. Σουέζ 29/12
α. 'Αδελαΐδα 14/12
ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/12
ε. Τόρ 'Ανονζάντα 13/12
στό Μπαντάρ 'Αμπάς 22/10
δ. Κων/πολη 16/12
στο Μπουσίρ 11/12
μετ. 'ΜΑΔΕΡ' (Κυπρ.)
δ. Σουέζ 29/12
διάλυση 'Ινδία
μετ. 'ΑΠΛΟΥ ΜΕΝΤ' (Λιβ.ε)
α. Γκάνδη 18/12
α. 'Ιταζιά 6/12
επωλήθη άλλοδαπούς

ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (η)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΥΚΩΒΗ (κ)	68	8915	α. Σιγκαπούρη 28/12
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΤΣ (π.)	68	9067	δ. Σουέζ 10/12
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (η)	73	13631	α. Χιμέι 25/12
ΓΟΥΕΣΤ'ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/12
ΓΟΥΕΣΤ'ΦΛΟΥ (π.)	72	4931	α. Λός Πάμας 30/12
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555	υπέστειλε 'Ελληνική
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	ε. Παράνγκουα 21/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	στο Πειραιά 20/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Ν. 'Υόρκη 25/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. Ν. 'Υόρκη 26/12
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	α. Ρίτσαρντς Μπαί 22/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	α. Πειραιά 23/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	ε. Ρόττερταμ 28/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ)	70	56799	αργεί Ν. 'Υόρκη
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ)	71	56800	α. Χάμπτον 29/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	αργεί Τρινκμάλη
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ)	73	114933	α. Τουμπάρδο 19/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (η)	57	9158	ε. Πειραιά 16/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	δ. Π. Σαΐδ 9/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	ε. Πειραιά 4/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	αργεί Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	αργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235	ε. Τσιταγκόνγκ 28/12
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στο Τζέμπελ 'Αλι
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	αργεί Ν. 'Υόρκη
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.μ.)	71	17805	α. Σ. Σεμπαστιό 12/12
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	αργεί Μπλάγκουάτερ
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ)	68	50999	α. Φώλεϋ 9/12
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Ρίο 'Ιανέιρο 19/12
ΔΟΤΩ	68	35191	δ. Σκώ 10/12
ΔΡΥΑΣ (Μ.)	65	20201	επωλήθη διάλυση

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	α. Χαλδία 25/11
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Βομβή 25/12
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Μ. ΙΙ. (δ.)	68	43339	α. Αύγουστα 10/12
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	α. Σάντος 22/12
ΕΛΕΝ	67	27989	αργεί Χώγκεσαντ
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	δ. Κων/πολη 10/11
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	ε. Σιγκαπούρη 25/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	ε. Πειραιά 24/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	δ. Κων/πολη 23/12
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	δ. Ντόβερ 7/12
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	ε. 'Επτάνησα 7/11
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (π.)	84	22200	ναυπηγ. Κούρε
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135	α. Μίλνερ Μπαί 14/12
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Άμβερσα 1/1/85
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344	ε. Λός 'Αντζελες 25/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	76	150518	α. Σιγκαπούρη 18/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	77	22893	α. 'Οσάκα 13/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.)	75	44989	α. Ρόττερταμ
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΕΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Κίριε 19/12
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (Μάλτ.)	69	12102	α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 14/12
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ (κ.)	65	7498	επωλήθη άλλοδαπούς
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	64	1141	πρώην «ΑΝΚΟ»
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	αργεί 'Αστακό
ΕΞΠΛΟΡΕΡ V(κ.)	67	2981	εγκυκλοπαιδική Τζιμπουτί
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Χάμπτον 29/12
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	ε. Χιόσττον 19/12
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	α. Ν. 'Υόρκη 15/12
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΛΑΗ (π.)	59	7059	αργεί Πειραιά
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	αργεί 'Ιτέα
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	δ. Παναμά 24/12
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Γιβραλτάρ 23/12
ΕΥΡΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	ε. Μποχράιν 2/1
ΕΥΡΩΔΙΚΗ (π.)	69	10900	δ. Γιβραλτάρ 3/12
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	αργεί 'Ιτέα
ΖΑΚ (π.)	62	10028	αργεί Μπλάγκουάτερ
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	α. Κουβέιτ 13/12
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	πρώην «ΖΙΝΑ»
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ(η)	66	10051	α. Εινγκάνγκ 16/5/84
ΗΒΗ	79	16379	δ. Κων/πολη 17/1
ΗΡΑ	79	16390	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/12
ΗΡΑΚΛΗΣ (η)	57	2875	ε. Βηρυτό 26/12
ΗΡΑΚΛΗΣ (λ.β.)	53	5691	αργεί Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. 'Αμστερνταμ 22/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Μπόσα
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	αργεί 'ΑΓ. Δομνίκο
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	αργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Γιούροπορτ 27/11
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	α. Λός 'Αντζελες 1/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π.)	61	9266	ε. Μορμουγκάο 7/12
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΙΙ (κ.)	60	3847	α. Βαλέττα 19/12
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	διάλυση Φορμόζα
ΙΜΑ	68	27989	α. Σηάτλ 16/12
ΙΝΔΙΑΝΑ (λ.β.)	77	11280	ε. Τζέντα 25/12
ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153	ε. Κων/πολη 25/8
ΙΟΝΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ.)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΜΟΥΝ (Μάλτ.)	61	5201	δ. Π. Σαΐδ 30/12
ΙΟΝΙΑ ΜΠΡΗΖ (Μαλ.)	45	4621	διάλυση Πακιστάν
ΙΟΝΙΑ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999	στο Ντάρμπαν 3/12
ΙΟΝΙΑ ΣΚΑ'Υ' (Μαλ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΣ Ι (π.)	70	3971	στον Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	α. Χερβόυργο 27/12
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Ρόττερταμ 5/12
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631	στο Σασέμπο 27/1

