

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαρτίου 1985
Αρ. Φύλλου 1194/953

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIO. 1194/953 APX. 120 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1985

CHANDRIS CRUISE LINES

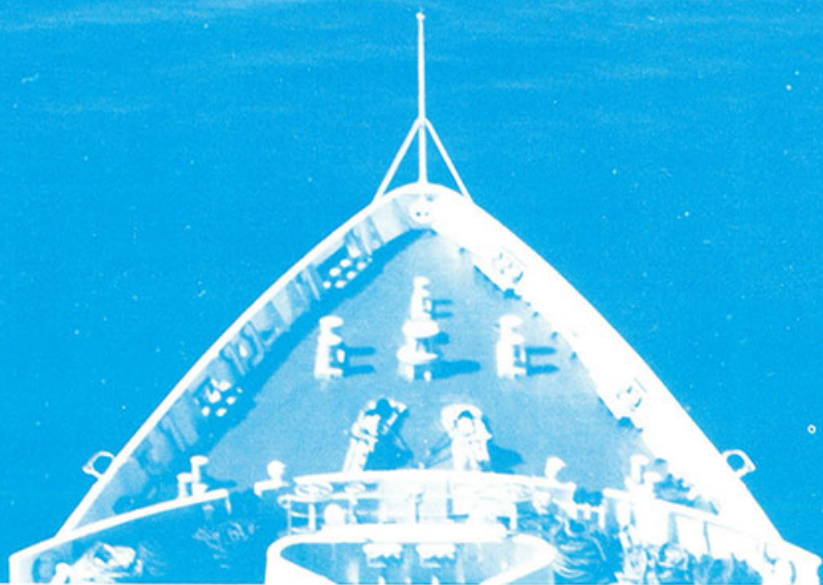
**All year round
cruising programmes**

**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



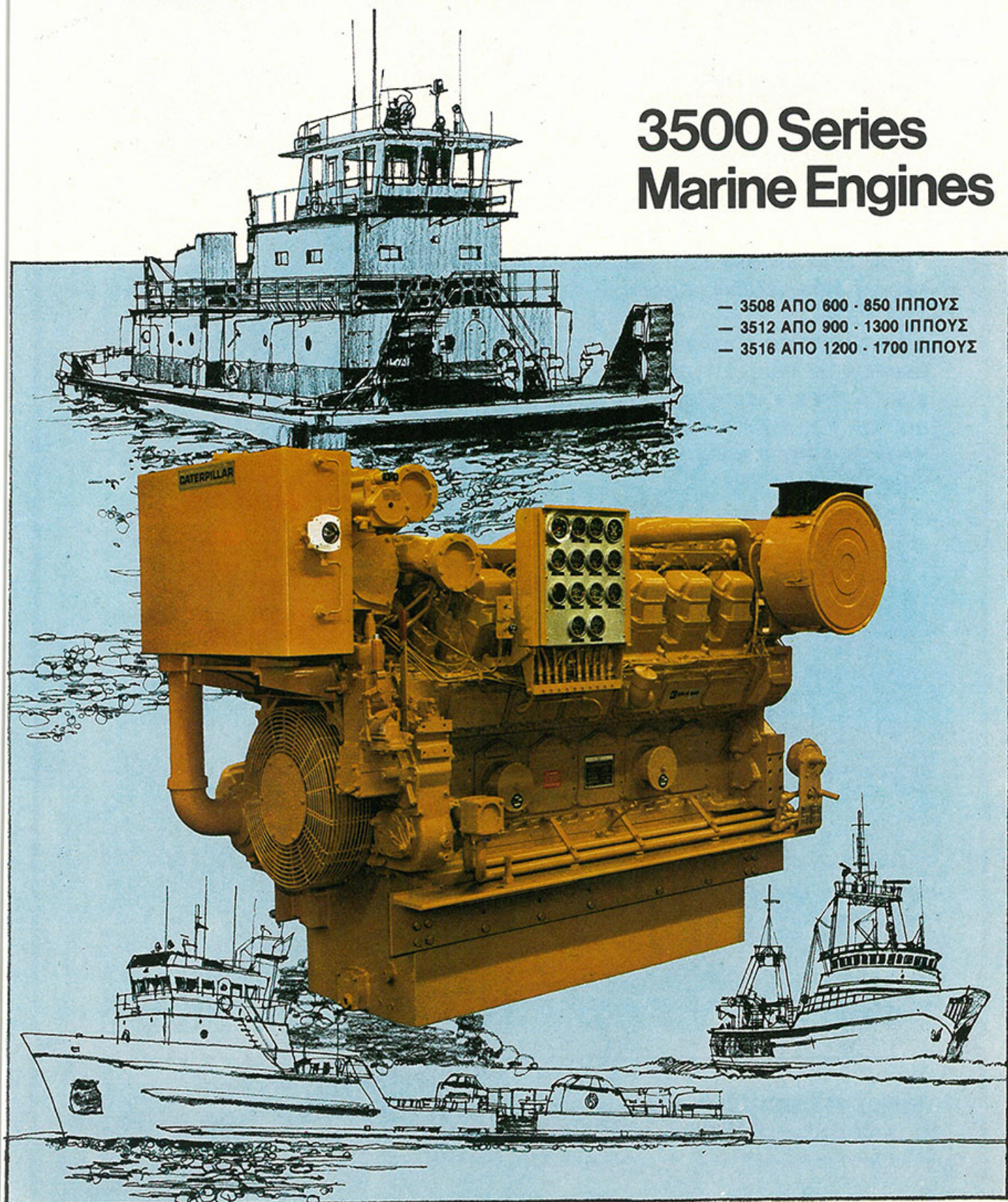
ΕΛΤΡΑΚ



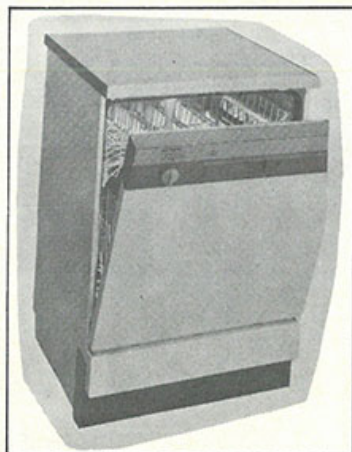
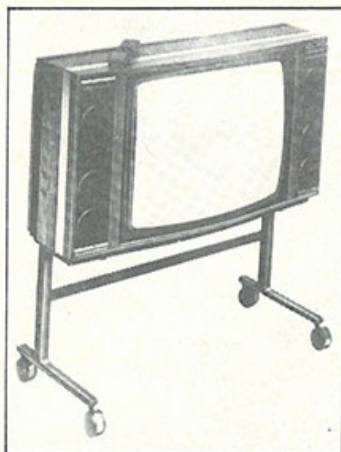
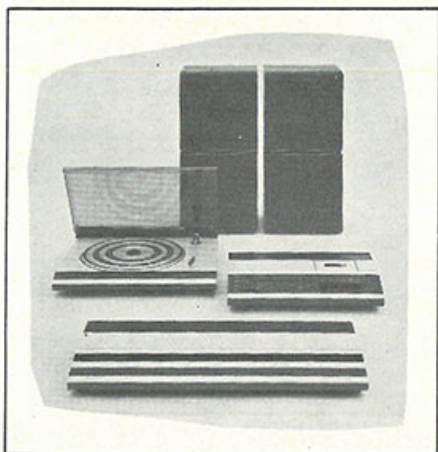
ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3500 Series Marine Engines

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

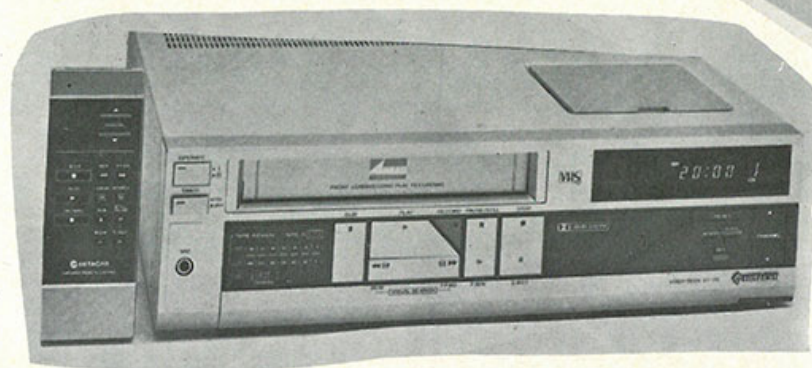


ΑΘΗΝΑ: Κωνσταντινουπόλεως 7, Περιστέρι τηλ. 5752.864-8, Telex 223009, 223010
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: Μοναστηρίου 153 & Δάφνης Τηλ. 516986, 521339, 522097 Telex 410134

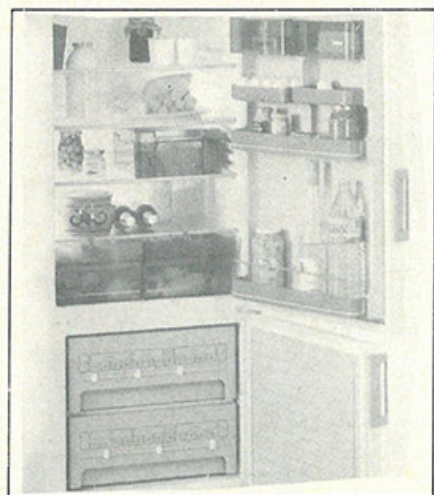
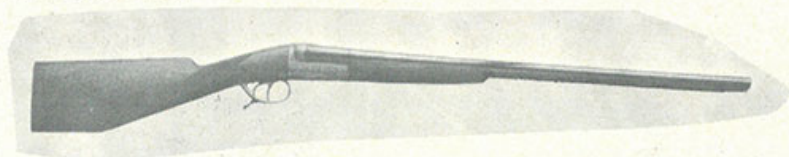


Διαθέτουμε μεγάλο ΣΤΟΚ από τις πιο καλές Ευρωπαϊκές και Ήαπωνέζικες μάρκες:

**BANG & OLUFSEN • SALORA • TELEFUNKEN • BLAUPUNKT
GRUNDIG • PHILIPS • BARCO • NORDMENDE • SABA
BOSE • UHER • ITT • MIELE • BOSCH • SIEMENS
HOOVER • KENWOOD • PIONEER • JVC • SANSUI
MARANTZ SONY • HITACHI • PANASONIC • SANYO
SHARP • AKAI • AIWA**



**ΟΠΛΑ ΚΥΝΗΓΙΟΥ: BROWING • SAINT ETIENNE PIPER
BERETTA • LUIGI FRANCHI • FRAGAUT • REMINGTON
WINCHESTER**

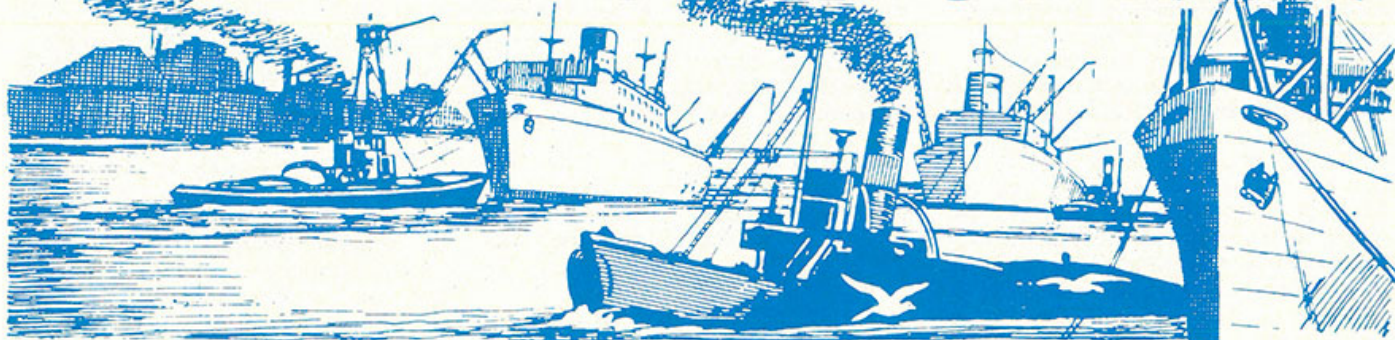


**ΕΝΤΟΣ 24 ΩΡΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ Η ΣΕ 10 ΗΜΕΡΕΣ
ΜΕ ΚΑΜΙΟΝΙ — ΚΟΝΤΕΪΝΕΡ ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΣΑΣ
ΣΤΕΙΛΟΥΜΕ ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΧΡΕΙΑΖΕΣΤΕ ΓΙΑ ΤΟ ΣΠΙΤΙ
ΣΑΣ
ΣΕ ΤΙΜΕΣ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΣ (TAX FREE)**

RADIO FLANDRIA CO. LTD.

WORLD WIDE TAX FREE DELIVERY
26 LANGE KOEPOORT STR.
2000 ANTWERP — BELGIUM
PHONE: 03-2323104 - 2323112
TELEX: 72973 RADIO F
Bank: GENERAL BANK Acc. NR. 220-0226594-38

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1194/953

1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

‘Η διέξοδος στο έξωτερικό

Κάθε ημέρα που περνάει μας πείθει συνεχώς περισσότερο ότι η σωτηρία της ‘Ελληνικής Ναυτιλίας βρίσκεται στο έξωτερικό, εκεί όπου υπάρχουν τό φορτία και οι ναύλοι, αλλά και όλοι εκείνοι με τους οποίους πρέπει να υπάρξει στενότερη συνεργασία για την από κοινού αντιμετώπιση των προβλημάτων, για τον απλούστατο λόγο ότι τα προβλήματα είναι κοινά.

Θά ήταν εύχης έργο ή ‘Ελληνική Ναυτιλία να μην είχε αντιμετωπίσει σ’ αυτούς τους πολύ δύσκολους καιρούς και ένδογενή προβλήματα, έπρεπε από πολλά χρόνια ή Ναυτιλία να είχε θεωρηθεί έθνική υπόθεση και να έχει εξασφαλισμένη ή γενική κατάφαση και ή γενική υποστήριξη στο έξωτερικό. ‘Η μή εξασφάλιση αυτής ής προϋποθέσεως δεν πρέπει να σταματήσει καμμία προσπάθεια:

Πρώτο, για ήν από κοινού αντιμετώπιση των σημερινών αλλά και των μελλοντικών προβλημάτων με τους άλλους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες σέ όλόκληρο τόν κόσμο, οι όποιοι, έπαναλαμβάνομε, δεν έχουν και αυτοί τίς προσβάσεις στα φορτία, στους καλούς ναύλους, στην άπεριόριστη χρηματοδότηση και ένίσχυση πού εξασφαλίζουν εκείνοι οι όποιοι για τους λόγους ακριβώς αυτούς είναι και οι «παραγωγοί» ής πλεονάζουσας χωρητικότητας (μέ τίς άθρόες ναυπηγήσεις στίς όποιες προχωρούν) πού παράλληλα με ήν παγκόσμια οικονομική ύφεση είναι ή κύρια αίτια ής κακοδιαμονίας ής ναυτιλίας των ανεξάρτητων πλοιοκτητών. ‘Επί πλέον με ή σωστή συνεργασία στα πλαίσια ής

ΕΟΚ, ής μεγαλύτερης αγοράς στόν κόσμο.

Και, δεύτερο, με ή σωστή συνεργασία μας στήν ΕΟΚ, ή μεγαλύτερη αγορά του κόσμου, στα πλαίσια φυσικά ενός ευρύτερου προγράμματος και μιάς κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής πού θά βασίζεται στήν άρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στο θαλάσσιο έμπόριο, ήν όποια ή Κοινότητα έχει ή δύναμη να επιβάλει προς κάθε κατεύθυνση.

‘Εκείνο πού δεν επιτρέπεται πλέον να κάνουμε είναι να μεμψιμοιρούμε και να άσχολούμαστε μόνο με τα έξωτερικά μας πράγματα — Ούτε ή άνακύκλωση, ούτε τό ΝΑΤ κλπ. έχουν καμμία σημασία όταν δεν υπάρχουν φορτία και ναύλοι.

ΔΕΝ ΑΡΚΕΙ

‘Ο κ. Κατσιφάρας έσπευσε ήν Τετάρτη να διαψεύσει από τό Τόκιο τίς πληροφορίες του Ιαπωνικού πρακτορείου ειδήσεων «Κιόντο» σύμφωνα με τίς όποιες φερόταν να έχει δηλώσει ότι ή κυβέρνηση λαμβάνει μέτρα πού άποβλέπουν στή μείωση ής συνολικής χωρητικότητας του έλληνικού στόλου. ‘Ο ‘Υπουργός είπε στους ύπηρεσιακούς παράγοντες του ΥΕΝ πού έσπευσαν ήν Τετάρτη να επικοινωνήσουν μαζί του μετά τό θόρυβο αλλά και ήν άναστάτωση — γιατί να τό κρύψουμε; — που προκάλεσαν οι πληροφορίες του Ιαπωνικού πρακτορείου (οι όποίες σημειωτέως είχαν μεταδοθεί από τό ‘Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων και από τα ηλεκτρονικά μέσα ενημερώσεως και για τό λόγο αυτό είχαν γίνει πιστευτές) ότι δεν είχε πεί αυτά τα πράγματα και ότι εκείνο πού είπε είναι ότι οι ‘Ελληνες έφοπιστές και σ’ αυτή άκόμη ήν περίοδο ής κρίσεως ναυπη-

γούν πλοία τα όποια έγγράφουν στο έθνικό νηολόγιο με άποτέλεσμα να ύπάρχει με τόν τρόπο αυτό έκσυγχρονισμός του έλληνικού στόλου.

Δεχόμαστε τίς διαβεβαιώσεις του ‘Υπουργού — άλλωστε μέτρα σαν αυτά πού ανέφερε τό Ιαπωνικό πρακτορείο δεν ύπήρξαν, ούτε και είναι δυνατόν να ύπάρξουν σε όποιαδήποτε περίπτωση. Χρειάζεται όμως να ύποχρεωθεί τό Ιαπωνικό πρακτορείο να άνασχευθεί τα δσα μετέδωσε και περιέμενε τίς άνάλογες ενέργειες από τό ‘Υπουργείο — αν δεν τίς έχει κάνει άκόμη ο κ. Κατσιφάρας στήν ‘Ιαπωνία — για να γίνει ή επιβαλλόμενη άνασκευή.

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΤ

Τό νομοσχέδιο για τό ΝΑΤ έχει άναδιατυπωθεί και πρόκειται τίς ήμέρες αυτές να τεθεί ύπ’ όψει των εκπροσώπων των έφοπλιστών και των ναυτικών για να διατυπώσουν τυχόν νέες παρατηρήσεις ώστε εν συνεχεία να προωθηθεί για να ακολουθήσει ή διαδικασία καταθέσεως και ψηφίσεως του από ή Βουλή. ‘Οπως είχε αφήσει να έννοηθεί ο ‘Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας στήν τελευταία συνάντησή του με τους ναυτιλιακούς συντάκτες πριν άναχωρήσει για ήν ‘Ιαπωνία, τό νομοσχέδιο δεν πρόκειται να άποσταλεί στους ενδιαφερομένους αλλά μάλλον θά τεθεί ύπ’ όψει τους σε ειδικές συσκέψεις πού θά γίνουν για τό σκοπό αυτό — ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος είχε μιλήσει για μία συνεδρίαση, αλλά ο ‘Υπουργός ανέφερε ότι ή εξέταση του νομοσχεδίου δεν μπορεί να γίνει σε μία μόνο συνεδρίαση.

Θεωρούμε εκ προιμίου ότι μία τέτοια ενημέρωση δεν μπορεί να άποδώσει τους καρπούς πού έπρεπε να περίμενε ο ‘Υπουργός όταν είχε δηλώσει ότι τό νομοσχέδιο μετά ήν άναδιατύπωσή του θά δοθεί πάλι στους ενδιαφερομένους για να διατυπώσουν τίς άπόψεις τους σε τακτό χρονικό διάστημα — και έπειδή πιστεύουμε ότι όλοι ενδιαφέρονται να γίνει αυτή ή στιγμή τό καλύτερο δυνατόν για τό ΝΑΤ θεωρούμε ότι τό νομοσχέδιο πρέπει να δοθεί στους ενδιαφερομέ-

νους για να διατυπώσουν τις αντιλήψεις τους μέσα σε τακτική προθεσμία, σε συσκέψεις ούτε μελέτη μπορεί να γίνει, ούτε και να διατυπωθούν οι καλύτερες απόψεις.

Φυσικά δεν πρόκειται να προχωρήσουμε σε κρίσεις επί του νομοσχεδίου πριν δοθεί ολόκληρο στη δημοσιότητα, αυτή τη στιγμή όμως μπορούμε να πούμε ότι πρέπει να τεθεί στο καλάθι των αουσιδίων η αντίληψη που διατυπώνεται από μερικούς «χωροφύλακες» του ΝΑΤ για την κατάθεση έγγραφων επιστολών που θα καλύπτουν τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητριών εταιριών προς το ΝΑΤ, επειδή η αξίωση αυτή των ανεγκέφαλων του ΝΑΤ, οι οποίοι δεν μπόρεσαν ή δεν θέλησαν να βρουν και να καθιερώσουν τους όρθους τρόπους προστασίας των δικαιωμάτων και των συμφερόντων του Ταμείου και των ασφαλισμένων του, θέτει εκ προοιμίου σε αμφιβολία την αξιοπιστία του ελληνικού έφοπλισμού στο σύνολό του, πράγμα που μπορεί να έχει γενικότερες και καταστρεπτικές συνέπειες για την Έλληνική Ναυτιλία.

ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΛΑΘΟΥΣ

Ο Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας, στην πρώτη του συνάντηση με τους ναυτιλιακούς συντάκτες μετά την επιστροφή του από τη Σοβιετική Ένωση έσπευσε να διορθώσει με δηλώσεις του την λανθασμένη κίνηση που είχε γίνει στη Μόσχα σχετικά με τη μεταφορά μέρους της ποσότητας του σοβιετικού πετρελαίου που θα προμηθευθεί η Ελλάδα. Και επί πλέον κάλυψε και τον Άναπληρωτή υπουργό Έθνικης Οικονομίας κ. Κ. Βαϊτσο, ο οποίος πιστεύεται με βεβαιότητα ότι είχε προχωρήσει στη σχετική ρύθμιση θεωρώντας, προφανώς, ότι προσέφερε καλές υπηρεσίες στην Έλληνική Ναυτιλία, αλλά και τον ίδιο τον Πρωθυπουργό κ. Ανδρέα Παπανδρέου, ο οποίος είχε σπεύσει να ανακοινώσει πανηγυρικά τη ρύθμιση αυτή στους πολιτικούς συντάκτες που τον συνόδεψαν στην επίσημη επίσκεψή του στη Σοβιετική Ένωση.

Απαντώντας σε σχετική έρωτηση ο κ. Κατσιφάρας είπε ότι ο ίδιος ζήτησε τη μισή ποσότητα του πετρελαίου που θα προμηθευθεί η Ελλάδα από τη Σοβιετική Ένωση να αγοραστεί με τιμές φόμπ ώστε η μεταφορά να ανατεθεί σε όσους προσφέρουν ανταγωνιστικότερες τιμές στο διεθνή διαγωνισμό που θα γίνει για το σκοπό αυτό. Ο κ. Κατσιφάρας πρόσθεσε ότι την ίδια ρύθμιση είχε ζητήσει και κατά την προμήθεια σοβιετικού πετρε-

λαίου τό 1984.

Η δήλωση για την ανάδειξη του μεταφορέως του σοβιετικού πετρελαίου με διεθνή διαγωνισμό διορθώνει το λάθος που είχε γίνει στη Μόσχα, εμείς όμως δεν μπορούμε να δεχθούμε τις διαβεβαιώσεις του Υπουργού ότι η φετεινή αλλά και η προηγούμενη ρύθμιση έγινε με δική του πρωτοβουλία γιατί είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε τις αντιδράσεις που είχαν υπάρξει για την περυσινή ρύθμιση αλλά και για τη φετεινή — ο κ. Κατσιφάρας απλά κάλυψε τις ευθύνες ή το λάθος άλλων.

ΘΑ ΚΕΡΔΙΣΕΙ Ο ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ;

Αντιπροσωπεία των Έλληνικών Ναυπηγείων πρόκειται να μεταβεί εκ νέου στη Μόσχα το πρώτο δεκαήμερο του Μαρτίου για να συνεχίσει τις διαπραγματεύσεις με τους Σοβιετικούς για την ανάληψη σοβιετικής παραγγελίας για τέσσερα πλοία-ψυγεία. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, οι τιμές που ζητούν τα Έλληνικά ναυπηγεία για τη ναυπήγηση των τεσσάρων πλοίων και εκείνες που είχαν προσφέρει στις μέχρι τώρα διαπραγματεύσεις οι Σοβιετικοί έχουν προσεγγίσει αισθητά και ενδεχομένως ή συμφωνία να κλεισθεί εάν υπάρξει και κάποια έσωτερική ρύθμιση που θα αποβλέπει στη διατήρηση της ναυπηγικής βιομηχανίας που απασχολεί σημαντικό αριθμό εργαζομένων. Εμείς, για το καλό του τόπου αυτού εύχόμαστε να υπάρξει η επιβαλλόμενη έσωτερική ρύθμιση για να κερδίσει ο Σκαρामαγκάς αυτή την παραγγελία.

● Σύμφωνα με όσα ανακοίνωσε ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας μετά την επιστροφή του από τη Μόσχα, με συμφωνία των κ.κ. Παπανδρέου — Τίχονοφ οι έπισκευές σοβιετικών πλοίων σε ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες από 20 εκατομ. δολάρια τό 1984 θα ανέλθουν σε 20 εκατομ. δολάρια για το τρέχον έτος και σε άλλα 20 εκατομ. δολάρια για το επόμενο. Από το ποσό αυτό 15 εκατομ. δολάρια θα καλύψουν έπισκευές σοβιετικών εμπορικών πλοίων στις διάφορες ελληνικές μονάδες και πέντε εκατ. δολάρια έπισκευές βοηθητικών σκαφών του σοβιετικού στόλου στο Νεώριο.

Σημειώνεται ότι το θέμα των ναυπηγήσεων και έπισκευών σοβιετικών πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία περιελήφθη μαζί με το θέμα της ναυλώσεως ελληνικών πλοίων για τις σοβιετικές μεταφορές στις βασικές κατευθύνσεις του μνημονίου που υπεγράφη στη Μόσχα για τη συνεργασία της Ελλάδος και

της Σοβιετικής Ένώσεως στο ναυτιλιακό τομέα για τα έτη 1986 - 1990.

● Από κύκλους των ελληνικών ναυπηγοεπισκευαστικών έπιχειρήσεων αναφέρεται ότι οι σοβιετικές έπισκευές πλοίων θα αυξηθούν — και ενδεχομένως θα φθάσουν τα δόρια τα οποία ανέφερε ο κ. Κατσιφάρας — μόνον αν υπάρξουν έσωτερικές ρυθμίσεις και κυρίως έπιδότηση της τιμής της εργατοώρας που είναι ιδιαίτερα ύψηλή και καθιστά τις ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές έπιχειρήσεις μη ανταγωνιστικές έναντι των άλλων όμοιων μεσογειακών μονάδων και ιδιαίτερα των Ιταλικών. Προστίθεται ότι εάν δεν υπάρξει παρόμοια ρύθμιση οι σοβιετικές έπισκευές δεν πρόκειται να ξεπεράσουν και έφτος το ύψος των 4,8 εκατ. δολλαρίων — και όχι 2,5 εκατ. δολλαρίων όπως είπε ο κ. Κατσιφάρας — που ήταν τό 1984.

Από εκπροσώπους ελληνικών ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων αναφερόταν σχετικά ότι οι Σοβιετικοί εκείνο που πρόκειται να κάνουν εν προκειμένω θα είναι να δίνουν περισσότερες ευκαιρίες στις ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, αλλά οι εργασίες θα δίδονται τελικά από τους Σοβιετικούς εάν οι τιμές που προσφέρουν οι ελληνικές έπιχειρήσεις είναι ανταγωνιστικές σε σχέση με αυτές που προσφέρουν τα σούς Σοβιετικούς από άλλες μονάδες του έξωτερικού. Και εκφράζεται άπορία — τό λιγότερο — για τις πιέσεις που ασκούνται από τό κράτος για μείωση των τιμών ώστε να αναληφθούν εργασίες που αν δεν έπιδοτηθούν θα είναι σημαντικά ζημιολόγες — είναι πρωτοφανές αυτό που συμβαίνει μάς είπε χθές έκπρόσωπος μεγάλης ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας.

Στό μεταξύ χθές τό μεσημέρι ύπήρχαν πληροφορίες ότι τελικά δεν επρόκειτο μάλλον να πραγματοποιηθεί ή έπίσκεψη στη Σοβιετική Ένωση αντιπροσωπείας της Ένώσεως Έλληνικών Ναυπηγοεπισκευαστικών Έπιχειρήσεων — και όχι μόνο εκπροσώπων των Έλληνικών Ναυπηγείων που είχε πεί ο κ. Κατσιφάρας ότι επρόκειτο να μεταβεί στη Μόσχα. Και αυτό έπειδή δεν είχε δοθεί ως χθές έλέπητη άπάντηση από τόν αντίστοιχο σοβιετικό φορέα για συνάντηση με την ελληνική αντιπροσωπεία και επί πλέον δεν είχαν δοθεί ούτε οι άπαραίτητες βίζες, ενώ ταυτόχρονα στις ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες έπικρατούσε ένταση και άβεβαιότητα από τις άπεργιακές κινητοποιήσεις του προσωπικού που διεκδικεί παράλογα αίτηματα, τα οποία μπορεί να όδηγήσουν σε ά-

IN ARGENTINA

PETROZAM

AGENCIA MARITIMA BUENOS AIRES

SHIP AGENTS & BROKERS - MARINE SURVEYORS

PRESIDENT: CAPTAIN PETROS PETRAKOS

749, VIAMONTE ST. 20TH FLOOR
C. 1053 BUENOS AIRES - ARGENTINE
PHONES: 392.5546/5152/5455 — D D I. (054) -111-2291
TLX: 24381 PETZA AR/23224 PETROS AR
CABLES: "PETROZAM" BAIRE

PIRAEUS OFFICE:
"OCEANIDA LTD"
TEL.: 4528048
TLX: 212933 FULM GR

πρόβλεπτες εξελίξεις, τουλάχιστον στις επιχειρήσεις που ελέγχονται από τον ιδιωτικό τομέα.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Αύξηση του ναυολογίου κατά 30% η επιδότηση της τιμής των καυσίμων ζητεί η Ένωση Πλοιοκτητών 'Ακτοπλοϊκών 'Επιβατηγών Πλοίων για να καταστεί βιώσιμη η 'Ακτοπλοΐα. Καί αυτό έπειδή μετά την άλματώδη αύξηση της τιμής των καυσίμων — με τη συνεχή άνοδο της τιμής του δολλαρίου δεν ξέρει κανείς πού θα σταματήσουν οι ανατιμήσεις των καυσίμων — η συνολική επιβάρυνση του κόστους των ακτοπλοϊκών επιβατηγών ανέρχεται πλέον σε 23,25%, στην όποια πρέπει να προστεθεί και επιβάρυνση 29% που δεν καλύφθηκε από τις αυξήσεις του ναυολογίου κατά τα έτη 1982, 1983 και 1984.

Στό σχετικό τηλεγράφημα της Ένώσεως προς τα αρμόδια υπουργεία υπογραμμίζεται ότι παρά τις υποσχέσεις που έχουν δοθεί ως τώρα δεν ελήφθη κανένα μέτρο για την επιβίωση της 'Ακτοπλοΐας και ότι το πρόβλημα δεν αντιμετωπίζεται με την ίδρυση της ανώνυμης εταιρίας «'Ελληνική 'Ακτοπλοΐα», η όποια θα περιπλέξει ακόμη περισσότερο τα πράγματα — εκτός αν επιδιώξει, καταλήγει η Ένωση, είναι να καταστούν όλες οι ακτοπλοϊκές εταιρίες προβληματικές ώστε να απορροφηθούν από αυτήν, δηλαδή την «'Ελληνική 'Ακτοπλοΐα».

ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ;

Αυτό το ερώτημα απασχολεί πολλούς με τα συμβαίνοντα τις ημέρες αυτές στο ΚΕΣΕΝ και στη ΔΣΜΑΕΝ. Παράλληλα έγινε και μία πορεία σπουδαστών στο 'Υπουργείο χωρίς να ανακοινωθεί το παραμικρό για τα αίτια της πορείας και για τα συμβαίνοντα στο ΚΕΣΕΝ και στη ΔΣΜΑΕΝ — το μόνο που δόθηκε στη δημοσιότητα από το 'Υπουργείο είναι μία ανακοίνωση της Πανελλήνιας Ένωσης 'Εκπαιδευτικών Δημόσιας Ναυτικής 'Εκπαίδευσης η όποια όμιλει για «σκοτεινές και έτερόκλητες συμμαχίες μειοψηφιών σπουδαστών ΚΕΣΕΝ και ΔΣΜΑΕΝ που επιχειρούν με άποχές από τα μαθήματα και πορείες προς το ΥΕΝ να υπονομεύουν τις κατακτήσεις των συναδέλφων τους και καθηγητών με το να προβάλλουν σαν αίτημά τους την επαναφορά των επιτροπών αξιολόγησης των γραπτών τους με συμμετοχή λιμενικών».

Αυτό είναι όλο το πρόβλημα ή υπάρχουν και άλλα θέματα και αιτήματα; Και αν υπάρχουν, ποιά είναι αυτά; Γιατί σιωπά το 'Υπουργείο; Αυτόι που φοιτούν στο ΚΕΣΕΝ και στη ΔΣΜΑΕΝ είναι στελέχη της Ναυτιλίας και πρέπει να αντιμετωπίζονται όπως τους αξίζει.

Χρειάζεται, λοιπόν, να υπάρξει μία υπεύθυνη ανακοίνωση του 'Υπουργείου και επί πλέον φροντίδα για τη ρύθμιση των προβλημάτων που υπάρχουν και τα όποια εμποδίζουν τη σωστή εκπαίδευση των σπουδαστών.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Στην τελευταία έκδοση της βρετανικής πρεσβείας στην Αθήνα με το τίτλο «'Η Βρετανία σήμερα» είδαμε να προβάλλεται ένας νέος βρετανικός διαχωριστήρας νερού/ πετρελαίου και στη σκέψη μας ήρθε άμεσα η δική μας αντιμετώπιση παρόμοιων θεμάτων

— δεν υπάρχει ούτε η γενική υποστήριξη που έπρεπε να είχαν ανάλογα ελληνικά επιγεύματα, ούτε και οι ανάλογοι μηχανισμοί προβολής, ενώ οι ανάλογες ελληνικές υπηρεσίες στο εξωτερικό ασχολούνται μόνο με πολιτικά και διπλωματικά θέματα και με τίποτε άλλο. 'Ο ελληνικός διαχωριστήρας «Ποσειδών» λόγου χάρι, δεν προβλήθηκε από καμία ελληνική υπηρεσία, ούτε στο έσω-εξωτερικό, ούτε στο εξωτερικό, αν και το επιγεύμα αυτό, που προβάλλεται στο εξωτερικό με πρωτοβουλία της κατασκευάστριας εταιρίας, χρειαζόταν να υποστηριχθεί ιδιαίτερα και κατά το στάδιο αυτό.

Πρέπει να ομολογηθεί ότι στην κατασκευή του ελληνικού διαχωριστήρα βοήθησε σημαντικά η 'Επιθεώρηση 'Εμπορικών Πλοίων. Πρέπει επίσης να ομολογηθεί ότι υπηρεσιακοί παράγοντες του 'Υπουργείου Ναυτιλίας και ιδιαίτερα λιμενικοί αξιωματικοί που ένοχλήθηκαν πολύ από την γνωστή υπόθεση των «φανών ναυσιπλοΐας» δείχνουν ένα αυξημένο ενδιαφέρον για την κατασκευή από την ελληνική βιομηχανία και βιοτεχνία συσκευών και μηχανημάτων που προβλέπονται από διεθνείς κανονισμούς και προορίζονται για τα πλοία. 'Ετσι πέρα από το ενδιαφέρον για την κατασκευή του διαχωριστήρα «Ποσειδών», από τις αρμόδιες υπηρεσίες του 'Υπουργείου Ναυτιλίας (στην προκειμένη περίπτωση τη Διεύθυνση 'Ελέγχου Ναυσιπλοΐας) ειδοποιήθηκαν εγκαίρως οι 'Ελληνες κατασκευαστές για την αξίωση τοποθετήσεως νέων σειρήνων στα μικρά σκάφη. Και όπως είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε υπήρξαν σημαντικά όφελος («μās βοήθησε πολύ», είπε χαρακτηριστικά αξιωματούχος του ΥΕΝ) από τη συνεργασία μεταξύ της αρμόδιας υπηρεσίας του 'Υπουργείου και ενός κατασκευαστού, ο όποιος σημειωτέον είχε κινδυνέψει να καταστραφεί με την δλη μεθόδευση που είχε ακολουθηθεί στην υπόθεση των «φανών ναυσιπλοΐας» και για το λόγο αυτό είχε μιλήσει τότε «έξω από τα δόντια» σε υπηρεσία του ΥΕΝ με αποτέλεσμα να απειληθεί έγγραφως με μήνυση. 'Οφείλομε να προσθέσουμε ότι η μήνυση αυτή δεν υπεβλήθη ποτέ, γιατί αν είχε υποβληθεί η υπόθεση των «φανών ναυσιπλοΐας» θα είχε ξεκαθαρίσει από τότε και θα ήταν δυνατόν να γνωρίζουμε όλοι τον ρόλο που διαδραμάτισαν μερικοί μεγαλόσχημοι και πού υπήρξε ιδιαίτερα ζημιόγόντος για τον τόπο, και γι' αυτό δεν μπορούμε να την ξεχάσουμε εύκολα.

ΝΕΑ ΦΥΛΛΑΔΙΑ;

Τό 'Υπουργείο σχεδιάζει να εκδώσει νέα

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Την συμβολήν της εθνικής ναυτιλίας εις την ισοσκελίσειν του εμπορικού της χώρας ισοζυγίου και την ανάπτυξιν των συναλλαγματικών πόρων αυτής, ερχεται να πιστοποιήση διά μίαν ακόμη φοράν η έτησία έκθεσις της Διοικήσεως της Τραπεζης της 'Ελλάδος. Εις τον γενικόν πίνακα της κινήσεως των κεφαλαίων κατά τό 1934 και εκ του εκ διαφόρων πηγών εισαχθέντος συναλλάγματος, αναφέρονται αι εκ της ναυτιλίας πρόσοδοι ως ά- νερχόμεναι εις 25.000.000 'Ελβετικά φράγκα, ήτοι περίπου λίρας 'Αγγλίας 1.600.000, εις όσον και υπελογισθη πόσόν υπό της ιδιαίτερας στατιστικής των «Ναυτικών Χρονικών» επί της όποιας και έστηρίχθησαν οι αριθμοί της Τραπεζης.

— 'Η εγκατάστασις των ασυρμάτων τηλεφώνων επί των ακτοπλοϊκών σκαφών δεν θα έχη μόνον το αγαθόν αποτέλεσμα της διασφαλίσεως των επιβατών. Θα καταστήσει συγχρόνως έφικτήν, λόγω της ίδρύσεως κεντρικού σταθμού εν Πειραιεί, και την τηλεφωνικήν επικοινωνίαν ολοκληρώου του νησιωτικού συμπλέγματος της χώρας με την πρωτεύουσαν, έφ' όσον ήθελον εγκατασταθεί κατάλληλα ασύρματα τηλέφωνα εις τας διαφόρους νήσους.

— Κατά την μεταξύ Βρετανών και 'Ελλήνων έφοπλιστών υπογραφείσαν συμφωνίαν διά τας εκ Πλέιτ ναυλώσεις αι συμφωνηθείσαι κατώταται τιμαί ναύλων είναι αι έξης:

Φορτηγά μέχρι 5.500 τον. φορτίου. 'Από λιμένας Ποταμού 17/- δι' 'Αγγλίαν, 'Αμβέρσαν, Ρότερνταμ, εξαίρεσει δαπανηρών 'Ιρλανδικών λιμένων, με 3 πέννας έξτρα εάν συμπεριληφθούν και ύτοι. Φορτηγά μέχρι 8.000 τον. φορτίου. 'Από άνω λιμένας Ποταμού 16/6 δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας (Λονδίνον, Χάλλ, Κάρδιφ, Μπάρρυ, 'Εβονμάουθ, Λίβερπουλ και Μπρίκενχεντ).

Φορτηγά άνω των 8.000 τον. φορτίου. 'Από άνω λιμένας Ποταμού 16/- δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 101/1.3.1935)

ναυτικά φυλλάδια με στόχο να ξεκαθαρισθεί επί τέλους ποιός είναι πραγματικά ναυτικός. Σχετική δήλωση έκανε, απαντώντας σε έρώτηση για την τύχη του λεγομένου συνδικαλιστικού νομοσχεδίου, ο 'Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας, ο όποιος είπε ότι μέχρι τώρα έχουν εκδοθεί 750.000 περίπου ναυτικά

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΔΗΛΟΠΟΙΗΣΗ

«'Η 'Εθνική Τράπεζα της 'Ελλάδος γνωστοποιεί ότι δέχεται μέχρι 10/3/1985 στα γραφεία της Διευθύνσεως Ναυτιλιακών Έργασιών στον Πειραιά ('Ακτή Μιαούλη 65, 2ος όροφος) ενσφράγιστες προσφορές ενδιαφερομένων για την αγορά του φορτηγού πλοίου κυριότητός της «ANTZEΛA» (πρώην CARENERO) ναυπ. 1962 DWT 9047, Ν.Π. 8095 Κ.Ο.Χ. 3.922, Κ.Κ.Χ. 2311.

Οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να άπευθυνθούν στα ως άνω γραφεία (τηλ. 4183374) προκειμένου να λάβουν γνώση των όρων υπό τούς όποιους πωλείται τό πλοίο και κάθε άλλη σχετική πληροφορία.

φυλάδια και ότι με τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί θα εξακριβωθεί πλέον πόσοι από τους κατόχους ναυτικών φυλλαδίων είναι πραγματικοί ναυτικοί. Όποτε, προσθέτομε εμείς, θα είναι εκείνοι που θα έχουν και το δικαίωμα να μετέχουν στις οικείες ναυτεργατικές οργανώσεις σε πολλές από τις οποίες είναι ακόμη εγγεγραμμένοι και εξακολουθούν να ψηφίζουν άτομα που απέκτησαν κάποτε μία θαλάσσια υπηρεσία ή και ένα δίπλωμα αλλά σήμερα δεν έχουν καμιά απολύτως σχέση με το ναυτικό επάγγελμα, με αποτέλεσμα να διαμορφώνουν τελικά πολλές φορές αυτοί τα αποτελέσματα και αρχαιρεσιών και γενικών συνελεύσεων. Με την εκδοχή των νέων φυλλαδίων όλο αυτοί θα υποχρεωθούν να αποχωρήσουν από τις ναυτεργατικές οργανώσεις στις οποίες θα παραμένουν πλέον μόνον εκείνοι που άσκουν πράγματι το ναυτικό επάγγελμα.

ΤΑ ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ

Χθές το βράδυ επρόκειτο να πραγματοποιηθεί στο Έμπορικό και Βιομηχανικό Έπιμελητήριο Πειραιώς εύριστα σύσκεψη εκπροσώπων διαφόρων κλάδων με θέμα τη δημιουργία όμοσπονδίας παραναυτιλιακών επαγγελματιών και φυσικά δεν μπορούσαμε σήμερα να γνωρίσουμε τα αποτελέσματά τους, τα οποία όμως πρέπει να ήταν θετικά.

Η ιδέα για τη δημιουργία αυτής της όμοσπονδίας, η σύσταση της οποίας παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και κατά τη γνώμη μας θα αποτελέσει έναν σημαντικό σταθμό βασάνιζε για πολύ χρόνο δύο ανθρώπους του χώρου, τους κ.κ. Γιάννη Πολυχρονόπουλο και Νίκο Λακιώτη, οι οποίοι προκάλεσαν και οργάνωσαν τη χθεσινोβραδυή σύσκεψη για να πάρει σάρκα και οστά η ορθότατη αυτή ιδέα τους. Το πόσο ορθή ήταν η ιδέα αλλά και πόσο σημαντικό ρόλο πρόκειται να διαδραματίσει η όμοσπονδία αυτή αποδεικνύεται από το γεγονός ότι στη χθεσινή σύσκεψη επρόκειτο να μετáσχουν πρόεδροι γενικοί γραμματείς και αντιπρόσωποι από 20

συνδέσμους του χώρου, καθώς και εκπρόσωποι της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών.

Θεωρούμε περιττό να υπογραμμίσουμε ότι στη νέα όμοσπονδία πρέπει να ένταχθούν όλοι οι σύλλογοι, σύνδεσμοι και άλλες οργανώσεις που εκπροσωπούν όλους τους κλάδους των παραναυτιλιακών επαγγελματιών γιατί η συμμετοχή τους είναι αυτονόητη αφού πλέον θα υπάρξει ένα συγκεκριμένο αλλά και ταυτόχρονα ισχυρό όργανο για να προωθεί και να υπερασπίζει τα συμφέροντα ολόκληρου αυτού του τόσο παραγωγικού τομέως.

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Με όμοφωνη απόφαση του Συμβουλίου του Διεθνούς Έμπορικού Έπιμελητηρίου, ιδρύθηκε ένας νέος οργανισμός με σκοπό την διεθνή συνεργασία σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Το Κέντρο για την Ναυτιλιακή Συνεργασία έχει σαν στόχο την άβλυνση των αντιθέσεων μεταξύ Βορρά - Νότου με βάση την αρχή της ελεύθερης αγοράς και θα παρέχει στα αναπτυσσόμενα έθνη τεχνολογικό και έμπορικό know-how σε όλα τα ναυτιλιακά θέματα εκτός των ναυπηγήσεων. Επίσης θα λειτουργεί σαν κέντρο συλλογής και παροχής πληροφοριών για τη συνεργασία σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, θα μπορούν δέ να συμμετέχουν σ' αυτό πλοιοκτήτες, εταιρίες μεταφορών, βιομηχανικά συμφέροντα, ενδιαφερόμενες ομάδες, κρατικοί και διακρατικοί οργανισμοί. Το Κέντρο για την Ναυτιλιακή Συνεργασία δημιουργήθηκε έπειτα από την «Διακήρυξη του Καρακάς» του 1981, όπου ναυτιλιακά συμφέροντα από 34 έθνη άποφάσισαν να αντικαταστήσουν την αντίθεση στην διεθνή ναυτιλιακή αγορά με την συνεργασία.

Η ίδρυση του Κέντρου για την Ναυτιλιακή Συνεργασία είναι άλλη μία απόδειξη των προσπαθειών του Διεθνούς Έμπορικού Έπιμελητηρίου για τη δημιουργία μιας ανοικτής, ανταγωνιστικής με ίσες ευκαιρίες αγοράς.

ΟΙ ΡΩΣΙΚΕΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ

Σε ολόκληρο τον κόσμο, οι ναυτικές εταιρίες έλπίζουν ότι οι σοβιετικές εισαγωγές δημητριακών, οι οποίες για πρώτη φορά θα ξεπεράσουν κατά πάσα πιθανότητα τους 50 εκατ. τόννους στη περίοδο του 1984-85, θα συμβάλουν αποτελεσματικά σε μία βελτίωση των ναύλων για το 1985.

Έπενθυμίζεται ότι κατά τους υπολογισμούς των ναυλωτών, η Σοβιετική Ένωση, έχει μισθώσει κατά το τελευταίο τρίμηνο του 1984 περί τις 150 μονάδες για την ικανοποίηση των αναγκών της σε σιτηρά. Από το συνολικό ποσόν των εισαγωγών, το 40% του σιταριού που η ΕΣΣΔ έχει αγοράσει από τον μήνα Ιούλιο, είναι προελεύσεως ΗΠΑ. Ο Καναδάς και η Αργεντινή θεωρείται βέβαιο ότι θα μετáσχουν έφέτος με μικρότερο ποσοστό λόγω της μείωσης των αποθεμάτων τους που προορίζονται για εξαγωγή. Αντίθετα η Αυστραλία και η ΕΟΚ υπολογίζεται ότι θα μπόρeσουν να αύξησουν σημαντικά τη συμμετοχή τους. Αλλά αυτό εξαρτάται φυσικά, από τις τελικές αποφάσεις που θα πάρει επί του θέματος η ΕΣΣΔ.

ΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΕΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Το Ίνστιτούτο των Ασφαλιστών του Λονδίνου, που γιόρτασε τα 100 χρόνια από την ίδρυση του, πραγματοποίησε τον Ιανουάριο τη γενική του συνέλευση. Απευθυνόμενος προς τη συνέλευση ο Πρόεδρος του Ίνστιτούτου και αναφερόμενος στην κατάσταση της ασφαλιστικής αγοράς του Λονδίνου υπέγραμμισε ότι η αγορά αυτή διατηρεί πάντα την πρώτη θέση στον κόσμο.

Ειδικότερα για τους διάφορους τομείς, ανέφερε ότι οι ασφάλειες πλοίων έδωσαν κατά το 1984 ικανοποιητικά αποτελέσματα. Κατά το έτος αυτό πάντως σημειώθηκαν αρκετά άτυχηματα επιβατικών πλοίων. Ένα σύνολο 67 σκαφών υπέστησαν μεγάλες ή μικρές βλάβες από βλήματα και πυράλους



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA

PROVISIONS, DECK - ENGINE
STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES
and LIQUORS

"SERVING ALL PHILIPPINE MAJOR PORTS"



συνεπεία του πολέμου 'Ιράν- 'Ιράκ, οι όποιες όμως κατά κύριο λόγο υπήχθησαν στην άγνοια των κινδύνων πολέμου. Πολύ περισσότερα και σοβαρότερα προβλήματα παρουσίασε η ασφάλιση των φορτίων και των πλωτών εξεδρών υποθαλασσίων γεωτρήσεων. Τά αποτελέσματα της ασφάλισης των φορτίων χαρακτηρίζονται ως καταστροφικά, πράγμα που αποδίδεται εν μέρει στο συναγωνισμό των αλληλασφαλιστικών οργανισμών και σε μερικά σοβαρά ατυχήματα. Όσον αφορά τέλος τις αντασφαλίσεις, τό τμήμα που έλεγχε τό 'Ινστιτούτο παρουσιάζει τάση αύξησεως.

Η πρόσφατη υποτίμηση της στερλίνας είχε σχετικά θετικό αποτέλεσμα στους λογαριασμούς των ασφαλιστών, οι όποιοι όμως ανησυχούν γιά τήν ταχεία παρακμή του βρετανικού εμπορικού στόλου, ό όποιος μέσα στην τελευταία δεκαετία έπεσε από τά 50 στά 20 εκατομ. τον. d.w. και υπάρχει κίνδυνος νά μειωθεί περαιτέρω στά 10 εκατομ. τον. d.w.

TA NEA KONTEINER

Τά κύρια χαρακτηριστικά των εμποροκιβωτίων (διαστάσεις, μικτό βάρος και άντοχή) που χρησιμοποιούνται στις παγκόσμιες πολύτροπες μεταφορές είναι σταθερά και διεθνώς παραδεκτά. Βέβαια γιά όρισμένες μεταφορές και γιά όρισμένα φορτία πάντα θά υπάρχει ή ανάγκη ειδικών κοντεϊνερς. Δέν είναι άπιθανή πάντως ή γενική έναρμόνιση στις όδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, αποκλεισμένης πάντως της αύξησεως του πλάτους. Μελετάται ή ένδεχόμενη αύξηση του ύψους πάνω από τά 8 πόδια 2 ίντσες. Ός προς τό μικτό βάρος μελετώνται οι οικονομικές συνέπειες γιά τό πέρασμα στους 24 τόννους του κοντεϊνερ EVP, ένώ γιά τό κοντεϊνερ των 40 ποδών ή διατήρηση των 30 τόννων θεωρείται μάλλον βέβαιη.

Στό διάστημα της τελευταίας δεκαετίας άκολουθήθηκε ή πολιτική της σταθεροποίησης των κύριων χαρακτηριστικών των εμποροκιβωτίων και έλπίζεται ότι οι κανονικές διαστάσεις των 20-40 ποδών θά εξακολουθήσει νά αποτελεί τόν κανόνα και γιά τήν επόμενη δεκαετία. Τό σοβαρότερο θέμα που θά

ανακύψει είναι τό πέρασμα από τους 20 στους 24 τόννους μικτού βάρους, δεδομένου ότι ένώ τά εμπορεύματα των άνεπτυγμένων χωρών είναι μάλλον έλαφρά, τά φορτία των υπό ανάπτυξη χωρών είναι μεγάλου βάρους και καθιστούν θεωρητικά συμφέρουσα τήν αύξηση του μικτού βάρους των κοντεϊνερς, πολύ περισσότερο που οι συναλλαγές μέ τίς υπανάπτυκτες χώρες συνεχώς πληθαίνουν. Γι' αυτό μάλιστα τό 90% των νεοκατασκευαζόμενων κοντεϊνερς δοκιμάζονται γιά 24 τόννους. Σημειωτέον ότι ή Διεθνής Σιδηροδρομική Ένωση άναγνωρίζει ήδη τό κοντεϊνερ των 24 τόννων, τό όποιο εξάλλου δέν παρουσιάζει προβλήματα στά όδικά μέσα, δεδομένου ότι ήδη τά καμιόνια μεταφέρουν κοντεϊνερς των 30 και των 40 ποδών.

Πάνω σ' αυτό τό θέμα άξίζει νά σημειωθεί ότι τόν περασμένο μήνα ή Harag - Loyd φόρτωσε στό Κόμπε μέ προορισμό τό Μπρέμερ-χάβεν ένα όλόκληρο εργοστάσιο κατασκευής ινών άνθρακος. Τό εργοστάσιο αυτό, που καταλαμβάνει χώρο 2.000 κυβ. μέτρων μεταφέρθηκε στόν τόπο φορτώσεως μέ ειδικό τραίνο και φορτώθηκε διευθετημένο μέσα σέ 39 κοντεϊνερς των 40 ποδών.

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΡΟ—ΡΟ

Σύμφωνα μέ πρόσφατη μελέτη του Bureau Veritas γιά τά μέτρα ασφαλείας των όχηματοφόρων ρόλ-ον/ρόλ -οφ, υπάρχει άμεση ανάγκη λήψεως άυστηρότερων και άποτελεσματικότερων μέτρων άναφορικά μέ τό βάρος, τήν κατανομή και τή στοιβασία των φορτίων και άναφορικά μέ τήν πρόσβαση στό μηχανοστάσιο.

Κατά τήν έκθεση αυτή, είναι βέβαιο ότι τά φορτία των ρό-ρό ποτέ δέν στοιβάζονται μέ τρόπο ασφαλή κατά έκασό τοίς έκασό, σέ πείσμα όλων των υπάρχόντων σχετικών κανονισμών. Τό βάρος των όχημάτων συχνά ξεπερνάει κατά 15-20% τό άνώτατο έπιτρεπόμενο όριο και σέ πάρα πολλές περιπτώσεις τά φορτία δέν ζυγίζονται πριν άπ' τή φόρτωση. Τό γεγονός αυτό δημιουργεί προφανώς υπερφόρτωση των πλοίων και πρέπει νά προκαλέσει τήν προσοχή των έφοπλιστών επί των συνεπειών που έχει στους ύπο-

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Είναι κρίμα που δέν έχει γίνει σέ μās μιά άνάλογη έρευνα γιά νά βρούμε πού είναι τό παλαιότερο έλληνικό σκάφος που εξακολουθεί νά ζει και νά προσφέρει τίς υπηρεσίες του. Γιατί διαβάζουμε στό Fairplay ότι σάν άρχαιότερο έν ένεργεια πλοίο θεωρείται τό «Medina» που ναυπηγήθηκε στην Άγγλία τό 1914 και συμπλήρωσε ήδη τό έβδομηκοστό έτος της ηλικίας του.

Στήν άρχή μέ άμερικανική σημαία δούλεψε σάν φορτηγό. Έπέζησε και των δύο μεγάλων πολέμων και πουλήθηκε τό 1948, σέ παναμαϊκή εταιρία που τό μετασκεύασε σέ μεταναστευτικό μεταξύ Μεσογείου — Λατινικής Άμερικής εξαντλώντας κάθε περιθώριο χώρου και άνέσεως. Τό 1952 τό αγόρασε ό 'Ιταλός έφοπλιστής Costa που μέ Ιταλική σημαία τό διατήρησε στά μεταναστευτικά ταξίδια μέχρι τό 1959 όποτε τό διασκεύασε σέ κρουαζιερόπλοιο πολυτελείας που άνοιξε τό δρόμο της κρουαζιέρας στην Καριβική. Τέλος τό 1977 άποσύρθηκε γιά ένα όριστικό — όπως φάνηκε — παροπλισμό. 'Η καλή του όμως τύχη δέν τό εγκατέλειψε. Μιά δυτικογερμανική χριστιανική άδελφότητα τό αγόρασε, τό διαμόρφωσε σέ ιεραποστολικό πλοίο, τό εξόπλισε μέ τεράστια εύαγγελική βιβλιοθήκη και θά τό χρησιμοποιεί τώρα σέ περιηγήσεις ανά τόν κόσμο γιά τήν προαγωγή της χριστιανικής άδελφοσύνης.

Μās φάνηκε παράξενο που σ' αυτή τή μακρά περιπετειώδη σταδιοδρομία δέν φαίνεται άναμεμιγμένο τό έλληνικό... δαιμόνιο. Μπορούμε όμως νά παρηγορηθούμε μέ τή σκέψη ότι τό πλοίο αυτό (καθώς και ένα άδελφό του ιεραποστολικό σκάφος) βαφτίστηκαν μέ τά έλληνικάτα όνόματα «Λόγος» και «Δούλος» ίνα έξιλεύμενα γιά τήν ταραχώδη άμαρτωλή ζωή τους άποθάνουν υπέργηρα «έν ειρήνη και προσευχή».

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN — HEAD OFFICE

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

JOHANNESBURG

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

GREECE — PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
90B, Filonios Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519794-4519719
Telex: 21-1185 SEA GR.

λογισμούς εύσταθειας του πλοίου.

Έξάλλου η μελέτη διαπιστώνει ότι η πρόσβαση προς τα μηχανοστάσια των εν λόγω πλοίων αποτελεί συχνά ένα σοβαρό κίνδυνο, ιδίως σε περιπτώσεις κακοκαιρίας, και ότι υπολογίσιμες ποσότητες νερού εισδύουν μέχρι τα κύττα.

ΧΩΡΙΣ ΟΠΛΑ

Στή Νορβηγία, ύστερα από τα τελευταία θύματα των Ιρακινών επιδρομών στον Περσικό, δημιουργήθηκε ζήτημα εξοπλισμού των εμπορικών πλοίων που καταπλέουν στον Κόλπο. Τόσο όμως η Ένωση Έφοπλιστών όσο και η Ένωση των Έμποροπλοιαρχών κηρύχθηκαν εναντίον της ιδέας του εξοπλισμού, με τον ισχυρισμό ότι παρόμοιες οπασμωδικές πρωτοβουλίες, ενώ είναι ελάχιστα ενδεδειγμένες για την ουσιαστική προστασία των πλοίων και των πληρωμάτων τους, υπάρχει κίνδυνος ν' αποβούν καταστροφικές. Γι' αυτό και θα πρέπει αντίθετως να ενθαρρύνεται κάθε προσπάθεια μη επιθετικού χαρακτήρα που θα βοηθούσε στην προστασία των πληρωμάτων, όπως π.χ. το προτεινόμενο σύστημα πληροφοριών που θα επιτρέπει στα πλοία την αποφυγή των επιθέσεων.

Διευκρινίζεται τέλος ότι οι Νορβηγοί ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοία που πλέουν στην περιοχή εκείνη, είναι ελεύθεροι να εγκαταλείψουν το πλοίο αν νομίζουν ότι κινδυνεύουν, με το δικαίωμα μάλιστα να επαναπροσλαμβάνονται όταν το πλοίο φθάσει σε

ειρηνικότερη περιοχή.

ΠΛΩΤΗ ΣΧΟΛΗ

Μιά κατάλευκη φρεγάτα που ακούει στο όνομα «Kallakra» και η οποία αποτελεί την πλωτή ναυτική σχολή της Βουλγαρίας, κατέπλευσε πλησίον του όλγου καιρού στο λιμάνι της Βάρνας, ύστερα από το πρώτο δοκιμαστικό της ταξίδι. Το σκάφος αυτό, για λογαριασμό της Άνωτέρας Ναυτικής Σχολής της Βάρνας, ναυπηγήθηκε στην Πολωνία, τό μέν σκάφος στα ναυπηγεία Kmtuna Paryskan της Γδύνιας, ο δέ εξοπλισμός του στα ναυπηγεία Lenine του Γκντάνσκ.

Πρόκειται για πλοίο μήκους 50 μέτρων με ιστιοφορία 1.000 τ.μ. Διαθέτει ψυκτικούς χώρους για διατήρηση τροφίμων και μπορεί να παραλάβει 9 τόννους τροφίμων, 37 τόννους ποσίου υδάτος και 28 τόννους καυσίμων για τη βοηθητική του μηχανή. Τα αποθέματα αυτά έχουν υπολογισθεί ώστε να επιτρέπουν στο προσωπικό του πλοίου, το οποίο αποτελείται από 21 άνδρες πληρώματος (άξιωματικοί και ναύτες) και από 30 δοκίμους, να ταξιδεύει χωρίς προσέγγιση και ανεφοδιασμό επί 30 ημέρες.

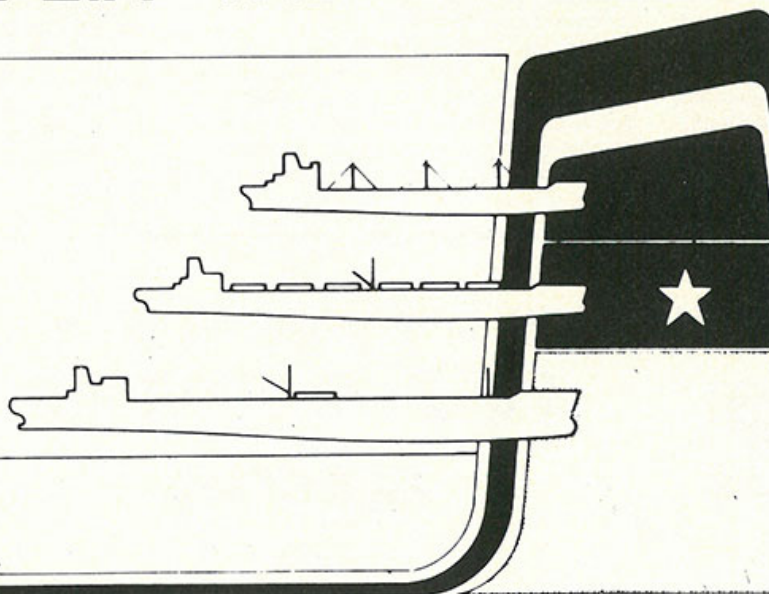
Όταν κάποια μέρα το σκάφος αυτό, εκτελώντας εκπαιδευτικό πλοίο, θα επισκεφθεί τα νερά μας, θα απορρήσουμε άλλη μία φορά και θα θαυμάσουμε τα ναυτικά επιτεύγματα των μη ναυτικών χωρών. Έτσι για μία άλλη σύγκριση, θυμίζουμε ότι ο εμπορικός στόλος της γειτόνισ χώρας αριθμεί 190 πλοία 1,2 εκατ. τόννων.

Ο ΙΝΜΑΡΣΑΤ ΕΠΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ

Ένας νέος επίγειος σταθμός του ΙΝΜΑΡΣΑΤ άρχισε να λειτουργεί στο Φουτσίνο από τον Ιανουάριο. Το συγκρότημα του Φουτσίνο που ελέγχεται από ένα ειδικό οργανισμό της Ιταλικής κυβέρνησης, τον Τελεσπάζιο, θα παρέχει τηλεφωνικές, τηλετυπικές και τηλεπληροφοριακές επικοινωνίες μέσω του Ατλαντικού δορυφόρου ΜΑΡΕΚΣ Α. Συμπεριλαμβανομένου του Ιταλικού σταθμού λειτουργούν τώρα σε παγκόσμια κλίμακα 13 επίγειοι σταθμοί που παρέχουν δορυφορική επικοινωνία μέσω του συστήματος ΙΝΜΑΡΣΑΤ σε 3.100 ωκεανοπόρα σκάφη που είναι εφοδιασμένα με τέτοια συστήματα.

Συγχρόνως ένας νέος δορυφόρος τοποθετήθηκε και άρχισε να λειτουργεί πάνω από τον Ειρηνικό με σκοπό τη βελτίωση των επικοινωνιών στην περιοχή, που παρουσιάζαν προβλήματα λόγω της αυξημένης ζήτησης γραμμών. Ο δορυφόρος ΜΑΡΕΚΣ Β2, που εκτοξεύθηκε από την Ευρωπαϊκή Διαστημική Υπηρεσία (ΕΣΑ), έχει δυνατότητα 50 συγχρόνων τηλεφωνικών γραμμών σε σύγκριση με τις 10 του παλαιού δορυφόρου που αντικατέστησε. Ήδη μελετώνται σχέδια για την νέα γενιά τηλεπικοινωνιακών δορυφόρων με δυνατότητα 125 συγχρόνων τηλεφωνικών συνδέσεων και έντοπισμού θαλασσίων και αεροπορικών ατυχημάτων καθώς και χειρισμού των επικοινωνιών των σωστικών υπηρεσιών. Ο πρώτος δορυφόρος της νέας γενιάς αναμένεται να λειτουργήσει το 1988.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

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

Τρεις ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες δραστηριοποιούνται σε τρεις Ήπειρους συνεργάστηκαν για τη ναυπήγηση και εκμετάλλευση ενός μπάλκερ των 180.000 τόν. d.w.

Συγκεκριμένα, το πλοίο θα ναυπηγηθεί στην Ίαπωνία στα ναπηγεία της Σουμιτόμο και ύψωνοντας την ιαπωνική σημαία θα ναυλωθεί για μία πενταετία από το 1986 στην βρετανική P & O για τη μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος από την Αυστραλία στην Ευρώπη. Μετά τη λήξη του πενταετούς ναυλοσυμφώνου θα περάσει στην εκμετάλλευση της αμερικανικής εταιρίας Marine Transport Lines, η οποία έχει το δικαίωμα είτε να το αγοράσει εντός μίας τριετίας ή να το διατηρήσει υπό χρονοναύλωση για 14 χρόνια.

Τί καλύτερο παράδειγμα υπάρχει για να αποδείξει τις μεγάλες διαρθρωτικές μεταβολές που συμβαίνουν πλέον στο χώρο της ναυτιλίας.

Απόλυτα ευόλινο στοιχείο για την εξέλιξη της αγοράς στα δεξαμενόπλοια αποτελεί ο υψηλός ρυθμός διαλύσεων, ιδιαίτερα των μεγάλων σκαφών, που παρατηρείται από τις αρχές του νέου έτους.

Όδη, κατά τη διάρκεια των πρώτων έξι εβδομάδων του 1985 τα αγορασθέντα για διάλυση δεξαμενόπλοια και μικτά σκάφη ξεπερνούν σε χωρητικότητα τους 4,2 εκατ. τόν. d.w. από τους οποίους η Φορμόζα απεργόφησε περίπου το 50%, ακολουθούμενη από την Κίνα με 1 εκατ. τόνους περίπου και την Νοτ. Κορέα με 750.000 τόνους.

Ακολουθώντας προηγούμενη ανακοίνωση της «Ιντερτάνκο», οι ανεξάρτητοι μελετητές της αγοράς «Len Sychnava» προειδοποιούν τους πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων να μειώσουν αίσθητά τον ρυθμό με τον οποίο παραγγέλνουν πρόντακτ κάρριερς.

Σύμφωνα με τα στοιχεία τους, το 1983 παραγγέλθηκαν συνολικά 109 σκάφη χωρητικότητας 3,8 εκατομ. τόν. d.w., ενώ το 1984 οι παραγγελίες έφθασαν τα 168 σκάφη 3,9 εκατομ. τόν. d.w.

Οι ίδιοι μελετητές προβλέπουν ότι η εξαγωγική δυναμικότητα από τον χώρο της Μέσης Ανατολής και τη Βόρειο Αφρική σε καθαρά προϊόντα θα κυμανθεί σταδιακά κατά τη προσεχή πενταετία μεταξύ 60-65 εκατ. τόνων ετησίως, έναντι των 45,5 εκατομ. τόνων που εξήχθησαν το 1981 και υποστηρίζουν ότι τα υπάρχοντα και τα παραγγελθέντα μέχρι σήμερα πρόντακτ κάρριερς είναι αρκετά να ικανοποιήσουν τη ζήτηση και τυχόν νέες σημαντικές παραγγελίες θα δημιουργήσουν μόνο πίεση επί των ναύλων και σε αυτή τη κατηγορία των δεξαμενοπλοίων.

Η χρησιμοποίηση από την Περσία της νησίδας Σίρρι για τη μεταφόρτωση πετρελαίου σημαίνει ότι οι ναυλωτές μπορούν να εξοικονομήσουν περί τα 1,5 εκατ. δολάρια σε επασφάλιστρα πολέμου για ένα φορτίο άργου των 250.000 τόνων.

Εφόσον η δρομολόγηση των πέντε δεξαμενοπλοίων μεταξύ του Κάργκ Τέρμιναλ και του νησιού Σίρρι συνεχισθεί χωρίς προσκόμματα, ελπίζεται ότι θα αυξηθεί αισθητά ο αριθμός των ναυλώσεων από την περιοχή, καθώς οι Πέρσες διατείνονται ότι μπορούν να προσφέρουν για διέλευση μέσω των πλωτών αποθηκών τους στη νήσο Σίρρι ποσότητα 1 εκατομ. βαρελιών ήμερησίως.

Τό τουρκικό υπερδεξαμενόπλοιο «Buyuk Seicuklu» 432.642 τόν. d.w. κατέχει το ρεκόρ ως το μεγαλύτερο σκάφος που διέπλευσε την διώρυγα του Σουέζ κενό φορτίου.

Ο διάπλους του Σουέζ από ένα τόσο με-

γάλο σκάφος αναπτέρωνει τις ελπίδες ότι η διοίκηση της διώρυγας θα προχωρήσει, βάσει των προτάσεων της «Ιντερτάνκο», σε περαιτέρω μειώσεις των διοδίων ώστε να υπάρξει το κίνητρο διελύσεως των μεγάλων τάνκερς που προορίζονται για διάλυση στην Απω Ανατολή.

Τό παγκόσμιο ναυπηγικό κάρνέ συρρικνώνεται. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Λούδ Ρέτζιστερ, τα οποία καλύπτουν τις ναυπηγείες του τελευταίου τριμήνου του 1984, αποδεικνύεται ότι οι παραγγελίες έφθασαν στο χαμηλότερο σημείο του τελευταίου 18μήνου και αντιπροσωπεύουν 30,7 εκατ. τόν. γκρός.

Αξίζει να σημειωθεί ότι από την παρουσίαζόμενη στο τέλος του περασμένου έτους υπό παραγγελία χωρητικότητα, τό ημισυ σχεδόν αφορά σκάφη τα οποία βρίσκονταν σε κάποιο στάδιο κατασκευής, ενώ ακόμη αυξήθηκε τό τοννάζ των καθελκυσθέντων πλοίων με σημαντική μείωση του τοννάζ εκκείνων για τα οποία ετέθη ή τρόπις.

Ας ελπίσουμε ότι, υπό τό πρωτοφανές βάρος της συνεχιζόμενης ναυτιλιακής κρίσεως, οι έφοπλιστές θα απόσχουν από τά ναυπηγεία, δημιουργώντας έτσι κάποιες προϋποθέσεις για τη σταδιακή εξισορρόπηση μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως τοννάζ.

Η προσοχή των παρατηρητών της αγοράς είναι στραμμένη προς την «Σάνκο Στήμισπ» της οποίας οι μετοχές έπεσαν από 107 γιέν στα 68 γιέν.

Παρά την δήλωση της εταιρίας ότι όλα βαίνουν καλώς, ψίθυροι στο Λονδίνο αναφέρουν ότι ένας αριθμός ναυλοσυμφώνων που προορίζονταν να εκτελεσθούν από την «Σάνκο» πέρασαν ήδη σε άλλη ιαπωνική εταιρία.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό άκαταμάχητο Δολλάριο

Νέα έξαρση της ισοτιμίας του Δολλαρίου άρχισε στις 19 Φεβρουαρίου που έστειλε τό Δολλάριο στα 3.31 Μαρ. Γερμ., 2.82 Φρ. Έλβ., ενώ τό γιέν παρέμεινε στα 260 και ή στερλίνα έπεσε στα 1.093. Η έξαρση συνεχίστηκε και στις 21 Φεβρουαρίου τό Δολλάριο έπιασε τά Μ. Γ. 3.33 και τά Φρ. Έλβ. 2.8235, ενώ στις 26 έσπαζε όλα τά ρεκόρ κι έκλεισε στα Μ. Γερμανίας 3.4385, Φρ. Έλβ. 2.91, Φρ. Γαλ. 10.52 και Λιρ. Ίταλ. 2.156. Πού θά φθάσει τό Δολλάριο παραμένει άγνωστο, και ή Πειθία των Δελφών θά δυσκολευόταν να προβλέψει.

Στό περασμένο άρθρο μας κάναμε μνεία των παραγόντων των κατά της άνόδου του Δολλαρίου αλλά θά χρειασθεί να επανέλθουν, άφού οι πλέον γνωστοί χρηματιστηριακοί και οικονομικοί ειδικοί της Αμερικής και της Εύρώπης έπαυσαν να κάνουν προφητείες για τό Δολλάριο, καθώς μέρα με μέρα αποδεικνύονται πάντα λανθασμένες.

Ας δούμε λοιπόν ξανά ποιές είναι οι βασικές αιτίες της άνόδου του Δολλαρίου, γιατί τά ύψηλά έπιτόκια του Δολλαρίου δεν είναι

πλέον ύψηλά (τόσο ή Λίρα όσο και τό Γαλλικό Φρ., έχουν έπιτόκια πολύ ύψηλότερα).

Από τις κυριότερες αιτίες είναι ή οικονομική ανάκαμψη των ΗΠΑ και οι τιμές του χρηματιστηρίου. Ας σημειωθεί ότι ο δείκτης των χρηματιστηριακών άξιών DOW-JONES από 776.9 στις 12 Αυγούστου του 1982 ανέβηκε στο ρεκόρ των 1.287.2 στις 29.11.83 και έπιασε νέο ρεκόρ στις 29.1.1985 (1.292.6).

Αυτή ή άνοδος των τιμών των μετοχών στα χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης και ή έμπιστοσύνη στην οικονομία της Αμερικής προκάλεσε και προκαλεί την άθροια επένδυση κεφαλαίων τόσο από τά πλούσια κράτη Ίαπωνία, Γερμανία Έλβετία, όσο και από τά υπερχρεωμένα: Βραζιλία, Αργεντινή, Μεξικό κλπ., που βλέπουν τά ήδη φτωχά άποθεματικά τους να άποδεκαίζονται.

Μιά άλλη αιτία είναι τό γεγονός ότι οι παραγωγοί πετρελαίου που έιδαν τις τιμές του άργου να κατεβαίνουν κάτω από τά 29 δολ. τό βαρέλι, δεν κάνουν καμία προσπάθεια να στηρίξουν τό νομισματά τους έναντι του Δολλαρίου που θά μείωνε τό εισοδήματά στα έθνικά νομίσματα, μιά και τό πετρέλαιο αγοράζεται μόνο με Δολλάρια.

Τρίτη αιτία είναι τά τεράστια διεθνή δάνεια σε Δολλάρια. Αυτό προκαλεί μιά διεθνή ζήτηση της τάξεως των 50-60 δισεκ. Δολλ. τό χρόνο για τοκοχρεωλύσια.

Μιά τέταρτη αιτία είναι ο χαμηλός πληθωρισμός άν και διπλάσιος του Γερμανικού, Ίαπωνικού και Έλβετικού (3.7% έναντι 2.1, 2.2. και 2.9 αντίστοιχως).

Τέλος καθοριστικός λόγω στρόφης προς τό άμερικανικό νόμισμα άποτελεί και ή πολιτική άστάθεια σε διάφορες χώρες και ή άθροια εξαγωγή κεφαλαίων νόμιμος και μη προς τό Δολλάριο.

Άλλά όλα δεν είναι ρόδινα στην Αμερικανική οικονομία και δεν δικαιολογούν τέτοια άνοδο της ισοτιμίας του Δολλαρίου, τουλάχιστον όχι στα έπίπεδα που τό έχουν ανεβάσει τόσο οι προαναφερθέντες αιτίες όσο και ή διεθνής κερδοσκοπία.

Πρώτον: Τό παθητικό ισοζύγιο έμπορίου λόγω της ύψηλης τιμής του Δολλαρίου προκαλεί την άγανάκτηση των εξαγωγέων που βλέπουν τις εξαγωγές τους να μίν μπορούν να συναγωνισθούν την παραγωγή τόσο των άγροτικών όσο και των βιομηχανικών προϊόντων των άλλων χωρών όσο και την

κατάκλυση της έσωτερικής αγοράς με φθηνά εισαγόμενα προϊόντα.

Δεύτερον: Τόν υπερτροφικό παθητικό προϋπολογισμό που φθάνει τα 200 δισεκ. δολ. για το 1985.

Τρίτον: Υπολογίζεται ότι οι ΗΠΑ το 1984 δανείστηκαν από το εξωτερικό (είσοδη κεφαλαίων) πάνω από 60 δισεκ. δολ. εκτός του έσωτερικού δανεισμού και αυτό προκαλεί έλλειψη μόνο για τόκους κλπ. άνω των 10 δισεκ. δολ. εκτός των μερισμάτων που πληρώνονται επίσης στο εξωτερικό (ή στο έσωτερικό σε λογαριασμούς NON-RESIDENT) που δύσκολα μπορεί να υπολογισθεί αλλά που κατά όρισμένους ξεπερνούν τα 50 δισεκ. δολ.

Δ. Γερμανία

Για την ώρα η BUNDES BANK απέφυγε την μαζική παρεμβολή και έτσι παρ' όλο που η Γερμανία παρουσιάζει τον χαμηλότερο πληθωρισμό στον κόσμο, (γύρω στα 2% το 1984) και βελτιωμένο ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης, οι επιδράσεις της υψηλής ανεργίας, τα πολιτικά σκάνδαλα αλλά και τα χαμηλά επιτόκια, όλα μαζί επιδρούν αρνητικά πάνω στις τιμές του Μάρκου, χωρίς όμως και να δικαιολογούν την υποτίμησή του κατά 60% 1 δολ. = Μάρκα 1.63 το 1980, στο σημερινό δολ. 1 = Μάρκα 3.3305 (21.2.85).

Βέβαια η Γερμανία με την υποτίμηση του Μάρκου έναντι του Δολλαρίου κατόρθωσε να αντικαταστήσει σε πολλούς τομείς τα Αμερικανικά βιομηχανικά προϊόντα και μέσα στην ίδια την Αμερική πράγμα που βλέπουν ευνοϊκά οι Γερμανοί βιομήχανοι.

Πάντως εάν συνεχισθεί αυτή η υποτίμηση του Μάρκου που επιδρά αρνητικά μέν στην τιμή των καυσίμων, αλλά θετικά στον εισαγόμενο πληθωρισμό τότε δεν αποκλείεται μια σοβαρή παρεμβολή της BUNDESBANK όπως συνέβηκε και τον περασμένο Σεπτέμβριο.

Αγγλία

Με την μείωση της τιμής του άργου πετρελαίου οι νομισματικές αρχές της Αγγλίας δεν θα έβλεπαν ευμενώς μια άνοδο της στερλίνας, γιατί τότε το κόστος παραγωγής και διαθέσεως του πετρελαίου στην έσωτερική αγορά, όσο και στις εξαγωγές (με την μείωση της τιμής κάτω από τα 28 Δολλάρια) θα απέφερε λιγότερα κέρδη.

Έξ άλλου ποτέ το εμπόριο και οι βρετανικές εξαγωγές δεν ήταν τόσο έλκυστικές στην Αμερικανική αγορά. Ακόμη ο ρυθμός του πληθωρισμού στα 4% μόλις ξεπέρασε τον πληθωρισμό του 1983 και βρίσκεται κάτω από το μισό του δείκτη πληθωρισμού του 1983 (9%).

Βέβαια όλα αυτά δεν δικαιολογούν μια

σοτιμία της Λίρας που έπεσε κάτω από 1.10 (1.0818) δολ., έναντι 2.40 στις αρχές Ιανουαρίου 1981.

Οι Βρετανικές αρχές εν αντιθέσει προς τις Γερμανικές, έλαβαν όλα τα κλασσικά μέτρα για την στήριξη της στερλίνας, μεταξύ των οποίων αύξηση των επιτοκίων, που τώρα στην Εύρω αγορά φθάνουν το 14%, κατά πολύ υψηλότερα και από το Γαλλικό Φράγκο (11.5%), και παρεμβολή της Τραπεζής της Αγγλίας στην αγορά του συναλλάγματος, (πουλώντας δολάρια και άλλα νομίσματα).

Ελβετία

Μέχρι τώρα η Κεντρική Τράπεζα της Ελβετίας δεν θεώρησε αναγκαίο να παρέμβει στην αγορά συναλλάγματος παρ' όλη την έκρηξη σημαντικών κεφαλαίων προς την Αμερικανική αγορά που θεωρείται τώρα από την μιά ως καταφύγιο, και από την άλλη ως αποδοτική επένδυση.

Ότι είπαμε για το Γερμανικό Μάρκο, ισχύει και για το Ελβετικό Φράγκο. Με πληθωρισμό για το 1984 κάτω από 8%, με πολιτική σταθερότητα και οικονομική ευεξία, θα έπρεπε το Φράγκο να βρίσκεται σε υψηλότερα, επίπεδα, άσχετως των χαμηλών επιτοκίων και αποδόσεως των Εύρωφράγκων.

Μην ξεχνάμε ότι τέσσερα χρόνια πριν το Δολλάρια δεν ξεπερνούσε τα 1.60 Ελβετικά Φράγκα (κατέβηκε και στο 1.48) παρ' όλο ότι τότε τα Αμερικανικά επιτόκια ξεπερνούσαν τα 10% ενώ στην Ελβετία το επιτόκιο ήταν αρνητικό.