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	α. Σουέμα 9/12
ΚΑΔΜΟΣ (λ.β.)	59	5051	αργεί Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. 'Αμερικής

ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ' (π.)	60	4240	αργεί Γάνδη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (λ.)	83	17086	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/12
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Δουκέρκη 20/11
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	ε. Ντουαρνέζ 24/12
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	ε. Σ. Μάικλς 31/12
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Βιτόρια 28/12
ΚΑΛΥΨΟ (π.)	69	5997	αργεί Φλώσσινγκ
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	ε. Βανκούβερ 25/12
ΚΑΠΑΛΑ (κ.)	55	1599	ε. Μαπούτο 17/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	αργεί Π. όφ Σπαιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72	16266	υπέστειλε 'Ελληνική
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927	α. Σιγκαπούρη 16/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. Ρίο 'Ιανέιρο 15/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991	επωλ. Κινέζους διαλυτές
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	ε. Μορμουγκάο 13/12
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
KAREN (π.)	66	16301	α. Κορώ Μπαί 9/10
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206	α. 'Αλεξάνδρεια 24/11
ΚΑΣΤΑ. (κ.)	72	17674	α. Γουκαμάτσου 3/12
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μπέιρα 1/12
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σαουδική 'Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870	αργεί Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π.)	65	9799	α. Ντάρμπαν 14/12
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	ε. Ν. Μανγκάλόρ 27/12
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ	75	8741	πρώην «ΔΕΣΠΟΙΝΑ» ('Ελλ.)
ΚΕΡΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΤΥ (Μ.)	57	5250	διάλυση Κίνα
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969	ε. Τσιταγκόνγκ 25/11
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	αναμένει 'Ομόν 16/8
ΚΛΕΟ Ι (π.δ.)	59	20880	στη Βομβή 14/11
ΚΟΜΕΤ (Μ.)	62	8937	πρώην «ΛΙΝΚ ΛΟΒ»
ΚΟΜΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Άμβούργο 29/12
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	14070	δ. Σκώ 26/11
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ Ι. (κ.)	60	5991	δ. Π. Σαΐδ 29/12
ΚΟΡΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	αργεί Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. 'Οκλαντ 30/12
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. 'Οκλαντ 28/12
ΚΟΥΡΙΩΝ (κ.)	59	20514	α. Κολόμπο 30/12
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354	στη Ντεμεράρα 12/12
ΚΡΑΝΤΩΡ (π.)	64	2304	α. Μπουεναβεντούρα 14/12
ΚΡΕΣ (κ.)	63	10318	πρώην «ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ»
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793	πρώην «Ore Transporter»
ΚΡΗΤΑΝ ΧΕΡΟ (π.)	70	73526	πρώην «ΤΑΤΙΑΝΑ»
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	πρώην «ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ
ΚΥΣΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	πρώην «ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ»
ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ (Μ.)	66	3168	ε. Καρντένιγχο 26/12
ΚΥΘΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	α. Γκάνδη 30/12
ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	αργεί 'Ιτέα
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	αναμένει Βομβή
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	μεταφορές Περισκοίου
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.)	67	26493	αργεί 'Ελευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12887	α. Ντακάρ 7/11
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	α. Σ. Σεμπαστιό 11/12
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕΖΟΣ (κ.)	67	11056	ε. Τζέντα 28/12
ΚΩΣΤΗΣ (Μάλτ.)	80	3325	α. 'Αλεξάνδρεια 24/12
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)	59	6140	αργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	δ. 'Αγ. Λαυρέντιο 29/12
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ (π.)	60	7130	δ. Σουέζ 15/12
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	α. Π. Κορτές 12/12
ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ (δ.κ.)	69	12000	ε. 'Αλεξάνδρεια 28/12
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. Μπέλινγκαμ 22/12
ΛΑΡΑ (δ.π.)	61	8816	επωλήθη άλλοδαπούς
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Βισακαπατνάμ 19/12
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	α. Μπομόν 2/11
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	δ. Ντουμπάι 26/12
ΛΕΝΑ	68	22449	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/12
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (π.)	63	8427	διάλυση Κίνα
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (π.)	61	8827	αργεί Σετσουμπά
ΛΕΤΑ (κ.)	65	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	ε. 'Αλεξάνδρεια 27/12
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	ε. Βαλλέτα 26/12
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106	α. Λός Πάμας 18/12
ΛΙΑ (π.)	65	15887	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/12
ΛΙΑΛΑ (π.)	50	2734	αργεί Σάρζα
ΛΙΑΛΙΑ (π.)	64	16323	α. Χάβρη 26/12
ΛΙΑΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	δ. Κων/πολη 9/12
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	ε. Μορμουγκάο 28/12
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	στη Μπόσα
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	στο Χώρ Φακάν
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.)	(2)	11229	ε. Ντουμπάι 14/12
ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992	α. Πειραιά 14/12
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	α. Τουμπάρδο 28/11
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	α. Ρεσίφε 20/12
ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ (κ.)	74	3279	μετ. «ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ» (Λιβ.)
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	α. Μπότγουντ 17/12
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (δ.)	70	65231	πρώην «ΜΑΝΝΑ»
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/12
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Τσάχ Μπαχάρ 16/12
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	αργεί Γάνδη
ΜΑΡΕΑ (κ.)	69	9853	α. Πενάγκ 21/12
ΜΑΡΕΛΙΑ (π.)	63	15929	διάλυση Κίνα
ΜΑΡΘΑ Α. (π.)	59	8596	αργεί Μπιλμπάο
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/12
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	ε. Σάρζα 18/12
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ ΙV (δ.π.)	60	13339	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΓΟΥΝΤ (π.)	72	4985	πρώην «ΜΑΙΡΗ Κ.»
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	δ. Π. Σαΐδ 21/12
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	δ. 'Κωνσπολη 20/12
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ ('Ονδ.)	60	5760	ε. 'Αλεξάνδρεια 28/12
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	α. Σιγκαπούρη 5/12
ΜΑΡΙΝΕΡ ΙΙ (π.)	68	10099	α. Χάβρη 29/12
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.κ.)	66	57027	ε. 'Ελ 'Ανάμ 7/12
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Σουέζ 20/12
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΩ	65	17238	αργεί Στουλδα
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	α

ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (π.)	67	24128	πρώην «ΟΣΕΑΝ ΣΚΑΥ»	72	106123	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	πρός διάλυση Καράτσι	77	15835	δ. Σκώ 8/12
ΜΕΡΙΚΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Κέιπ Τάουν 5/12	77	15844	δ. Βαλτιμόρη 17/12
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	68	71337	στο Μπόου (άποθήκη)	84	17879	α. Πρίν Ρούπερτ 20/10
ΜΕΣΙΣ	69	9850	α. Χιούστον 21/12	72	128561	στο Λαμπουάν 13/11
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	έπωλ. άλλοδαπούς	72	128027	άρχει 'Ιτέα
ΜΗΛΟΣ (π.)	68	10715	άρχει Πειραιά	76	128990	άρχει Πειραιά
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	ε. Πειραιά 5/12	73	128561	α. Φορκάντος 23/12
ΜΙΑ *	80	15552	στην Κων/πολη 18/12	84	17879	παρελήφθη 'Ιαπωνία
ΜΙΑΝΤΟΣ *	82	35000	δ. Παναμά 24/12	69	15688	άρχει Πειραιά
ΜΙΛΛΥ (κ.)	76	21372	πρώην «ΜΙΛΥ ΓΡΕΓΟΥ»	75	40559	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
ΜΙΜΗ Μ. (Μάτ.)	69	13525	ε. Γκνάνσκα 2/12	79	59882	ε. Καστάκολλος 30/11
ΜΙΝΑ (κ.)	67	11870	ε. Κακινάντα	77	15844	α. Ν. 'Ορλεάνη 75/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	α. Ντεμεράρα 75/12	73	15498	α. 'Αμβέρσα 20/12
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	δ. Παναμά 15/12	61	1068	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	62	2608	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	ε. Ταμπίκο 26/12	72	49808	α. Λός Πάλας 29/12
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/12	84	20494	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/12
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	δ. Παναμά 10/12	67	53460	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	άρχει Πειραιά	74	2248	α. Ταγκακόνα 18/12
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1582	α. Ντεμεράρα 27/12	75	71018	ε. Γένοβα 1/1
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1582	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	84	38259	α. Μιζουσίμα 29/11
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	α. Τσιότσια 4/12	74	9712	α. Μπάρ 5/12
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/12	60	1577	μετ. «JAELO»
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	82	35380	δ. Κων/πολη 20/11
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1582	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	68	7463	α. 'Αμβέρσα 15/12
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (π.)	71	1584	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/12	82	9455	ε. Ντουμπάι 30/12
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	84	22100	α. Σιγκαπούρη 2/12
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	ε. Χιούστον 26/11	79	18738	α. Λ. Τσάρλς 5/12
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Τεργέστη 21/85	62	14112	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	δ. Παναμά 22/11	62	11756	έπωλ'θη Κινέζους διαλυτές
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. 'Ορλεάνη *	55	7738	έπωλ'θη Καμπάνας
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη *	69	1999	έπωλ'θη Πειραιά
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68830	ξένα συμφέροντα	70	11525	ε. Σίμπα 21/12
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (π.)	61	3943	έπωλ'θη	67	9549	δ. Π. Σαίβ 31/12
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	α. Λός 'Αντζελες 6/10	67	38636	πρώην «ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ»
ΜΟΤΧΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	78	18953	α. 'Αλεξάνδρεια 29/12	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΜΟΥΝΑ (π.)	77	3227	ε. Σ. Λούις ντι Ρόν 31/12	72	57802	ε. Τζένα 23/12
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	δ. Μπρουνσμπουέλ 10/2	69	5872	πρώην «ΑΠΟΛΩΝ»
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2408	μεσογειακές μεταφορές	68	15688	πρώην «ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ»
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13708	α. Κέμπε 4/12	78	34715	δ. Παναμά 27/12
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (π.)	61	1460	άρχει Πειραιά	68	1876	α. Καρντένιερ 18/12
ΜΠΕΛΑΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές	65	15577	ε. Πειραιά 28/12
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	18073	στη Νιγηρία	63	9707	ε. Μπ. 'Αίρες 26/12
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/1	71	90757	ε. Π. Σαίβ 24/11
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	76	44489	α. Λ. Πάλας 24/12
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	ε. 'Αμβέρσα 24/12	77	9674	α. Ούντεβόλα 27/11
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	31861	ε. Σάντος 20/12	64	5854	στο Γιβραλτάρ 7/11
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603	άρχει Πειραιά	69	6162	α. Μπλιμπάο 14/12
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	στο Μπουσίρ	68	35191	δ. Σουέζ 18/12
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	α. Σ. Φραντζίσκο 29/12	72	57102	ε. Ν. 'Ορλεάνη 31/12
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	α. Κολούμπια 28/12	49	2879	άρχει Κίμωλο
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506	δ. Σουέζ 26/12	76	60937	α. Φιλαδέλφεια 15/12
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	ε. Κόμπε 24/12	73	118460	δ. Ντουμπάι 29/11
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	δ. Σουέζ 1/1	70	3825	α. Βομβόνη 22/12
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ' (π.)	74	10250	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/12	56	3597	στο Κατάκωλο
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	α. 'Αμβέρσα 24/12	66	15565	δ. Κων/πολη 18/11
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	μεσογειακές μεταφορές	73	59193	α. Ρίτσαρντ Μπαί 85/12
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	ε. Θεσσαλονίκη 19/7	45	5848	άρχει Πειραιά
ΝΕΑΔΑ (κ.)	61	1458	μεταφορές 'Ερυθράς Θαλάσσης	70	30890	α. Λός 'Αντζελες 26/11
ΝΕΑΔΙ (δ.π.)	65	35324	α. Σιγκαπούρη 24/12	68	9070	δ. Παναμά 21/10
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364	ε. Ταϊτσούνγκ 9/11	68	10722	υπέστειλε 'Ελληνική
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	πρώην «ΑΡΧΩΝ»	83	28996	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/12
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ (δ.λ.)	66	25572	άρχει 'Ιτέα	66	22593	υπέστειλε 'Ελληνική
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	στο Μπροντβ 27/11	61	3966	α. Π. Λίσας 28/11
ΝΕΦΕΛΗ (κ.)	69	5801	πρώην «ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΕΝΤΕΡ»	69	10524	α. Βρέμη 28/11
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	άρχει Πειραιά	73	11383	α. 'Αμβέρσα 26/12
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	πρώην «ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙΟΝΗΡ»	84	28959	δ. Γιβραλτάρ 18/12
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	66	15625	α. 'Αμυόουρο 27/11	66	15393	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/7
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ *	69	4231	α. Λομέ 10/12	58	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Χάβρη 22/12	67	11258	άρχει 'Αστακό
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)	63	5955	α. Γάνδη 17/11	63	15982	α. Πόρτσμουθ 14/12
ΝΙΚ (κ.)	69	7827	στη Καλκούτα	60	4820	ε. Ουάρι 30/11
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171	δ. Κων/πολη 2/12	63	15929	υπέστειλε 'Ελληνική
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35587	μεσογειακές μεταφορές	68	1243	α. Λός Πάλας 18/11
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	πρώην «ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ»	65	16334	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (Μ.)	58	9163	δ. Κων/πολη 14/12	62	12040	ε. 'Αλεξάνδρεια 19/12
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/12	58	8920	έπωλ'θη άλλοδαπούς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (π.)	67	4016	ε. Σ. Μαίλκς 29/12	71	1552	υπέστειλε 'Ελληνική
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. (π.)	81	6123	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/11	71	2932	δ. Κων/πολη 6/12
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	άρχει Χαλκίδα	76	21619	υψώσε Κυπριακή
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2183	έπωλ'θη άλλοδαπούς	69	99134	έπωλ. διάλυση Κίνα
ΝΙΜΑΣ Ι. (π.)	58	3274	α. Κοτονού 8/12	88	15474	α. Μπ. 'Αίρες 7/1
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	ε. Τζέντα 27/12	73	10630	ε. Μομπάσα 28/12
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	α. Βαλπαράϊζο 17/12	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206	α. Χάλιφα 20/12	66	8687	α. Φατέχ 24/10
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	α. Λός Πάλας 20/12	75	111171	α. Ρός Λά Κόργκ 3/12
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	άρχει Στυλβό	68	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	ε. Πειραιά 28/11	81	12001	ε. Λόρνακα 12/12