Γαλλία

Το Φράγκο που άλλοτε βρισκόταν στο κατώτατο όριο του Φιδιού (SNAKE) σήμερα έπιασε τη θέση του Γερμανικού Μάρκου στην ανώτατη θέση, και έτσι τα επιτόκια των Εύρωφράγκων έπεσαν από τα 25% — 30% πρό τριών ετών στα 11% δηλαδή πολύ κάτω από τα επιτόκια της Στερλίνας και της Λιρέτας.

Παρ' όλα τα ευνοϊκά αυτά στοιχεία, το Φράγκο έπεσε στις 12 Φεβρουαρίου στα 208.1, έναντι 4.50 φράγκα το 1981 δηλ. μια πτώση της τάξεως των 60%, την οποία τίποτε δεν δικαιολογεί.

Η Τράπεζα της Γαλλίας δεν παρεμβαίνει για να στηρίξει το Φράγκο γιατί ποτέ τα Γαλλικά προϊόντα, κρασιά, σαμπάνια, αυτοκίνητα και τουρισμός δεν ήταν τόσο εύπρόσδεκτα στην Αμερικανική αγορά.

Η Δραχμή

Μία οξυμωρος κατάσταση προκλήθηκε μέσα στον Φεβρουάριο, από την άνοδο του Δολλαρίου έναντι των Εύρωνομισμάτων.

Έτσι βλέπουμε το Γερμανικό Μάρκο, το Ελβετικό Φράγκο, το Γαλλικό Φράγκο, την Ιταλική Λιρέτα και άλλα νομίσματα να παρουσιάζουν μια κάμψη έναντι της Δραχμής. (Πίνακας 3).

Βέβαια μια άνοδος της δραχμής έναντι των νομισμάτων αυτών έστω και για ένα βραχύ χρονικό διάστημα δεν δικαιολογείται. Η αιτία βρίσκεται στην παρέμβαση της Τραπεζής της Ελλάδος που για να κρατήσει την τιμή του Δολλαρίου χαμηλά, (αποφεύγοντας έτσι τον εισαγόμενο πληθωρισμό, αλλά συνάμα μειώνοντας την ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών προϊόντων), παρεμβαίνει και κρατά την δραχμή σε σχετικώς υψηλότερα επίπεδα έναντι του Δολλαρίου παρ' όλη την πτώση των άλλων νομισμάτων.

Έτσι η πτώση της δραχμής έναντι του Δολλαρίου 5.33% σ' ένα μήνα δεν παρακολουθεί απόλυτα την διεθνή τάση άνοδου του Δολλαρίου (πτώση Φρ. Έλβ. 5.75%, Μαρ. Γερμ. 5.05%, Φρ. Γαλλ. 4.95%, Λιρ. Ιταλ. 2.9%, Γιέν Ιαπ. 2.85% και Λιρ. Αγγλ. 2.4%).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Νέα Υόρκη

Τιμές Δολλαρίου

	24.1.85	13.2.85	21.2.85
--	---------	---------	---------

Λίρα Αγγλ.	1.1178	1.0865	1.0910
Μάρ. Γερμ.	3.1705	3.3005	3.3305
Φρ. Έλβ.	2.6700	2.8090	2.8235
Φρ. Γαλλ.	9.6975	100050	101775
Λίρ. Ιταλ.	1949.0	2005.00	2058.00
Γιέν Ιαπ.	254.0	261.250	261.20

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Λονδίνου

Μήνες	1	3	6
Δολ. Αμερ.	8 7/8	9 3/8	9 7/8
Λίρ. Αγγλ.	13 3/4	10 1/2	12 5/8
Μάρ. Γερμ.	5 15/16	6 3/16	6 7/16
Φρ. Έλβ.	5 5/8	5 7/8	5 15/16
Φρ. Γαλλ.	10 13/16	11/16	11 9/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Τιμές Δραχμής FIXING

	24.1.85	25.2.85	Διαφορά %
--	---------	---------	-----------

Δολ. Αμερ.	129.400	141.200	+ 9.10
Γιέν Ιαπ.			
(100)	50.986	54.100	+ 6.10
Μαρ. Γερμ.	40.846	40.754	- 0.23
Φρ. Γαλλ.	13.354	13.329	- 0.19
Λιρ. Ιταλ.			
(100)	6.6390	6.522	- 1.77
Φρ. Έλβ.	48.540	48.232	- 0.64
Λιρ. Αγγλ.	144.450	148.158	+ 2.60

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/3363

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

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

Paraguay 866, 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



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

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

Length overall	176.60 m
Length between perpendiculars	167.40 m
Moulded breadth (75')	22.86 m
Depth to main deck	14.00 m
Designed draught	10.46 m
Deadweight carrying capacity	24,000 t
Tonnage	ca. 16,794 GT
Service speed with/without shaft generator	15.1/15.6 kt
Action radius	16,500 nm
Hold capacity	29,751/29,156 m ³
Number of holds	5
Container capacity	802 TEU
incl. below deck	384 TEU
Twin hatches	
hatch 1	13,600 mm X 7450 mm
hatches 2-5	19,500 mm X 8950 mm
Cargo handling gear:	4 X 25 t deck cranes
Main propulsion plant:	DMRK8Z70/120 E
(MAN licence)	8235 kW/11,200 hr
Accommodation for:	28 persons

SCHIFFCOMMERS HELLAS

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

Πληροφορίες: WEMEX

ΑΦΟΙ ΞΗΝΤΑΡΑΚΟΥ & Ι. ΚΑΡΑΚΙΤΗΣ

Λουδοβίκου 6 — 185 31 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

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

‘Η αλληλογραφία μας

Η ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΣΟΒΙΕΤΙΚΟΥ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

‘Απαντώντας σέ επιστολή που δημοσιεύτηκε στο τεύχος της 1.1.1985 του περιοδικού σας με τίτλο: ‘Η παρέμβαση του Σοβιετικού Ναυαγοσωστικού» σας πληροφορούμε τά επόμενα:

1. ‘Η χρησιμοποίηση του Σοβιετικού Ρ/Κ VLADIMIR RUSANOV στην υποβοήθηση του έργου απόκλισης του μέσημα ΕΣ-ΣΔ Ε/Γ — T/P IVAN FRANKO επιβλήθηκε από άμεσους και αναγκαίους λόγους που δεν επιδέχονταν άναβολή όπως ή άποτροπή κινδύνου ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ή επαναλειτουργία των ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων της περιοχής και ή εδρυθμη λειτουργία του λιμανιού της Ρόδου.

2. ‘Υστερα από την έκτίμηση των παραπάνω, δόθηκε από τό YEN ή έγκριση προς τό Κ.Λ. Ρόδου, για ή χρησιμοποίηση του Σοβιετικού Ρ/Κ.

3. Τέλος σας γνωρίζουμε ότι, δεν θίχτηκε κανένα προνόμιο, άφού οι ύπηρεσίες που προσφέρθηκαν από τό παραπάνω Ρ/Κ έγιναν με ή ρητή επιφύλαξη ότι σέ καμμία περίπτωση, ή οποιαδήποτε βοήθεια του τελευταίου, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παραβλάπτει τά συμφέροντα των ‘Ελληνικών ναυαγοσωστικών, όπως προβλέπονται από τό Π.Δ. 46/83.

Μέ τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

‘Υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας

Πειραιάς 5.2.85

‘Η εταιρία ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ ΚΑΙ ΥΙΟΙ άπάντησε ως εξής στους παραπάνω ισχυρισμούς του YEN για ήν επέμβαση σοβιετικού ναυαγοσωστικού στην άποκλίση σοβιετικού σκάφους στο λιμάνι της Ρόδου:

Κύριε ‘Υπουργέ,

Σχετικά με τό προκείμενο θέμα σας εύχαριστούμε ειλικρινά για ήν άπάντησή σας στις από 22 ‘Οκτωβρίου 1984 και 31 ‘Οκτωβρίου 1984 άναφορές μας. Θά μάς επιτρέψετε ώστόσο να μη συμφωνήσουμε με τούς πραγματικούς ισχυρισμούς που εκθέτετε

για να δικαιολογηθεί και νομιμοποιηθεί ή παρέμβαση του σοβιετικού ναυαγοσωστικού VLADIMIR RUSANOV στην άποκλίση του επίσης σοβιετικού επιβατικού πλοίου IVAN FRANKO που είχε προσαράξει στις 17 ‘Οκτωβρίου 1984 μέσα στο λιμάνι της Ρόδου. Οι πραγματικοί αυτοί ισχυρισμοί όφείλονται, νομίζουμε, σέ άνεπαρκή και άπρόσφορη ενημέρωσή σας και δεν μπορεί να γίνουν δεκτοί άπο κάθε καλόπιστο άτομο που έχει ζωντανό τό άίσθημα της ναυτικής πραγματικότητας. Και ή μακρόχρονη και άψογη παρουσία μας στην ελληνική έμπορική ναυτιλία μάς επιτρέπει να συγκαταλέξουμε τούς έαυτούς μας στα άτομα αυτά.

Ειδικότερα, ό ισχυρισμός ότι λόγοι που δεν επιδέχονταν άναβολή, όπως ή άποτροπή κινδύνου ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ή επαναλειτουργία των τοπικών ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων, ύπαγόρευαν ήν παρέμβαση του ρωσικού ναυαγοσωστικού, είναι όπωσδήποτε θελκτικός, δεν άνταποκρίνεται όμως στην κατάσταση των πραγμάτων. Κι αυτό γιατί ό κίνδυνος θαλάσσιας ρύπανσης ήταν όλότελα ένδεχόμενος, άν όχι φανταστικός. ‘Αλλωστε ή μετάγγιση πετρελαίου στο σοβιετικό ναυαγοσωστικό έγινε μόνο για να έλαφρυνθεί τό προσαραγμένο πλοίο και να διευκολυνθεί ή άποκλίση του. ‘Αλλά και άν ύπήρχε κίνδυνος θαλάσσιας ρύπανσης και άμεση άνάγκη επαναλειτουργίας των τοπικών ναυπηγοεπισκευαστικών εγκαταστάσεων, δεν μπορούμε να παραδεχθούμε ότι δεν ύπήρχε κάποιο ελληνικό πλωτό μέσο για να παραλάβει 300 τόννους πετρελαίου. ‘Εχουμε ήν πεποίθηση ότι ή προστασία του ελληνικού θαλάσσιου χώρου είναι πρώτιστα ύπόθεση της έμπορικής μας ναυτιλίας και ειδικότερα των ελληνικών ναυαγοσωστικών και ρυμουλκών, τά όποία δεν έχουν πράγματι άνάγκη από ξένους «άπό μηχανής θεούς» για ν’ άντιμετωπίσουν ήν κατάσταση.

‘Αλλά και τό έπιχείρημα ότι ή χρησιμοποίηση του σοβιετικού ναυαγοσωστικού (έστω με ήν ιδιότητα του υπεργολάβου, όπως διατείνεται ή εταιρία του κ. Λουκά Γ. Μάτσα) δεν παραβίασε άποκλειστικό δικαίωμα των ‘Ελλήνων επαγγελματιών του είδους και δεν έβλαψε τό συμφέρον τους, δεν έχει ουσιαστική και νομική βάση. Καταρχήν ή παρέμβαση αυτή έθιξε καίρια ήν επαγγελματική φήμη και άποτελεσματικότητα τους στο διεθνές πεδίο. Παράλληλα άπέτρεψε ή χρησιμοποίηση του ναυαγοσω-

στικού μας ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ του όποιου οι ύπηρεσίες δεν έγιναν όπωσδήποτε δεκτές έπειδή εξασφαλίστηκε ή παρέμβαση του ρωσικού ναυαγοσωστικού που είχε άποπλεύσει, όπως λέγεται, από ή Σύρο. ‘Εξάλλου είναι γνωστό ότι, όταν στη διάσωση πλοίου ένεργήσουν περισσότεροι, ή άμοιβή του καθενός είναι άνάλογη με ή συμβολή του. ‘Ετσι ή συμμετοχή του ρωσικού ναυαγοσωστικού θά έπηρεάσει δυσμενώς και τό συμφέρον των ‘Ελλήνων ναυαγοσωστών που συνέπραξαν στη διάσωση.

‘Ολα αυτά επιβάλλεται, νομίζουμε, να διερευνηθούν με ή διενέργεια ένορκης διοικητικής εξέτασης. Διότι δεν πρόκειται για διαφορά μεταξύ ιδιωτικών έπιχειρήσεων, της δικής μας και εκείνης του κ. Λουκά Γ. Μάτσα, όπως ύπονοείτε στο τέλος της άπάντησής σας. Πρόκειται για ζήτημα αρχής και σάν τέτοιο πρέπει ν’ άντιμετωπιστεί.

Εύελπιστούμε, κύριε ‘Υπουργέ, ότι θά έξετάσετε ειδικότερα τό θέμα για να μην έχει μισητές ή περίπτωση στο μέλλον.

Μέ ήν όφειλόμενη τιμή
Για ήν ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ ΚΑΙ ΥΙΟΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΛΕΞ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ
Πρόεδρος του Δ.Σ.

Πειραιεύς, 14.1.1985

Η ΕΞΟΛΟΜΟΓΗΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

‘Εδιάβασα με μεγάλο ένδιαφέρον ήν συνέντευξη του άξιότιμου ‘Υπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας, εις τά «Ναυτικά Χρονικά» της 15ης ‘Ιανουαρίου.

Προσέπαθσα να βρω κάτι τό καινούργιο, κάτι τό θετικό και συγκεκριμένο, κάτι ένθαρρυντικό τό όποιο να δίδη κάποια έλπίδα, ότι επί τέλους ό ‘Υπουργός έχει άντιληφθή ήν μεγάλη ‘γκάφα» της περιφήμυ άνακυκλώσεως, καθώς και ήν έν γένει πολιτική προς ήν Έμπορική Ναυτιλία, Δυστυχώς ούδεν έλπιδοφόρον.

‘Επαίνους διά ήν προσφορά της Ναυτιλίας μας εις ήν ‘Ελληνική Οικονομία, αλλά και πολιτικές άνθολογίες, χωρίς να δίδονται λύσεις εις τά καλπάζοντα προβλήματα, τά όποία συνεχώς συρρικνώνουν τόν Έμπορικό μας Στόλο.

Μέ άρκετα χαρακτηριστικό τόνο και πολιτική εύφράδεια ό κ. ‘Υπουργός ‘διαψεύδει» ήν διαφυσήν έκατοντάδων σκαφών από ήν ‘Ελληνική σημαία, με άποτέλεσμα να δημιουργηθή μεγάλη άνεργία και κάθετη πτώση των έσόδων του NAT.

Τονίζει με έμφαση ότι όλα τά νεότευκτα ύψώνουν ήν Κυανόλευκον, παραμερίζοντας τελείως τίς στατιστικές, σύμφωνα με τίς



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ, ΠΙΡΑΕΥΣ, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

όποιες πέντε νεότευκτα ύψωνουν την 'Ελληνική σημαία και δεκαπέντε παλαιά διαγράφονται από τα 'Ελληνικά Μηολόγια.

Ο κ. 'Υπουργός ενδιαφέρεται μόνον διὰ τὰ νεότευκτα βάσει τῆς συνθηματολογίας «λίγα καὶ καλά», δὲν γνωρίζει ὅμως ὅτι οἱ «κουρέλες» ἐδημιούργησαν τὴν μεγάλη 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία.

Πλήθος τὰ «δεύτερο χέρι» σκάφη τὰ ὁποῖα σήμερα ἀγοράζονται ἀπὸ 'Ελληνες καὶ ὑψωνουν ξένη σημαία μὲ ξένα πληρώματα διὰ νὰ μπορέσουν νὰ ἐπιβιώσουν. Νὰ εἰσθε βέβαιοι κ. 'Υπουργέ ὅτι αὐτὰ τὰ σκάφη θὰ ἀποτελέσουν τὴν σπονδυλική στήλη μιᾶς νέας ἐποχῆς, ἡ ὁποία θὰ στηρίξη μελλοντικά τὴν 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία, διότι ὅλα αὐτὰ τὰ πλοῖα θὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὰ 'Ελληνικά Μηολόγια ὅταν ἡ στείρα ἀντίληψη ἀντικατασταθῇ ἀπὸ παραγωγικὴ κατανόηση καὶ τότε κ. 'Υπουργέ, θὰ ἀναπνεύσουν οἱ ναυτικοί μας καὶ θὰ βροῦν τὸ μέλλον τους οἱ ἀπελπισμένοι ἀπόφοιτοι τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν μας.

Εἶναι καιρὸς κ. 'Υπουργέ νὰ ἀντιμετωπίσετε μὲ θάρρος τὴν πραγματικότητα καὶ νὰ ἐγκρατεῖτε τοὺς πολιτικούς ἀκροβατισμούς σας, διὰ τὸ καλὸ τῶν ναυτικῶν καὶ τοῦ τόπου.

Μετά τιμῆς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΚΗΣ
'Υπάλληλος Ναυτιλιακῆς 'Εταιρίας

Νέα 'Υόρκη, Φεβρουάριος 1985

ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΚΑΤΗΓΟΡΗΘΕΝΤΟΣ - ΤΟ ΥΕΝ ΚΑΙ Η ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΟΥΝ ΤΗΝ ΥΠΟΘΕΣΗ

'Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Πίστευα ἀκράδαντα καὶ θὰ πρέπει πάλι νὰ μοῦ δώσετε τὰ κίνητρα νὰ ξαναπιστέψω, ὅτι τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἦταν, εἶναι, καὶ θὰ εἶναι τὸ μοναδικὸ 'Ελληνικὸ ναυτιλιακὸ περιοδικό, πού ἀσχολεῖται μόνον μὲ ἀποδεδειγμένα στοιχεῖα, γιὰ ὅσα ἀφοροῦν τὸ ναυτιλιακὸ καὶ μόνον τομέα, καὶ ὄχι μὲ προχειρότητες, προφητείες, κατηγορίες, μὴ ὑπαρκτές καὶ ἀποδεδειγμένες, ἀπὸ ἀλεξιπτωτιστές, ἐπικίνδυνους πλοιοκτῆτες, «ΣΤΥΛ ΚΑΡΜΙΡΗ» πού νὰ εἰστε σίγουρος, λόγω κόμπλεξ κατωτερότητας, εἶναι σὲ θέση νὰ δημιουργήσουν σοβαρὰ προβλήματα στὴν

καθημερινά, λόγω συνθηκῶν, ὀλισθαίνουσα 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία.

'Ονομάζομαι Γεώργιος Δημ. Βεντούρης. Προσελήφθη τὴν 2.10.1984 ἀπὸ τὴν STONE GUARD MARITIME INC. πού ἐκπροσωπεῖτο ἀπὸ τὸν Νικόλαον καὶ 'Αντώνιον Καρμίρη ἵνα ναυτολογηθῶ ὡς πλοίαρχος στὸ M/V SEA LION, σημαίας 'Ονδούρας καὶ πού ἦτο χρονοναυλωμένο στὸ 'Αλγέρι.

Στὶς 3.10.1984 ἀνέλαβα τὴν Πλοιαρχία, ἀλλὰ ὑπῆρχε πρόβλημα καυσίμων, καὶ τὸ πλοῖο θὰ ἐπρεπε νὰ ἀναχωρήσει διὰ Σιβιταβέκια 'Ιταλίας. Κατόπιν συνεννοήσεων μὲ τοὺς χρονοναυλωτὰς καὶ ἐπειδὴ ἡ καθυστέρηση πού ἐπρόκειτο νὰ προκύψει ἀπὸ τὴν προμήθεια καυσίμων θὰ ἦτο μεγάλη, μὲ παρακάλεσαν, νὰ βρῶ μὲ οἰονδήποτε τρόπο πετρέλαιο, πράγμα καὶ πού ἔκανα ἀγοράζοντας ἀπὸ τὸ M/V KHALIL KAPTAN σημαίας Τουρκίας πέντε (5) τόννους καὶ ἔτσι ἀναχωρήσαμε διὰ προορισμόν μας.

Φτάνοντας στὴν 'Ιταλία, ἄρχισαν νὰ δημιουργοῦνται σοβαρὰ προβλήματα συνθέσεως, πληρώματος, ληγμένων πιστοποιητικῶν, καθὼς ἐπίσης καὶ χρηματικῶν διαφορῶν μὲ τὸ πλήρωμα, τὸ ὁποῖο κατέφυγεν στὴν ΙΤΦ.

Σύνολον πληρώματος, συμπεριλαμβανομένου καὶ ἐμοῦ, ἦτο:

'Ενας μηχανικός, ἀδίπλωτος, ἕνας R/O, μάγειρος, τρεῖς ναῦτες καὶ ἕνας λαδᾶς, δηλαδὴ 8 ἄτομα πλήρωμα, σὲ πλοῖο D.W.T. 3.373 GR. 1980 NET 1.187 καὶ μὲ μηχανή 2.100 BHP: «ΕΑΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ» καὶ παρακαλῶ τὸ 'Υπουργεῖον Ε.Ν. καὶ τὸ Προξενεῖον 'Ονδούρας νὰ δώσουν ἐξηγήσεις.

Διὰ τὰ ἀνωτέρω τοὺς ἐνημέρωσα καὶ ἡ ἀπάντησή τους ἦτο «ΝΑ ΚΟΨΩ ΤΗΝ ΚΕΦΑΛΗ ΜΟΥ» νὰ φύγει τὸ καράβι, διότι ἦτο χρονοναυλωμένο καὶ τὸ μόνον πού μποροῦσαν νὰ κάνουν ἦταν νὰ στείλουν Α' μηχανικὸ καὶ γιὰ ὑποπλοίαρχο τὸ ναυτικὸ φυλλάδιο τοῦ 'Αντωνίου Καρμίρη σὺν ἑνα «Πέτσινο Δίπλωμα» 'Υποπλοίαρχου 'Ονδούρας τοῦ Ἰδίου, καὶ μοῦ ἀνέφεραν ἐπίσης ὅτι ὁ μηχανικός πού θὰ ἐρχόταν ἦτο μιλημένος νὰ βουλιάξει τὸ καράβι, καὶ προσπαθοῦσαν νὰ μυήσουν καὶ μένα ὑποσχόμενοι τὸ δεαλιστικὸν ποσὸν τῶν 70.000 δολλαρίων.

'Αμέσως αὐτὰ τὰ ἔκανα γνωστὰ στὸ πλήρωμα καὶ τὴν ἐπομένη τοὺς ἐνημέρωσα ὅτι θὰ φύγω ἀπὸ τὸ καράβι, ἀδιαφορώντας ἐάν ἐπρόκειτο νὰ στείλουν ἢ ὄχι πλοίαρχο.

Τὴν ἴδια μέρα τὸ βράδυ ἦρθε κάποιος Α' μηχανικός κουβαλῶντας τὸ φυλλάδιο καὶ τὸ

δίπλωμα τοῦ 'Αντωνίου Καρμίρη καθὼς ἐπίσης καὶ τὸ δικό του τὸ 'Ονδουριάνικο «πέτσινο», ἐπίσης μοῦ ἔφερε 2.500 δολλάρια γιὰ τὰ ὁποῖα δὲν ἔχω ὑπογράψει ἀλλὰ δὲν τὰ ἀρνούμαι.

Βλέποντας ὅτι τὸ σχέδιο «ΚΑΡΜΙΡΗΣ ΒΟΥΛΙΑΞΑΤΕ τὸ SEA LION» προχωροῦσε καὶ ἐπειδὴ εἶμαι γνώστης, καὶ προκαλῶ τοὺς ΚΑΡΜΙΡΑΙΟΥΣ νὰ μᾶς ποῦν πῶς βούλιαξε τὸ ΡΟΖΙΤΑ Κ πλοιοκτησία τους τὸ 1975-1976, δὲν ἐνθυμούμαι ἀκριβῶς, ἔτσι, διὰ νὰ τὸ μάθω καὶ ὁ ναυτιλιακὸς κόσμος, ἀπεφάσισα νὰ φύγω, ἀπὸ τὸ καράβι, παραδίδοντας αὐτὸ στὸν R/O πού κατὰ τύποις ἔκανε καὶ τὸ 'Υποπλοίαρχο πλαγιοδετημένο ἐν ἀσφαλῇ λιμένα.

Φτάνοντας στὴν 'Ελλάδα καὶ παρὰ τὰ ἐπαινημένα τηλεφωνήματά μου πότε θὰ μποροῦσαν νὰ παραλάβουν τοὺς λογαριασμούς μου, τόσος τὰ δικά μου ὅσο καὶ τοῦ δικηγόρου μου Βασιλείου Κουτουλάκου, μοῦ ἀπαντοῦσαν ὅτι θὰ μὲ καταστρέψουν, θὰ μοῦ κάνουν, θὰ μοῦ ράνουν.

Δὲν θέλησα νὰ δώσω συνέχεια στὸ δλον θέμα ἕως τὴν ἡμέρα πού διάβασα αὐτὴν τὴν ἀπαίση ἐπιστολῇ τοῦ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΑΡΜΙΡΗ στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Διαβεβαίω δὲ τοὺς «ΚΑΡΜΙΡΑΙΟΥΣ» ὅτι ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ δὲν βούλιαξε, δὲν σκότωσε, δὲν ἔκλεψε, καὶ ξεκίνησαν ἕνα πόλεμο, χωρὶς νὰ ἔχουν ὅπλα ἐνῶ τὰ δικά μου εἶναι ΛΕ'Ι'ΖΕΡ.

Τέλος παρακαλῶ νὰ δημοσιεύσετε τὴν παρῶσα ἐπιστολή μου καὶ νὰ ἐλέγξετε τοὺς λογαριασμούς πού σᾶς ἐπισυνάπτω. Εἶναι τὰ πρωτότυπα — μιά πού οἱ ΚΑΡΜΙΡΗΔΕΣ εἶναι ἀνίκανοι νὰ τοὺς ἐλέγξουν.

Εὐχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενία

Γ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ
Εὐκλείας 11 Α Χατζηκυριάκειο

Πειραιεύς 21.2.1985

Σημ. Συντ.: Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν τὴν ἐπιστολή τοῦ κατηγορηθέντος, ὅπως ἐστάλη, γιὰ τὴν θεωροῦν ὅτι στὴν ὑπόθεση αὐτὴ πρέπει πλέον νὰ ἐπέμβουν τόσο τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας ὅσο καὶ ἡ Δικαιοσύνη γιὰ νὰ διακριβωθοῦν οἱ ἐκτοξευόμενες ἐκατέρωθεν σοβαρότατες κατηγορίες καὶ καταγγελίες. Σημειώνωμε ταυτόχρονα ὅτι ὁ ἐπιστολογράφος ἔθεσε ὑπ' ὄψη μας τοὺς λογαριασμούς τοὺς ὁποίους ὑποστηρίζει ὅτι δὲν δέχθηκαν νὰ παραλάβουν οἱ πλοιοκτῆτες, ἀντίγραφο τοῦ παναμαϊκοῦ διπλώματος πλοίαρχου τὸ ὁποῖο κατέχει καὶ τὰ τηλεγραφήματα πού ἔχουν ἀνταλλαγῇ γιὰ τὸ θέμα τῆς ἐπαρκείας ἢ μὴ πετρελαίου.

PHONES: 675.4321, 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

ΦΩΤΕΙΝΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Βρέθηκα στὸν ἀποκριάτικο χορὸ τοῦ ναυτικότερου ναυτικοῦ κλάδου (ὄχι προσκεκλημένος τῆς Διοίκησης τοῦ κλάδου) πού ὅπως δῆλωσαν οἱ ὀργανωτές οἱ εἰσπράξεις τοῦ θά διατεθοῦν γιὰ τὰ προβληματικά παιδιὰ τῶν ναυτικῶν. Ὁ κοινωνικός σκοπὸς τῆς ἐκδήλωσης — κατὰ τὴ γνώμη μου — καταξίωσε ἀκόμη περισσότερο τὴν πράγματι ἐντυπωσιακὴ ἐπιτυχία τῆς ἐκδήλωσης αὐτῆς σὲ κεντρικὸ ξενοδοχεῖο τῶν Ἀθηνῶν.

Πέρα ὅμως ἀπὸ τίς πολλές χειρονομίες προσφοράς, γιὰ τὸ παραπάνω ἱερὸ πράγματι σκοπὸ, ἐγὼ θὰ ἤθελα νὰ προβάλλω καὶ μιὰ ἄλλη ἐντυπωσιακὴ προσφορά γιὰ ἓνα ἄλλο ναυτικὸ πνευματικὸ σκοπὸ.

Ἦταν ἡ προσφορά τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Παπαδάκη ὁ ὁποῖος ἀνῆγγελε δὲν προσφέρει τὸ ποσὸ τοῦ ἐνάμισι ἑκατομμυρίου δραχμῶν γιὰ τὴν Ἰδρυση Ἰνστιτούτου Ναυσιπλοίας στὴν Ἑλλάδα.

Ἐντυπωσιάστηκα ἀληθινὰ καὶ ἀκόμη περισσότερο ὅταν ὁ ἴδιος μὲ λίγα λόγια ἐκδήλωσε ὅτι πρέπει καὶ στὴν Ἑλλάδα — πού εἶναι μιὰ πολὺ ναυτικὴ χώρα — νὰ ἱδρύσουμε Ἰνστιτούτο Ναυσιπλοίας ὅπως καὶ σὲ ἄλλες ναυτικές χώρες ἔχουν ἱδρυθεῖ καὶ λειτουργοῦν.

Εἶπε ἀκόμη ὁ κ. Παπαδάκης ὅτι οἱ Ἕλληνες ναυτίλοι εἶναι ἀρκετὰ ἱκανοὶ καὶ δὲν ἔχουν τίποτα νὰ ζητήσουν ἀπὸ τοὺς συναδέλφους τοὺς ἀπὸ ἄλλες χώρες. Γιατὸ τὸ λόγο θεώρησε ὅτι εἶναι ἀνάγκη καὶ στὴν Ἑλλάδα νὰ δημιουργηθεῖ ἓνας φορέας πού νὰ καλύπτει τὸ τεράστιο χωρὸ τῆς «καθαρόαιμης» ναυτικῆς πνευματικότητας τῶν χιλιάδων ναυτῶν καὶ νὰ συγκεντρώνει τὴ ναυτικὴ τους προσφορά στὸ χωρὸ τῶν ναυτικῶν ἐπιστημῶν.

Δὲν ἔχω τὴν τιμὴ κ. Διευθυντά νὰ γνωρίζω τὸν κ. Παπαδάκη καὶ ἀκόμη δὲν γνωρίζω ἐάν εἶναι ἡ ὄχι ναυτίλος. Ὅμως αὐτὸ πού θεωρῶ ὑποχρέωσή μου νὰ πῶ εἶναι ὅτι ἐάν δὲν εἶναι ναυτίλος τότε ἡ προσφορά του μετράει πού περισσότερο.

Καὶ αὐτὸ γιατί συνειδητοποίησε τόσο πολὺ τὴ μεγάλη ἀνάγκη πού ὑπάρχει στὴ ναυτικὴ Ἑλλάδα ἡ ναυτικὴ πνευματικότητα νὰ βρεῖ τὴ πνευματικὴ τῆς καταξίωση.

Κύριε Παπαδάκη νὰ εἶστε βέβαιος ὅτι ἀνταρράσσοντας λιμνάζοντα νερά μὲ τὴν Ἰδρυση Ἰνστιτούτου Ναυσιπλοίας στὴν Ἑλ-

λάδα ἀνάλογο τοῦ Ἀγγλικοῦ ROYAL INSTITUTE OF NAVIGATION δίκαια γράφετε μιὰ νέα σελίδα στὴ Ναυτικὴ Ἱστορία τῆς χώρας μας.

Εἶχατε μιὰ φωτεινὴ σκέψη καὶ πήρατε μιὰ πρακτικὴ ἀπόφαση γιὰ τὴν ὁποία οἱ Ἕλληνες ναυτίλοι καὶ ἡ ναυτικὴ Ἑλλάδα θὰ σᾶς τιμοῦν.

Ἐγὼ πιστεύω ὅτι ἡ χειρονομία σας θὰ βρεῖ μιμητὲς καὶ μάλιστα ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὲς πού προέρχονται ἀπὸ τίς τάξεις τῶν ναυτῶν Ἀξιωματικῶν.

Μέ τιμὴ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ

Πειραιᾶς, 26 Φεβρουαρίου 1985

ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐχω ἀρκετὸ καιρὸ νὰ ζητήσω τὴν φιλοξενία τῶν στηλῶν τοῦ περιοδικοῦ σας κι ἔτσι τώρα μαζεψήκαμε πολλὰ καὶ τὰ γράφω.

Δυστυχῶς, φαίνεται ὅτι ἀπευθύνομαι καὶ ἐγὼ καὶ ὅσοι ἄλλοι γράψανε τόσα, γιὰ τὰ πολλὰ πού συμβαίνουν ἢ πρόκειται νὰ συμβοῦν στὸν πολὺπαθὸ χωρὸ μας, σὲ αὐτὰ πού δὲν ἀκούνε ἀλλὰ ἔχουν στὸ πρόγραμμά τους νὰ ἐφαρμόσουν ὅσα ἔχουν προγραμματίσει, ἀγνοώντας τοὺς ἀμεσα ἐνδιαφερόμενους.

Καὶ πρῶτα ἀπ' ὅλα τὸ περιβόητο καὶ τόσο κατηγορημένο νομοσχέδιο γιὰ τὸ ΝΑΤ. Ἐχουν τόσα γραφεῖ πού θὰ εἶναι ἐπανάληψη, ὅ,τι ἄλλο νὰ γράψει κανεὶς. Ἐχω πληροφορηθεῖ ὅτι πλησιάζει τὴν τελικὴ του μορφή. Ἐλπίζω ὅτι αὐτὴ ἡ μορφή δὲν θὰ εἶναι ἄλλη ἀπὸ αὐτὴ πού προτείνουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι, δηλαδή οἱ ἐφοπλιστὲς καὶ κύρια οἱ ναυτικοί. Ὅλα τὰ ἄλλα καὶ ὅλοι οἱ ἄλλοι πού ἀνακατεψήκαμε εἶναι ἀπὸ τοῦ πονηροῦ καὶ βασιζόμεστε στὴν ἱκανότητα τοῦ κ. Ὑπουργοῦ νὰ κάνει στὴν πάντα τοὺς ἐπιζήμιους συνεργάτες του καὶ νὰ συνεχίσει καὶ στὸ μέλλον νὰ κωφεύει στίς διάφορες ἐπιζημιές σειρήνες. Ὅπως δὲν καὶ ἡ χωρίς συζήτησιν ἀπόρριψή του δὲν ἦταν ὁ σωστότερος δρόμος.

Ἄλλο θέμα πού θέλω ἀπὸ καιροῦ νὰ γράψω καὶ πού πρὸ καιροῦ προτείνετε εἶναι ἡ ἐνοποίηση τῶν στην ἐνέργεια καὶ τῶν συνταξιούχων ναυτικῶν σ' ἓνα σωματεῖο, αὐτὸ

τῶν στην ἐνέργειά ὑπηρεσία. Δὲν εἴμαστε γιὰ πολυτέλειες μὲ πολλὰ σωματεῖα. Καὶ ὅς τὸ πάρομο χαμπάρι, μὲλις περάσουμε στὴν ἀπομαχία, κανεὶς δὲν μᾶς δίνει τὴ σημασία πού πρέπει, γιατί δὲν μᾶς χρειάζονται πιά. Δυστυχῶς ὅταν εἴμαστε στὴν ἐνέργεια δὲν τὸ καταλαβαίνουμε αὐτό. Ὅταν τὸ καταλάβουμε, εἶναι ἄργα. Γι' αὐτὸ νὰ γίνῃ ἡ ἐνοποίηση γιὰ νὰ ἔχουμε μιὰ φωνὴ καὶ μάλιστα δυνατὴ. Ὅσο γιὰ τὸ πῶς θὰ εἶναι τὸ συμβούλιο τοῦ σωματείου καὶ ἄλλες λεπτομέρειες αὐτὰ θὰ ρυθμιστοῦν. Καὶ σὰν βασικὸ προτείνω νὰ διοικεῖται ἀπὸ ἓνα Πρόεδρο πού νὰ προέρχεται ἀπὸ τὴν ἐνέργεια, ὁ ἓνας Ἀντιπρόεδρος καὶ ὁ ἓνας Γραμματέας (ἀφοῦ τώρα ἔχουμε δύο) νὰ προέρχονται ἀπὸ τοὺς συνταξιούχους καὶ ὅπως δὲν, στὸ συμβούλιο οἱ συνταξιούχοι νὰ εἶναι μειοψηφία. Γιατὶ στὰ θέματα, πού θὰ χρειάζονται τὴν ψήφισή τους οἱ συνταξιούχοι θὰ ἔχουν καὶ τοὺς στην ἐνέργεια μαζί τους ἐνῶ σὲ ἄλλα ζωτικὰ πού θὰ ἀπαιτεῖται πλειοψηφία ὅς μείνουν στὰ χέρια τῶν σὲ ἐνέργεια μελῶν. Ἀκόμα καὶ εἰδικὲς πλειοψηφίες μποροῦν νὰ θεσπιστοῦν. Αὐτὰ εἶναι λεπτομέρειες πού μὲ τὸ χρόνον θὰ τακτοποιηθοῦν. Ἡ ἀρχὴ πρέπει νὰ γίνῃ καὶ γρήγορα. Τὸ νομοσχέδιο τοῦ ΝΑΤ καὶ ἄλλα γεγονότα ὅς γίνονται αἰτία νὰ κάνουμε τὸ βῆμα αὐτό. Καὶ στὸ κάτω κάτω, σὰν ἀρχοῦσα τάξη τῶν ναυτικῶν, ὅς κάνουμε ἐμεῖς τὸ πρῶτο βῆμα.

Σχετικὸ μὲ τὰ προηγούμενα, εἶναι καὶ τὸ ζήτημα τῆς αὐξήσεως τῆς σύνταξης. Ἐχω ξαναγράψει καὶ ξανάρχομαι στὸ ἴδιο θέμα. Μόνο τὴν ἀναπροσαρμογὴ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων πρέπει νὰ ἀκολουθοῦμε. Τὶ δουλὲι ἔχουμε μὲ τὴν ΑΤΑ; Ἡ ΑΤΑ δόθηκε γιὰ τοὺς μισθοῦς τῶν ὑπαλλήλων τῶν στεριανῶν ἐπαγγελμάτων. Εἶχαμε ὅμως ποτὲ καμμιὰ σχέση μὲ τὸ στεριανὸ γιὰ νὰ ἔχουμε τώρα; Ὅποτε μᾶς ἐξομοίωσαν ἐνδεδειγμένα ζήτῃματα δὲν ἦταν γιὰ τὸ καλὸ μας ἀλλὰ γιὰ τὸ καλὸ κάποιων ἄλλων. Γιατὶ λοιπόν καὶ τώρα νὰ μὴ μᾶς ἀφήσουν ἡσυχους νὰ λύσουμε μόνοι τὰ προβλήματά μας, ὅταν μᾶς ἐκοβαν τοὺς μισθοὺς εἶχε κανεὶς ἐνδιαφερθεῖ γιὰ μᾶς; Ὅπως τόσες δεκαετίες βρῖσκαμε λύσεις στίς δυσκολίες μας, θὰ βροῦμε καὶ τώρα. Ὅταν παλεύαμε μὲ τόσα ἀντίετα στοιχεία μόνοι μας δὲν τὰ βγάλαμε πέρα;

Ἔτσι θὰ τὰ βγάλουμε πέρα καὶ τώρα. Ἀς μᾶς ἀφήσουν, λοιπόν, ἡσυχους οἱ ἀπρόσκλητοι, πού προθυμοποιοῦνται νὰ μᾶς βοηθήσουν. Ἴσως μερικοὶ ἀναγνώστες νὰ μὴν ἐννοήσουν μερικά ἀπ' αὐτὰ πού γράφω. Αὐ-

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

HELLENIC SHIP SUPPLY COMPANY

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

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



(1962)

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

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

Tel: 5338673, 5338595
AOH: 4579439, 2936208

FACILITIES TO SUPPLY VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS

τοί δεν θα είναι του συναφίου μας, δεν θα είναι ναυτικοί ή άνθρωποι της ναυτιλίας, γιατί με τους πραγματικούς ναυτικούς δεν θα υπάρχει πρόβλημα συνεννόησης. Έμεις έχουμε τη δική μας γλώσσα και θα με καταλάβουν. Και κάτι άλλο πάνω σ' αυτό: Γιατί η ΑΤΑ δίνεται σε χωριστό νούμερο και η βασική σύνταξη σε άλλο; Τι εξυπηρετεί (ή μάλλον τι κρύβει) αυτό το ξεχώρισμα; 'Αν θα δει κανείς διορθωτικές αποφάσεις ή ζητήσει ανάλυση του ποσού της σύνταξης του, έτοιμοι του τό παρουσιάζουν: Τόσο σύνταξη τόσο ΑΤΑ. Μήπως κανείς αρμόδιος θα μπορούσε να με διαφωτίσει; Κι ακόμα, γιατί στο απόκομμα της έπιταγής της σύνταξης δεν μάς δίνουν αναλυτικό λογαριασμό για να μπορούμε να ξέρουμε τί παίρνουμε; Γιατί ποτέ η σύνταξη του ενός μήνα δεν ταιριάζει με αυτή του άλλου; Κάθε φορά κάτι θα προστεθεί ή θα αφαιρεθεί. Επίσης σχετικά με τη φορολογία της σύνταξης, πρέπει να θεωρείται σαν εισαγόμενο συνάλλαγμα και σαν τέτοιο φορολογείται. Δηλαδή να φορολογείται χωριστά η σύνταξη και χωριστά τα άλλα τυχόν εισοδήματά μας. Γιατί αν μάς λένε οι αρμόδιοι ότι δεν θέλουν ή δεν μπορούν να κάνουν εξαιρέσεις, θα πρέπει να καταλάβουν ότι εξαιρέσεις γίνονται και μάλιστα σε πολλούς κλάδους της οικονομίας μας και σε πολλές κατηγορίες εργαζομένων. Σε άλλους, λοιπόν, οι δικαιολογίες αυτές. Χρειάζεται υπομονή και επιμονή αλλά στο τέλος θα πετύχουμε.