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	υπέστειλε 'Ελληνική	85	12102	στο Καράτσι 18/12
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.π.)	59	12463	στο Ράττερνταμ	62	15405	α. Μπαχραϊν 9/12
ΝΤΑΝΙΕΛ ΙΙ (π.)	69	1999	άρχει 'Αμυόουρο	57	1674	δ. Κων/πολη 21/12
ΝΤΑΟΥΝ (Σιγκ.)	81	5226	δ. Κων/πολη 18/12	74	11452	α. Ντάρμπαν 13/12
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Ρίτσαρντ Μπαί	72	3137	α. Μπαχραϊν 24/12
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	α. Ντάρς ες Σαλάμα 17/12	76	43143	δ. Γιβραλτάρ 9/12
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	έπωλ'θη 'Ινδούς διαλυτές	70	11329	ε. Πειραιά 23/12
ΝΤΙΣΚΟΒΕΡΥ	63	8432	στο Βιζακαπανάμ 15/12	69	9986	α. Ντάρμπαν 27/11
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	68	10129	ε. Τζέμπελ 'Αλι 20/12	72	69874	στη Ν. 'Ορλεάνη
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854	υπέστειλε 'Ελληνική	58	18267	ε. Ρίτσαρντ Μπαί 18/12
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (κ.)	66	22280	α. Σάντος 27/12	68	8931	πρώην «ΙΝΝΑΡΕΝ»
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/12	64	4975	ε. 'Αλεξάνδρεια 10/12
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. 'Αμστερνταμ 21/12	75	51898	δ. Σουέζ 28/12
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	δ. Σκώ 29/11	79	14889	α. Βανκούβερ 14/12
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	68	22280	α. Καράτσι 18/12	69	43456	α. Τής 28/12
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ *	80	16200	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 25/12	71	8894	στη Βομβάη 30/11
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	62	22424	δ. Σουέζ 11/12	68	19408	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/12
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)	64	19140	άρχει 'Αστακό	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ')	63	11120	δ. Κων/πολη 23/11	71	11055	α. Νικόσια 18/12
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	άρχει 'Ιτέα	70	5748	πρώην «ΣΑΜΠΙΡΑ»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΕΡ (δ.)	72	106123	άρχει 'Ελευσίνα	62	9979	στην Κωνσταντινού
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037		71	11379	α. Ρεσίφε 17/8 για 'Ινδία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15835				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΜΠΕΡΓΥ (π.)	77	15844				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	128027				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΑΡΧΑ Ρ. (π.)	84	17879				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498				
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1068				
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2608				
ΟΣΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ (δ.)	72	49808				
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494				
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460				
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248				
ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71018				
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259				
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712				
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	60	1577				
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380				
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	68	7463				
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	82	9455				
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100				
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18738				
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112				
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (π.)	62	11756				
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738				
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999				
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525				
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549				
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636				
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595				
ΠΕΝΤΕΛΗ (λ.β.)	72	57802				
ΠΕΡΑΜΟΣ Ι. (κ.)	69	5872				
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.β.)	68	15688				
ΠΕΤΑΛΩΝ	78	34715				
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	68	1876				
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	65	15577				
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	63	9707				

ΣΗΓΚΑΛΛ (Λ.)	67	5531	πρώην «ΚΑΡΕΡΑ»
ΣΗΓΚΑΛΛ (Μαλτ.)	65	9043	ε. Λειξόδες 27/12
ΣΗΓΚΑΛΛ IV (π.)	75	3522	μετ. «ΜΕΡΥ ΜΕΝΤ» (Λιβ.)
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	α. Σακάι 17/12
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	ε. Κων/πολη 21/12
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	α. Κεμπέκ 15/12
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	α. Κέιπ Τάουν 30/12
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	α. Μομπάσα 18/12
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Ν. Όρλεάνη 21/12
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411	α. Κοτονού 4/10
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Σάν Φραντζίσκο 12/12
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Π. Έλζαμπεθ 10/12
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΟΥ (π.)	80	9015	πρ. «ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ»
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (π.)	72	7006	ε. Ρότερνταμ 26/12
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Ν. Υόρκη 24/12
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	α. Γαλαξείδι
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ	63	24810	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	στο Μπαντάρ Χομινί
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	α. Αμπτιζάν
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	77	3070	α. Σαγκάι 17/12
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	ε. Πειραιά 15/12
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	α. Αμβέρσα 18/12
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	στο Σάφι 24/12
ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15785	α. Πειραιά
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	α. Νάπολη 7/12
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	α. Ντεμεράρα 31/12
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Λεμεσό 19/12
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. Πειραιά 14/12
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Μπ. Άιρες 28/9
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9948	ε. Χέι Πόιντ 27/12
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	δ. Ντουμπάι 1/12
ΣΤΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	68	103176	α. Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	διαγράφεται
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5278	α. Πειραιά 24/12
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	α. Ρας Άλ Κάργκ 22/11
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Ρας Άλ Κάργκ 22/11
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	α. Ρας Άλ Κάργκ 22/11
ΤΕΖΕ'ΝΤ (κ.)	56	8500	α. Ρας Άλ Κάργκ 22/11
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842	δ. Π. Σάιτ 25/12
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	πρώην «ΝΕΜΕΣΙΣ»
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρώην «ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ»
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	α. Ν. Όρλεάνη 16/11
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	α. Χάμπτον 23/12
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	α. Χάμπτον 3/12
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	στη Λά Γκουλέτ 16/11
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492	α. Ρας Άλ Κάργκ 22/11
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910	α. Ρας Άλ Κάργκ 22/11
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	α. Γιοκοχάμα 25/12
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	α. Ρας Άλ Κάργκ 22/11
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΝ (π.)	73	8848	α. Π. Έλζαμπεθ 15/12
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	α. Μπουεναβεντούρα 11/12
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΝΗ (π.)	80	8070	ε. Παναμά 30/12
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	δ. Παναμά 22/11
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	πρώην «ΚΑΣΚΙΟΤΟΣ»
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	64	10629	α. Μαλάγα 5/10