Πρό καιρού, είχα διαβάσει κάποιο σχόλιο σας για τις αποστρατεύσεις των 'Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος. Είχα παρατηρήσει τότε πως γράφατε ότι δεν έχουν πρόβλημα οικονομικό γιατί θα πάρουν 450.000 δραχμές. Και μου γεννήθηκε η περιέργεια να μάθω πόσα πιά πολλά από 450.000 δραχμές έχουν πληρώσει για την ασφάλισή τους οι άνθρωποι αυτοί και έμεις με τό ζόρι παίρνουμε γύρω στα 2 εκατομμύρια 450.000 δραχμές. Και εγώ θέλω και μαζί μου και άλλοι συνάδελφοι θα θέλουν, να μάθουμε τις διαφορές στις καταβολές αφού για τις απολαβές μας τα είπατε.

Μιά παρατήρηση έχω να κάνω που αυτή θαπρεπε να γίνει από άλλους αλλά, μιά και έπεσε στην αντίληψή μου, θα τό σχολιάσω. Οι έκκαθαρίσεις των ναυτολογίων καθυστερούν από τό ΝΑΤ πολύ. Όταν κάποιο γίνονται, τό ΝΑΤ ζητάει να εξοφληθεί με την ισοτιμία του συναλλάγματος και της δραχμής για την ημερομηνία κλεισίματος του ναυτολογίου. Καταλαβαίνει κανείς τί γίνεται όταν η καθυστέρηση είναι 12 - 24 ή και πιά πολλούς μήνες. Καλείται λοιπόν ο πλοιοκτήτης, που δεν εφταίξε για την καθυστέρηση αυτή, να πληρώσει τό σπασμένα. Μήπως θα υπήρχε κάποιο τρόπο να ρυθμιζόταν αυτή η επιβάρυνση, που είναι άρκετά σοβαρή στις πιά πολλές περιπτώσεις;

Και παράλληλα μ' αυτό, να υποχρεώνεται ο πλοιοκτήτης να εξοφλήσει όπωσδήποτε τό λεπτό που έχει εισπράξει από τις εισφορές των ναυτικών στο άκέραιο. Γιατί αυτά τό λεπτά και δικά του δεν είναι και ιερά είναι.

Έχω μιά άποψη: Για τό «ΓΑΡΥΦΑΛΛΙΑ», τους μαύρους που έριξαν στη θάλασσα και λοιπά, τόσα έγράφησαν. Ποιοί είναι οι πλοιοκτήτες (όχι ή COMPANIA NAVIERA) δεν γράφτηκε πουθενά, ποιοί οι Διαχειριστές έστω, έτσι για την ιστορία.

Θέλω ακόμα να εκφράσω την απογοήτευσή μου για την καταψήφισή του νομοσχεδίου για τό ναυτικά δικαστήρια. Κι έτσι δυστυχώς, σε σοβαρές διαδικασίες που αφορούν ναυτικές υποθέσεις ή διαδικασία θα μετατρέπεται από τραγική σε κωμωδία από δικαστές που άγνοούν τό αντικείμενο που δικάζουν. Έχω ύπ' όψη μου περιπτώσεις που δεν επιτρέπει ο χώρος να τις αναφέρω. Γι' αυτό, σε και όσοι άλλοι άσχοληθήκατε με τό θέμα αυτό, συνεχίστε να επιμένετε. Κάποτε πρέπει να γίνουν και στην 'Ελλάδα τό ναυτικά δικαστήρια.

Και τελειώνοντας, θέλω να ρωτήσω τους αρμόδιους, τί θα γίνει τέλος πάντων, με τό πινακίο των γιατρών του Οίκου του Ναύτου; Καιρός είναι να καταργηθεί, γιατί τό θέμα του σε ποίο γιατρό θέλει να πάει ο καθένας μας είναι θέμα έμπιστοσύνης και ψυχολογικό. Δεν επιτρέπονται πειράματα στο ζήτημα της ύγείας.

Εύχαριστώ για την φιλοξενία, ζητούμε την συμπαράστασή σας και τη συνηγορία των στηλών σας και εύχομαι ο Νέος Χρόνος να φέρει καλύτερες μέρες σε όλους μας.

Με εκτίμησης
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.

5 Φεβρουαρίου 1985

Σημ. Συντ.: Δεν χρειάζεται ή επίκληση για να υπάρχει ή συμπαράσταση των «Ναυτικών Χρονικών» και των ανθρώπων τους προς τους ναυτικούς μας. Ήταν, είναι και θα είναι πάντοτε αυτόνοδη.

Η ΚΙΜΩΛΟΣ ΕΧΕΙ ΤΙΜΗΣΕΙ ΤΟΥΣ ΝΕΚΡΟΥΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

'Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Η πρόταση του κ. Δημ. Τσαπραλή για την άνεγερση μνημείου για να τιμηθούν εκείνοι οι ήρωες που μνήμα τους έγινε κύρια ο 'Ατλαντικός 'Ωκεανός, τίς φοβερές εκείνες ώρες που τό ιδανικά της έλευθερίας, της δημοκρατίας και της ανθρώπινης αξιοπρέπειας κινδύνευαν να χαθούν για πάντα από τόν πλανήτη μας, φέρνει στο μυαλό μου τό αντίστοιχο μνημείο που έχουν αναδείξει οι 'Αγγλοι στο Λονδίνο στο όποιο είναι κατα-

γραμμένα όλα τό δνόματα των ναυτικών του 'Εμπορικού Ναυτικού που έπεσαν σ' αυτόν τό φοβερό Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Δέν είναι στο πνεύμα αυτής της έπιστολής ή άσκηση κριτικής ή ή υπόδειξη για τό τί πρέπει να γίνει, αλλά άπλά για να σάς ενημερώσει ότι σ' ένα μικρό νησί των Κυκλάδων, που ή συνεισφορά του σ' αυτή τη θυσία ήταν συγκριτικά μεγάλη, οι ήρωες αυτοί έχουν τιμηθεί.

Στόν Κάβο Στέντα του λιμανιού Ψάθης της Κιμώλου, ένα λιτό μνημείο κοιτάζει τό Νότιο Αίγαίο και ό Ψηλορείτης του στέλνει εκείνα τό μηνύματα που μονάχα ή Κρήτη ξέρει να στέλνει.

Είναι έργο του Συνδέσμου 'Απανταχού Κιμωλίων «Η ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ» ενός συνδέσμου που έδρεύει στόν Πειραιά και έχει ζωή 70 χρόνων.

Ήταν ιδέα του συμπατριώτη μας Μανώλη Πελοποννήσιου, σήμερα 'Αντιπλοίαρχου Λ.Σ., που συγκέντρωσε και τό στοιχεία των ήρώων ναυτικών μας κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, που καταγράμμενα σε μιά μαρμαρίνη πλάκα μάς θυμίζουν τη μεγάλη θυσία τους.

Ο Σύνδεσμος των 'Απανταχού Κιμωλίων σε ειδική τελετή που κάνει κάθε 15 Αυγούστου τιμά αυτούς τους νεκρούς.

Σας εύχαριστώ
για τη φιλοξενία σας
ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΟΡΔΩΝΗΣ
Τυμφρηστού 25, Χαλάνδρι

12.2.1985

'Αλληλογραφία

— «Παλιό 'Αναγνώστη»: Παρά τό γεγονός ότι συμφωνούμε με τό περιεχόμενο της έπιστολής σας, δυστυχώς δεν μπορούμε να τη δημοσιεύσουμε γιατί δεν μάς γνωστοποιείται τό στοιχείο σας — όπως γνωρίζετε αποτελεί άπαράβατη άρχή των «Ναυτικών Χρονικών» να μη δημοσιεύουν έπιστολές έφ' όσον δεν γίνονται γνωστά σ' «Ν.Χ.» τό στοιχεία των έπιστολογράφων. Στη δική σας περίπτωση θεωρούμε ότι ή γνωστοποίηση των στοιχείων σας μόνο σ' «Ναυτικά Χρονικά» δεν μπορεί να χαρακτηριστεί σαν προσωπική προβολή και γι' αυτό σάς παρακαλούμε να μάς τό γνωστοποιήσετε για να μάς δώσετε τη δυνατότητα να προβάλουμε τους προβληματισμούς σας που είναι και δικόι μας προβληματισμοί.

Στην περίπτωση αυτή ή έπιστολή σας θα δημοσιευθεί με την ύπογραφή «Παλιός αναγνώστης».

— «Κατοίκους 'Αργοσαρωνικού»: Δεν χρειαζόταν ή έπιστολή σας για την ίκανοποίηση του αιτήματος για την επαναδρομολόγηση του έπιβατηγού «Μυκήνη» στη γραμμή του 'Αργοσαρωνικού. Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν ήδη άσχοληθεί με τό θέμα αυτό και θα συνεχίσουν να άσχολούνται, γιατί θεωρούν ότι ή επαναδρομολόγηση του πλοίου αυτού — μαζί με τη δρομολόγηση του πλοίου στο όποιο δόθηκε σκοπιμότητα έν όψει της άποχωρήσεως του «Μυκήνη» που τελικά δεν έγινε — θα συμβάλει στην καλύτερη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της γραμμής.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

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

ΠΛΟΥΣΙΟΙ ΚΑΙ ΦΤΩΧΟΙ ΣΤΟ Τ.Α.Ν.Π.Υ.

Τού κ. ΑΛΕΚΟΥ ΔΕΛΑΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ, αντιπροέδρου του ΤΑΝΠΥ

Είμαι υποχρεωμένος από τα πράγματα να φέρω στη δημοσιότητα τη βαθύτατη ανησυχία των επικουρικών ασφαλισμένων του Ταμείου 'Ασφάλισης Ναυτικών Πρακτόρων και 'Υπαλλήλων διερμηνεύοντας το αίτημα τους για την άμεση, ρεαλιστική και οριστική αντιμετώπιση των προβλημάτων του ΤΑΝΠΥ.

Τα προβλήματα έχουν επισημανθεί από παλιά, έχουν συζητηθεί σε Γενικές Συνελεύσεις και έχει τονισθεί επανειλημμένα, από τις οργανώσεις των ασφαλισμένων στο ΤΑΝΠΥ υπαλλήλων και έχει ομολογηθεί: ότι η οικονομική κατάσταση του Ταμείου, παρουσιάζει δυσανάλογη ανάπτυξη των οικονομικών μεγεθών των Κλάδων 'Επικουρικής 'Ασφάλισης και Κύριας 'Ασφάλισης. Και έχει επίσης από όλους αναγνωριστεί, ότι καλούνταν και συνεχίζουν να καλούνται, οι «φτωχοί» να ενισχύσουν τους «πλούσιους» του ΤΑΝΠΥ γιατί οι φτωχοί καταβάλλουν περισσότερα από τους πλούσιους και έπρεπε να ισοσκελιστεί — και ισοσκελίζεται — ο προϋπολογισμός εις βάρος των αδυνάτων. Είμαι υποχρεωμένος ως εκπρόσωπος των επικουρικών ασφαλισμένων του ΤΑΝΠΥ, ορισμένος από τους συναδέλφους μου σ' αυτή τη θέση, να διακηρύξω δημοσίως, ότι είναι και άδικο και απαράδεκτο και πέρα από κάθε ήθικη, να ενισχύουν οικονομικώς μέσα στον κοινό ασφαλιστικό τους φορέα οι εργαζόμενοι τους εργοδότες τους, οι «φτωχοί», δηλαδή, που μιλήσαμε παραπάνω, τους πλούσιους... Όλα αυτά θα τα αναλύσουμε παρακάτω και θα τα τεκμηριώσουμε με την βοήθεια των αριθμών.

Οι επικουρικοί ασφαλισμένοι υπολογίζονται πώς είναι αυτή τη στιγμή γύρω στις 20.000. Λέμε «υπολογίζεται», γιατί δεν επιβεβαιώθηκαν απολύτως τα στοιχεία, γι' αυτό θα μπορούσαμε να υπολογίσουμε κι' εμείς μία απόκλιση του 5 τοις εκατό. Από το σύνολο του, εισηγρούνται κανονικώς οι εισφορές από 13.000 ασφαλισμένους, δηλαδή από το 65 τοις εκατό του συνόλου. Στο μεταξύ, οι επικουρικοί συνταξιούχοι είναι μόνο 1.050. Τουτό σημαίνει, ότι η αριθμητική τους σχέση προς τους εν ενεργεία — αυτούς που καταβάλλουν όχι όλους είναι 1 προς 12,4.

Κι έρχομαστε στους κύρια ασφαλισμένους. Αυτοί είναι 6.330. Από το σύνολο του, μόνο οι 1.870, δηλαδή το 29 τοις εκατό, είναι εντάξει με το Ταμείο τους — δηλαδή καταβάλλουν τα νόμιμα. Και οι συνταξιούχοι τους — επαναλαμβάνουμε: κύρια ασφάλιση — είναι 670. Έτσι, η σχέση που διαμορφώ-

νεται είναι 1 προς 2,7.

Οι αριθμοί πάλι μάς λένε ότι, κατά την πενταετία 1979 μέχρι 1983 εισπράχθηκαν για λογαριασμό της Κύριας 'Ασφάλισης 386 εκατομμύρια δραχμές, ενώ κατά το ίδιο χρονικό διάστημα η Κύρια 'Ασφάλιση κατέβαλε 647 εκατομμύρια δραχμές για κύριες συντάξεις, δηλαδή οι Πράκτορες — 'Εργοδότες, εισπράξαν 70 τοις εκατό παραπάνω χρήματα, από όσα καταβάλλανε. Άλλωστε και οι ίδιοι οι Πράκτορες εκτός του ότι δηλώνουν δημοσίως ότι παρατηρείται αδυναμία από την πλευρά τους στην έγκαιρη καταβολή των ασφαλιστικών οφειλών τους, δημοσίως επίσης ομολογούν ότι κατά το δεκάμηνο από Γενάρη μέχρι 'Οκτώβρη 1984 η κύρια ασφάλιση — η δική τους — παρουσίασε έλλειμμα 94 εκατομμύρια δραχμές. Φρονούμε, πώς δεν χρειάζεται να σάς ξαναπούμε, που βρήκαν τα λεφτά, για να καλυφθεί το έλλειμά τους. Θα επικαλεσθούμε, ωστόσο, για τεκμηρίωση τους αριθμούς. Θα επικαλεσθούμε, ωστόσο, για τεκμηρίωση τους αριθμούς. 'Από τους επικουρικά ασφαλισμένους, πάλι κατά την πενταετία 1979-1983 εισέπραξε το Ταμείο 1.090 εκατομμύρια δραχμές, ενώ οι συντάξεις που κατέβαλε έφτασαν τα 759 εκατομμύρια. Το πλεόνασμα έκταμιεύτηκε για να καλυφθεί το έλλειμμα των Πρακτόρων. Και αν θέλουμε να προχωρήσουμε στο 1984 και στον προϋπολογισμό του 1985, άβιαστα προκύπτει, ότι το ΤΑΝΠΥ για να ανταποκριθεί στις συνταξιοδοτικές τους υποχρεώσεις, χρησιμοποιεί και τα αποθεματικά τους στις Τράπεζες, αφού το ταμειακό του υπόλοιπο στις Τράπεζες, που παραμένει «σταθερό» γύρω στα 330 εκατομμύρια, ουσιαστικά φαικιδεύεται, πληττόμενο από τον πληθωρισμό και αποσταθεροποιείται... 'Η σταθερότητα ενός ποσού, αφού οι τόκοι του και τα άλλα έσοδα αναλώθηκαν για έξοδα διοικήσεως και κάλυψης έλλειμμάτων, χωρίς να βοηθήσουν στην εξισορρόπηση μιάς οποιας τιμαρριμικής διαφοράς.

Τό ΤΑΝΠΥ είναι Δημόσιος 'Ασφαλιστικός 'Οργανισμός και λειτουργεί κάτω από την εποπτεία και τον έλεγχο του 'Υπουργείου Κοινωνικών 'Ασφαλίσεων. Θάπρεπε, λοιπόν, ως ελεγχόμενος επίσημως οργανισμός, να καλύπτει τους ασφαλισμένους τους μέσα σ' ένα πνεύμα κοινών δικαιωμάτων και υποχρεώσεων. Δυστυχώς και εδώ, η συνύπαρξη μάς τα χαλάει. Οι πράκτορες, καλυπτόμενοι από την επιχειρηματική τους ιδιότητα έχουν την εύχρημα να δηλώνουν χαμηλά εισοδήματα,

τά οποία προκαλούν συνεκδοχικώς μείωση στα έσοδα του Ταμείου, λόγω χαμηλού — κατώτερου δυνατού — ασφάλιστρου, χωρίς όμως να επηρεάζει, μειώνοντας την σύνταξή τους, γιατί μόλις αρχίσουν να διανύουν την τελευταία πενταετία του ασφαλιστικού τους βίου, φροντίζουν να δηλώνουν από τον πρώτο χρόνο ύψηλο εισόδημα, που σημαίνει ένταξη στην ανώτατη ασφαλιστική κλάση και ανώτατη σύνταξη. Παρατηρήθηκε μάλιστα και η έξης αντινομία: πράκτορες, που είχαν δηλώσει, κάποια χρονιά, ζημία στην έφορία, ούτε που ζήτησαν, με ένσταση, να αλλάξουν κλάση στον ασφαλιστικό τους φορέα. Με αυτόν τον τρόπον εξασφαλίζουν οι Πράκτορες την ανώτατη σύνταξη, καταβάλλοντας το κατώτατο δυνατό ασφάλιστρο.

Άλλα, δεν είναι μόνο αυτό. Ένα μεγάλο ύψος εισφορών, — οφειλές από τα περασμένα χρόνια — καταβάλλεται με τα σημερινά οικονομικά δεδομένα, με τον πληθωρισμό, χωρίς καμμία αναπροσαρμογή. Οι χρεώστες πληρώνουν με την... παλιά τιμή.

Η σημερινή Διοίκηση του Ταμείου στη προσπάθεια της εξυγιάνσεως και εξισορροπήσεως του ασφαλιστικού καθεστώτος που διέπει τους ασφαλισμένους, προέβη σε σχετικές τροποποιήσεις στο Καταστατικό, που ή προσεχής εφαρμογή τους, πιστεύουμε ότι θα σταματήσει αυτού του είδους την εισφοροδιαφυγή.

Τρίτη βολή εναντίον του Ταμείου, η διαδικασία πληρωμής της Ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης των Πρακτόρων προς το ΙΚΑ. 'Η εισφορά αυτή πληρώνεται υποχρεωτικά για τους Πράκτορες στο ΙΚΑ μέσω του ΤΑΝΠΥ. Το ΙΚΑ εισπράττει ασφάλιστρα για το σύνολο των κυρίως ασφαλισμένων, που είναι όπως προαναφέραμε 6.330. Αυτοί, όμως, που καταβάλλουν το χρέος τους είναι μόλις οι... 1.200, δηλαδή πιά λίγοι κι' από αυτούς που καταβάλλουν τις εισφορές τους για σύνταξη. 'Η διαφορά — παθητικό για το ΤΑΝΠΥ — καταβάλλεται σε βάρος του λογαριασμού των επικουρικών ασφαλισμένων. Έτσι τώρα οι εργαζόμενοι πληρώνουν και τα ... «νοσήλεια των εργοδοτών τους».

Αυτό, που γίνεται με τους κύρια ασφαλισμένους, τους 'Εργοδότες, δέ γίνεται με τους εργαζόμενους. Νά, γιατί:

α. 'Ως μισθωτοί, που είναι, έχουν αποδοχές, που αυξάνονται ανοδικώς και σταθερά κάθε χρόνο.

β. Οι εργοδότες τους είναι υποχρεωμένοι να αποδίδουν τις εισφορές, που παρακρα-

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

τούν, μαζί με την εργοδοτική αναλογία, κάθε μήνα μαζί με τό ΙΚΑ.

γ. Οι ίδιοι ασφαλισμένοι, έχουν άμεσο συμφέρον να παρακολουθούν την απόδοση των εισφορών τους προς το ΤΑΝΠΥ, γιατί και δικά τους χρήματα είναι και έχουν παρακρατηθεί από το μισθό τους.

Εκτός, λοιπόν, από τη δυσαναλογία που υπάρχει στον αριθμό των ασφαλισμένων του κάθε κλάδου, που καταβάλλουν εισφορές — οι επικουρικοί υπερτερούν — υπάρχει και δυσαναλογία, στο ύψος των αποδιδόμενων ασφαλιστικών κλάσεων των δύο κλάδων. «Οι λοιποί λένε, κοντολογίς, πώς σε πρώτη φάση πρέπει να ενταθεί ο έλεγχος, ώστε να αυξηθεί ο ρυθμός εισπράξεως των χρεών των ασφαλισμένων προς το Ταμείο και για να γίνει αυτό χρειάζεται πολύ προσωπικό και αναδιάρθρωση των υπηρεσιών του ΤΑΝΠΥ. Άναρωτιόμαστε, όμως, πώς να ελέγξει το Ταμείο 6.330 κυρίως ασφαλισμένους, δηλαδή ισάριθμα, περίπου, γραφεία Ναυτικών Πρακτόρων, Γραφεία Ταξιδίων, Διαχειριστών Ναυτιλιακών Έταιριών κ.α. και σε πόσα έξοδα διοικήσεως πρέπει να υποβληθεί σε βάρος του συνόλου των εργαζομένων και αν τα έξοδα ταξιδιού ενός ελεγκτού του ΤΑΝΠΥ σ' ένα νησί για τόν έλεγχο ενός Πράκτορος αντισταθμίζονται από τις εισφορές που θα εισπράξει το Ταμείο. Γιατί κι εδώ όλα είναι δύσκολα. Ένώ οι Πράκτορες και τα συναφή γραφεία, είναι σπαρμένα σ' όλη την επικράτεια, αντίθετα οι εργαζόμενοι έλέγχονται πολύ πιο εύκολα, γιατί δουλεύουν πολλοί μαζί — σε ομάδες, ως πούμε — σε λίγους, άνετα ελεγχόμενους φορείς... Χώρια ότι, λόγω μισθού προκαθορισμένου, από χρόνια υπηρεσίας και συμβάσεις είναι ένταγμένοι στην ασφαλιστική κατηγορία που τους πρέπει.

Γενική πεποίθηση είναι, ότι «κάτι δεν πάει καλά μέσα στο ΤΑΝΠΥ» και ότι κατά κύριο λόγο η ευθύνη πέφτει στη δομή της λειτουργίας του, που είναι η συνύπαρξη άσυμβιβα-

των στοιχείων, και η συνεχιζόμενη συνλειτουργία των κλάδων κύριας και επικουρικής ασφάλισης, για τους οποίους προτείνεται ο διαχωρισμός των λογαριασμών. Πιστεύεται, πώς με το διαχωρισμό, όχι μόνο δεν θα επιβαρυνθεί με έξοδα διοικήσεως το Ταμείο, αλλά και ότι η οικονομία που θα προκύψει από την ακριβοδίκαιη κατανομή των εισπρατομένων, θα δώσει στοιχεία για περαιτέρω άνοδο του Ταμείου, χωρίς να φαλκιδεύονται εισοδήματα εργαζομένων ή και να δημιουργούνται φόβοι για γενικότερη ή ειδικότερη χρεωκοπία. Κάποιος φόβος, φαίνεται να κυριαρχεί μέσα στο χώρο των Πρακτόρων, όταν ο εκπρόσωπος τους δηλώνει δημόσια ότι... «Τό ταμείο ανήκει στους Ιδρυτές Πράκτορες» ενώ έμεις αντιτάσσουμε, ότι τό Ταμείο ανήκει στους ασφαλισμένους του, με στόχο την εύρωστία του και τη δίκαιη κατανομή των παροχών του.

Στό μεταξύ ο Πρόεδρος του ΤΑΝΠΥ, έγκυρο πρόσωπο, κρατικός εκπρόσωπος, ένημερώνοντας στις 12.6.84 τους εκπρόσωπους του Κλάδου, εισηγήθηκε, μέσα στα άλλα, να υπάρξει «διαχωρισμός των λογαριασμών κύριας και επικουρικής ασφάλισης» τονίζοντας ότι: «ή πρωτοφανής ιδιορρυθμία του Ταμείου — συνύπαρξη δύο κλάδων ασφάλισης — δημιουργεί εδώ και δεκαετίες προβλήματα και προστριβές, και όσο «βγαίνει» τό Ταμείο, ή ρήξη δεν επέρχεται». Καταλήγει, ωστόσο ο Πρόεδρος του ΤΑΝΠΥ: «Άλλά φοβόμαστε, πώς δεν είναι μακριά ή μέρα, που δε θα μπορεί να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις του, γι' αυτό προτείνεται ο διαχωρισμός των λογαριασμών από 1.1.1985 και άκουσε προτάσεις για διανομή των αποθεματικών».

Έξάλλου, οι άμεσα ενδιαφερόμενες οργανώσεις, που εκπροσωπούν τό σύνολο των επικουρικών ασφαλισμένων στο ΤΑΝΠΥ, με υπόμνημα τους πρό τό Δ.Σ. του Ταμείου, υπόβαλε τις προτάσεις τους, τονίζοντας ότι:

πρέπει να διαχωριστούν οι λογαριασμοί, γιατί με τόν τρόπο που λειτουργεί σήμερα τό Ταμείο, με την έλλειμματική λειτουργία του λογαριασμού των κύρια ασφαλισμένων, βαδίζει με μαθηματική ακρίβεια σε χρεωκοπία...

Μέ δύο λόγια, οι εργαζόμενοι, οι «φτωχοί» εδώ και πολλά χρόνια, όχι τώρα, που έφτασε ο κόμπος στο χτένι, επισημαίναμε, παραθέτοντας έπίσης στοιχεία, που είναι στη διάθεση του καθενός, ότι: «οι κατά κύρια ασφάλιση ασφαλισμένοι του Ταμείου, δηλαδή οι «πλούσιοι» προσέφεραν λιγότερα και παίρνανε περισσότερα, σε αντίθεση με τους «φτωχούς», τους εργαζόμενους, τους επικουρικά ασφαλισμένους, που δίνανε περισσότερα, παίρνανε λιγότερα, κι από πάνω καλύπτανε και τό έλλειμμα του άλλου λογαριασμού...

Θά κλείσω τό σημείωμα μου αναφέροντας, ότι οι 20.00 επικουρικές ασφαλισμένοι στο ΤΑΝΠΥ μέσω των οργανώσεών τους: α) Σύνδεσμος Πρακτορειακών Έπαλλήλων Ποντοπλοϊών, β) Πανελλήνιος Σύνδεσμος Άκτοπλοϊών και Πρακτορειακών Έπαλλήλων και γ) Πανελλήνιος Σύνδεσμος Έπαλλήλων Γραφείων Ταξιδίων και Τουρισμού, μού έκαμαν τήν τιμή να με έχουν προτείνει ως εκπρόσωπό τους μέσα στη Διοίκηση του ΤΑΝΠΥ και με αυτή τη ιδιότητά μου πήρα τή θέση που εκφράζει, μαζί με μένα, και όλους εκείνους που εκπροσωπώ. Δηλαδή:

«Μετά τό διαχωρισμό των λογαριασμών, άφου έμεις οι επικουρικές ασφαλισμένοι θά έχουμε στη διάθεσή μας όλα εκείνα τά στοιχεία που θ' άφορούν τόν Κλάδο μας, θά προχωρήσουμε σε αναλογιστική μελέτη που θά δείξει αν οι συντάξεις, που μάς καταβάλλονται σήμερα είναι ύψηλές. Γιατί τά νούμερα, που έχουμε σήμερα στη διάθεσή μας — 1 πρόσ 12,4 ή σχέση των συνταξιούχων προς τους ασφαλισμένους — μάς πείθουν για τό αντίθετο.

ΑΛΕΚΟΣ ΔΕΛΑΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑΣ



ARPAPHIL

SHIPPING AGENCY CORPORATION

SHIP AGENTS • OPERATORS • BROKERS • MANNING • CHARTERERS

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

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

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

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

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

'Ανάπτυξη της Ναυτιλιακής υποδομής

Του Καθηγητού κ. ΕΛ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Δημοσιεύουμε σήμερα το δεύτερο μέρος του άρθρου του Καθηγητού κ. Γεωργαντοπούλου, στο οποίο γίνεται ευρεία αναφορά στον ρόλο του Κράτους, στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής υποδομής μιάς ναυτιλιακής χώρας.

Η μετάφραση από τα Άγγλικά έγινε από την δ. Χριστίνα Καραμπέτσου, Οικονομολόγο, έπιστημ. Συνεργάτιδα Α.Β.Σ.Π.

Ο ρόλος του κράτους στην ναυτιλία

Έχουν υπάρξει, από καιρό σε καιρό, αυστηρές κριτικές στις περισσότερες ναυτιλιακές χώρες ότι οι εκάστοτε κυβερνήσεις (ανεξάρτητα από το πολιτικό κόμμα ή κόμμα του πού εύρσκονται στην εξουσία) δεν καταλαβαίνουν ιδιαίτερα, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι εθνικές ναυτιλιακές βιομηχανίες των χωρών τους, ούτε εκτιμούν, την σπουδαιότητα της συνεισφοράς που κάνει ή ναυτιλιακή βιομηχανία στην εθνική οικονομία της χώρας αυτής — ιδιαίτερα δε την συνεισφορά των εσόδων της ναυτιλίας στο εθνικό ισοζύγιο πληρωμών.

Όποιαδήποτε κι αν είναι τα προβλήματα που επηρεάζουν τις σχέσεις μεταξύ της ναυτιλιακής βιομηχανίας ως συνόλου και των κυβερνήσεων, ή αλήθεια είναι ότι, η ύπαρξη ενός κατάλληλα οργανωμένου διοικητικού μηχανισμού ό οποίος θα φροντίζει για τα προβλήματα της έμπορικης ναυτιλίας, είναι απαραίτητη σαν μέρος της υποδομής που αναφέρεται προηγουμένως.

Μία κυβέρνηση δεν πρέπει μόνο να έχει την ικανότητα να άσκει μία έπιρροή στις εξελίξεις της ναυτιλιακής οικονομίας αλλά επίσης και το κίνητρο να το κάνει. Στην πραγματικότητα μία κυβέρνηση έχει το κίνητρο να έξασκησει μία έπιρροή στην ναυτιλιακή ανάπτυξη, μόνον όταν έχει σοβαρά ενδιαφέροντα να προστατεύσει ή προαγάγει.

Οι ναυτιλιακές εργασίες είχαν παραδοσιακά διεθνή χαρακτήρα, πού εντείνεται με την πάροδο του χρόνου και έκτός από την ναυτιλία γραμμών, διεξάγονται στο πλαίσιο συναγωνιστικών αγορών ιδιαίτερα από την πλευρά της προσφοράς χωρητικότητας. Για να είναι έπομένως συναγωνιστική σ' αυτές τις αγορές, οι εθνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, πρέπει να μπορούν να είναι σε ίση, τουλάχιστον μοίρα από πλευράς συνθηκών λειτουργίας και κόστους, με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπό σημαίες άλλων χωρών.

Έξ άλλου, οι σύγχρονες θεσμικές και τεχνολογικές εξελίξεις στην ναυτιλία γραμμών, μαζί με την γρήγορη αύξηση κεφαλαιακών αναγκών, τείνουν να δυναμώσουν την παραδοσιακά ήδη δυνατή, σχετικά, θέση των μεταφορέων στις σχετικές αγορές. Από την άποψη αυτή θα μπορούσε κάποιος να έβλεπε την έναρξη ισχύος του κώδικα συμπεριφοράς των conferences σαν ένα μέρος διεθνώς έπιβεβλημένου πλαισίου πού άποβλέπει στην ίση προστασία όλων των μερών πού

ένδιαφέρονται για την όμαλή και άποτελεσματική λειτουργία του δικτύου των διεθνών θαλασσίων συγκοινωνιών με εύλογο κόστος.

Έπιπλέον οι αναπτυσσόμενες χώρες, χωρίς άμφιβολία, επηρεάζονται πολύ από τον τρόπο με τον όποιο ή παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία και οι αγορές ναύλων είναι οργανωμένες, πολύ περισσότερο έπειδι συνεχίζουν, σαν σύνολο, να είναι άγοραστές ναυτιλιακών υπηρεσιών. Πέραν αυτού κατά κανόνα οι ναύλοι των εισαγωγών των αναπτυσσόμενων χωρών — πού κυρίως από κεφαλαιουχικό έξοπλισμό και άλλα, περισσότερο ή λιγότερο προηγμένης τεχνολογίας βιομηχανικά προϊόντα — τείνουν να είναι περισσότερο ύψηλοί, κατά μέσο όρο, από τους ναύλους των έξαγωγών τους — πού κυρίως άποτελούνται από καύσιμα πρώτες ύλες και σχετικά χαμηλής άξιας βιομηχανικά ή ήμικατεργασμένα προϊόντα. Έξ αίτιας αυτής της καταστάσεως οι χώρες πού είναι εισαγωγείς παρά έξαγωγείς βιομηχανικών προϊόντων, τείνουν να είναι περισσότερο έπιρρεπείς σε πράξεις αντίδράσεως κατά των μεταφορών στον τομέα της ναυτιλίας γραμμών, από όσον είναι χώρες έξαγωγικές — παρά εισαγωγικές — τέτοιων προϊόντων.

Τά σημεία πού μόλις συζητήθηκαν, χρησιμεύουν να έξηγήσουν τους λόγους για τους όποιους οι αναπτυσσόμενες χώρες, σε συνεργασία με άλλες χώρες, άγοράστριες υπηρεσιών ναυτιλίας γραμμών, είναι έκείνες πού παραδοσιακά αντίτιθενται και κατακρίνουν τις περιοριστικές μεθόδους πού χρησιμοποιούν οι conferences, έπίσης δε έπαιξαν ένα ήγετικό ρόλο στην διαδικασία για την άποδοχή του κώδικα συμπεριφοράς των conferences σαν ένα έργαλειό για ένα διεθνή ρυθμιστικό μηχανισμό στις διεθνείς θαλάσσιες συγκοινωνίες.

Γενικά, το κίνητρο των κυβερνήσεων, να δράσουν στον τομέα της ναυτιλίας διαφέρει από χρόνο σε χρόνο όπως έπίσης και από χώρα σε χώρα.

Τό ενδιαφέρον μερικών χωρών για την ναυτιλία προέρχεται από τό μέγεθος του μεριδίου τους στο παγκόσμιο θαλάσσιο έμπόριο. Υπάρχουν πολλές χώρες πού παράγουν ζήτηση χωρητικότητας μεγαλύτερη από αυτή πού είναι ικανές ή πού έπιθυμούν να ικανοποιήσουν προσφέροντας έκείνες τις ναυτιλιακές υπηρεσίες πού χρειάζονται για να ικανοποιήσουν την ζήτηση πού οι ίδιες παράγουν. Στην πραγματικότητα, οι περισσότερες από τις μέγιστες έμπορικές χώρες στον κόσμο όπως για παράδειγμα ΗΠΑ, Ιαπωνία, Δ. Γερμανία, Σοβιετική Ένωση, Κίνα, Γαλλία και άλλες, είναι καθαροί άγοραστές μάλλον παρά πωλητές ναυτιλιακών υπηρεσιών, ειδικά στους τομείς των μεταφορών χύδην ξηρών φορτίων και πετρελαίου. Τέτοιες χώρες πρέπει έξ έριςμού να έχουν τό κίνητρο να δράσουν όπως θα ήταν άναγκαίο για να έξασφαλίσουν μία συνεχώς βελτιούμενη όργάνωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών

κάτω από συνθήκες έντεινόμενου συναγωνισμού. Ό τελικός σκοπός, γι' αυτές τις χώρες θα ήταν να άποκτήσουν και ίσχυροποιήσουν την δύναμη να άσκήσουν μία άποτελεσματική έκροή στην εξέλιξη της προσφοράς χωρητικότητας (σε όρους τύπων, ποιότητας και ποσότητας υπηρεσιών πού χρειάζονται) και να έντεινουν, τον συναγωνισμό μεταξύ των πλοιοκτητών, κατά τρόπον ώστε να άριστοποιήσουν την λειτουργία και να έλαχιστοποιήσουν τό κόστος στο όποιο ή χωρητικότητα πού ζητούν θα τους είναι διαθέσιμη γύρω από ένα επίπεδο, έκείνο στο όποιο με δεδομένη τεχνολογία, αυτές οι υπηρεσίες θα μπορούσαν να παράγονται μακροχρόνια (ναύλοι προανατονισμένοι στο κόστος παραγωγής υπηρεσιών).

Όσον μεγαλύτερος είναι ό στόλος πού λειτουργεί συναγωνιστικά κάτω από την σημαία μιάς χώρας, άπασχολούμενος στην έξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών έξων χωρών, τόσο μεγαλύτερο θα είναι τό κίνητρο της πολιτικής της χώρας αυτής να περιορισθεί άπλά και μόνον να ύποστηρίξει τό δικαίωμα της έλεύθερης είσόδου σε άγορές και λιμάνια όλων των πλοίων υπό διάφορες σημαίες με ίσους όρους.

Νά τό θέσουμε διαφορετικά. Όσο μεγαλύτερη είναι ή έκταση πού ό στόλος μιάς χώρας μετέχει στο διεθνές διαμετακομιστικό έμπόριο (cross trading) μεταξύ τρίτων χωρών, τόσο λιγότερο πιθανό είναι για την κυβέρνηση αυτής της χώρας να προβεί σε πράξεις πού όδηγούν σε σύγκρουση. Ό λόγος είναι άπλός. Ένας στόλος πού άσχολεϊται με διαμετακομιστικό έμπόριο (cross trading) είναι περισσότερο εύάλωτος σε κάθε είδος πολιτικών διακρίσεων — κυβερνητικών ή έμπορικών — και ύποφέρει περισσότερο οικονομικά από τέτοιες πολιτικές διακρίσεις. Συνεπώς ή άποφυγή πράξεων πού όδηγούν σε σύγκρουση ξεκινά από την συνειδητοποίηση του πού είναι τό συγκεκριμένο συμφέρον της χώρας — δηλαδή από άίσθημα αυτοπροστασίας και έπιβίωσης.

Συμπεραίνουμε ότι κυβερνήσεις χωρών των όποιων οι στόλοι άναζητούν άπασχόληση σε μεταφορές μεταξύ άλλων χωρών (cross trading) τείνουν να άποδέχονται θέσεις συνεργασίας έναντι άλλων κυβερνήσεων, ενώ δίνουν στις ναυτιλιακές τους βιομηχανίες την μέγιστη δυνατή έλευθερία δράσεως στις διεθνείς άγορές, προσφέροντας έτσι στην εθνική βιομηχανία ένα πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους έκείνων πού δεν άναλαμβάνουν τον ίδιο βαθμό έλευθερίας δράσεως. Όσο μικρότερη είναι ή ικανότητα μιάς χώρας και της κυβερνήσεως της να προσφέρει άμεση ύποστήριξη π.χ. άμεση οικονομική ύποστήριξη, ή προχωρημένης όργανώσεως τραπεζικό και χρηματοδοτικό σύστημα ικανό να έξασφαλίσει στην εθνική ναυτιλία τα κεφάλαια πού έχει ανάγκη, με συναγωνιστικούς όρους, τόσο μεγαλύτερη γίνεται ή άνάγκη για έλαχιστοποίηση του βαθμού της κυβερνητικής παρέμβα-

σης. Η προσπάθεια είναι να αφαιρεθεί ανοικτός δρόμος για την βιομηχανία να δρά χωρίς περιορισμούς στις διεθνείς αγορές ώστε να αντισταθμίσει τα μειονεκτήματα που χαρακτηρίζουν την οικονομία της χώρας.

Τό αντίθετο συμβαίνει στην περίπτωση χωρών οι οποίες ενδιαφέρονται για την ίδρυση και ανάπτυξη εμπορικών στόλων οι οποίοι να συνδέονται πολύ στενά με τις μεταφορικές απαιτήσεις που δημιουργούνται από το δικό τους εθνικό εμπόριο. Σε τέτοιες περιπτώσεις και ο τύπος και το μέγεθος των υπηρεσιών που προσφέρονται από τον εθνικό εμπορικό στόλο, υπαγορεύονται από την αντίστοιχη ζήτηση που παράγεται από το εθνικό εισαγωγικό/έξωτικό εμπόριο της αναφερομένης χώρας.

Αποτελεσματική λειτουργία ενός στόλου πλοίων, προϋποθέτει την μη απώλεια χρόνου και/ή χώρου των πλοίων. Αυτή η προϋπόθεση με την σειρά της δυναμώνει το κίνητρο για την κυβέρνηση της ενδιαφερόμενης χώρας να επιλέγει πολιτικές προστατευτισμού παρέχοντας στην εθνική ναυτιλία ειδική μεταχείριση στον συναγωνισμό για φορτία, με στόχο την μεγιστοποίηση χρησιμοποίησης της χωρητικότητας που προσφέρεται από την ναυτιλία υπό την σημαία της χώρας αυτής, ανεξάρτητα από το άμεσο κόστος που συνεπάγεται.