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	ε. Άγκρα ντός Ρέις 27/12
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	78	35897	α. Κασιούνγκ 20/12
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	α. Έπτανησα 14/12
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΛ	72	18723	α. Φουτζέιρα 14/12
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	δ. Π. Σάιτ 24/12
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	δ. Παναμά 24/12
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	δ. Παναμά 21/12
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Χάμπτον 30/12
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	μετ. «ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ» (Λιβ.)
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	ε. Ρότερνταμ 13/12
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. Κων/πολη 19/12
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. Ρότερνταμ 13/12
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (π.)	60	8940	α. Ρότερνταμ 19/12
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	α. Ρότερνταμ 29/12
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)	78	45330	ε. Αϊούστα 27/12
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	ε. Ν. Όρλεάνη 20/12
ΦΑ'ΙΒ Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768	στο Χάρ Φακάν
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	α. Λας Μίνας 12/12
ΦΑ'ΙΡΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	71	1571	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	ε. Ν. Όρλεάνη 20/12
ΦΑΝΥΑΝ	66	14817	στο Χάρ Φακάν
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	α. Λας Μίνας 12/12
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΙΛΙΠΠΙΔΑΣ (π.)	74	8869	ε. Ν. Όρλεάνη 20/12
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	78	122.945	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΡΗΝΤΟΜ I.	59	1229	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1852	ε. Αϊούστα 27/12
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	61	1895	ε. Αϊούστα 27/12
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Αϊούστα 27/12
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	ε. Αϊούστα 27/12
ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918	ε. Αϊούστα 27/12
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	ε. Αϊούστα 27/12
ΧΕΛΜΕΡ (π.)	1-	0-	ε. Αϊούστα 27/12
ΧΕΡΟ (π.)	57	1368	ε. Αϊούστα 27/12
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Αϊούστα 27/12
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	ε. Αϊούστα 27/12
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.)	57	6229	ε. Αϊούστα 27/12
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983	ε. Αϊούστα 27/12
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ	79	12598	ε. Αϊούστα 27/12
(π.)	79	12598	ε. Αϊούστα 27/12
ΧΩΚ (κ.)	84	10292	ε. Αϊούστα 27/12
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	ε. Αϊούστα 27/12
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	ε. Αϊούστα 27/12
ΩΣΤΡΑΛ (π.)	67	2938	ε. Αϊούστα 27/12