Σάν συμπέρασμα, θα μπορούσε να παρατηρηθεί ότι η οργάνωση και δομή του κυβερνητικού μηχανισμού του υπευθύνου να φροντίζει για την ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας δεν πρέπει να αναμένεται να είναι ίδια σε όλες τις χώρες. Όσο πιο έντονη είναι η κυβερνητική παρέμβαση σε μία συγκεκριμένη χώρα, τόσο περισσότερο έκτεταμένη πρέπει να τείνει να είναι η διάρθρωση ενός επαρκούς διοικητικού σώματος. Πάντως όποιος και αν είναι το κίνητρο για την διαμόρφωση μιας ναυτιλιακής πολιτικής, ή ικανότητα της κυβέρνησης για την αποτελεσματική σύλληψη και εφαρμογή μιας σωστής ναυτιλιακής πολιτικής απαιτεί την ύπαρξη ενός κατάλληλου μηχανισμού ύποδομής.

Φυσικά, η πολιτική παρεμβάσεως στην ναυτιλιακή οικονομία ιδιαίτερα δε η προστατευτική πολιτική διαφυλάξεων φορτίων, υπόκεινται σε όξεια κριτική. Πράγματι αν το συγκεκριμένο θέμα που συζητήθηκε πάρα πάνω, τό προσεγγίσει κανείς από την καθαρά θεωρητική-οπτική γωνία, δηλαδή με βάση την αρχή της δριστης κατανομής των πλου-

τοπαραγωγικών πόρων, τότε μία διαφορετική εικόνα και διαφορετικά συμπεράσματα μπορεί να ανακύψουν σχετικά με τα αποτελέσματα των όποιωνδήποτε περιστατικών και προστατευτικών μεθόδων. Στην πραγματικότητα μπορεί κανείς να αμφιβάλλει αν στην οικονομική ζωή των εθνών υπήρξε ή υπάρχει περιθώριο για μία γενική εφαρμογή της θεωρητικής αυτής αρχής.

Εκπαίδευση και τεχνική κατάρτιση

Στην μεταπολεμική περίοδο, η παγκόσμια οικονομία όλο και περισσότερο εξαρτάται από την ομαλή λειτουργία και ανάπτυξη ενός όσο γίνεται φθηνού συστήματος διεθνών θαλασσίων μεταφορών. Η επιδίωξη αυτού του αποτελέσματος προϋποθέτει την ύπαρξη και κατάλληλη χρησιμοποίηση της ειδικευμένης γνώσεως που χρειάζεται για να εξασφαλισθεί:

α) η ικανότητα επιλογής της σωστής επένδυσεως ως προς τον τύπο, χρόνο και κόστος επενδύσεως σε συνδυασμό με κατάλληλες ρυθμίσεις για χρηματοδότηση της επένδυσης που επιλέγεται.

β) αξιοποίηση της οργάνωσης της ναυτιλιακής επιχειρήσεως για να εξασφαλισθεί μεγιστοποίηση χρησιμοποίησης του χρόνου και του χώρου των πλοίων.

γ) τις σωστές πολιτικές σε εθνικό επίπεδο, με σκοπό να μεγιστοποιηθούν τα όφελα από την συμμετοχή στην προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών στην περίπτωση χωρών που πωλούν τέτοιες υπηρεσίες ή ελαχιστοποίηση του κόστους θαλάσσιας μεταφοράς — στην περίπτωση χωρών που είναι αγοραστές ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Έξ άλλου, τα σύγχρονα πλοία απαιτούν την επένδυση ενός υψηλού κεφαλαίου. Έχουν γίνει κατασκευές αντιπροσωπευτικές των σύγχρονων τεχνολογικών επιτευγμάτων όπως εφαρμόζονται στην κατασκευή των πλοίων με έκτεταμένες ρυθμίσεις για αυτόματες λειτουργίες επί του πλοίου με προηγμένα συστήματα προώσεως ηλεκτρονικής πλεύσεως και ακόμη με αύξηση του μέσου και — μέχρι πρόσφατα — του ανωτάτου μεγέθους πλοίων, για να εξασφαλισθούν οικονομίες κλίμακας και/ή αξιοποίηση συνθηκών χρησιμοποίησης του αυτοματισμού, με τελικό στόχο την επίτευξη του χαμηλότερου δυνατού παραγωγικού κόστους ανά μεταφερόμενο τόνο φορτίου.

Τό πολυσύνθετο της διάρθρωσης της διε-

θνοῦς ναυτιλίας, μαζί με ίση ποικιλομορφία των έξωτερικών παραγόντων που επηρεάζουν την ναυτιλιακή βιομηχανία — όπως λ.χ. μπορούν να προκύπτουν από τις γρήγορες μεταβολές στο περιβάλλον λειτουργίας, επίσης από την άσταθη νομισματική κατάσταση, κάνουν όλο και περισσότερο δύσκολη την επίλυση θεμάτων διοικήσεων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή τον σχεδιασμό μιας επιτυχούς κρατικής πολιτικής ή ακόμη τον χειρισμό των προβλημάτων που σχετίζονται με την χρηματοδότηση επενδύσεων και άλλα.

Ακόμη στο όχι πολύ μακρινό παρελθόν, οι αποφάσεις έβασίζοντο σε εμπειρικές γνώσεις και πείρα, τώρα χρησιμοποιούνται μέθοδοι οικονομικής αναλύσεως. Όμοιως ή ανάγκη για καλώς εκπαιδευμένο και τεχνικώς κατρητισμένο προσωπικό εντείνεται περισσότερο σάν αποτέλεσμα των μακροχρόνιων χαρακτηριστικών και εξέλιξεων στις κύριες αγορές ναύλων. Πράγματι, στις περισσότερες αγορές ναύλων οι μακροχρόνιες συνθήκες οδηγούν σε πλεόνασμα, προσφοράς χωρητικότητας σε σχέση με την ζήτηση, καθώς ή προσφορά μπορεί να επηρεάζεται από τους αγοραστές ναυτιλιακών υπηρεσιών για δικό τους όφελος σάν αποτέλεσμα της ισχύος και μακροχρόνιως ένισχυμένης θέσεως τους στην αγορά. Τέτοιες εξελίξεις εντείνουν και επιταχύνουν τον συναγωνισμό μεταξύ των πλοιοκτητών, ως εκ τούτου δε οδηγούν σε πολύ χαμηλά επίπεδα ναύλων που κάνουν αμφίβολη μία προσοδοφόρα εκμετάλλευση των πλοίων.

Κάτω από τέτοιες συνθήκες της αγοράς γίνεται τελείως αναγκαίο ή ύπαρξη διευθυντικών στελεχών μεγίστης πείρας και επιδεδειγμένης. Έτσι οι δυσκολίες που εξ αντικειμένου υπάρχουν στις υπό ανάπτυξη χώρες, λόγω της έλλειψης ή ανεπάρκειας ειδικευμένων στελεχών, αποκτούν πολύ μεγαλύτερη σπουδαιότητα από όσο είχαν στο παρελθόν, σάν παράγοντες που παρεμποδίζουν την ναυτιλιακή τους ανάπτυξη ή ελαχιστοποιούν τα όφελα που αναμένονται από τέτοια ανάπτυξη από την ενδιαφερόμενη χώρα.

Γιά λόγους σάν και αυτούς που προαναφέρθηκαν, μεγάλο μέρος εθνικών πόρων σε πολλές χώρες αφιερώθηκαν για ανάπτυξη και/ή επέκταση της εκπαίδευσης πανεπιστημιακού επιπέδου επίσης και επαγγελματικής και τεχνικής εκπαίδευσης σε διαφορετικά επίπεδα.

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 EC4A 1JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G,

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

Η αναγκαιότητα για την ανάπτυξη επαγγελματιών εκπαιδευτικών και τεχνικών προγραμμάτων έγινε πολύ εύρως διεθνώς αποδεκτή, γιατί έγινε φανερό τις επί μέρους κυβερνήσεις ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δρουν εγκατεστημένες σε μία συγκεκριμένη χώρα, πρέπει να μπορούν να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά με ξένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις για να εξασφαλίσουν ένα όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος συμμετοχής στην αγορά που τους ενδιαφέρει. Έτσι, με την ανάπτυξη των ιδιωτικών προσπαθειών τους, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις συνεισφέρουν στην δημιουργία και μεγιστοποίηση του εθνικού εισοδήματος από το εξωτερικό. Όσο περισσότερο καλά εκπαιδευμένα είναι τα διευθυντικά στελέχη τους, τόσο περισσότερο επιτυχίες μπορεί να είναι στο να εξασφαλίσουν για τον εαυτό τους ένα μεγαλύτερο μέρος των συναλλαγών της αγοράς.

Μπορεί να υποστηριχθεί ότι ακόμη και περισσότερον συγχρονισμένος εκλεπτυσμένος και οικονομικός στόλος, θα χάσει μέρος της αποδοτικότητάς του εάν ελέγχεται και λειτουργεί από ναυτιλιακές επιχειρήσεις που διευθύνονται από στελέχη στερούμενα της αναγκαίας γνώσεως και τεχνικοοικονομικής προπαιδεύσεως.

Δεν ισχυρίζομαι ότι σπουδαίες δυσκολίες θα έπρεπε απαραίτητα να αντιμετωπισθούν από μία συγκεκριμένη επιχείρηση εγκατεστημένη σε μία αναπτυσσόμενη χώρα, να μισθώσει το έμψυχο υλικό που χρειάζεται για να επανδρώσει έναν αριθμό πλοίων ή για την επιτυχή διεύθυνση των εργασιών της. Εκείνο όμως που προτίθεται να υποστηρίξω είναι ότι τα ταλέντα που χρειάζονται για την επάνδρωση ενός αρκετά μεγάλου εμπορικού στόλου δεν μπορούν να εύρεθούν έξω σου εύκολα. Αυτό συμβαίνει όχι μόνο γιατί θα ήταν πολύ δαπανηρό να γινόταν σε μεγάλη κλίμακα αλλά γιατί δεν υπάρχει, απλά, άφθονη προσφορά εξειδικευμένων στελεχών διεθνώς. Η έλλειψη καλώς εκπαιδευμένων ναυτικών έχει γίνει ένα σύνθετο πρόβλημα για τις περισσότερες από τις ναυτιλιακές χώρες και δεν εξαφανίστηκε παρ' ότι υπάρχει παγκόσμια ναυτιλιακή ύφεση. Επίσης, η ταχυστά ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας που χαρακτήριζε τα χρόνια πριν το 1980 έχει εξαντλήσει διαθέσιμες παραγωγικές πηγές σε όρους επιδέξιων διευθυντικών στελεχών. Μορφές συνεργασίας οι οποίες θα έφερναν σε επαφή τις αναπτυσσόμενες χώρες συμπεριλαμβανομένων εκείνων με πλεόνασμα εργατικού δυναμικού από την μία πλευρά και τις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, με το κεφάλαιο, know how και τα έμπειρα στελέχη από την άλλη, θα παρείχε τον δριστο συνδυασμό ο οποίος θα μπορούσε να βοηθήσει στην επιτάχυνση της εκπαίδευσής των έμπειρων στελεχών, που απαιτούνται από τις αναπτυσσόμενες χώρες.

Πραγματικά, υπάρχουν είδη εργασιών, οι

οποίες μπορούν ακόμη να εκτελούνται με αποτελεσματικότητα τόσο από μη μορφωμένους όπως και από ένα μορφωμένο. Αλλά όπως ο καιρός περνά, αυτό συμβαίνει όλο και λιγότερο. Τα τεχνολογικά επιτεύγματα και η συγκέντρωση κεφαλαίου οδηγούν σε ενδυνάμωση της αναγκαιότητας για αυξημένη επιδεξιότητα και γνώσεις που, μαζί θα οδηγούσαν σε αυξημένη βιομηχανική αποτελεσματικότητα και παραγωγικότητα. Εάν αυτό είναι αλήθεια για την ναυτιλιακή βιομηχανία σαν σύνολο, αποκτά μεγαλύτερη σημασία για κάθε μία ναυτιλιακή επιχείρηση.

Η εκπαίδευση και η τεχνική κατάρτιση του προσωπικού όλο και περισσότερο είναι απαραίτητη καθώς το κόστος απασχόλησής του εργατικού δυναμικού αυξάνει ταχύτερα από την παραγωγικότητα για δύο λόγους.

Ο πρώτος λόγος συνίσταται σε μία προσπάθεια να αυξηθεί η παραγωγικότητα των ατόμων που εργάζονται στην ναυτιλιακή βιομηχανία διά μέσου εκπαίδευσής και τεχνικής κατάρτισης. Όλοι ξέρουμε ότι όταν η αύξηση του εργατικού κόστους δεν μπορεί να περαστεί στα επίπεδα των τιμών, δηλαδή στο επίπεδο ναύλων — όπως συμβαίνει στις αγορές ναύλων για μεταφορές χύδην φορτίων που όλες είναι ανταγωνιστικές — η όταν η αύξηση αυτή δεν μπορεί να αντισταθμισθεί από ηυξημένη παραγωγικότητα, τότε το αποτέλεσμα είναι απώλεια της ναυτιλιακής βιομηχανίας της χώρας ή από την σημαία της χώρας όπου εμφανίζεται αυτό το φαινόμενο. Ιδιαίτερα αυτό θα συμβεί για το μέγιστο ναυτιλιακής δραστηριότητας όπου οι επενδύσεις είναι εντάσεως εργασίας.

Εδώ μπορεί κάποιος να βρει μία εξήγηση της εξελικτικά μειωμένης συμμετοχής των περισσότερων ευρωπαϊκών παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, σε ώριμους τομείς της παγκόσμιας ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Ο δεύτερος λόγος είναι συνυφασμένος με τον πρώτο. Όλα τα υπάρχοντα στοιχεία δείχνουν ότι αν το πλεόνασμα του εργατικού δυναμικού στις αναπτυσσόμενες χώρες μπορούσε επαρκώς να εκπαιδευθεί, με έπειτα ανάνηψη και εφαρμογή προγραμμάτων εκπαίδευσής τότε η ομάδα των αναπτυσσόμενων χωρών, θα μπορούσε να διευρύνει τις επιλογές που διανοίγονται για την επίτευξη της ναυτιλιακής τους ανάπτυξης και θα πρόσφερε, εν τω μεταξύ, σε λογικό κόστος το εργατικό δυναμικό που είναι απαραίτητο για την επάνδρωση πλοίων κάτω από ξένες σημαίες ή και τα δύο, και έτσι θα μπορούσε να αυξήσει το εισόδημά τους από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες.

Όπως σημειώθηκε πριν, η επαγγελματική μόρφωση και τεχνική εκπαίδευση, απαιτεί την διαμόρφωση και εφαρμογή προγραμμάτων που απαιτούν και χρόνο και κόστος, τόσο σε όρους απαραίτητης υποδομής όσο και για τη λειτουργία τους.

Εκτός αυτού, αν και το κόστος εκπαίδευσής είναι ψηλό, σε χώρες που το αναλαμβάνουν δεν μπορούν να είναι σίγουρες ότι οι οικονομία τους θα απολαύσει αυτή πλήρως τα όφελή. Αυτό που εκπαιδεύονται δεν υποχρεούνται απαραίτητα να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στην εθνική οικονομία. Μπορεί να εργασθούν για ξένες χώρες και επιχειρήσεις. Αυτό, εκ πρώτης όψεως, παρατηρούμενο από στενή γωνία μπορούσε να θεωρηθεί ότι αποτελεί μεταφορά εισοδήματος από τις χώρες που οργανώνουν τα συστήματα εκπαίδευσής σε εκείνες τις ξένες χώρες όπου θα προσφερθεί η εργασία. Θα μπορούσε, όμως το θέμα να θεωρηθεί από διαφορετική σκοπιά. Τα συστήματα τεχνικής κατάρτισης και εκπαίδευσής μπορούσαν να λειτουργούν σε περισσότερο δριστες συνθήκες όπως επίσης και σε χαμηλότερο κόστος εάν απέβλεπαν να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις όχι μόνον της εγχώριας δημιουργούμενης ζήτησης, αλλά επίσης και εκείνες που δημιουργούνται από μία ευρύτερη διεθνή ζήτηση.

Και στις δύο περιπτώσεις, εργατικό δυναμικό, εκπαιδευμένο και εξειδικευμένο, όταν γίνεται διαθέσιμο σε ξένες χώρες ή και επιχειρήσεις μπορεί βαθμιαίως να γίνει μία σπουδαία υπηρεσία που προσφέρεται στο εξωτερικό και για τον λόγο αυτό παραγωγική εισοδήματος σε ξένο συνάλλαγμα.

Ακόμη και σήμερα, ένας αρκετά σημαντικός αριθμός πλοίων που κατέχεται ή ελέγχεται από επιχειρήσεις παραδοσιακών ναυτιλιακών ή άλλων ανεπτυγμένων χωρών, απασχολούν υπηκόους αναπτυσσόμενων χωρών σε πλοία και σε θέσεις που δεν εμφανίζονται έκλυτικές για τους υπηκόους τους. Έν τούτοις, το μέγιστο μέρος των ναυτικών που προέρχονται από αναπτυσσόμενες χώρες, απασχολούνται, υπό τις σημερινές συνθήκες, σε θέσεις που αμοιβονται με χαμηλότερους μισθούς, επειδή πολλοί από αυτούς είναι άνεργοι και δεν διακρίνονται για υψηλά επίπεδα παραγωγικότητας στην εργασία τους.

Συνεπώς η ανάπτυξη προγραμμάτων εκπαίδευσής από τις αναπτυσσόμενες χώρες, που θα έτειναν να βελτιώσουν την επαγγελματική επιδεξιότητα των προσφερομένων προς απασχόληση ναυτικών, κατά συνέπεια δε θα έτειναν να αυξήσουν την αποδοτικότητα και παραγωγικότητα αυτών που προσφέρουν εργασία, θα τους έδινε δε την δυνατότητα να απολαύουν μεγαλύτερες από όσον διαφορετικά αποδοχές και να καταλάβουν σπουδαιότερες θέσεις επί του πλοίου.

Εκτός από τις άμεσες θετικές συνέπειες στα ισοζύγια πληρωμών των ενδιαφερομένων αναπτυσσόμενων χωρών, μία τέτοια πιθανή εξέλιξη επίσης θα έτεινε να επιταχύνει την διαδικασία για τις χώρες προέλευσης των πληρωμάτων να αποκτήσουν το know how σε σχέση με τις λειτουργίες των πλοίων και κατά συνέπεια, θα έπεταχυνε περισσότερο την ναυτιλιακή ανάπτυξη.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

Τό βορειοδυτικό πέραςμα

Ο βορειοδυτικός διέκπλους πού ένώνει από την Άρκτική τόν Άτλαντικό ώκεανό μέ τόν Ειρηνικό άνακαλύφθηκε τό 1905 από τόν διάσημο Νορβηγό έξερευνητή τών πόλων Ρόαλντ Άμουντσεν. Έκτοτε τό πέραςμα χρησιμοποιήθηκε σπάνια καί μόνο γιά επαγγελματικούς σκοπούς. Τόν Αύγουστο του 1984 ένα Σουηδικό επιβατηγό πλοίο, τό *Lindblad Explorer* μέ άφεταιρία τή Νέα Γή καί προορισμό τή Γιοκοχάμα πέρασε επιτυχώς τή διάβαση, πραγματοποιώντας ένα έντυπωσιακό ταξίδι μέσα από τίς παγωμένες όνομαστές θάλασσες του Baffin, Lancaster, Amundsen καί Beaufort. Τήν περιγραφή αυτού του μοναδικού ταξιδιού, μάς δίνει κατωτέρω ό πλοίαρχος του πλοίου, μέ τή διαβεβαίωση πώς ήταν «μιά έμπειρία πού ποτέ κανείς μας δέν θά ξεχάσει».

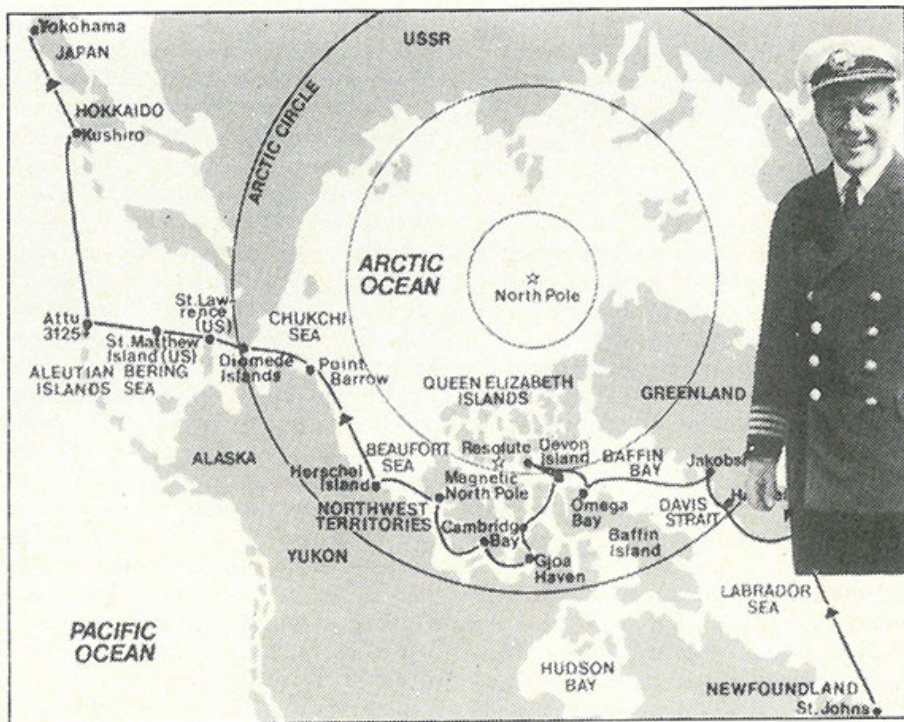
Τό ταξίδι μας άρχισε τόν Αύγουστο από τό λιμάνι Σαίν —Τζών της Νέας γής αλλά κανείς δέν ήταν σίγουρος ότι θά τελείωνε στη Γιοκοχάμα, όπως ήταν ό σκοπός μας ή άν οι πάγοι θά μάς άνάγκαζαν νά γυρίσουμε πίσω.

Πρώτος μας στόχος ήταν ή δυτική άκτή τής Γροιλανδίας καί πράγματι στίς 23 Αύγουστου φθάσαμε στό Narssarsuaq, όπου κανείς μπορεί άκόμα νά δεί τ' άπομεινάκια τής παλιάς εγκατάστασης του Έρίκου του Έρυθρού. Ύστερα προχωρήσαμε βόρεια, σταματώντας κάθε τόσο γιά νά έπισκεφθούμε τά χωριά τών Έσκιμών. Στό δρόμο μας συναντήσαμε πάρα πολλά παγόβουνα πρós τήν πλευρά του Baffin Bay αλλά ευτυχώς έδιναν εύκρινέστατο ήχο στο ραντάρ, ώστε νά μήν τά θεωρούμε σάν άπειλή. Άντίθετα μάλιστα ή ύπαρξη τους μάς διαβεβαίωνε πώς είχαμε μπροστά μας βαθειά νερά, όταν οι χάρτες μας δέν μάς παρείχαν άρκετές πληροφορίες γιά τά βάθη τής περιοχής. Τελευταίο μας λιμάνι στη Γροιλανδία ήταν τό Jakobshavn στό δρμo Disco, όπου γεμίσαμε τίς δεξαμενές του πετρελαίου καί του νερού μας, δεδομένου ότι ό επόμενος άνεφοδιασμός μας θά γινόταν στην Ίαπωνία περί τό τέλος του Σεπτεμβρίου.

Συνεχίσαμε τό ταξίδι διασχίζοντας τόν κόλπο του Baffin. Συνήθως στην περιοχή αυτή άφθονούν οι πάγοι πού τό ρεύμα τους τραβάει πρós τά νότια, αλλά έμείς βρήκαμε σχεδόν έλεύθερα νερά όλο τόν καιρό, ένω άρκετές σειρές όγκόπαγων τίς περάσαμε χωρίς δυσκολία.

Στίς 28 Αύγουστου άγκυροβολήσαμε στόν κόλπο Omega στό φιόρδ Cambridge. Οι επιβάτες μας βγήκαν έξω νά έξερευνήσουν τό τοπίο, άρχισαμε όμως νά επαγρυπνούμε γιά τίς πολικές άρκούδες. Αυτή τήν εποχή οι πολικές άρκούδες είναι πάντα πεινασμένες γιατί οι πάγοι έχουν άπομακρυνθεί καί δυσκολεύονται νά πιάσουν φώκες. Έτσι δέν θά περιφρονούσαν καθόλου τούς χορταστικούς κοκκινοντυμένους επιβάτες μας. Γι' αυτό εγκαταστήσαμε σκοπούς σ' όλη τήν άκτή, έφοδιασμένους μέ όπλα καί φωτοβολίδες ώστε νά φοβίζονται κάθε άρκούδα πού θά πολυπλησίαζε.

Συνεχίσαμε μέσα από τόν πορθμό Eclipse περνώντας τήν άγκάλη του Pond, χωρίς νά συναντήσουμε αξιόλογους όγκόπαγους καί άφου έπισκεφθήκαμε ένα παλιό χωριό Έσκιμών περάσαμε από τό όμίσκο του Navy Board όπου πράγματι συναντήσαμε πολλούς πάγους αλλά καταφέραμε νά βρούμε πέραςμα κοντά στό νησί



Bylot πλέοντας ζίγκ ζάγκ μέχρι πού βγήκαμε στά άνοιχτά νερά του πορθμού Λάγκαστερ. Ύστερα κατά μήκος του νησιού Devon τραβήξαμε δυτικά χωρίς άλλα έμπόδια. Καί τό πρωί τής 30 Αύγουστου ρίξαμε άγκυρα στόν κόλπο του Έρέβους του νησιού Beecky. Έδώ βγήκαμε έξω γιά νά δούμε τά ύπολείματα τής κατασκήνωσης του Franklin καί τό μνημείο πού έχει στηθεί σέ άνάμνηση αυτής τής άτυχής άποστολής. Έδώ μάς έκαναν τήν εμφάνισή τους καί οι άσπρες φάλαινες πού τίς λένε «μπελούγκας». Αίγες ώρες άργότερα ξεκινήσαμε γιά τόν κόλπο Resolute. Οι όγκόπαγοι ήσαν πολλοί. Ήταν καί ή πρώτη συνάντησή μας μέ μιά πολική άρκούδα. Ήταν θηλυκιά, πάνω σ' ένα μεγάλο παγόβουνο μαζί μέ τό άρκουδάκι της, ενός περίπου χρόνου. Ωραιότατα ζώα μέ άπαστράπτουσες γούνες. Δέν έδειξαν νά ανησύχησαν καί πολύ, καθώς τίς πλησίασαμε, ούτε καί ένοχλήθηκαν από τά μανιασμένα κλίκ-κλάκ τών φωτογραφικών μηχανών πού έστρεψαν άπάνω τους οι επιβάτες πού είχαν μαζευτεί στό καμπούνι. Είναι ό μόνος άσφαλής τρόπος νά πλησιάσεις τίς πολικές άρκούδες. Τίς πλησίασαμε όρτσάροντας. Ή δρασή τους δέν είναι πολύ καλή αλλά τελικά τίς νίκησε ή περιέργεια. Όταν σταματήσαμε μάς πλησίασαν μέ άργά βήματα. Άλλά τό κόκκινο πλοίο ήταν πολύ μεγάλο γι' αυτές καί ό θόρυβος

των μηχανών καί των επιβατών πολύ έκνευριστικός. Έτσι μάς γύρισαν τήν πλάτη, πηδήσανε στό νερό από τήν άλλη μεριά του παγόβουνου καί άπομακρύνθηκαν κολυμώντας. Βρίσκοντας μιά παράκτια έλεύθερη ρότα, νότια από τό νησί Κορνούαλις σαλπάρουμε άπ' τά νερά του κόλπου Resolute στίς 1.45 καί όδηγημένοι από τά δελτία παγοπεδίων του Κέντρου Πάγων τής Όττάβας καί του Σουηδικού Μετεωρολογικού καί Ύδρογραφικού Ίνστιτούτου (πού γιά χάρη μας είχε στείλει ύπάλληλό του στό Stromfjord τής Γροιλανδίας.) άποφασίσαμε νά κατέβουμε νότια μέσα από τόν Πορθμό του Peel.

Τή νύχτα περάσαμε μιά ζώνη πάγων στά νερά του Barrow χωρίς μεγάλες δυσκολίες γιατί υπήρχαν πολλά καθαρά νερά άνάμεσα στους όγκόπαγους. Κοντά στό στόμιο του στενού Bellot έπισημάναμε τή δεύτερη πολική άρκούδα στη στεριά. Οι επιβάτες μπήκαν στίς λαστιχένιες βάρκες μας, γιά νά τή δοϋν άπό κοντά, αλλά ή άρκούδα δέν τό έξετίμησε καί άποτραβήχτηκε πίσω από τό λόφο. Τό στενό Bellot είναι σχετικά βαθύ καί έλεύθερο από ύφάλους εκτός από τό άνατολικό τμήμα όπου ένα δυνατό ρέμμα δύναμης 5 κόμβων έσκαγε άγριέμενο στό βράχο τής Magpie. Ευτυχώς υπάρχουν πολλοί δρόμοι ν' ακολουθήσεις προσέχοντας μονάχα τό ρέμμα. Ρίξαμε άγκυρα άνοιχτά από τό έγκατελελειμένο σταθ-

μό του φρουρίου Ross της εταιρίας του Hudson Bay. Από εδώ μπορούσαμε να δούμε ότι οι πάγοι στον πορθμό του Prince Regent ήταν πολύ πυκνοί και ότι είχαμε διαλέξει το σωστό δρόμο. Οι επιβάτες βγήκαν στην άκτι αλλά αναγκάστηκαν να γυρίσουν γρήγορα στο πλοίο καθώς μία άκομη πολική αρκούδα πλησίαζε.

Τήν άλλη μέρα τό πρωί άγκυροβολήσαμε στην είσοδο του στενού Tames Ross που ήταν ένα από τά δύσκολα περάσματα του ταξιδιού μας. Οι πληροφορίες στους χάρτες μας ήταν ελάχιστα. Έξοπλίσαμε μία άπο τίς λαστιχένες βάρκες μας μέ ήχοβυθόμετρο και κάναμε μεθοδικές ύδρογραφικές παρατηρήσεις της πορείας που διαλέξαμε μέσα από τό Στενό. Ό καιρός ήταν βαρύς και οι θερμοκρασίες γύρω στό μηδέν, έτσι πού ή δουλειά του πληρώματος στη λαστιχένια βάρκα δέν ήταν καθόλου άξιοζήλευτη. Τό πρωί, άφού μαζέψαμε δλες τίς άναγκαίες βυθομετρήσεις σηκώσαμε άγκυρα και μπορέσαμε νά συνεχίσουμε τήν πορεία μας στό Στενό, μέ μειωμένη βέβαια ταχύτητα αλλά μέ μεγαλύτερη έμπιστοσύνη, χρησιμοποιώντας τό χάρτη πού είχε φτιάξει ό δικός μας ύποπλοίαρχος. Τό μικρότερο βάθος πού σημειώσαμε ήταν 5,2 όργιές και δώσαμε ένα αντίγραφο του χάρτη μας στό Καναδέζικο παγοθραυστικό Camsell πού τελικά άκολουθήσε τήν ίδια πορεία μέσα στό Στενό.

Σταθήκαμε γιά λίγο στό Spence Bay και ύστερα προχωρήσαμε στό Gjoa — Havn όπου ό Άμούνδσεν και οι έξι συντροφοί του ξεχειμώνιαζαν άπό τό 1903 ως τό 1906. Τίποτα δέν έχει άπομείνει άπό τή χειμερινή εκείνη κατασκήνωση και οι περισσότεροι άπό μās ένοιωσαν ότι τουλάχιστον μία άναμνηστική πλάκα θά έπρεπε νά ύπάρχει. Στό κάτω κάτω ήταν ό πρώτος άνθρωπος πού βρήκε τό δρόμο μέσα άπ' τό Βορειοδυτικό Πέρασμα.

Τήν έπόμενη δυσκολία συναντήσαμε στό στενό πέραςμα Simpson άνάμεσα στό νησί King Williams και τή στεριά, πού άποφασίσαμε νά τό περάσουμε ήμέρα. Είχε πολλές ξέρες πού μερικές φορές μόλις μās άφηναν πέντε πόδια νερό κάτω άπ' τήν καρένα μας. Έτσι προχωρώντας δυτι-

κά περάσαμε τήν ίδια μέρα τό νησί Jenny Lind και βγήκαμε στ' άνοικτά νερά. Άπό κεί μπήκαμε στόν κόλπο Cotonation και έπισκεφθήκαμε πρώτα τό Cambridge Bay, καναδέζικη προφυλακή μέ κανονική άεροπορική σύνδεση και ύστερα τό Andersen Bay όπου και δοκιμάσαμε τήν τύχη μας στό ψάρεμα. Άπό εκεί περνώντας τά στενά του Dolphin και του Union μπήκαμε στό μεγάλο κόλπο Amundsen. Έδώ συναντήσαμε πολύ πάγο.

Όγκόπαγοι ενός έτους άνάκατοι μέ αιώνοβιους πάγους εκκλιναν τό δρόμο. Προσπαθήσαμε νά βρούμε καμμία δίοδο αλλά τό έλικόπτερο του Camsell μās ειδοποίησε ότι ήταν άδιέξοδο. Τό παγοθραυστικό άνοιγε δρόμο άνάμεσα σ' αυτό τόν πάγο γιά νά βοηθήσει δύο ρυμουλκά και προσετθήκαμε και μείς στη νηοπομπή, παίρνοντας θέση ευθύς μετά τό παγοθραυστικό πού ήταν μικρότερο άπό τό δικό μας πλοίο. Τό Camsell τρανταζόταν όλόκληρο καθώς φορτσάριζε ν' άνοίξει δρόμο μέσα στό παχύ στρώμα του πάγου κι ήταν δύσκολο γιά μās ν' άκολουθούμε τό στριψό μονοπάτι πού σχημάτιζε. Όστόσο τά καταφέραμε καλά, άνοίγοντας και τό δρόμο γιά τά ρυμουλκά πού έρχόντουσαν πίσω μας. Ύστερα άπό μερικά κοπιαστικά μίλια άραίωσε ό πολύς πάγος πού θά μπορούσαμε ίσως νά τόν περάσουμε και μόνοι μας αλλά μέ μεγαλύτερη χρονοτριβή. Πάντως μερικά ζουλίγματα πού πάθαμε στό πλωριό τμήμα ήταν όταν βρισκόμαστε στό άπόμερο του παγοθραυστικού.

Συνεχίσαμε χωρίς συνοδεία μέσα σ' ένα θαυμάσιο ήλιόλουστο δειλινό και είδαμε τήν πέμπτη μας πολική αρκούδα. Αυτή τή φορά μπορέσαμε νά τήν πλησιάσουμε αρκετά και μάλιστα άρχισε νά κυλιέται κάνοντας μία μικρή έπίδειξη της. Κοντά στόν κάβο Bathurst οι πάγοι ήταν λιγότεροι και τό άπόγευμα της 7 Σεπτεμβρίου άγκυροβολήσαμε στό άνοικτά του νησιού Herschell στόν όρμο Phillip. Οι επιβάτες μας βγήκαν έξω τό άλλο πρωί και έπισκέφθηκαν τήν έγκαταλελειμένη φαλινοθηρική βάση πού τήν κατέχουν τώρα μερικοί Έ-

σκιμώοι. Τό δελτίο γιά τήν κατάσταση των πάγων πός τά δυτικά δέν ήταν και πολύ ένθαρρυντικό αλλά ευτυχώς ύπήρχε πρόγνωση γιά καθαρά νερά κοντά στην άκτι. Στίς 12.15 σηκώσαμε έγκυρα και συνεχίσαμε τό ταξίδι μας σχεδόν σέ έλεύθερα νερά μέχρι τό Camden Bay πού φθάσαμε σχεδόν τά μεσάνυχτα. Τό στρώμα των πάγων δέν έλειπε σχεδόν καθόλου και νά ταξιιδεύεις νύχτα άνάμεσα σέ όγκόπαγους δέν ήταν πρακτικό. Γι' αυτό ξεκινήσαμε χωρίς τήν άλλη μέρα μέ πυκνή όμίχλη και μέ τή βοήθεια του ραντάρ περάσαμε τό ίδιο πρωί τό Brownlow Point. Οι άνοιχτές δίοδοι γινόνταν συνεχώς στενότερες και ό πάγος συνεχώς παχύτερος. Τό άπόγευμα οι πάγοι άρχισαν νά άποκλείουν τό δρόμο μας. Συγχρόνως πήραμε δελτίο άπό τή Γροιλανδία ότι οι πάγοι έστριβαν πός τό νησί Jones. Αυτό μās έκανε νά πάρουμε άμέσως τήν άπόφαση νά γυρίσουμε πίσω όσο άκόμα ή δίοδος πίσω μας ήταν άνοικτη, γιατί ήταν άνάγκη νά βρούμε τό συντομότερο καταφύγιο γυρνώντας σέ καθαρά νερά. Γυρίζοντας πίσω στη Point Brownlow στίς 10 τό βράδυ, βρήκαμε ένα σημείο πού τό ρέμμα είχε καθαρίσει κάπως άπό τους πάγους και άγκυροβολήσαμε γιά τή νύχτα. Παχύ στρώμα πάγου σχημάτιζε ένα έπίχωμα πάνω σέ μία ύφαλο κάπου 10 όργιές πός τήν πλευρά του πέλαγου, ενώ ένα άλλο έπίχωμα άπό λεπτότερο πάγο σχηματίστηκε και άπ' τήν άλλη πλευρά μας σέ μία ύφαλο περίπου 5 όργιές. Όταν τό πρωί διαλύθηκε ή όμίχλη μπορέσαμε νά δούμε καλύτερα τή θάλασσα μέσα άπ' τό έσωτερικό έπίχωμα κι' άποφασίσαμε νά πάμε πός τά εκεί, έλπίζοντας νά βρούμε ριχότερα και καθαρότερα νερά μέ λεπτότερο πάγο.

Ευτυχώς ήταν έτσι και μπορέσαμε νά συνεχίσουμε πός τά δυτικά περνώντας μικρές παγοπροσχώσεις και κυρίως έλίσσόμενοι άνάμεσα σέ όγκόπαγους και κομμάτια άπό παγόβουνα, και άργότερα μέσα άπό άλυσίδα όλόκληρη μικρών νησιών μέχρι πού βγήκαμε επί τέλους αρκετά δυτικότερα σέ καθαρά νερά και ξεμπουκάρουμε τή νύχτα στό νησί Jones. Μέ μέτρια όμίχλη, χαμηλή ταχύτητα και μέ τή βοήθεια των προβολέων συνεχίσαμε νά πλέουμε κοντά στην άκτι και τό πρωί στίς 11 Σεπτεμβρίου όταν καθάρισε ή όμίχλη κι' άρχισε νά σκάει ό ήλιος, είδαμε ένα καναδικό άεροπλάνο της ύπηρεσίας περιπολίας πάγων πού πετούσε άπό τό Juvik στό Point Barrow. Μās μίλησε μέ τόν ασύρματο και μās ζήτηση συνώνη γιά τή όμίχλη δέν τό άφησε νά μās φανεί χρήσιμο. Πέρασε κάμποσες φορές άπό πάνω μας σέ χαμηλό ύψος γιά νά μās χαιρετίσει και νά μās ειδοποιήσει ότι στην ούσία ή μικρή άπόσταση άνάμεσά μας και στό Point Barrow ήταν έλεύθερη άπό πάγους.

Έτσι στίς 11.35 της 11 Σεπτεμβρίου — τρεις μέρες νορτίτερα άπό τό πρόγραμμα άγκυροβολήσαμε στό Point Barrow. Αυτό σήμαινε πώς είχαμε όριστικά κατακτήσει τό Βορειοδυτικό Πέρασμα. Και πώς οι πάγοι δέν θά μās ήταν πιά έμπόδιο γιά νά όλοκληρώσουμε τό ταξίδι μας.

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

‘Η Ναυτική ‘Αρκαδία (δ)

Του Πλοιάρχου Ε.Ν. κ. ΝΙΚΟΥ ΚΩΣΤΑΡΑ

‘Η Ναυτική ‘Αρκαδία με βαθύτερη έννοια αντικατοπτρίζει τις ρίζες του τόπου μας. Παράδοση και θάλασσα. Δύο λέξεις που εκφράζουν τό παρελθόν και τό μέλλον του ελληνικού χώρου γενικότερα. Είμαστε βγαλμένοι από μία «άνεση» πάλι της στεριάς και του ύγρου στοιχείου». Στη θάλασσα βασιλεύουν μαζί τό ανδρικό στοιχείο, τό αρκαδικό, μ’ ένα Ποσειδώνια και τό γυναικείο με μίαν ‘Αμφιτρίτη.

Θρύλοι, παραδόσεις, μνημεία, ιστορία, σημερινή πραγματικότητα και αύριανή έλπιδα. ‘Η μοίρα του λαού μας. ‘Η Θάλασσα! ‘Η Θάλασσα ή ψυχή της ‘Ελλάδος. Μοίρα του Θεού, πού την πρόσταξε κι άπλωσε τη γαλάζια της αυτοκρατορία, άναρχη και άτέρμονη. Μοίρα του ‘Ελληνα, πού άναβλυσε με τό μύθο του και φιδοκουλουριάστηκε στη συνείδησή του για νά την δαμάσει και νά τόν τυραννάει. «Τά σπλάχνα μου και ή θάλασσα ποτέ δέν ήσυχάζουν, όπως λέει κι ό ποιητής.

Κανένας δέν περίμενε στά κατσάβραχα της ‘Αρκαδίας μέσα σε μικρούς θάμνους — χωριουδάκια — νά κρύβονταν μεγάλοι λαοί — ναυτικοί — γιατί στην ‘Αρκαδία ό τραγοπόδαρος πελαγικός θεός Πάν έχει τό βασίλειό του.

Κι όμως εκεί άνατράφηκε ό ‘Ιππιος Ποσειδώνας! Τ’ άφρισμένα κύματα της φουρτουνιασμένης θάλασσας φαντάζουν σάν άφηνισμένα άσπρα άλογα πού άρμούν στην άκρογιαλιά καθοδηγούμενα από τόν Ποσειδών με την τριαινά του, όπως εικονίζονται σ’ έναν εξαίσιο πίνακα του γάλλου ζωγράφου WALTER TARRIE (1892).

Περιπλανήθηκε ό Ποσειδώνας στην ‘Αρκαδία, για ν’ άφήσει τό πέρασμά του, την άνάσα του και τά ιερά του στό λατρευτικό σύμπλεγμα με την μέλαινα Δήμητρα, πού είχαν κόρη τους την Περσεφόνη, την Δέσποινα των ‘Αρκάδων. «Ταύτη μάλιστα Θεών σέβουσιν οι ‘Αρκάδες, την Δέσποιναν δέ αυτήν Ποσειδώνος φασίν είναι και Δήμητρος» όπως παρατηρεί ό Πausanias. Κάποτε όπως ροβολούσε από τό Δρυμό του Πελάγους με τ’ άλογά του, συναντήθηκε με τόν έρωτιάρη ‘Αλφειό. Κάπως έτσι θέλησε νά τόν παρου-

σιάσει σε διαλόγους του ό Λουκιανός και προσφέρονται σ’ όσους καταδέχονται νά διαβάσουν την Ναυτική ‘Αρκαδία:

— Τί δουλεία είναι τούτου, ‘Αλφειέ;

Είναι δουλεία του έρωτα, άπαντά ό ‘Αλφειός.

— Την ξέρω την ‘Αρέθουσα, ‘Αλφειέ, τράβα και καλή τύχη στον έρωτά σου..

Αυτά όμως είναι «κληρονομικά» και συνεχίζονται. Μέσα στις αρκαδικές φλέβες, ή άρμύρα της θάλασσας μας έχει μπολιάσει και πληρώνουμε τις μυθολογικές αρκαδικές έρωτικές άμαρτίες...

Αυτός είναι ό ποταμός ‘Αλφειός, ύπηρχε μάλιστα χρησμός πού όριζε ότι όποιος δέν έπλυνε τά πόδια του στον ‘Αλφειό δέν είναι ‘Ελληνας. ‘Αλλά έδώ πρέπει νά διευρύνουμε την έννοια του ‘Αλφειού. «Μέσα στις φλέβες μου χωρούν οι ώκεανοί». Τό πλατύτατο ποτάμι με τό προαιώνιο ρέμα πού περιζώνει τη γη και τροφοδοτεί τις θάλασσες είναι ό ώκεανός. ‘Ακόμη και ό Ναπολέων με την ζεστή φαντασία του έλεγε συχνά: ή θάλασσα είναι ποτάμι μ’ άπειρα κινητά γεφύρια — τά καράβια. Για νά καταλήξουμε στο μεγαγχο-λικό μας τριπολιτσιώτη ποιητή Κώστα Καρυωτάκη, πού άναφωνίζει: «‘Η Θάλασσα είναι ή μόνη μου άγάπη. Γιατί έχει την όψη του ίδανικού. Και τόνόμά της είναι ένα θαυμαστικό».

‘Αν κοιτάξουμε στο χάρτη, ή ‘Αρκαδία μοιάζει μ’ ένα ταξιδιώτη, ένα ξωμάχο, ένα ναυτικό, πού κάθεται σ’ άκρογιαλιά, στη καρδιά του Μοριά, κι άγναντεύει τη θάλασσα, τό Μυρτώο πέλαγος, ενώ φαίνονται νά βρέχονται τά πόδια του στη θάλασσα, στο μέρος της Κυνουρίας. Τά λιμάνια της Κυνουρίας, στην Πρασιωτική χώρα. Στο όρμητήριο των Κουρσάρων ‘Αρκάδων. Λένε ότι ό τυρός προέρχεται από την Τύρο της Φοινίκης, τότε πού οι Φοινίκες είχαν έδραιώσει τό «κράτος των Θαλασσών» και στηρίζονταν στην άπέραντη θάλασσα και τά πλοία τους αποτελούσαν μία περίεργη κινητή πατρίδα, πού άπλωνόταν σ’ όλη τη Μεσόγειο. ‘Εκτός από την Τύρο ύπήρχαν κι άλλα λιμάνια, του Πραστού και της Πολίχνης και σήμερα του ‘Αστρους και του Λεωνιδίου στη Πλάκα.

Στην άρχαιότητα, στα δυτικά, επίνειο της ‘Αρκαδίας ήταν ή Φιγαλία, πού φυσικά δέν ήταν αρκαδικό λιμάνι, ήταν όμως ή διεξοδος των ‘Αρκάδων στο ‘Ιόνιο Πέλαγος. ‘Αρχικά ή Κυνουρία δέν ήταν αρκαδική, γι’ αυτό επί φραγκοκρατίας ή ‘Αρκαδία λεγόταν Μεσσαρέα, — Μεσόγειος χώρα και είχε γίνει κέντρο της ‘Εταιρίας των Ναβαρραίων. Τότε ό ‘Ερύμανθος όνομαζόταν Ντουάνα (DUANA) πού σημαίνει Τελωνείο. Φαίνεται έφταναν μέχρι εκεί τά πλοίαρια.

‘Ολα αυτά γράφονται για νά κατηφορήσουν οι βαλανηφάγοι ‘Αρκάδες στη θάλασσα και νά πλύνουν τά πόδια τους στην άρμύρα. Γιατί όσο πίο πολύ νερό (διάβαζε θάλασσα) περνά μέσα σου ταξιδεύοντας, τόσο πίο βαθειά γνωρίζεις τά μυστικά του κόσμου, τονίζει ό Ν. Καζαντζάκης. ‘Αλλωστε και στην άρχαιότητα σύμφωνα με τόν χρησμό έπρεπε νά πλύνουν τά πόδια τους στον ‘Αλφειό ποταμό. ‘Αλλά ό αρκαδικός ‘Οδυσσεύς, όπως άλλωνζε την ‘Αρκαδία με το κουπί του για νά ξεσηκώσει τους βαλανηφάγους άρκάδες άνακάλυψε και την άλλη όψη του νομίσματος. Μερικοί πού κατάνονται από την Μεσσαρέα και διαπρέπουν στη ναυτιλία, με δισταγμό άναφέρουν την καταγωγή τους. Λένε ότι οι γονείς τους ήσαν... ‘Αρκάδες, ενώ άλλοι ένοιωσαν ύπερηφάνεια για την Ναυτικήν ‘Αρκαδία και θέλουν νά την γνωρίσουν καλύτερα. Τρέχει ό αρκαδισμός μέσα στις φλέβες τους κι ό γρανίτης γαλβανίζει τό μυαλό τους...

Μαζί με τόν Γκαίτε άναφωνούν: ET IN ARCADIA EGO. (‘Εγώ γεννήθηκα στην ‘Αρκαδία).

Τό θέμα μας είναι νά άντικρύσουμε την πραγματικότητα και την αλήθεια κατάματα, όπως είμαστε. Πάντως ό ναυτο-ιστορικός Ανδρέας Λαϊμός άναφέρει: «‘Ο περιστασιακός έφοπλισμός άποτελεί πηγή νέων δυναμειών διά τό έφοπλιστικό μας δέντρο. Τούτο επικυρώνεται από την ναυτική μας ιστορία, όπου τό Νεοελληνικό Ναυτικό όφείλει μεγάλα άλματα της εξέλιξης του στους περιστασιακούς έφοπλιστάς» πού με την πάροδο του χρόνου συμπλέουν με τούς παραδοσια-

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

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

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

Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

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

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



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

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

Cables: FRIXOS LONDON EC1

Swiss Service Company: Seatramp S.A.

9, Place de la Gare, 1260 Nyon

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

κούς.

Γιά να επιζηήσουμε χρειάζεται να συμβαδίζουν και να επιβιώνουν ή παράδοση και ή θάλασσα παράλληλα γιατί είναι οι ρίζες της φυλής μας. «Μέ εμβαθες κραυγή της θάλασσας ν' αγωνίζουμε» εκφράζεται ο ποιητής.

Μέχρι σήμερα αυτό γίνεται και πρέπει να συνεχισθεί. Ο χρησμός του Μαντείου Ισχύει «Εύλινον τείχος απόρρητον τελέθειν». «Ας αφήσουμε την Ιστορία να μιλήσει για να μην πόψουμε νάχουμε ναυτιλία και Ιστορία. Ας προσέξουμε την ναυτιλία καλλίτερα. Ας προβληματισθούμε σήμερα που υπάρχει ναυτιλιακή κρίση...

Και τώρα κάπως προσγειωμένα, μπορεί να συμπληρώσουμε ακόμη τό Λεύκωμα της Ναυτικής 'Αρκαδίας με μερικές συμπληρώσεις, κάποιες ανακαλύψεις από μικρούς θάμνους σέ βουνοπλαγίες της Μεσσαρέας.

Δυό αρκαδικές μπουμπουλίνες κρατούν γέρα τό τιμόνι σέ δύο ναυτιλιακές εταιρίες. 'Η ακούραστη κ. 'Αθηνά Μαρτίνο, στή THE-NAMARIS και ή δραστήρια κ. 'Ελλη Φραγκουδάκη από τό Λεωνίδιο στή FRAGLINE.

— Ο 'Αρκαδικής καταγωγής Τζώρτζ Σώτηρ διευθύνει την SUNLINE CRUISES NEW YORK ενώ ό δραστήριος Καπτ. 'Ανδρέας Σπανός από τό Χρυσόχωρι — Γορτυνίας διευθύνει επιτυχώς τό CHARTERING DEPT. της MARBROKERS S.A.

'Εξέχουσα θέση στους ναυτιλιακούς κύκλους κατέχει ό κ. Σαράντος Κατσιγιάννης από τό Τυρό Κυνourίας ως 'Επιθεωρητής του 'Ιαπωνικού Νηογνώμονος.

— Ο Καπτ. 'Ηλίας Γκότσης, από τό 'Αλεποχώρι — Μαντινείας 'Αρχιπλοίαρχος στήν 'Ετ. OSCAR TRANSPORTATION.

— Ο Καπτ. Δημ. Χατζής, από τό Ζυγοβίτσι Γορτυνίας, 'Αρχιπλοίαρχος στήν 'Ετ. LELAKIS SHIPPING.

— Ο Καπτ. 'Αναστ. Χαριτόπουλος, από την Τρίπολη, χρημάτισε 'Αρχιπλοίαρχος στήν 'Ετ. LATSIS.

— Ο Καπτ. Σπύρος Γιαννακάκης από τον Λούκα — Μαντινείας 'Αρχιπλοίαρχος στήν 'Ετ. LATSIS.

Ο καπτ. Προκόπιος Πάρχας, από τό Λεβίδι Μαντινείας, 'Αρχιπλοίαρχος στήν GREEK TANKERSHIPING.

— Ο κ. 'Ιωάννης Μέγας, από τό Λεβίδι, Διευθυντής CHARTERING DEPT. της GREEK TANKERSHIPING.

— Ο κ. 'Ιωάννης Διαμαντής από τό Λεβίδι, Διευθυντής του ACCOUNTING DEPT. της GREEK TANKERSHIPING.

— Ο κ. Στέλιος Σμύρος από τό Λεωνίδιο, 'Αρχιμηχανικός στήν 'Εταιρία ARKADIKI MARITIME.

— Ο κ. Γ. Μαστοράκης, από τό Λεωνίδιο, 'Αρχιμηχανικός στήν FRAGLINE S.A.

— Ο Καπτ. Σωτήρης Μαστοράκης, 'Αρχιπλοίαρχος, από τό Τυρό Κυνourίας.

Ο κ. 'Ανδρέας Δαμάσκος, 'Αρκαδικής καταγωγής ('Αλωνίσταινα — Μαντινείας), Διευθυντής Προσωπικού της ΕΥΠΛΟΙΑ ΑΝΕ.

Ο κ. Νίκος Τσάλτας από την Τρίπολη, τεχνικός Διευθυντής της NIARCHOS GROUP.

— Ο Καπτ. Χ. Ταλούμης από την Τρίπολη, σημαντική θέση στον 'Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ).

— Ο κ. Μιχάλης Μαρνιέρης, από τό Τυρό Κυνourίας, 'Αρχιμηχανικός στήν 'Ετ. DIANA SHIPPING.

— Ο κ. Κώστας Πολωλός, από τό Λαγκάδια Γορτυνίας, στή CHARTERING της 'Ετ. THENAMARIS.

— Ο κ. Βελισσάριος Παπαγεωργίου, από τό Ζυγοβίτσι, υπηρέτησε στή 'ΟΛΥΜΠΙΑ» και χρημάτισε 'Αρχιλογιστής στήν

GREEK LINE.

— Ο 'Αστυματιστής Ε.Ν. 'Ιωάννης Τσιαλτάς, από τό Παρθένι Μαντινείας, Διευθυντής τροφοδοσιών Πλοίων «ΠΗΛΙΟΝ» Βόλου.

— 'Ακόμη και ό δραστήριος Καπτ. Λάμπρος Τζανέτος, από την Μεγαλόπολη, πρωτοπόρος στήν 'Ιδρυση της DEKA HOLDING AND TRADING.

Και στή Πολεμικό Ναυτικό μέ τό Λιμενικό Σώμα ακόμη πρόσθετες τιμητικές συμπληρώσεις:

— Ο αείμνηστος Παν. Δραβίλας, Ναύαρχος Π.Ν. από τό Μπουτιά (Παλαιόπυργος) — Μαντινείας.

— Ο αείμνηστος Γεώργ. Ροζάκης, Ναύαρχος Π.Ν. από τό Λεωνίδιο Κυνourίας καθώς και ό 'Αντώνης Ροζάκης, Ναύαρχος Π.Ν. (ε.α.) μέ τον γιό του Γ. Ροζάκη, πλοίαρχο Π.Ν.

— Ο κ. Γ. Τσάκωνας, πλοίαρχος Π.Ν. (ε.α.) από τό Δημητσάνα.

— Ο κ. Π. Βαλασόπουλος, 'Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.) από τό Ζυγοβίτσι.

— Ο κ. Β. 'Αναγνωσταράς, Πλωτάρχης Λ.Σ. (ε.α.) από τό Λεοντάρι Μεγαλοπόλεως.

— Ο κ. Γ. Γεντέκος, Πλωτάρχης Λ.Σ. από τό Λεντάρι — Μεγαλοπούλεως.

'Ακόμη εκατοντάδες ναυτίλων και ναυτικών, υπηρετούν σέ ελληνικά πλοία, που όργωνουν τούς ώκεανούς κι έχουν τον άρκαδισμό μέσα τους, ποτισμένοι μέ άρμύρα 'Ελληνική.

Όλα αυτά σάν μία μικρή συμβολή στή πλάτεια του ναυτιλιακού μας όρίζοντα και μία ενημέρωση για να γίνει στή ευρύτερο κοινό γνωστή ή «άγνωστος» Ναυτιλία μας.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

Συνολική άξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ήταν
18.065.440.738 δολάρια.

Διά πληροφορίας άποτείνεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνω αντιπροσώπους των:

Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 419/1984

Πρόεδρος: Θεόδωρος Παπαγγελόπουλος
Εισηγητής: Δημήτρ. Σουλτανιάς
Δικηγόροι: Ορέστης Βαρώνης, Βασ. Λύρας

Σύμβαση ναυτικής εργασίας άοριστου χρόνου — Έργατικό ατύχημα — Έννοια Έπιτροπείας ανηλίκου — Αντικειμενική ευθύνη του κυρίου της επιχείρησης — Μέση αντιμισθία ναυτικού — Υπολογισμός αυτής.

Η έλλειψη της απαιτούμενης απόφασης του συγγενικού συμβουλίου για την άσκηση άγωγών που έχουν αντικείμενο πάνω από 50.000 δρχ. (ΑΚ 1651) εμπίπτει στις σχετικές ακυρότητες της ΑΚ 1652 μόνο αν προταθεί από τον έπιτροπο ή τον ανήλικο ή τους καθολικούς ή ειδικούς διαδόχους του.

Έργατικό ατύχημα υπάρχει και όταν δεν είναι άμεση συνέπεια εκτέλεσης της εργασίας, συνδέεται όμως με αυτή με σχέση αίτιου και αποτελέσματος. Ειδική περίπτωση αποτελεί η εξακολούθηση της παραμονής του ναυτικού στο πλοίο, μετά την εκδήλωση της νόσου, χωρίς να παρέχεται σ' αυτόν η προσήκουσα ιατροφαρμακευτική περίθαλψη.

Επειδή η έλλειψη της υπό του άρθρου 1651 ΑΚ απαιτούμενης απόφασης του συγγενικού συμβουλίου δια την υπό του έπιτροπου του ανηλίκου έγερση των αυτόθι αναφερομένων εν αίς και η τοιαύτη περί αντικειμένου υπερβαίνοντις τας πενήνκοντα χιλιάδας δραχμάς, εμπίπτει εις τας εν άρθρω 1652 ίδιου Κώδικος σχετικές ακυρότητας δυναμένας, βάσει τούτου, να προταθούν μόνον υπό του έπιτροπου, του ανηλίκου και των καθολικών ή ειδικών τού-

των διαδόχων (ΑΠ 410/1970 ΝοΒ 18.1190 και Δ.2. 165,80/1972 ΝοΒ 20. 632,594/1964 ΝοΒ 13.241, Έφ. Αθ. 2036/1980 ΝοΒ 29 1212). Έν προκειμένω η δεύτερα ενάγουσα είναι ανήλικος, τελεί υπό την νόμιμον έπιτροπείαν της πρώτης εξ αυτών μητρός της και εκπροσωπείται υπ' αυτής ή όποια η-σκησεν την άγωγήν καθ' ό μέρος άφορά την ανήλικον ως εκπρόσωπος και για λογαριασμόν αυτής. Απόφασις του συγγενικού συμβουλίου της ανηλίκου έπιτρέπουσα εις την έπιτροπον αυτής μητέρας της την έγερσιν της υπό κρίσιν άγωγής δεν προσεκομίσθη πλην όμως ούτε η ανήλικος ούτε η έπιτροπος αυτής επικαλέσθησαν την άκυρότητα της άνευ της τοιαύτης απόφασης έγερθείσης άγωγής. Συνεπώς τό πρωτοβάθμιον δικαστήριον μετ' όρθήν έρμηνείαν και έφαρμογήν των προαναφερθεισών διατάξεων του νόμου έχώρησεν εις την συζήτησιν της άγωγής και δεν την άπέρριπεν ως άπαράδεκτον καθ' ό μέρος άφορά την δευτέραν ενάγουσαν, άπορρίψαν αντιθέτως σιγήν τόν σχετικόν λογαριασμόν των έναγομένων. Όθεν ό περί του ένατίου πρώτος λόγος της έφέσεως είναι άπορριπτός ως άβάσιμος.

Επειδή κατά την έννοιαν του άρθρου 1 του διά του β.δ. της 24/7/25.8.1920 κωδικοποιηθέντος ν. 551/1915, ό όποιος διετηρήθη εν ισχύϊ διά του άρθρ. 38 Εισ. ΝΑΚ και είναι έφαρμοστέος, κατά τά άρθρα 1 έδ. β' και 66 του περί ΚΙΝΔ ν. 3816/1958, και έπί ναυτικών, ως ατύχημα έκ βιαίου συμβάντος, ένεκα του όποιου παρέχεται εις τόν ναυτικόν ή εν περιπτώσει θανάτου αυτού εις τά υπό του άρθρου. 5 όριζόμενα πρόσωπα ή υπ' αυτού όριζόμενη άποζημίωσις, θεωρείται και ό θάνατος του ναυτικού, εάν είναι άποτέλεσμα εκτάκτου και αίφνης ένεργείας έξωτερικού αίτιου άσχέτου μέν προς την σύστασιν του όργανισμου του

παθόντος και προς την βαθμιαίαν και προοδευτικήν έξασθένησιν και φθοράν αυτού, ως έκ της φύσεως και του είδους της παρεχομένης εργασίας και των συμφύτων προς αυτήν δυσμενών επαγγελματικών όρων, συνδεομένου, όμως, με την εργασίαν αυτήν, ως έκ της εμφανίσεώς του εν τη εκτελέσει ή έξ άφορμής αυτής, υπό την αυτόνοητον προϋπόθεσιν ότι τό έξωτερικόν τουτο αίτιον είναι, εν όψει των έκάστοτε συντρεχόντων περιστατικών, ή πρόσφορος αίτία της έπελεύσεως του θανάτου.

Ός έξ άφορμής της εργασίας έπελθόν έργατικόν ατύχημα θεωρείται και εκείνο τό όποϊον δεν είναι άμεσος συνέπεια της εκτελέσεως της εργασίας συνδέεται όμως μετ' αυτής διά σχέσεως αίτιου και αποτελέσματος έκ του λόγου ότι λόγω της εργασίας έδημιουργήθησαν αι ιδιαίτερα εκείναι άναγκαίαι διά την επέλευσίν του πραγματικού συνθήκαι, αι όποιαι δεν θά έλάμβανον ύπαρξιν άνευ της εργασίας (ΑΠ. 530/1978 ΝοΒ 27.382 142/1980 ΝοΒ 29.1373,853/1979 ΝοΒ 28.252). Ειδικότερον εις την τοιαύτην έννοιαν του έργατικού ατύχηματος εμπίπτει και η μετά την εκδήλωσιν της νόσου του ναυτικού εξακολούθησις της παραμονής του, ως και πρότερον, υπό κανονικάς συνθήκας εις τό πλοϊον άνευ της παροχής εις αυτόν της προσήκουσας ιατροφαρμακευτικής περιθάλψεως, εάν η παράλειψις αυτή ως πρόσφορος αίτια έπιφέρει την επιδείνωσιν της ύπαρχούσης άσθενείας του καϊτόν θάνατον αυτού ό όποιος άλλως, διά της παροχής της δεούσης ιατροφαρμακευτικής περιθάλψεως, θά ήτο δυνατόν εν όψει των συγχρόνων ιατρικών μεθόδων και μέσων νά άποφευχθή. Καί τουτο διότι η φύσις της ναυτικής εργασίας και η εις την θάλασσαν άπομόνωσις των ναυτικών συνεπαγομένη άδυναμίαν έγκαίρου έπισκέψεως ιατρού ή

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



ἐξόδου τῶν ναυτικῶν εἰς τὴν ξηράν πρὸς παροχὴν τῆς ἀναγκαίου ἱατρικῆς βοήθειας καὶ ἐξαρτώσα τὴν διάγνωσιν τῆς φύσεως καὶ τῆς βαρύτητος τῆς ἀσθενείας του ἐκ τῆς εὐθυκρίσις καὶ τῶν ἱκανοτήτων των, πολλάκις στερουμένων ἔστω καὶ στοιχειωδῶν ἱατρικῶν γνώσεων, πλοίαρχου καὶ ἀξιωματικῶν πλοίου καὶ καθιστώσα ἂν ὄχι ἀδύνατον πάντως ἰδιαζόντως δυσχερὴ τὴν λυσιτελεῖ ἀντιμετώπισιν ταύτης, δημιουργεῖ συνθήκας παροχῆς ἐργασίας αἱ ὁποῖαι, καίτοι πρότερον ἦσαν κανονικαί, προσλαμβάνουν, μετὰ τὸν ἐκδηλωθέντα κλονισμόν τῆς ὑγείας τοῦ ἐργαζομένου τὸν χαρακτήρα τῶν ἀσυνήθων καὶ ἐξαιρετικῶν, ἥτοι τοῦ βιαίου συμβάντος, συμφῶνως πρὸς τὴν κατὰ τὰ ἄρθρα 288 καὶ 662 ΑΕ καλὴν πίστην καὶ τὰ συναλλακτικὰ ἤθη ἐν ὧσι καὶ τῆς ὑποχρέωσης τοῦ ἐργοδότη νὰ ρυθμίσει τὰ τῆς ἐργασίας κατὰ τρόπον ὥστε νὰ προστατεύεται ἡ ὑγεία καὶ ἡ ζωὴ τῶν ἐργαζομένων (βλ. 'Εφ. Πειρ. 565/(1980)). Τέλος ἡ εὐθύνη ἐξ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος καὶ εἰδικότερον ἡ ὑποχρέωσις ἀποζημιώσεως τοῦ παθόντος ἡ τῶν μελῶν τῆς οἰκογενείας του κατὰ τὸν κωδ. νόμον 551 βασίζεται εἰς τὴν δικανοπολιτικὴν ἀρχὴν τοῦ ἐπαγγελματικοῦ κινδύνου καὶ γεννᾶται ἀνεξαρτήτως πταίσματος ἢ ἀκόμη καὶ πράξεων (ἐνεργειῶν ἢ παραλείψεων) τοῦ κυρίου τῆς ἐπιχειρήσεως, αἱ δὲ ἐκ τοῦ ν. 551 προβλεπόμεναι παροχαὶ ὀφείλονται ἀνεξαρτήτως ζημίας καὶ μετὰ σκοπὸν τὴν ἐνίσχυσιν τῶν ἐξ αἰτίας τοῦ ἐπαγγελματικοῦ κινδύνου παθόντων ('Εφ. Πειρ. 1462/1982 ΝοΒ 31, 697). 'Εν προκειμένῳ ἐκ τῶν εἰς τὰ ὑπ' ἀριθ. 335/4.11.1983 πρακτικὰ συνεδριάσεως τοῦ πρωτοδικοῦ δικαστηρίου καταχωρισθεῶν καταθέσεων τῶν μαρτύρων τῶν διαδικῶν, τῶν νομοτύπων, μετὰ προηγουμένην κλήτευσιν τῆς ἐναγοῦσης, γεγομένων ἐπιμελεία τῶν ἐναγομένων ἐνόρκων βεβαιώσεων, περὶ ὧν αἱ ὑπ' ἀριθ. 1973 καὶ 1974 τῆς 22/7/1981 καὶ 2771 τῆς 6/11/1981 ἐκθέσεις τοῦ Εἰρηνοδικοῦ Πειραιῶς, πάντως τῶν ἐπικαλουμένων καὶ προσκομιζομένων ἐγγράφων, ἐν οἷς, ἐνδεικτικῶς ἀναφερόμενα, ἐκθεσις ἐνόρκου προανακρίσεως, καταθέσεως μαρτύρων ἐν 'Αλεξανδρείᾳ, ἀντιγράφου ἡμερολογίου Γεφύρας, ἀπόφασις ΝΑΤ, καὶ τῆς ἐν γένει διαδικασίας ἀπεδείχθησαν κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, τὰ ἑξῆς:

'Ο σύζυγος τῆς πρώτης καὶ πατὴρ τῆς δευτέρας τῶν ἐναγοσῶν «Χ.Μ.» δυναμει συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας ἀορίστου χρόνου καταρτισθείσης ἐν Πειραιεὶ τὴν 1/2/1980 μετὰ τῆς δευτέρας τῶν ἐναγομένων, ἐνεργούσης ὡς ἀντιπροσώπου τῆς ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐδρευούσης πρώτης τῶν ἐναγομένων, οδῆς πλοιοκτητρίας τοῦ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίου Δ/Σ «Α.Α.», χωρητι-

κότητος 16.000 τόνων d.w., ἐναυτολογήθη ἐπ' αὐτοῦ τὴν ἐπομένην ὡς μαγειροθαλαμηπόλος ἀντὶ μηνιαίου μισθοῦ 62.000 δραχμῶν πλέον τροφῆς παρεχομένης εἰς εἶδος καὶ ἀποτιμωμένης εἰς 5.400 δραχμῶν μηνιαίως, ὡς καὶ ἰδιαίτερας ἀμοιβῆς ἐκ δραχμῶν 3.500 μηνιαίως. Εἰς τὸ πλοῖον τοῦτο ὑπηρετήσε μέχρι τῆς 20/7/1980 δευτέρας καὶ ἀπεβίωσεν ὑπὸ τὰς ἀκολουθούσας συνθήκας. Περί ὧραν 11ην νυκτερινὴν τῆς 19/7/1980 καὶ ἐν τῷ πλοίῳ ἦτο ἀγκυροβολημένος ἐξωθι τοῦ λιμένος τῆς 'Αλεξανδρείας εἰς ἀπόστασιν ὀκτώ (8) τουλάχιστον μιλίων ἀπὸ τοῦτου (λιμένος) λόγω συμφορήσεως αὐτοῦ, ὁ ἐν λόγω ναυτικός εὐρισκόμενος εἰς τὴν καμπίνα τοῦ ὁμοῦ μετὰ τῆς συζύγου του πρώτου ἐναγοῦσης καὶ ἐτοιμαζόμενος νὰ κοιμηθῇ ἠσθάνθη ἐντονὸν πόνον εἰς τὸ στήθος του καὶ ἀπώλεσε τὰς αἰσθήσεις του. Μετ' ὀλίγον συνήλθε καὶ μετεφέρθη παρ' ἀνδρῶν του πληρώματος εἰς χώρον τοῦ πλοίου χρησιμοποιοῦμενον ὡς καπνιστήριον. Εἰδοποιηθεὶς κατέφθασεν ὁ πλοίαρχος καὶ ἐδωκεν ἐντολὴν εἰς τὸν ἀστυρματιστὴν νὰ εἰδοποιηθῇ σχετικῶς τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τοῦ λιμένος. Μὴ καταστάσης δυνατῆς τῆς μετὰ ταύτης ἐπικοινωνίας ὁ πλοίαρχος ἐπικοινωνήσας μετὰ τοῦ ἐν 'Αθήναις Σταυροῦ Πρώτην Βοηθειῶν ἐνθεν συνέστησαν ἀκινήσαν τοῦ ἀσθενοῦς. 'Η κατὰστασις ὁμοῦ τούτου ἐχειροτέρησε καὶ οὗτος ὑπέστην νέαν κρίσιν δι' ἣν ὁ πλοίαρχος ἐζήτησεν παρὰ τοῦ 'Ελληνικοῦ Ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας νὰ ἀποστείλῃ ἐλικόπτερον. Τοῦ ἀπήντησα ὅτι τοῦτο εἶναι ἀδύνατον καὶ λόγω ἀποστάσεως καὶ διότι τὸ πλοῖον εὐρίσκετο εἰς τὰ χωρικά ὅρια ξένου κράτους. Μαλάξεις τῆς καρδίας τοῦ ἀσθενοῦς, παρ' ἀδανδρῶν ἄλλων γινόμεναι καὶ ὑπογλώσσια δισκία κατὰ τὸ πόνον οὐδὲν ἀπέδωσαν. Προσπάθεια ἐπικοινωνίας τοῦ πλοίαρχου μετὰ τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τοῦ λιμένος 'Αλεξανδρείας εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα νὰ τοῦ δηλωθῇ ὅτι ἐντὸς ὀλίγου φθάσει πλοηγὸς μετὰ ἱατροῦ. Τελικῶς τὰς πρωϊνὰς ὥρας τῆς ἐπομένης 20/7/1980 ἐφθασεν εἰς τὸ πλοῖον ἡμεῖς ἀνευ ὁμοῦ ἱατροῦ. 'Ο ἀσθενὴς ἐπεβίβασθη εἰς τὴν λέμβον περὶ τὴν 5ην πρωϊνὴν πλὴν καθ' ὃν χρόνον μετεφέρετο εἰς νοσοκομεῖον ἀπεβίωσεν ἐντὸς τοῦ ἀσθενοφόρου. Ὑπὸ τὰ ἐκτεθέντα περιστατικά ἡ βαρεία ἀσθένεια τοῦ δικαιοπαρόχου τῶν ἐναγοσῶν ἐκδηλωθεῖσα καὶ ἐξελιχθεῖσα κατὰ τὸν προπεριγραφέντα τρόπον ἀποτελεῖ ἐργατικὸν ἀτύχημα ἀφού ἡ ἐπιδεινώσεώς της καὶ ὁ ἐντεῦθεν ἐπισυμβὰς θάνατος ἐπὶ πλὴν δὲν παρεσχέθη εἰς αὐτὸν ἐπὶ ὀλόκληρον ἐξάωρον ἡ ἀναγκαία καὶ προσήκουσα ἱατρικὴ βοήθεια λόγω τῆς ἀδυναμίας τοῦ πλοίου νὰ προσεγγίσῃ εἰς τὴν προβλήτα τοῦ λιμένος, ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ἄμεσος μεταφορά τοῦ ἀσθενοῦς εἰς τὸ νοσοκομεῖον, καὶ τῆς μὴ ἐπιβίβασεως εἰς τὸ πλοῖον ἱατροῦ. 'Εάν παρείχετο ἐγκαίρως εἰς τὸν ἀσθενὴ τοιαύτη βοήθεια ἦτο δυνατόν νὰ διασωθῇ οὗτος. 'Αποτελεῖ δὲ δίδαγμα τῆς κοινῆς πείρας ὅτι κεφαλαιώδους σημασίας διὰ τὴν σωτηρίαν καρδιοπαθοῦς εἶναι ἡ ἐντατικὴ θεραπεία κατὰ τὰς πρώτας μετὰ τὴν

προσβολὴν ὥρας, ἡ ὁποία ἐν προκειμένῳ ἀπεδείχθη, ὡς ἐλέγχθη, ἀδύνατος λόγω τῆς ἐν τῇ θαλάσσει θέσεως τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐν αὐτῷ ὑποχρεωτικῆς πλὴν παραμονῆς τοῦ ἀσθενοῦς ἀνευ ἱατρικῆς περιθάλψεως. Εἰρήσθη ὅτι δι' ἀποφάσεως τοῦ Σ.Σ. τοῦ ΝΑΤ ληφθείσης εἰς τὴν συνεδρίαν αὐτοῦ τῆς 11/5/1981 ὁ ναυτικός ἐκρίθη ὡς ἐκ ναυτικοῦ ἀτυχήματος ἀποβιώσας καὶ αἱ ἐνάγουσαι διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 2395/10.8.1981 ἀποφάσεως τοῦ αὐτοῦ Δ.Σ. ἐτυχον μηνιαίας συντάξεως ἀπὸ 1/1/1981. Τὰ αὐτὰ δεχθεῖσα καὶ ἡ ἐκκαλουμένη ὀρθῶς τὸν νόμον ἐφήρμοσε καὶ τὰς προσκομισθείσας ἀποδείξεις ἐξετίμησε καὶ ἀπορριπτέος κρίνεται ὁ περὶ τοῦ ἐναντίου δευτέρου καὶ τελευταίου λόγος τῆς ἐφέσεως.

'Επειδὴ, κατόπιν τῶν ἀνωτέρω δεκτῶν γενομένων, ὀφείλεται κατ' ἀρθρ. 6 τοῦ ν. 551 ἡ ἀποζημιώσις τοῦ ἀρθροῦ 3 παρ. 5 καὶ 4 αὐτοῦ, εἰς τὰς ὑπὸ τοῦ ἀποβιώσαντος συντηρουμένας ἐναγοῦσας, σύζυγον καὶ θυγατέρα του. 'Ὡς ἐλέγχθη ἡ πραγματικὴ ἀντιμισθία τοῦ θανόντος ἀνῆρχετο εἰς 70.900 (62.000 5.400 3.500) δραχμῶν μηνιαίως. 'Η κατ' ἀρθρ. 4 ν. 551 πλάσματικὴ ἀντιμισθία τοῦ χρονικοῦ διαστήματος τοῦ ἀπαιτούμενου πρὸς συμπλήρωσιν του πρὸ τοῦ ἀτυχήματος δωδεκαμήνου (20/7/1979 ἕως 31/1/1980) ἦτο ἐκείνη ἡν ἡδύνατο οὗτος νὰ λάβῃ βάσει τῆς μέσης ἀντιμισθίας ναυτικοῦ τῆς αὐτῆς κατηγορίας τοῦτέστιν ἐργαζομένου ὑπ' ἀμφοτέρας τὰς εἰδικότητας μαγείου καὶ θαλαμηπόλου εἰς ὁμοίαν χωρητικότητος πλοίου κατὰ τὸ ἐξημένον χρονικὸν διάστημα, δὲν εἶναι κατωτέρα τοῦ ἀνω ποσοῦ τῶν 70.900 δραχμῶν τὸ ὅποιον ἡ ἐνάγουσα καὶ ἐπομένως καὶ τὸ πρωτόδικον δικαστήριον ἔθεσαν ὡς βάσιν τῶν ὑπολογισμῶν τῶν κατὰ τὸν ν. 551 ἀποζημιώσεων. 'Αληθὲς κατὰ τὴν ΥΑ φ. 70114/9612 ('Εμπορικῆς Ναυτιλίας) τῆς 9/21.11.1978 περὶ κυρώσεως συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας πληρωμάτων φορτηγῶν πλοίων ἀπὸ 450 τόνων d.w. καὶ ἄνω καὶ ἀποδοχαὶ ἀπὸ 1/7/1979 ἕως 30/9/1979, (μετὰ ταῦτα ἠυξήθησαν) ἀνῆρχοντο τοῦ μὲν μαγείου εἰς 39.275 δραχμῶν (β.μ. 17.095, ἐπίδομα Κυριακῶν 2.564, ὑπερωρῖαι 13.706, τροφ. 3.750, ἀρτοπ. 2.160) τοῦ δὲ θαλαμηπόλου εἰς 36.617 δραχμῶν (β.μ. 15.900 ἐπὶ δ. Κυρ. 2.385, ὑπερωρῖαι 12.782, τροφ. 3.750, καθαρ. πυγ. 1.800) καὶ ἐν συνόλῳ 39.275 + 36.617 = 75.892 δραχμῶν. Συνεπῶς ἡ ἀποζημιώσις αὐτῇ ἀνέρχεται εἰς 1.138.500 δραχμῶν (70.900X12 = 850.800X5 = 4.254.000-100.000 = 4.154.000:4 = 1.038.500 + 100.000). Τὰ αὐτὰ δεχθεῖσα καὶ τὸ αὐτὸ ποσὸν τῶν 1.138.500 δραχμῶν, ἐξ ὧν 455.400 (τὰ 2/5 τοῦ ὅλου) εἰς τὴν πρώτην ἐνάγουσαν καὶ 683.100 (τὰ 3/5 τοῦ ὅλου) εἰς τὴν δευτέραν ἐνάγουσαν ἐπιδικάσασα ἡ ἐκκαλουμένη ὀρθῶς τὸν νόμον ἐφήρμοσε καὶ τὰς προσκομισθείσας ἀποδείξεις ἐν σχέσει πρὸς τὸ ὕψος τῆς ἀντιμισθίας ἐξετίμησε καὶ ἀπορριπτέος κρίνεται ὁ παραδεκτὸς διὰ τῶν προτάσεων ἀσκούμενος (ἀρθρ. 671 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.), πρόσθετος λόγος ἐφέσεως.

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

‘Ο διαχωριστήρας «Ποσειδών» θά παρουσιασθεί στην «EXPOSHIP 85»

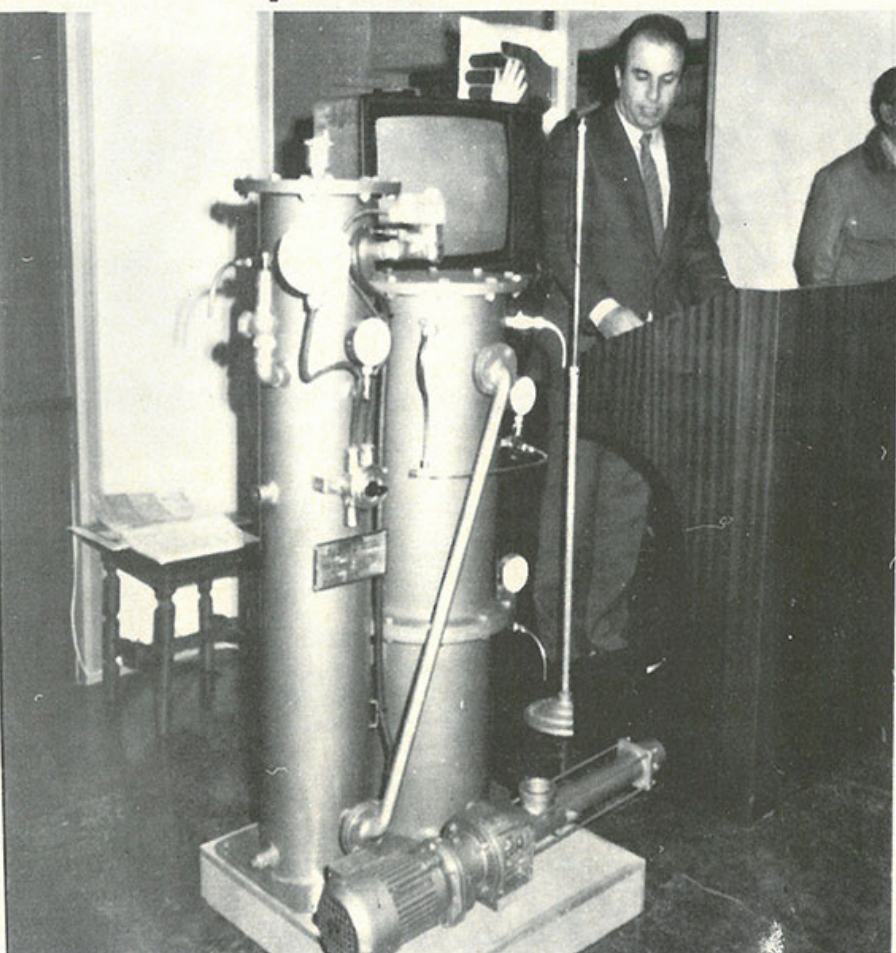
‘Ο πρώτος ελληνικός διαχωριστήρας πετρελαίου/νερού «Ποσειδών», μετά τη Γερμανία, θα παρουσιασθεί τώρα και στη Βρετανία, στην έκθεση «EXPOSHIP 85» που θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο από 18 - 22 Μαρτίου. Αυτό ανακοινώθηκε κατά την επίσημη παρουσίαση του ελληνικού διαχωριστήρα στους Έλληνες αρχιμηχανικούς που έγινε στις 5 Φεβρουαρίου στη Λέσχη Αρχιμηχανικών.