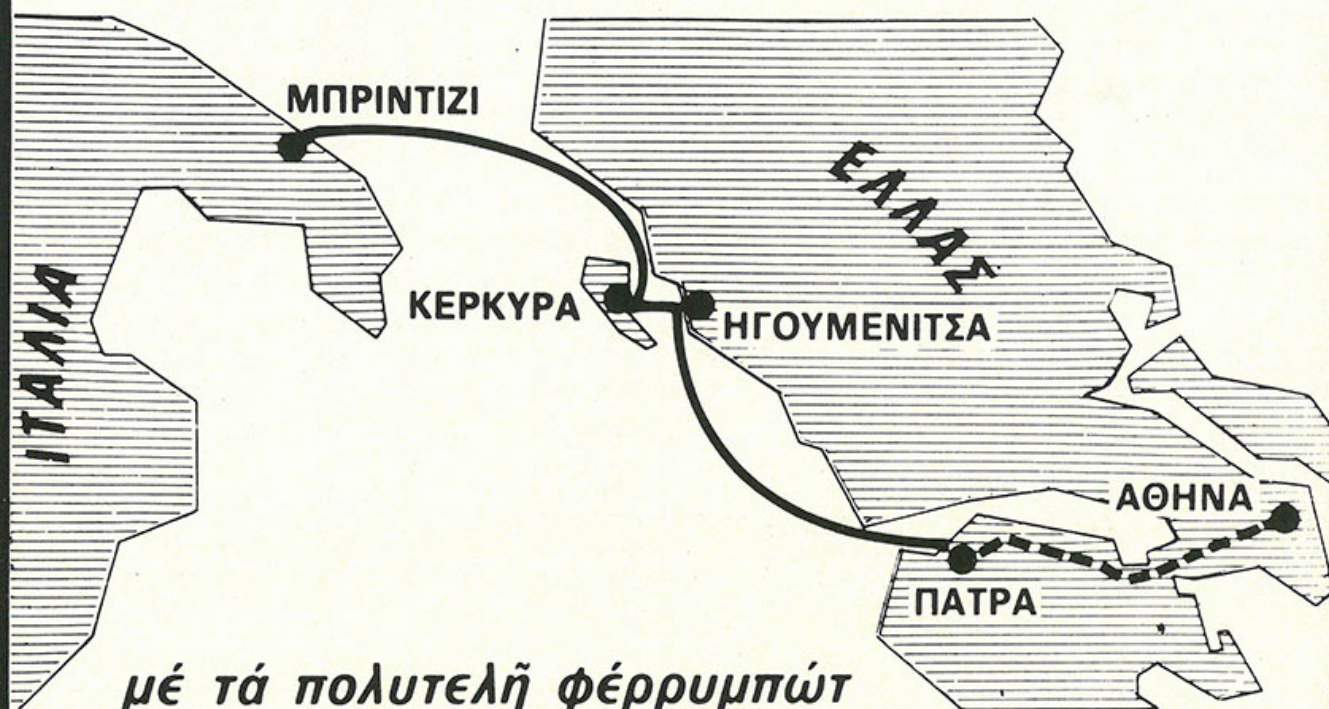
ε. Άγκρα ντός Ρέις 27/12
α. Κασιούνγκ 20/12
α. Έπτανησα 14/12
α. Φουτζέιρα 14/12
δ. Π. Σάιτ 24/12
δ. Παναμά 24/12
δ. Παναμά 21/12
α. Χάμπτον 30/12
μετ. «ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ» (Λιβ.)
ε. Ρότερνταμ 13/12
α. Κων/πολη 19/12
α. Ρότερνταμ 19/12
α. Ν. Όρλεάνη 29/12
έπωληση άλλοδαπούς
έπωληση άλλοδαπούς
στό Μπαντάρ Άμπας
α. Ρότερνταμ 19/12
α. Ν. Όρλεάνη 11/12
ε. Αύγουστα 27/12
ε. Ν. Όρλεάνη 20/12
στό Χάρ Φακάν
α. Λας Μίνας 12/12
ύψωση σημαία Φιλιππίνων
στόν Πειραιά 3/11
ύψωση σημαία Μάλτατας
δ. Σουέζ 30/12
μεσογειαικές μεταφορές
ε. Σουέμα 10/12
πρώην «ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ»
α. Γιβραλτάρ 26/12
α. Μπ. Άιρες 13/12
ε. Τζέντα 5/12
ε. Μουπόσα 23/12
ε. Κουβέιτ 26/12
α. Τζέντα 15/12
α. Σουέζαβα 19/12
α. Λας Πάλμας 23/12
έπωληση άλλοδαπούς
α. Π. Μπαγιόβαρ 29/11
δ. Σουέζ 9/12
πρώην «ΑΡΗΣ»
α. Κάδιξ 26/12

πρώην ΣΠΙΡΙΤ
στόν Πειραιά
α. Κολούμπο 28/11
α. Ρότερνταμ 19/12
έπωληση διάλυση Πακιστάν

δ. Παναμά 30/12
δ. Παναμά 22/11
πρώην «ΚΑΖΚΙΟΤΟΣ»
μεσογειαικές μεταφορές
α. Μάλτα 5/10

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ

ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές άναχωρήσεις
άπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

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



Number One in the Med



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

TSAVLIRIS



T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander B. Tsavliris & Sons 10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304, 411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW BRANCH OFFICES At all major Greek ports

LONDON AGENTS Tsavliris Shipping Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482 Telex 884291, 888237 TSAV UK

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

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