Παρόντες ήταν εκπρόσωποι του ναυτιλιακού κόσμου όπως Αρχιμηχανικοί μέλη της Λέσχης, οι κ.κ. Δουμάνης, αντιπλοίαρχος και Βλάχος, υποπλοίαρχος, της Υ.Π.Θ.Π. της Ε.Ε.Π., ο κ. Στ. Α. ναγνώστου της Υ.Π.Θ.Π. του Κ.Λ.Π.

Από τους ομιλητές ο κ. Δ. Δουμάνης της Υπηρεσίας Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος του ΥΕΝ, ανέλυσε τις απαιτήσεις της Διεθνούς Συμβάσεως MARPOL 73/78 ενώ οι κ.κ. Ίωάννης Πολυχρονόπουλος — Διευθυντής της εταιρείας «ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ» — και Αργύρης Μπούτσης, αρχιμηχανικός και τεχνικός σύμβουλος για την κατασκευή του «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» — αναφέρθηκαν στον σχεδιασμό και τη λειτουργία του διαχωριστήρα. Από τις ερωτήσεις που απηύθυναν οι παρευρισκόμενοι, φάνηκε καθαρά: τό φθηνό κόστος ανταλλακτικών και ή μή ύπαρξη κινητών μερών.

‘Η γέννηση του «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» δέν ήταν τυχαίο γεγονός. Υπήρξε καρπός μιας μακροχρόνιας σχέσεως της «ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΠΕ», με την ‘Ελληνική Ναυτιλία και τις ανάγκες της. ‘Η πίεση των γεγονότων, όπως ή ανάγκη προσαρμογής των ‘Ελληνικών πλοίων στους διεθνείς κανονισμούς και οι συχνά υπερβολικές απαιτήσεις των ξένων κατασκευαστών ανάγκασαν τη σχέση αυτή να καρποφορήσει. ‘Ο «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» έχει τις ρίζες του στη λογική ότι ή ‘Ελληνική έπινοητικότητα δέν ύστερεί σε τίποτε.

‘Από τό 1977 ή «ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΠΕ», διέθεσε στην ‘Ελληνική ναυτιλιακή αγορά ένα σημαντικό αριθμό OIL/WATER SEPARATORS κυρίως ‘Ιαπωνικής κατασκευής, αποκτώντας σιγά - σιγά την πείρα που χρειαζόταν στον τομέα αυτό. Σύντομα έγινε φανερό ότι ούτε οι χρόνοι παραδόσεως, ούτε οι συνεχώς αυξανόμενες τιμές μπορούσαν να δώσουν την κατάλληλη οικονομοτεχνική λύση σε μία Ναυτιλία που αντιμετώπιζε ήδη τά προβλήματα της γνωστής παγκόσμιας



κρίσεως.

‘Ετσι ή εταιρία αποφάσισε από τό 1981 να προχωρήσει στο δικό της δρόμο. Μία σειρά από πολυέξοδα και επίπονα πειράματα του τεχνικού και έπιστημονικού της προσωπικού κατέληξε στά τέλη του 1983 στην κατασκευή του «ΠΟΣΕΙΔΩΝ». Τό μηχάνημα αυτό συνδυάζει όχι μόνον την έμπειρία των ξένων κατασκευών αλλά και βελτιώσεις που προέρχονται από τό ‘Ελληνικό δαιμόνιο. Συγκεκριμένα:

1. ‘Απλή και εύχρηστη κατασκευή
2. ‘Ελάχιστη επιφάνεια εγκαταστάσεως και μικρό όγκο.
3. Αυτόματη λειτουργία.
4. ‘Αψογη έξυπνέτηση.
5. 20% χαμηλότερο κόστος έναντι των άλλων κατασκευαστών.

‘Ο διαχωριστήρας «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» είναι κατασκευασμένος κατά τέτοιο τρόπο ώστε να παρέχει τρεις βαθμίδες διαχωρισμού και να επιτυγχάνει έξοδο νερού κάτω των 5 PPM. ‘Επίσης καλύπτεται από διεθνή πιστοποιητικά όπως του ‘Υπουργείου Ναυτιλίας της ‘Ελλάδος, του

‘Υπουργείου Ναυτιλίας της Σοβιετικής ‘Ενώσεως κ.λπ., συμφώνως προς τις διατάξεις A3993 (X) της MARPOL 78.

Στόν σχεδιασμό και κατασκευή του διαχωριστήρα συμμετείχαν σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό οι κ.κ. ‘Αργύρης Μπούτσης, Θεόδωρος Πολυχρονόπουλος, Θανάσης Τσιτσέλης, Ναυπηγός Μηχ., Νίκος Καγκελάρης Μηχανικός, Εύαγγελος Μουστάκας Ναυπηγός.

Παρουσίαση του «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» έγινε για πρώτη φορά στά «Ποσειδώνεια 84» και στο έξωτερικό στην έκθεση «SSM 84» του ‘Αμβούργου τόν Σεπτέμβριο του 1984. ‘Η ύποδοχή ήταν έντυπωσιακή, και ήδη σήμερα έχουν γίνει έξαγωγές στην Γερμανία και ‘Ολλανδία, ενώ αναμένεται σύντομα να έπεκταθούν και σε άλλες χώρες.

‘Η ‘Ελληνική ναυτική οικόγένεια δέν ύστέρησε καθόλου. Μεγάλοι όργανισμοί όπως ή εταιρεία CERES του κ. Γ. Λιβανού τοποθετεί τόν διαχωριστήρα «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» σε όλα τά πλοία της ύστερα από προσεκτική μελέτη και σύγκριση με άλλες κατασκευές.

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

TEGNO 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.

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.



ΒΟΡΕΙΟΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Βάπτιση με φωτιά

Τό πρώτο από τά τέσσερα αδελφά πλοία ψυγεία πού ναυπηγούνται από τήν «Χάρλαντ & Γούλφ» γιά τήν εταιρία «Μπλου Στάρ Λάιν» έλαβε τό όνομα «English Star». «Αν καί ύπήρχαν φόβοι ότι ή πυρκαϊά πού έξερράγη στό σκάφος τά Χριστούγεννα καί προκάλεσε ζημιές ενός έκτομμυρίου στερλινών θά καθυστερούσε τήν παράδοσή του τελικά άποφασίσθηκε ή τελετή τής βάπτισης του νά γίνει μέσα στίς καθορισμένες προθεσμίες. Συγχρόνως έπιταχύνεται ή ναυπήγηση του άδελφού σκάφους, πού θά όνομασθεί «Scottish Star», ώστε νά παραδοθεί σέ συντομότερη ήμερομηνία καί νά έλαχιστοποιήσει τήν οικονομική ζημιά στήν «Μπλου Στάρ Λάιν».

ΓΑΛΛΙΑ

Άκυρώσεις συμβολαίων

Η εταιρία «Gazosean», είδικευμένη στή μεταφορά ύγραποιημένου αερίου, άκύρωσε μακροχρόνια συμβόλαια 13 σκαφών πού είχε χρονοναυλωμένα γιά χρονικά διαστήματα 8-15 ετών. Έλπίζεται ότι έτσι θά έξισορροπηθεί τό μεγάλο οικονομικό έλλειμμα, ύψους 200 έκτομμυρίων φράγκων που παρουσίασε ή εταιρία κατά τό 1984 άν καί θά ύπάρξουν σημαντικές άποζημιώσεις πρός τούς πλοιοκτήτες, γιά τή διακοπή των χρονοναυλώσεων.

ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

Έκτακτοι ναυπηγεία

Συνεχίζεται ή άναδιοργάνωση καί ό έκτακτος ναυπηγικός του πρώην πολεμικού ναυπηγείου του Γιβραλτάρ υπό τήν νέα διεύθυνση τής «Gibraltar». Ηδη τό συγκρότημα έφοδιάζεται μέ είδικό σύστημα πρόσδεσης των υπό δεξαμενισμό σκαφών. Πρόκειται γιά ένα σύστημα ρυμούλκησης, παρόμοιο μέ αυτό πού έχει εγκατασταθεί στό ναυπηγείο του Σκαρμαγκαλά, μέ τό όποιο τά πλοία θά τοποθετούνται μέ άκρίβεια καί άσφάλεια μέσα στή δεξαμενή. Άποτελείται από δύο βαρούλκα τοποθετημένα στήν είσοδο τής δεξαμενής καί άλλα δύο σέ άπόσταση 20 μέτρων από τήν είσοδο, τά όποια έλεγχόμενα άπο μικροϋπολογιστές θά παρέχουν πλήρη έλεγχο τής θέσης του πλοίου. Τό σύστημα δεξαμενισμού μπορεί νά γίνει έντελώς αυτόματο ή χειροκίνητο άνάλογα μέ τίς απαιτήσεις του χειριστή ένώ τά μοτέρ συνεχούς

ρεύματος παρέχουν όμαλή ισχύ κατά τήν λειτουργία των βαρούλκων.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τό «United States»

Η δυτικογερμανική κυβέρνηση παρέσχε τήν άδεια στό ναυπηγείο του Άμβούργου, HDW, νά άρχίσουν έργασίες μετασκευής στό κρουαζιερόπλοιο «United States», ένώ ταυτόχρονα ύποσχέθηκε έπιχορηγήσεις ύψους 364 έκτομμυρίων μάρκων. Τό συνολικό κόστος των έργων θά ύπερβεί τά 400 έκ.τ. μάρκα καί θά χρηματοδοτηθεί από όμιλο δυτικογερμανικών τραπεζών. Τό σκάφος θά διαπλεύσει τόν Άτλαντικό ρυμούλκόμενο μέχρι τό Άμβούργο, όπου οι έργασίες θά διαρκέσουν 18 μήνες καί θά άπασχολήσουν περίπου 1.000 άτομα. Διάφορες έργασίες στό κύτος καί μετασκευές πού θά γίνουν στίς ΗΠΑ πριν τό σκάφος ρυμουλκηθεί στό Άμβούργο, θά κοστίσουν στόν πλοιοκτήτη Ρίτσαρντ Χάντλεϊ άλλα 700 έκ.τ.μ. μάρκα.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Η αύξηση των τελών

Άναφερόμενοι στίς προτάσεις τής Κυβερνήσεως Ρήγκαν γιά τά ποτάμια καί λιμενικά δικαιώματα, άρμόδιοι παράγοντες τής έθνικής ένώσεως των καλλιεργητών εξέφρασαν σοβαρές άνησυχίες γιά τίς ένδεχόμενες έπιπτώσεις. Μιά αύξηση των τελών τόσο στό ποτάμιο συγκοινωνιακό δίκτυο όσο καί στους λιμένες είναι ένδεχόμενο νά προκαλέσει αύξηση των ναύλων μεταφοράς των σιτηρών πρός τίς όδούς έξαγωγής.

Κατά τήν ίδια πηγή ή αύξηση των ποταμίων τελών ή ή έπιβολή τέλους γιά τή χρησιμοποίηση των διωρύγων ή των λιμένων ένέχει τόν κίνδυνο νά πληγούν άσυμφόρως οι έξαγωγές δημητριακών.

Η κίνηση μέ τήν Ίαπωνία

Η αύξηση των μεταφορών γραμμής μεταξύ Ίαπωνίας καί Ηνωμένων Πολιτειών ύπολογίζεται ότι θά γνωρίσει μία έπιτάχυνση τής τάξεως του 15% έτησίως κατά τά έπόμενα έτη τής δεκαετίας του 1980. Η τάση αυτή θά δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στίς έφοπλιστικές εταιρίες στό επίπεδο τής κατανομής των μεταφορών. Τό 1984 ή άνισότητα των δύο μεταφορικών κατευθύνσεων έφθασε τήν άξία των 35 έκ.τ.μ. δολλαρίων. Ός μόνη λύση του προβλήματος θεωρείται ή αύξηση των Ίαπωνικών άγορών σέ βιομηχανοποιημένα άμερικανικά προϊόντα.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Οί ναυπηγήσεις

Πάνω από ένένα έκτομμύρια τον. γκρός παρέδωσε ή ναυπηγική βιομηχανία τής Ίαπωνίας κατά τό 1984. Συνολικά 466 σκάφη όλικής χωρητικότητας 9.338.000 τον. γκρός κτίσθηκαν στό 42 ναυπηγεία τής χώρας παρουσιάζοντας μία αύξηση στον άριθμό των σκαφών κατά 54,3% καί 53,7% στήν συνολική ναυπηγηθείσα χωρητικότητα. Πρώτη στίς ναυπηγήσεις άναδείχθηκε ή «Μιτσουμπίσι Χέιβυ Ίνταστρις» μέ 45 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 1.132.000 τον. γκρός. Τό ρεκόρ αυτό των παραδόσεων κατά τό 1984, ήταν άποτέλεσμα των πολλών παραγγελιών πού προκάλεσε τό «μπαύμ» του 1983 στό handy size μπάλκ κάρριερς. Η αντίδραση όμως πού παρουσιάστηκε από τήν ύπερπροσφορά αυτή χωρητικότητας προκάλεσε σοβαρή πτώση στίς μελλοντικές παραγγελίες μέ μόνο 288 σκάφη (σέ σύγκριση μέ τά 559 του περασμένου χρόνου), συνολικής χωρητικότητας 6.923.000 τον. γκρός. Τίς μεγαλύτερες άπώλειες σέ παραγγελίες είχε πάλι ή «Μιτσουμπίσι». Κατά τό 1984 οι 42 ναυπηγοί τής χώρας είδαν νά άκυρώνονται παραγγελίες γιά 546 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 13.682.000 τον. γκρός. Μέ τίς παρουσες παραγγελίες ή ναυπηγική βιομηχανία τής Ίαπωνίας έχει άπασχόληση γιά δύο χρόνια, ένώ τήν καλύτερη ίσορροπία μεταξύ παραγγελθέντων καί παραδοθέντων πλοίων έμφανίζει τό συγκρότημα Κουρουσίμα. Τό συγκρότημα παρέδωσε 88 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 1.229.000 τον. γκρός καί ύπέγραψε συμβόλαια γιά 61 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 724.000 τον. γκρός. Τό καρνέ των παραγγελιών του άριθμεί σήμερα 71 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 1.039.000 τον. γκρός.

ΙΣΡΑΗΛ

Άνανέωση γιά τήν «Ζίμ»

Σχέδια άνανέωσης του στόλου τής έτοιμάζει ή μεγάλη ναυτιλιακή εταιρία του Ίσραήλ. Έναντι συνολικού κόστους 100 έκ.τ.μ. δολλαρίων τά σχέδια περιλαμβάνουν τήν γιγαντοποίηση τουλάχιστον έπτά κοντεϊνερόπλοιων καί τήν τοποθέτηση νέων μηχανών στό ύπάρχοντα σκάφη τής. Οι μετασκευές στό κοντεϊνερόπλοιο θά γίνουν στό ναυπηγείο τής Χαΐφας καί θά αύξήσουν τήν μεταφορική τους ίκανότητα τουλάχιστον κατά 200 TEU, ένώ σέ τουλάχιστον 10 από τά παλαιά στροβιλοκίνητα κοντεϊνερόπλοια θά τοποθετηθούν νέες μηχανές. Άν καί ή ισραηλινή ναυτιλιακή εταιρία παρουσιάζει οικονομικά προβλήματα καί έλλειμμα στον ίσολογισμό τής οι άνανέώσεις αυτές κρίνονται οικονομικότερες από τήν έναλλακτική λύση τής ναυπηγείας νέων σκαφών γιά τίς κύριες γραμμές τής.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Οί μηχανές του QE-2

Στίς άρχές Δεκεμβρίου του 1984 ή Κιούναρ-Λάιν, πού είναι ή ναυτική θυγατρική εταιρία τής Τραφάλγκαρ Χάουζ, ζήτησε προσφορές γιά τήν άντικατάσταση των μη-

χανών του υπερωκεανίου «Βασίλισσα Έλισάβετ-2», 67.140 τόν. γκρός. Τότε η αξία της αντικατάστασης είχε υπολογισθεί στο ποσό των 50 εκατομ. δολλαρίων και περιελάμβανε την αντικατάσταση των ατμοστροβίλων με ντιζελ και σύστημα προώσεως ηλεκτροληκτρικό. Οι προσφορές των διαφόρων ναυπηγείων ανέβασαν το ποσό σε 60 εκατομ. δολλαρίων, πράγμα που ανάγκασε την Έταιρία να ζητήσει την κρατική ενίσχυση.

Τό υπερωκεάνιο, ναυπηγημένο τό 1962 αντί 17 εκατομ. λιρών, δέν υπήρξε έμπορικé άπιτυχία, έκτός των δύο τελευταίων ετών. Τώρα όμως ή απόδοσή του θά πρέπει νά είναι ακόμη μεγαλύτερη γιά νά μπορέσει νά καλύψει τό κόστος των νέων μηχανών. Πάντως αν ή Κιούναρ δέν μπορέσει νά πετύχει την κρατική ενίσχυση δέν αποκλείεται νά βρεθεί στην ανάγκη νά παροπλίσει τό πλοίο.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Ή συγκρότηση του στόλου

Μολοντί ό αριθμός των πλοίων πού άνήκουν στό νορβηγικό έφοπλισμό βρίσκεται σέ αύξηση, ό υπό την εθνική σημαία έμπορικός στόλος εξακολουθεί νά μειούται. Πράγματι ενώ τό εθνικό νηολόγιο έχασε 35 πλοία, τά νηολογηθέντα στό έξωτερικό νορβηγικής πλοιοκτησίας πλοία άνήλθαν σέ 60.

Σήμερα υπό την εθνική σημαία τελούν 754 ποντοπόρα πλοία, υπό ξένες δέ σημαίες τελούν 298 ποντοπόρα πλοία τά όποία έν όλω ή έν μέρει άνήκουν σέ Νορβηγούς πλοιοκτήτες.

Άπό πλευράς συγκροτήσεως του στόλου παρατηρείται ότι αύτή έχει αλλάξει σημαντικά κατά τά τελευταία έτη. Ή αλλαγή έκδηλώνεται άφενός μέν μέ ή μείωση των μπάλκερς και άφετέρου μέ την αύξηση των εξειδικευμένων σκαφών. Έτσι μέσα στην τελευταία δεκαετία τά φορτηγά του νορβηγικού στόλου έπεσαν από 235 σέ 82, ενώ τά άνεφοδιαστικά σκάφη πού χρησιμοποιούνται στόν τομέα των θαλασσίων πετρελαϊκών έξορύξεων αύξήθηκαν από 20 σέ 191.

ΠΕΡΣΙΑ

Έπίθεση κατά κοντεϊνερόπλοιων

Τό χωρητικότητα 1.846 TEU κοντεϊνερόπλοιο «Al Manakh» είναι τό πρώτο σκάφος της κατηγορίας αύτης πού έβλήθη στις άρχές του δεκαπενθημέρου από πυράυλο άγνωστης εθνικότητας, καθώς έπλεε στόν Περσικό Κόλπο 90 μίλια βορείως των Άραβικών Έμιράτων και οι περισσότεροι πιστεύουν ότι ή Περσία είναι ό υπαίτιος.

Τό σκάφος ναυπηγήσεως 1983 άνήκει

στην «Γιουνάιτεντ Άραμπ Σίπινγκ», της όποιας ως γνωστόν μέτοχοι είναι οι κυβερνήσεις του Ίράκ, της Σαουδικής Άραβίας, του Μπαχρέιν, του Κουβέιτ, του Κατάρ και των Άραβικών Έμιράτων και γιά τό λόγο αυτό είναι δύσκολο νά κατηγορηθεί τό Ίράκ ως υπαίτιος καθώς άφ' ενός πρόκειται γιά πλοίο στό όποιο ύπάρχουν Ιρακινά συμφέροντα, ένώ άφ' έτέρου τό σημείο όπου έβλήθη τό πλοίο είναι άρκετές εκατοντάδες μίλια μακριά από την γνωστή μέχρι σήμερα άκτίνα δράσεως των Ιρακινών πυράυλων.

Πάντως άξίζει νά σημειωθεί ότι ένάν τό «Al Manakh» έβλήθη έκ λάθους από Ιρακινό πυράυλο, τότε ή όλη έπιχείρηση άσφαλοϋς μεταφορτώσεως άργού πού έχει όργανώσει ή Περσία στό νήσο Σίρρι μπορεί ένδεχομένως νά ύποστεί πλήγματα από πιθανές άεροπορικές έπιδρομές του Ίράκ.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Άπεργία διαμαρτυρίας

Τό ναυτικό και χερσαίο προσωπικό των δύο μεγάλων κρατικών ναυτιλιακών εταιριών της χώρας, άρχισε άπεργία άπεριορίστου διάρκειας διαμαρτυρόμενο κατά των κυβερνητικών σχεδίων περί τερματισμού της λειτουργίας των έν λόγω εταιριών, γιά τό λόγο ότι δέν είναι άποδοτικές.

Τό συνδικάτο πού εκπροσωπεί τό 90% του συνολικού προσωπικού των δύο αυτών εταιριών (Πορτογαλική Έταιρία Θαλασσίων Μεταφορών και Έθνική Ναυτιλιακή Έταιρία) δήλωσε ότι ή άπεργία είχε πλήρη έπιτυχία περιλαβούσα 21 πλοία, ιδιόκτητα ή ναυλωμένα των έν λόγω εταιριών.

Παράλληλα τά ναυτεργατικά συνδικάτα άπειλούν νά κάνουν άποκλεισμό του ναυτικού έμπορίου της χώρας, πού κατά 90% διατάγεται μέ ξένα πλοία, άν ή Κυβέρνηση προχωρήσει στό κλείσιμο των δύο εταιριών.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Οί φετεινοί πάγοι

Δέν έπλήγη μόνο ή Εύρώπη από τό φετεινό χειμώνα πού είναι ό χειρότερος από 22 ετών. Έξίσου βαρεία έπλήγη και ή Σοβιετική Ένωση πού γνώρισε φέτος τόν βαρύτερο από 15ετίας χειμώνα.

Οί άρμόδιοι ύπηρεσιακοί παράγοντες έκαμαν μνεία των δυσκολιών πού αντιμετώπιζει ή ναυτιλία γιά τόν άνεφοδιασμό της Σιβηρίας. Στή θάλασσα της Σιβηρίας περισσότερα από 20 πλοία έχουν παγιδευθεί από τούς πάγους υπό τις χειρότερες άτμοσφαιρικές συνθήκες πού έγγνώρισε ή περιοχή από 25ετίας λόγω των πάγων. Κάθε μέρα καταβάλλοντα υπεράνθρωπες προσπάθειες

τά παγοθραυστικά άγωνίζονται νά διανοήξουν διαβάσεις πού θά έπιτρέψουν την περαιτέρω ναυσιπλοΐα.

Άκόμη και στή Βαλτική θάλασσα ή ναυσιπλοΐα έχει σοβαρώτατα θιγεί από τούς πάγους.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Μείωση του στόλου

Πτώση σημείωσε ή συνολική χωρητικότητα του σουηδικού έμπορικού στόλου, κατά τό 1984 φτάνοντας τά 3.043.000 τόν. γκρός παρά τό γεγονός της αύξήσεως του αριθμού των πλοίων κατά ένντε, σέ σύνολο 476 σκαφών. Σύμφωνα μέ τά οικεία στοιχεία της Στατιστικής Ύπηρεσίας ό σουηδικός στόλος σημείωσε στό τέλος του 1984 μείωση της τάξεως του 60% συγκρινόμενος μέ την δύναμη πού κατείχε τό 1975.

Καύσιμα από ύγρό άνθρακα

Ή μεγαλύτερη στόν κόσμο μονάδα παραγωγής ενός πρωτοποριακού νέου καυσίμου, του ύγρου άνθρακα, άρχισε νά λειτουργεί στό Μάλμο της Σουηδίας. Τό καύσιμο, του όποίου ή βιομηχανική όνομασία είναι «Fluidcarbon», μπορεί νά χρησιμοποιηθεί, μέ μικρές μετατροπές στους καυστήρες πού πριν χρησιμοποιούσαν άργό πετρέλαιο, έχει λιγότερα προβλήματα ρύπανσης του περιβάλλοντος από τό άργό πετρέλαιο ή τά άλλα στερεά καύσιμα, είναι σχεδόν άοσμο και δέν παρουσιάζει προβλήματα πυρκαϊάς ενώ τό κόστος παραγωγής του είναι μόνο τά δύο τρίτα της παραγωγής άργού πετρελαίου. Ή εύρεσιτεχνία του νέου καυσίμου, πού είναι ένα μείγμα κονιορτοποιημένου άνθρακα και νερού, άνήκει στην έρευνητική όμάδα του καθηγητή Μπιγιόν Λίντμαν του Πανεπιστημίου της Λούδης, όπως και ένα σύστημα καυστήρων πού περιλαμβάνεται στό σχέδιο. Ή διαδικασία παραγωγής είναι άπλή, άρχίζοντας από την κονιορτοποίηση του άνθρακα, τόν καθαρισμό του μέ νερό από τις στάχτες και τό θείο, και την προσθήκη χημικών υλικών παράγοντας τελικό προϊόν (περιεκτικότητας 65-80% σέ άνθρακα, 1% διάφορα χημικά και τό υπόλοιπο νερό) πού είναι έτοιμο γιά μεταφορά και κατανάλωση. Ή μονάδα παραγωγής είναι περιβαντολογικά «καθαρή» άνακυκλώνοντας τό νερό πού χρησιμοποιεί ενώ τά υπολείμματα της παραγωγής μπορούν νά χρησιμοποιηθούν γιά οικοδομικές εργασίες. Τό έργοστάσιο άπασχολεί προσωπικό 20 άτόμων και ή έτήσια παραγωγή του θά υπερβαίνει τούς 250.000 τόν. ύγροποιημένου άνθρακα. Μέ την χρησιμοποίηση των ειδικών καυστήρων πού μπορούν νά χρησιμοποιήσουν και άργό ή ύγραέριο μπορεί νά έπιτευχθεί όικονομία κατανάλωσης κατά 15% σέ σχέση μέ τό άργό πετρέλαιο.



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

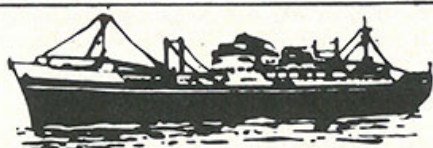
5, Paleologou St. 185 35 Piraeus, Greece. Tel: 4173991, 4173897, 4176821. Tlx: 213993 PSSN GR. Branches: Port Said - Cairo - Alexandria - Suez.



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.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για έγγραφη στά έλλη- νικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κά- τωθι πλοίων:

— «Οδέλα» φορτηγό, πρώην «Colombo Maru» υπό παναμαϊκή σημαία, 3.288 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1969 που ανήκει στην εταιρία, «Sonada Maritime Inc.» (κ. Σπυρ. Έξάρχου).

— «Δημήτρης», μπάλκ κάρριερ, ναυπη- γούμενο No. 4765, 25.063 τον. γκρό, που ά- νηκει στην εταιρία «Compania de Navega- cion Aeolus S.A.» (κ. Ήλ. Μαργαρίτης).

— «Αραμης» μπάλκ κάρριερ, ναυπηγού- μενο No. 2843, 10.400 τον. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «Alliance Star Shipping Corpo- ration» (ΠΛΕΙΑΔΕΣ ΕΠΕ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑ- ΣΙΑΙ).

— «Αλκιμος», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγού- μενο, No. 2844, 10.400 τον. γκρό, που ανή- κει στην εταιρία «Union Star Shipping Corpo- ration» (ΠΛΕΙΑΔΕΣ ΕΠΕ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑ- ΣΙΑΙ).

— «Έντερπράιζ», φορτηγό, πρώην «Enter- prise 1» υπό παναμαϊκή σημαία, 13.687 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1974, που ανήκει στην εταιρία «Castleton Maritime Corp.» (κ. Νικ. Κωτάκης).

Η κάλυψη πολεμικών κινδύνων στον Περσικό Κόλπο

Τήν απόφαση του βρετανικού άλληλα- σφαλιστικού Όργανισμού United Kingdom Mutual War Risks Association να διακόψει τή παροχή καλύψεως κινδύνων πολέμου στά σκάφη που προσεγγίζουν τό Κάργκ Τέρμι- ναλ καί τό λιμάνι Μπουσίρ άκολούθησε καί τό έλληνικό άλληλασφαλιστικό κλάμπ Helle- nic Mutual War Risk Association.

Στή σχετική άνακοίνωση έπισημαίνεται ό- τι κατά τό 1984 ένα σημαντικό μέρος των ά- παιτήσεων που κυμάνθηκαν περί τά 35 έκατ. δολάρια άφορούσαν ζημιές πλοίων που τα- ξίδευαν στην έμπόλεμη περιοχή του Περσι- κό, τρία άπό τά όποια χαρακτηρίστηκαν τε- λικώς ως όλική άπώλεια.

Τό Κομμίτητ τίμησε τούς κ.κ. Νίκο Νομικό καί Άριστ. Καραγεώργη

Στίς 21 Φεβρουαρίου, σέ αίθουσα του ίδιο- κτήτου μεγάρου, τής Ένώσεως των Άγ- γλων Έφοπλιστών (G.C.B.S.), τό Συμβούλιο του Κομμίτητ παρέθεσε γεύμα πρός τιμή των κ.κ. Νίκου Α. Νομικού καί Άριστομένη Καραγεώργη.

Σκοπός του γεύματος ήταν ή έκφραση ευ-

χαριστιών πρός τούς τιμωμένους γιά τήν πο- λυετή καί άξια προσφορά τους στά κοινά του έλληνικού έφοπλισμού.

Στό γεύμα παρεκάθησαν, μέ τόν Πρόεδρο του Κομμίτητ κ. Ίω. Άδ. Χατζηπατέρα, ό κ. Κώστας Ι. Καρράς, Άντιπρόεδρος (ό κ. Μιχ. Κ. Περαιτικός άπουσίαζε καί τόν έκπροσώπη- σε ό γιός του Κωστής), όι κ.κ. Γ. Άνδριανό- πουλος, Ε.Γ. Έμπεϊρίκος, Δ.Ν. Ίγγλέσης, Ν.Γ. Καίρης, Ίσ. Καραούσης, Στ. Κουλουκου- ντής, Γ.Α. Λαϊμός, Ι. Μ. Λύρας, Άντ. Λώς, Δ. Κ. Πατέρας, Σ. Μ. Πολέμης, Μ.Η. Φράγκος, Κ. Φραντζής, Γ. Χαγιαλίδης, Ν.Ι. Χατζηπατέρας καί άπό τά ύπηρεσιακά πρόσωπα όι κ.κ. Δ. Βασιλειάδης, Π. Κοσμάτος καί Ζ. Σδοϋγκος.

Άπό πλευράς Συμβούλων τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών παρεκάθησαν, ευρι- σκόμενοι στό Λονδίνο, όι κ.κ. Ν. Ευθυμίου, Δημ. Γ. Πατέρας, Ι. Κ. Λύρας καί Σπύρος, Μ. ολέμης (άνηκει καί στά δύο Συμβούλια).

Έκλήθησαν έπίσης ό κ. Ίω. Στ. Φαθαλιός που ύπηρετήσε χρόνια στό Κομμίτητ καί έπί- σης τά πιό πρόσφατα μέλη κ.κ. Ν. Σ. Βλασσό- πουλος καί Ήλίας Καραμαλλής.

Στήν προσώνησή του ό Πρόεδρος κ. Ίω. Άδ. Χατζηπατέρας έτόνισε ότι ή προσφορά στά κοινά των δύο τιμωμένων έχει ιδιαίτερη άξία, γιατί έτυχε σέ περίοδο μυρίων άντιξοο- τήτων καί δυσκολιών. Καί μετά τίς ευχαρι- στίες έκ μέρους όλων τούς ένεχείρισε, σέ ά- νάμνηση του γεγονότος, άπό ένα άναμνηστι- κό δισκάριο.

Όι τιμωμένοι κ.κ. Νομικός καί Καραγεώρ- γης άνταπήντησαν βαθεία συγκινημένοι, ευ- χαριστούντες τούς συναδέλφους τους καί ευχέθηκαν γιά τό μέλλον τής ναυτιλίας.

Μέ τήν ευκαιρία σημειώνουμε ότι ό κ. Νί- κος Νομικός έξελέγη μέλος του General Committee of Lloyd's Register of Shipping.

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι όι άγοραστές του Ιαπω- νικού μπάλκ κάρριερ «Discovery Bay» 41.338 τον. d.w., 25.784 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1983. Τιμή άγοράς δέν έγνώσθη.

— Στήν εταιρία πετρελαίων BP έπωλήθη τό έλληνικό πρόντακ κάρριερ «Λίμπρα»

31.718 τον. d.w., 18.343 τον. γκρό, σουηδι- κής κατασκευής του 1976, έναντι τιμής περί- των 7,2 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό έλλη- νικό μπάλκ «Στάρ Καπέλλα» 26.900 τον. d.w., 14.667 τον. γκρό, Ιαπωνικής κατασκευ- ής του 1973, έναντι τιμής που πλησιάζει τά 2,5 έκατομ. δολάρια.

— Σέ άγνωστους άγοραστές έπωλήθη τό ύπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Σά- ουθγουίντ» 19.024 τον. d.w. 11.328 τον. γκρό του 1970 έναντι τιμής περί των 1,15 έ- κατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Κινέζοι διαλυτές άγόρασαν τό ύπό πα- ναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «Θεοτόκος» 9.265 τον. γκρό του 1961, άντί δολ. 126.50 ά- νά τόνο έλ. έκτοπίσματος. Τό βάρος του σκάφους είναι περίπου 5.000 τόνοι.

— Τό βληθέν στόν Περσικό Κόλπο έλληνι- κό σουπερτάνκερ «Φάρισιπ Α.» 131.654 τον. γκρό του 1974 έπωλήθη γιά διάλυση στην Νοτ. Κρρέα άντί δολ. 118 άνά τόνο βάρους μέ παράδοση «ώς έχει» στό Ντουμπάι.

— Πακιστανοί διαλυτές άγόρασαν τό ύπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό - ψυγείο «Τσί- φταιν» 8.891 τον. γκρό του 1960, άντί δολ. 105 άνά τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Στήν Ίνδία έπίσης κατέληξε γιά διάλυ- ση τό ύπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό - ψυγείο «Γκούντ Πάϊονήρ» 4.480 τον. γκρό του 1960, άντί δολ. 103 άνά τόνο βάρους.

— Στήν Ίνδία έπίσης κατέληξε γιά διάλυ- ση τό ύπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό - ψυγείο «Γκούντ Χέρλαντ Ι.» 9.906 τον. γκρό του 1960 άντί δολ. 111 άνά τόνο βάρους.

— Διαλυτές τής Φορμόζας άγόρασαν τό ύ- πό λιβεριανή σημαία στροβιλοκίνητο δεξα- μενόπλοιο «Αέλλω» 20.745 τον. γκρό του 1957, άντί δολ. 131 άνά τον. έλ. έκτοπίσμα- τος.

— Σέ διαλυτές του Πακιστάν έπωλήθη τό ύπό σημαία Μάλτας φορτηγό πλοίο «Κω- στής» 3.200 τον. γκρό του 1960, άντί δολ. 104 άνά τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Κινέζοι διαλυτές άγόρασαν τό στροβι- λοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Βιργίνια» 109.742 τον. γκρό, 32.736 τον. βάρος, ναυπηγήσε- ως 1974, άντί δολ. 140,75 άνά τόνο βάρους.

— Τέλος στή Φορμόζα έπωλήθη γιά διά- λυση τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Μανώλης Μ.» 65.231 τον. γκρό, 25.017 τον. βάρος, ναυπηγήσεως 1970, άντί δολ. 140,40 άνά τόνο βάρους.

Φορολογικές ρυθμίσεις γιά τά τουριστικά σκάφη

Άξιοσημείωτες τροποποιήσεις έπέρχο- νται στό καθεστώς των τουριστικών έπαγγελ- ματικών σκαφών σύμφωνα μέ τίς διατάξεις που περιέχει τό νομοσχέδιο που καταρτί- σθηκε άπό τό ΥΕΝ.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες τό νέο νομο- σχέδιο προβλέπει ότι γιά νά άναγνωριστεί έ- να σκάφος ως τουριστικό πρέπει νά ύπάρχει

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

TACHYΠΛΟΟ FIBERGLASS ΣΚΑΦΟΣ 14 ΜΕΤΡΑ, POSSILIPPO TOBAGO SPECIAL, 1976, 2 ΜΗΧΑΝΕΣ G.M.X430 HP, 3 ΚΑΜΠΙΝΕΣ (ΣΥΝ ΚΥΒΕΡΝΗΤΟΥ). ΑΡΙΣΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΕΝ ΠΛΗΡΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΤΗΛ. 411.8511 ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

γνωμοδότηση για την ελληνικότητα τουλάχιστον του 50% της πλοιοκτησίας, ή οποία θα παρέχεται από 5μελή επιτροπή που θα συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας.

Τό ίδιο νομοσχέδιο προβλέπει ακόμη:

● **Τά τουριστικά** θαλαμηγά πλοία και τά τουριστικά πλοία που χρησιμοποιούνται για τή συμμετοχή τους σε ναυτικά αθλήματα χαρακτηρίζονται σαν ναυαγλητικά εφόσον είναι γραμμένα στα μητρώα αναγνωρισμένων ομίλων.

● **Ιστιοφόρα** ειδικής κατασκευής με ελληνική σημαία ολικού μήκους μέχρι 15 μέτρων με βοηθητικό κινητήρα μπορούν να ναυλώνονται χωρίς μόνιμο πλήρωμα (BARE BOAT) εφόσον δύο τουλάχιστον από τους επιβαίνοντες είναι κάτοχοι ειδικού πτυχίου ή άλλου εγγράφου από τό οποίο προκύπτει ή ναυτική ικανότητα και εμπειρία τους. Έλλειψει των παραπάνω αποδεικτικών ή ναυτική ικανότητα και εμπειρία των επιβαινόντων μπορεί να προκύπτει και από υπεύθυνη δήλωσή τους.

● **Καταργείται** ο φόρος κατανάλωσης στις λέμβους και τά πλοία πολυτελείας της δασμολογικής κλάσης 276 α/2 και στις λέμβους από πλαστικές ύλες, καουτσούκ, ύφασμα αδιάβροχο και λοιπές ύλες.

● **Απαλλάσσονται** τά υπό ελληνική σημαία τουριστικά επαγγελματικά πλοία και πλοία του φόρου κύκλου εργασιών που προβλέπεται από τό άρθρο 45 του Ν. 12/1975.

● **Απαλλάσσονται** τά υπό ελληνική σημαία τουριστικά επαγγελματικά πλοία και πλοία του τέλους χαρτοσήμου των ναυλοσυμφώνων που καταρτίζονται σε συνάλλαγμα.

Επιβράδυνση των παραδόσεων ζη- τά ή «Σάνκο Στήμσιπ»

Πολύ πρόσφατες πληροφορίες από την Ιαπωνία αναφέρουν ότι ή Σάνκο Στήμσιπ, τής οποίας οι ζημιές για τό τρέχον οικονομικό έτος υπολογίζονται σε 30 δισεκ. γιέν, ζήτησε από τά ναυπηγεία που έκτελούν τό εύρτο ναυπηγικό της πρόγραμμα την επι-

βράδυνση τής παραδόσεως 20 μπάλκ κάρριερς, από τά 125 που έχει συνολικά υπό παραγγελία.

Σημειώνουμε ότι μέχρι σήμερα έχουν παραδοθεί στη Σάνκο 85 μπάλκερς χωρητικότητας 4,4 εκατ. τον. d.w. και ή ζητούμενη επιβράδυνση του ρυθμού παραδόσεων αφορά τά 20 τελευταία σκάφη τής τεραστίας μαζικής παραγγελίας τά οποία επιθυμεί να παραλάβει σταδιακά κατά τό 1986, αντί κατά τή διάρκεια του 1985.

Τά έμπορευματοκιβώτια

Πραγματοποιήθηκε στό Λονδίνο, μετάξύ 18-22 Φεβρουαρίου, ή Σύνοδος τής Ύποεπιτροπής Έμπορευματοκιβωτίων και Φορτίων του IMO στην οποία συζητήθηκαν ή ασφάλης στοιβάσις και έχμαση όχημάτων και φορτίων στα πλοία ρό-ρό, ή εφαρμογή τής Διεθνούς Συμβάσεως Έμπορευματοκιβωτίων, οι τροποποιήσεις του Κώδικα για τήν μεταφορά των στερεών χύμα φορτίων, των απαιτήσεων μεταφοράς σιτηρών και ξυλείας και οι διαδικασίες για τήν είσοδο σε κλειστούς χώρους.

Έλεγχοι για υπεράριθμους

Οι λιμενικές άρχες θά έντατικοποιήσουν τούς έλέγχους στα ένδιάμεσα λιμάνια για να άποτραπεί ή παραλαβή από τά κρουαζιερόπλοια υπεράριθμων επιβατών. Οι υπεράριθμοι επιβάτες των κρουαζιεροπλοίων θά άποβιβάζονται και θά προωθούνται στον προορισμό τους με άλλο μέσο και με τήν φροντίδα τής πλοιοκτήτριας εταιρίας. Τά άνωτέρω όρίζονται σε έγκύκλιο τής Διευθύνσεως Λιμενικής Αστυνομίας του YEN.

Η ασφάλεια σε δεξαμενόπλοια

Έγκρίθηκε από τό YEN ό Κανονισμός για τήν κατασκευή και τόν έξοπλισμό δεξαμενόπλοίων που μεταφέρουν χύμα ύγροποιημένα άερα και δεξαμενοπλοίων που μεταφέρουν χύμα επικίνδυνες ύγρες χημικές ουσίες. Ό κανονισμός θά άρχισι να ισχύει τρεις μήνες μετά τή δημοσίευσή του στην Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως και θά εφαρμοζέται σε όλα τά ελληνικά και ξένα δεξαμενόπλοια που θά καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια.

Έγκριση Π.Δ.

Τό Συμβούλιο Έμπορικού Ναυτικού ένέκρινε Προεδρικά Διατάγματα που αναφέρονται σε θέματα πυρίμαχης προστασίας των έπιβατηγών πλοίων, φαρμάκων και ύγειονομικού ύλικού των πλοίων, σειρήνων μικρών σκαφών, και σωστικών και πυροσβεστικών μέσων των μονάδων έρευνας και έκμεταλλεύσεως ύδρογονανθράκων, τά οποία προωθούνται στο Συμβούλιο Έπικρατείας.

Ευάρεσκεια σε πλοίαρχο

Ό Υπουργός Ναυτιλίας κ. Γιώργος Κασιφάρας εξέφρασε τήν ευάρεσκειά του στον πλοίαρχο του κρουαζιεροπλοίου «Στέλλα Όκεανίς» κ. Νικ. Άσλάνη, για τή διάσωση 26 Κορεατών ναυτικών μελών του πληρώματος του έγκατελειμμένου έπειτα από πυρκαϊά φορτηγού «Άλιβέρι Χόουπ», άνοικτά τής Βενεζουέλας.

Όρκωμοσία Έπαξιωματικών Λ.Σ.

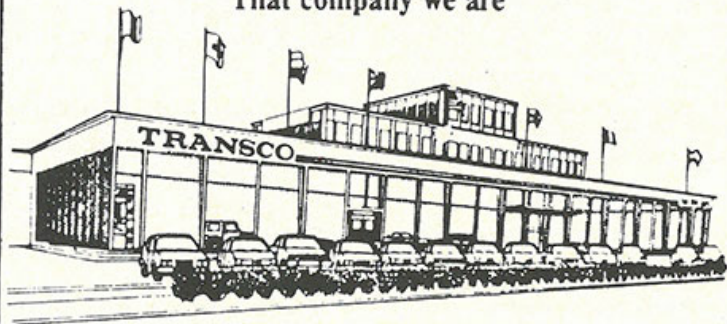
Στό Κέντρο Έκπαίδευσης «Κανελλόπουλος», στον Σκαμαγκά, έγινε ή όρκωμοσία των έπαξιωματικών (89 άνδρών και 8 γυναικών) του Λιμενικού Σώματος.



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



TANSCO TAX FREE CARS
NOORDELAAN 95 B-2030 ANTWERP - BELGIUM
Phone: 03/542.62.40 (10 lines) Telex: 35.207 Trans B

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ
TRANSCO HELLAS
Λεωφ. Συγγρού 338. Τηλ.: 9561948 - 9565820
9594877 TELEX: 22 2343

ΣΑΣ ΣΥΜΦΕΡΕΙ ΑΠΟ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΛΕΥΡΕΣ

Συνεχίζεται σταθερά ή μείωση των παροπλισμένων

Κατά τό διάστημα μεταξύ 28 Σεπτεμβρίου 1984 και 27 Φεβρουαρίου 1985 ο αριθμός των παροπλισμένων στά 13 άγκυροβόλια του έσωτερικού μειώθηκε κατά 106 πλοία, ενώ παράλληλα μειώθηκε και ή συνολική άργούσα χωρητικότητα κατά 1.481.129 τον. γκρός. Συγκεκριμένα τά παροπλισμένα στά άγκυροβόλια του έσωτερικού άνέρχονταν στίς 27 Φεβρουαρίου 1985 σέ 379 συνολικής χωρητικότητας 6.752.473 τον. γκρός, έναντι 485 συνολικής χωρητικότητας 8.233.802 τον. γκρός στίς 27 Σεπτεμβρίου 1984.

Από αυτά 71 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.918.188 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια, 286 συνολικής χωρητικότητας 2.679.803 τον. γκρός φορτηγά διαφόρων τύπων και 22 συνολικής χωρητικότητας 154.482 τον. γκρός έπιβατηγά.

Από τά πλοία αυτά 323 συνολικής χωρητικότητας 5.000.098 τον. γκρός (54 δεξαμενόπλοια 2.675.569 τον. γκρός, 250 φορτηγά 2.187.556 τον. γκρός και 19 έπιβατηγά 136.973 τον. γκρός) ήταν μέ Έλληνική σημαία και 56 συνολικής χωρητικότητας 1.752.375 τον. γκρός (17 δεξαμενόπλοια 1.242.619 τον. γκρός, 36 φορτηγά 192.247 τον. γκρός και 3 έπιβατηγά 175.504 τον. γκρός) μέ ξένες σημαίες.

Στό διάστημα από 28 Σεπτεμβρίου 1984 μέχρι 27 Φεβρουαρίου 1985 σημειώθηκαν οί έξής μεταβολές στά παροπλισμένα στά άγκυροβόλια του έσωτερικού.

Οί απόπλοι

Μεταξύ 28 Σεπτεμβρίου 1984 και 27 Φεβρουαρίου 1985 απέπλευσαν τά έξής πλοία (έντός παρενθέσεως άναγράφεται ή ήμερομηνία απόπλου):

● Έλευσίνα, θέση Α': Τά δεξαμενόπλοια «Πλατόνικ» (4.11.84), «Αθήνικ», (17.10.84) και «Ολύμπικ Στάρ» (5.10.84).

● Έλευσίνα, θέση Β': Τά δεξαμενόπλοια «Γιώτα Ε.» (5.10.84), «Ποντοπόρος» (16.11.84), «Κάβο Λόγκος» (23.1.85), «Θεόληπτος» (3.1.85), «Διώνη» (14.12.84), «Βίνγκινγκ» (28.12.84), «Πετρόλα 17» (19.10.84), «Πετρόλα 9» (7.11.84), «Ρόαν» (31.10.84), «Ορυξ» (18.10.84), «Πασαδένα» (28.1.85), «Σάμπλ» (27.9.84) και Ράινο» (19.11.84) και τά φορτηγά «Αΐρης Μάτζικ» (13.11.84), «Ασπίδοφόρος» (23.11.84), «Ναυτίλος» (24.1.85), «Ίκάν» (8.1.84), «Αλίκη Ι.Π.» (7.1.85), «Τόκυο Ολύμπικς» (9.11.84), «Δελφοί» (26.11.84), «Φλώρα Ν.» (4.11.84), «Νεφέλη» (5.11.84), «Γκονγκόλα» (21.1.85), «Γκόλντεν Γκλόρυ» (8.12.84), «Κάπταιν Τζών Λ.» (29.10.84), «Φίλιππος» (16.11.84), «Παλμέα» (7.11.84), «Μάραθων Ρήφερ» (29.11.84), «Ίόνιαν Ρήφερ» (17.10.84), «Ίκάρια Ρήφερ» (12.10.84), «Δέλφικ Ρήφερ» (9.10.84), «Πατβίν» (14.12.84), «Μετάξια» (18.10.84), «Αίγίς Ατόμικ» (11.12.84), «Σάμμερ Σκάυ» (8.1.85) και «Αίγίς Μπλαϊζ» (8.2.84).

● Έλευσίνα, θέση Γ': τά έπιβατηγά «Μακεδονία» (1.2.85), «Μεντιτεράνεαν Σκάυ» (1.2.85), «Ατλας II» (14.12.84), και «Γαλαξίας» (1.2.85), τά δεξαμενόπλοια «Αελλώ» (22.1.85), «Νήλ Άρμστρονγκ» (8.11.84), «Διαμάντω» (18.12.84), «Μάρκ IX» (22.11.84), «Μάρκ Χ» (23.10.84), «Μάρκ XI» (5.11.84), «Μάρκ VI» (19.11.84) και «Γουέστερν Αϊσλ» (31.1.85) και τά φορτηγά «Τζούπιτερ» (14.12.84), «Νικάννα» (20.12.84), «Γεώργιος Φραγκακης» (22.1.85), «Μπράβο Άρης» (13.11.84), «Λέξ Σουλφδες» (15.12.84), «Πάργα» (18.10.84), «Αργυρώ» (12.12.84), «Αθηνς



Ο Όμιλος Τσαβλίρη, σέ σεμνή τελετή πού έγινε στά γραφεία του στόν Πειραιά, τίμησε τούς άπόμαχους πλοιάρχους Σάββα και Σιδερή Τουρνή γιά τή μακρόχρονη και έπιδέξια από μέρους τούς πλοιαρχία πλοίων του Όμίλου.

Στή φωτογραφία ο κ. Νίκος Τσαβλίρης συγχαίρει τόν παλαίμαχο πλοίαρχο κ. Σιδερή Τουρνή.

Ση» (1.12.84), «Αλάμπρα» (10.10.84), «Έλληνικ Σπλέντορ» (3.10.84), «Ζεύς» (28.11.84), «Έλληνικ Λώρελ» (4.12.84), «Δημήτριος» (19.11.84), «Όσσαν Πήγασος» (51.84), «Ρήγ-καλ Σκάυ» (26.10.84), «Παπακώστας» (20.12.84), «Μακρά» (1.2.85), «Στάρσιπ» (9.1.85), «Ολύμπικ Πρεσιτζ» (1.10.84), «Αστροναύτης» (26.1.85), «Αζούμα» (19.12.84), «Βινγκάρεν» (7.12.84), «Δέσποινα Γ.Κ.» (19.11.84), «Αργώ» (29.10.84), «Ευβοϊκός Γκάλφ» (27.12.84), «Χαλάρεν» (21.12.84), «Ροζάριο» (28.9.84), «Ολύμπιαν» (19.10.84), «Κεφαλλόνιαν Αμπίσιον» (17.10.84), «Φόρουμ Σκάυ» (18.12.84), Λαγκαδά Στάρ» (18.10.84), Εύαλη» (17.11.84), «Μαργκώ» (27.11.84), «Ρόγιαλ Στάρ» (16.11.84), «Γεωργία» (22.11.84),

«Πατραϊκός» (22.11.84), «Δημήτριος» (24.1.85), «Μασσαλία» (14.11.84), «Ίόνιον» (11.10.84), «Γιαννάκης» (3.1.85), «Σάμος» (23.11.84), «Έλπάν» (27.9.84), «Έλληνικ Τσάμπιον» (9.10.84), «Άγιος Άντώνιος» (10.11.84), «Έλληνικ Τσάλλεντζερ» (25.2.85), «Χίος Πράϊντ» (26.1.85), «Χίος Φαίθη» (17.12.84), «Ευρώπη Φρήζερ» (14.2.85), «Έλληνικ Ναβιγκέιτορ» (24.10.84), «Κορινθιακός Γκάλφ» (26.11.84), «Γκούντ Λαίηντυ» (14.12.84), «Αθανάσιος Δ.» (16.11.84), «Μπονάνζα» (17.11.84), «Παναγιώτης Α.Λ.» (15.10.84), «Τράκ Τρέιντερ» (17.11.84), «Μπάλντερ Ζη Ντόουν» (4.12.84), «Μπάλντερ Ζη Στάρ» (16.12.84), «Ίόνιαν Σέυλορ» (22.11.84 και «Μήλος» (11.12.84).

TAX FREE CARS

All types & Models

ΑΜΕΣΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΕΙΔΟΠΟΙΕΙΣΤΕ ΜΑΣ ΝΑ ΣΑΣ ΠΑΡΑΛΑΒΟΥΜΕ
ΑΠΟ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ Η ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ
ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΙΤΕ ΣΕ ΜΑΣ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΣΑΣ

GENIMPEX

Schildmos 63

2914 XD · Nieuwerkerk a/d IJssel · HOLLAND

Tel.: 01803 - 6630

Telex: 27176 GENTR.

- Χαλκίδα: Τά φορτηγά «Νήσος Μύκονος» (29.1.85), «Ατλαντίς» (1.10.84) και «Τραν-σγουάρντ Σέυλορ» (22.12.84).
- Κεφαλληνία: Τά φορτηγά «Μαργαρίτα» (23.1.85), «Χλόη» (26.11.84) και «Παναγής Βεργώτης» (11.12.84).
- Γαλαξειδί: Τό φορτηγό «Έλα Μάνα Μου» (24.10.84) και τό δεξαμενόπλοιο «Ρίο Γκράν-τε» (28.11.84).
- Άστακός: Τά φορτηγά «Προμηθεύς» (2.2.85), «Άστρο» (8.11.84) και «Ιωάννης» (18.10.84).
- Στυλίδα: Τά φορτηγά «Μπράβο Λουίς» (21.11.84), «Διακλής» (28.9.84), «Παλμής» (22.11.84), «Νόρθ Πρίνσε» (10.1.85), «Τζέορ-τζιαν Γλόρυ» (3.10.84), «Νόρθ Χάινες» (11.11.84), «Τουαρέγκ» (32.85), «Μαριγώ» (22.11.84), «Ουϊνστον» (19.10.84), «Μαυλιζα» (19.10.84), «Τσίντα» (10.11.84).
- Άλιβέρι: Τό φορτηγό «Ρίο Σάν» (9.11.84) και τό δεξαμενόπλοιο «Άλκυών Μέντ»

(10.1.85), «Ρομάντικ» (15.12.84) και «Μέλω Λεμού» (1.12.84).

ΟΙ ΝΕΟΙ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΙ

Κατά τό αυτό χρονικό διάστημα παροπλί-σθηκαν στά κατωτέρω άγκυροβόλια τά έξής πλοία (έντός παρενθέσεως αναγράφεται ή ήμερομηνία παροπλισμού).

- Έλευσίνα, θέση Α': Τό δεξαμενόπλοιο «Όλύμπικ Μπρήζ» (14.11.84).
- Έλευσίνα, θέση Β': Τά φορτηγά «Αίγίς Α-τόμικ» (12.10.84), «Σάμμερ Σκάυ» (16.10.84), «Σάμμερ Μέλοντ» (1.11.84), «Ριομάρ» (22.11.84), «Έλληνικ Φρέντσιπ» (23.11.84), «Σάουθγουϊντ» (23.12.84), «Σάμμερ» (12.12.84), «Νόρθγουϊντ» (4.12.84), «Αίγίς Μπλαϊζ» (13.12.84), «Ντέκα Φρατέρνιτ» (13.2.85), «Γουόρλντ» 613.2.85, «Γουέ-στγουϊντ» (11.2.85), «Γκούλιας» (13.2.85) και «Ιόνιαν Σπίριτ» (13.2.85) και τό δεξαμενό-πλοιο «Ράινο» (23.10.84), «Μαριχρίστina»

(27.11.84), «Ροάν» (20.12.84) και «Νυάλα» (31.12.84).

- Έλευσίνα θέση Γ': Τά φορτηγά «Μπάλ-ντερ Ζή Ντόουν» (2.10.84), «Μπάλντερ Ζή Στάρ» (1.10.85), «Ιόνιαν Σέυλορ» (28.9.84), «Όδυσσεύς» (5.10.84), «Μήλος» (4.10.84), «Ιόνιαν Ντέστιν» (22.10.84), «Στεφάνος» (8.11.84), «Λεμάν» 20.12.84, «Κορινθιακός Γκάλφ» (27.12.84), «Ηβη» (—), «Άγιος Κων-σταντίνος, (21.1.85), «Εύβοϊκός Γκάλφ» (25.1.85) και «Μόνα Ι» (22.1.85), τό δεξαμενό-πλοιο «Αίτωλός» (6.11.84), «Γουέστερν Αϊσλ» (27.11.84) και «Χρήστος» (—), τό έπι-βατηγά «Μεντιτεράνιαν Σκάυ» (1.10.84), «Σί-τυ όφ Μύκονος» (24.10.84), «Νομή» (23.10.84), «Ατλας II» (8.11.84), «Γαλαξίας» (5.11.84), «Σίτυ όφ Ρόδος» (5.11.84), «Γκόλντεν Βεργί-να» (20.12.84) και τό ρυμουλκά «Αϊολος» (4.10.84), «Όδυσσεύς» (4.10.84) και «Αϊολος» (4.10.84).

- Άστακός: Τό φορτηγό «Χαλάρεν» (24.12.84).

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΜΠΩΝΚΕΡΣ ΔΙΕΘΝΩΣ

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΜΠΩΝΚΕΡΣ ΔΙΕΘΝΩΣ όπως διαμορφώθηκαν στίς 27 Φεβρουαρίου. Τιμές σέ δολ. ΗΠΑ ανά μετρικό τόνο.

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	176/179	186/188	271/274
Βοστώνης	187/190.40	191/196.80	250/251
Νέας Υόρκης	180/183	186/189	250/255
Φιλαδέλφειας	182/183	187/187.50	250/255
Βαλτιμόρης	182/184	187/189	250/255
Νόρφολκ	182/184	187/188	250/255
Σαβάννας	184/185	193/194	255/256
Τζάκσονβιλ	185/186	190/191	260/261
Π. Έβεργκλεϊτς	176.50	186	266
Τάμπας	177/178	179/183	239/242
Μόμπιλ	171/172.50	174.50/177	245/250
Ν. Όρλεάνης	170/173	173/176	244/250
Μπώμοντ/Π. Άρθουρ	171.50/177.50	173/174.50	245/247
Χιούστον	170/172.50	177.50/180.50	245/250
Κόρπους Κρίστι	172/174	176/180	248/249
Σάν Ντιέγκο	162/163	168/169	230/232
Λός Άντζελες	159/161	164/165.50	224/225
Σάν Φραντζίσκο	160/161	164/165.50	224/225
Κολούμπια ρ./Πόρτλαντ	173/174	176.50/177.50	227/228
Σηάττλ	160/168	164.50/170.50	227/228
Βανκούβερ	196/199	204.50/107	289/295
Άγ. Ευστάθιος	182/184	190/193	265/270
Φρήπορτ/Μπαχάμας	183/184	189/190	263/265
Άρούμπα/Κιουρασάο	182.50/185	195.20/197.70	258/260.50
Τρίνινταντ	181/186	193/198	290/300
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	182/184	188/192	260/270
Σαίντ Κρουά	27.60	28.85	35.10BBL
Βενεζουέλας	27.46	28.05	35.78BBL
Βραζιλίας	186	190	315
Άμβέρσας	184.50/185.50	187/189.50	228/230
Ρότερνταμ	184.50/185.50	187/189.50	228/230
Άμβούργου	185/186	187.50/190	228/230
Γαλλίας	187/189	197/199	258/260MTW
Ίσπανίας	188	192/193	243/246MTW
Θέουτας	—	192/196	247/248MTW
Γένουας	196/197	200/202	263/265
Αύγουστας	195/196	199/201	262/265
Σάρροχ	197/199	202/204	265/270
Πειραιά	—	202/204	270
Σουέζ Κανάλ	190/202	194/205	275/285
Τζέντας	—	180/190	282.65
Νταμμά	—	181/190	275
Ρός Τανούρα	—	190	275
Κουβέιτ	182	186	260
Ντάρμπαν	—	175/176	315/318MTW
Σιγκαπούρης	177/178	180/181	236/238
Ίαπωνίας	187/188	189/191	248/252

ΈΚΤΑΚΤΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΑΝΕΡΓΩΝ

Έκτακτη οικονομική ενίσχυση 8.000 δρχ. γιά τόυς έγγαμους και 5.000 δρχ. γιά τόυς ά-γαμους ναυτικούς θά χορηγηθεί μέ τήν εύ-καιρία τών έορτών τού Πάσχα. Η χρηματική αυτή ενίσχυση θά καταβάλλεται από τίς 14 Μαρτίου μέχρι τίς 19 Απριλίου.

ΠΡΟΑΓΩΓΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Μέ Π.Δ. προήχθησαν στό βαθμό τού πλω-τάρχη οί ύποπλοίαρχοι τού Λιμενικού Σώμα-τος Στ. Κανέλλης, Ίωάν. Κοντογιάννης, Διαμ. Μανός, Παν. Χαβατζόπουλος, Γεώργ. Καβαλάρης, Δημ.σθ. Γεωργακόπουλος, Ίω-άν. Μακρής, Ίωάν. Άρκαδής, Νικ. Οικονομά-κης, Άπόστ. Νάσικας, Γεώργ. Τσιρώνης, Εύάγ. Γιαννακόπουλος, Ίωάν. Πολύμερος, Άπόστ. Λιβάνιος και Μιχ. Μποφίλιος.

ΈΝΑΣ ΤΙΜΙΟΣ ΑΝΘΡΩΠΟΣ

Τήν ευαρέσκειά του εξέφρασε ό Άρχηγός τού Λιμενικού Σώματος στόν Λιμενοφύλακα τού Κεντρικού Λιμεναρχείου Καβάλας κ. Άν-τώνιο Ίωσηφίδη γιά τό ήθος και τήν έντιμό-τητά του νά έπιστρέψει στήν Έθνική Τράπε-ζα Καβάλας ποσό 400.000 δρχ. πού τού είχε δώσει κατά λάθος επί πλέον ό ταμίας τού το-πικού ύποκαταστήματος.

ΝΕΑ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΤΗΣ SHIPCARE

Η έταιρία Fife Forge τής Σκωτίας ή όποία ειδικεύεται σέ σφυρήλατες και χυτές χαλύ-βδινες κατασκευές, παρεχώρησε τήν απο-κλειστική αντιπροσωπεία γιά τήν Ελλάδα στήν έταιρία SHIPCARE TECHNICAL SERVI-CEs.

Η Fife Forge είναι μία από τίς κορυφαίες έταιρίας στόν κλάδο τής και ειδικεύεται σέ άξονικά συστήματα (τελικούς και ένδιάμε-σους άξονες), χυτές πρύμες και συστήματα πηδάλων, πού άπαιτούνται στήν ναυπήγηση πλοίων.

ΝΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ ΈΝΩΣΕΩΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Η νέα διοίκηση τής Πανελληνίου Ένώσε-ως Συνταξιούχων Πλοίαρχων συγκροτήθηκε ως έξης: Ίωάν. Γαβαλάς, πρόεδρος, Ίωάν. Μουστακαρίας, αντιπρόεδρος, Κων. Σαρρής, γεν. γραμματέας, Άθαν. Άθανασίου, ειδι-κός γραμματέας, Ίωάν. Παπαδημητρίου, τα-μίας και Κων. Καρασταμάτης, Νικ. Χρήστου, Μάρκ Βάος και Ίωάν. Δενδρινός, σύμβουλοι.

Η ύγειονομική εξέταση των λιμενικών

Η ετήσια ύγειονομική εξέταση στην οποία υποβάλλονταν μέχρι τώρα οι αρχικελευστές, άνθυπασπιστές και αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος επεκτείνεται με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας σε όλο το στρατιωτικό προσωπικό του Λ.Σ. ανεξάρτητα από βαθμό. Η εξέταση αυτή εκτός από τὰ Ναυτικά Νοσοκομεία Αθηνών και Κρήτης θα γίνεται και στα κατά τόπους στρατιωτικά ή κρατικά νοσοκομεία.

ΠΕΝΘΗ

ΣΠΥΡΟΣ Θ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΤΟΣ

(Παράδειγμα προς μίμηση)

Ο Τεχνικός κόσμος του Πειραιώς έχασε

στις 4.2.85 επίλεκτον μέλος του.

Ναυπηγός - Μηχανολόγος του Πολυτεχνείου του Άννοβερου ο Σπύρος Κωνσταντάτος διετέλεσε επί πολλά έτη Αρχιμηχανικός μεγάλων Πλοιοκτητριών Έταιριών, ενώ από 5ετίας ή Διευθύνσεις του BLOHM + VOSS του Αμβούργου εκτιμώσα τὰ γενικώτερα προσόντα του, του ανέθεσε τήν εις Πειραιά διεύθυνσιν του Γραφείου εκπροσωπήσεώς της.

Παράλληλα προσέφερε τήν δημιουργικήν του υπηρεσίαν ως μέλος του Δ.Σ. του Έλληνικού Ίνστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ) και ιδιαίτερα ως Γραμματέας αυτού κατά τὰ τελευταία δύο έτη. Τό έργον του εις τό ΕΛΙΝΤ υπήρξεν ούσιαστικόν με προσφοράν ποικίλης μορφής.

Πέραν όμως όλων αυτών υπήρξεν ο θερ-

μός φίλος χωρίς περίσκεψιν ή παζαρεύματα προσέφερεν αγάπην και έμπρακτον φιλίαν, χωρίς πολλές φορές τούτο νά του ζητηθεί. Η συμβουλή του υπήρξε πάντα πολύτιμος. Έσωτερική παρόρμησις τόν ώθοϋσε εις τό «Καλόν», τήν αίσθησιν του όποιου διατηρούσε σταθερά εις ύψηλόν επίπεδον.

Εις ήμάς άφησεν Κληρονομίαν πολύτιμον: τό παράδειγμα του.

Στις 5.2.85 τόν δέχθηκε γιά πάντα στήν αγκαλιά της ή Πατραϊκή γή, στήν όποία έναπέτεθη έν μέσω βαθυτάτης θλίψεως από πληθος αγαπητών συμφοιτητών του Άννοβερου, συγγενών, φίλων, ως και των έσπευσμένως άφίχθέντων Προέδρου και άνωτέρου Διευθυντού της BLOHM + VOSS.

Αιώνια ή μνήμη ή αγαθή.

A.T.



Θαλάσσια άτυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	Έλληνική	12.348	1968	Συγκρούστηκε στο Ντάρ ές Σαλάαμ, στις 5/2 με τό κοντεινερόπλοιο «Thomson Lykes» χωρίς νά γνωσθούν λεπτομέρειες.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	Έλληνική	3.700	1973	Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Simone» στο Τσίκ Πόιντ, στις 9/2 χωρίς νά ύποστεί σοβαρές ζημιές.
ΕΥΝΟΙΑ	Έλληνική	10.006	1970	Έπιθεωρήθηκε στο Γκόττενμπουργκ συνεπεία ζημίας στήν προπέλλα λόγω παγετού πού συνάντησε στα τέλη Φεβρουαρίου.
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	Έλληνική	3.600	1974	Προσέκρουσε στήν προβλήτα, στο Μίλφορντ Χάβεν, στις 14/2 χωρίς νά ύποστεί σοβαρές ζημιές.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	Μάλτας	9.455	1962	Υπέστη βλάβη της μηχανής κατά τό ταξίδι από Νταμμάμ γιά Ντάρμπαν στα τέλη Ιανουαρίου και κατέπλευσε στο Ντάρμπαν γιά έπισκευές.
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	Έλληνική	10.600	1979	Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Nordwoge» στήν Άμβέρσα, στις 10/2 και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	Έλληνική	34.035	1974	Υπέστη ζημιές στήν εγκατάσταση άσυρμάτου, στο Μπουένος Άϊρες, στις 22/2. Αναλήφθηκαν έπισκευές.
ΚΑΜΠΟΣ	Έλληνική	13.116	1971	Υπέστη βλάβη της μηχανής έξω από τήν Τζαμάικα και ρυμουλκήθηκε στο Κιουρασάο στις 20/2.
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	Έλληνική	19.974	1978	Όλμπανυ γιά Ρωσία, συγκρούστηκε στο Σουέζ, στις 20/2 με βυθοκόρο και υπέστη ζημιές στο κύτος και τήν υπερκατασκευή.
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	Έλληνική	16.163	1975	Συγκρούστηκε στήν Άλεξάνδρεια, στις 17/1 με τό φορτηγό «Rjesina» και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στο Φλάσσινγκ στις 26/2.
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΥ	Παναμαϊκή	43.598	1970	Έπιθεωρήθηκε στο Πόρτ Καρτιέ συνεπεία έλασματοουργικών ζημιών πού υπέστη στις 13/2 σε πρόσκρουση σε αποβάθρα.
TANKERΣ:				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ	Έλληνική	123.648	1978	Πολυβολήθηκε στις 27/2, στον Περσικό, από άγνωστα αεροσκάφη, χωρίς νά ύποστεί σοβαρές ζημιές και κατευθύνθηκε προς Ντουμπαί.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ.	Παναμαϊκή	13.512	1965	Υπέστη έλαφρές ζημιές στον μηχανισμό άγκυρας κατά τή φόρτωση στο Μπάνιας στις 15/2.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

" MEDOV "

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

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

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

MEMBERS OF:

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

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

Η ναυλαγορά

Η αγορά του δεκαπενθημέρου άρχισε με ελάχιστο αριθμό έντολων στα σιτηρά, σε αντίθεση με τον γαϊάνθρακα και τα σιδηρομεταλλεύματα που παρουσίαζαν μία σχετικά ζωηρότερη κίνηση, ιδίως στα μεγάλα μεγέθη.

Στά σιτηρά ο ναύλος των δολ. 14.50 για πάναμαξ από Κόλπο για Ιαπωνία άργότερα βελτιώθηκε στα δολ. 14,75 και, αν πιστέψουμε ακριτομύθειες, ίσως και περισσότερο. Αντίστοιχη βελτίωση παρουσίασε και ο τομέας του Β. Ειρηνικού που από δολ. 9,00 ή και χαμηλότερα έβγαζε τα δολ. 9.55. με τάση προς τα δολ. 10. Ναυλώσεις του αυτού μεγέθους προς Κόντινεντ δεν ανακοινώθηκαν, από τη σύγκριση όμως προς καπως μικρότερα μεγέθη εξαγεται ναύλος περί τα δολ. 9. Αριθμός ναυλώσεων για σιτηρά σημειώθηκε για μικρότερα μεγέθη, όπως:

— 15.000 τον. από Χ. Ρόντς για Αλγερία στα δολ. 23,50.

— 25.000 τον. από Κόλπο για Αίγυπτο στα δολ. 18,50.

— 36.000 τον. από Κόλπο για Ην. Βασίλειο στα δολ. 10,70.

Ενώ, από άλλες περιοχές, 30.000 τόννοι από Αγ. Λαυρέντιο για Αλγερία πλήρωναν δολ. 22,50 και η αυτή ποσότητα από Πλέιτ για Νορβηγία δολ. 19,75 ανά τόννο. Κάποια κίνηση και από το Κόντινεντ με 22.000 για Κύπρο στα δολ. 9,50 ενώ οι 18.500 τόννοι από Ην. Βασίλειο για Αλγερία πλήρωναν δολ. 14 φίο. Σαν γενική παρατήρηση, μετά από μία σοβαρή κάμψη, η ζήτηση για σιτηρά φαίνεται να βελτιώνεται.

Ζωηρή, όπως είπαμε, η ζήτηση στο γαϊάνθρακα, περιορίστηκε στα σχετικά μεγάλα μεγέθη. Η εξαγωγή συμπερασμάτων ως προς τα επίπεδα των ναύλων είναι κάπως δύσκολη λόγω της έχεμύθειας που επικράτησε. Από δ,τι όμως έγινε γνωστό σημειώσαμε μία σταθερότητα με ελαφρά ανοδικές τάσεις, πιθανόν πρόσκαιρες. Οι 75.000 τόννοι από Χ. Ρόντς για Β. Ισπανία κλείνονταν στα δολ. 5,40 ενώ οι 55.000 τόννοι για Ιαπωνία στα δολ. 13,50 ανά τόννο. Η αυτή ποσότητα από Αυστραλία για Κορέα κλείνονταν στα δολ. 6,25.

Τήν ίδια περίπου εικόνα παρουσίαζε και η ναυλαγορά των μεταλλευμάτων με τους 150.000 τόννους από Β. Βραζιλία για Ιταλία στα δολ. 4,75 ενώ οι 100.000 τόννοι από Δυτ. Αφρική μόλις δολ. 3. Φημολογείται επίσης

κλείσιμο από Χιλή για ΗΠΑ (Ατλαντικό) με 55.000 τόννους στα δολ. 9. Η παράθεση όμως συγκεκριμένων περιπτώσεων καθίσταται αποπροσανατολιστική λόγω του μεγάλου αριθμού των μη ανακοινωθέντων κλεισιμάτων.

Ήσυχη ή αγορά των λιπασμάτων, με περίεργα μικρά ενδιαφέρον της Ινδίας που αλλιώς μάς έχει πρόσφατα συνηθίσει. Ένας αριθμός ναυλώσεων προς Αλγερία και Ν.Α. Ασία κάπως μετριάζει την εντύπωση.

Τέλος, το γενικό φορτίο σε ύποτονικότητα, εκφράστηκε κυρίως με τη χρονοαύλωση.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Χαρακτηριστική ή αδυναμία του χώρου της Άπω Ανατολής όπου σημειώθηκε αριθμός ναυλώσεων σε χαμηλά μισθώματα, τόσο για κυκλικά ταξίδια Ειρηνικού ή Αυστραλίας όσο και για άλλες περιοχές. Σποραδικά μόνο, σημειώσαμε και μερικά κόσμια μισθώματα, όπως του πάναμαξ για κυκλικό Αυστραλίας στα δολ. 5.250.

Άλλως, τα μισθώματα που πληρώθηκαν στην Άπω Ανατολή φανερώσουν άμχανια εκ μέρους της πλοιοκτησίας:

— 27.000 τον. d.w. από Κορέα για Έρυθρά, δολ. 4.300.

— 32.000 τον. d.w. από Αυστραλία για Δ. Μεξικό, δολ. 3.900.

— 33.000 τον. d.w. από Ν. Ζηλανδία για Έρυθρά, δολ. 4.750 πλέον δολ. 92.500.

— 21.000 τον. d.w. από Ιαπωνία για Χαττέρας, δολ. 3.000.

Στην περιοχή Ευρώπης — Ατλαντικού, ποικιλία περιπτώσεων προκαλεί διάφορα συμπεράσματα. Η φημολογούμενη ναύλωση πλοίου 35.000 τον. d.w. για κυκλικό Ατλαντικού στα δολ. 3.000 έρχεται σαφώς σε αντίθεση με τους 34.000 τον. d.w. από Γερ-

μανία για Δυτ. Αφρική στα δολ. 5.000.

Από Ν. Αφρική, οι 34.000 τον. d.w. για Μεσόγειο στα δολ. 4.000 αποτελεί μέτρο της ζήτησης στην περιοχή.

Τέλος, οι 60.000 τον. d.w. από Κόλπο για Ιαπωνία στα δολ. 5.000 πλέον δολ. 175.000 δίνουν το μέτρο στην τόσο χαρακτηριστική -αντιπροσωπευτική περιοχή του κόσμου.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η ναυλαγορά πετρελαιοφόρων του τελευταίου δεκαπενθημέρου άνοιξε σε άργους ρυθμούς, τόσο γνώριμους, άλλωστε, στις μέρες μας. Γρήγορα όμως, η Δυτική Αφρική εμφάνισε αύξημένη ζήτηση που — με την σχετική ανάπαυλα της άργιας στις ΗΠΑ (19 Ιανουαρίου) — ακολουθήθηκε από μία αύξημένη δραστηριότητα στην Καραϊβική και, εν μέρει, στη Μεσόγειο. Σχετικά ύποτονική ή αγορά του Περσικού, δεν έδωσε σαφή δείγματα αλλαγής παρά την ένταση που προκαλεί ή επιθετικότητα των έμπολέμων Ιράν — Ιράκ.

Στην τελευταία περιοχή, σαφή δείγματα των επικρατούντων επιπέδων ναύλων δίνουν οι περιορισμένες σε αριθμό ναυλώσεις, από την μέν πολυμική ζώνη, VLCC στα WS 22/23 για Άπω Ανατολή ενώ οι 250.000 τόννοι για ΗΠΑ κλείνονταν στα WS 30 (από Sirkhu).

Η κάπως αύξημένη ζήτηση στη Μεσόγειο ήταν τελείως ανεπαρκής ώστε να προκαλέσει άνοδο των ναύλων που πιέζονται από τον μεγάλο σχετικά αριθμό άνοικτων πλοίων. Οι 75.000 τόννοι για Κόντινεντ παρέμειναν στα WS 65 ενώ ένδομεσογειακή μεταφορά πλήρωνε WS 55 για 85.000 τόννους.

Καλύτερη ή Δυτική Αφρική, πλήρωνε WS 24 για 250.000 τόννους με προορισμό Κόντινεντ/Μεσόγειο και WS 30 για 140.000 τόννους. Οι 130.000 τόννοι για ΗΠΑ —πλήρωναν WS 38.

Ζωηρή ή Καραϊβική, πλήρωσε WS 152 για 38.000 τόννους και WS 122 για 54.000 τόννους προς ΗΠΑ, ενώ για Κόντινεντ οι 30.000 τόννοι πλήρωναν WS 150.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

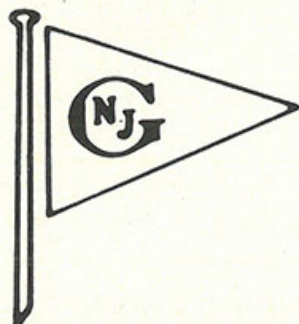
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΠΤΖ: Λόγκ Μπής 43.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 8,40 φίο, πλέον 25 σέντς για δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης, 8.000 τον. φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, Φεβρουαρίου 25 — Μαρτίου 5.

ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ: Βόρειο Ειρηνικό 54.500 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 10,25 φίο, 8.000 τον./4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ 1.: Βορείως Χαττέρας 25.000 τον. γεννήματα Τυνησία, δολ. 13,50 φίο, 4 ημέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΤΖΩΝ Κ.: Άμερ. Κόλπο 6.600 τον. σιτηρά Μαρκάμπο, δολ. 16,50 φίο, 2 ημέρες/1.000 τον. φορτο-

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

εκφόρτωση, άμεση.

ANNA: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Αιγύπτου δολ. 18,50 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. Φεβρουαρίου 24-27.

ΛΑΡΑ Σ.: 'Ανατολ. ΗΠΑ 14.000 τον. γεννήματα Δανία, δολ. 14,50 φίο, 3 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 23-26.

ΝΑΥΤΙΛΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 16,25 φίο, 4 ημέρες/1.250 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 25 - Μαρτίου 1.

ΑΛΜΑΡ: Βορείως Χαττέρας 15.000 τον. κριθής χύδην 'Αλγερία, δολ. 23,50 φίο, 4.000/600 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 28 - Μαρτίου 7.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ: 'Αμερ. Κόλπο 22.000 τον. γεννήματα Μομπάσα, δολ. 28,50 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 22-28.

ΝΟΒΗ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ 20.000 τον. γεννήματα δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 27, 2.000 τον. φόρτωση/1.750 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Μαρτίου 1-10.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΧΙΑΝ ΣΗ: 'Ακαμπα 14.500 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 13,25 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 25 - Μαρτίου 5.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ: Αυστραλία 30.000 τον. σιτηρά χύδην Μπαντάρ 'Αμπάς, δολ. 21,50 φόρτωση κλίμακας, 2.000 τον. εκφόρτωση, Φεβρουαρίου 18 - Μαρτίου 2.

ΑΝΙΜΑΡ: Τίλμπουρι 16.500 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 14 φίο, 4.500/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 1-8.

ΑΡΙΣΤΕΥΣ: Χερόγια 13.000 τον. λιπάσματα χύδην Μπαγκόγκ, δολ. 30 φίο, 4.000/1.800 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 22-25.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ: 24.000 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση Νιού Σάουθ Γουέιλς Μαρτίου 3-8, επαναπαράδοση Καραάτσι, δολ. 3.800 την ημέρα πλέον δολ. 90.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΝΘΙΠΗΝ Λ.: 26.930 τον. δ.ω. του 1976, παράδο-

ση Γένοβα Μαρτίου 4-6, επαναπαράδοση στον πιλότο λιμένος Σιγκαπούρης/Ιαπωνίας/Κίνας, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ: 29.185 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Φεβρουαρίου 18-25 επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο, δολ. 3.250 την ημέρα.

ΑΛΚΑΙΟΣ: 18.750 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση Κωνσταντζα Φεβρουαρίου 14-22, ταξίδι με επαναπαράδοση Νιγηρία, δολ. 3.100 την ημέρα.

ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 40.354 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Βανκούβερ Φεβρουαρίου 25 - Μαρτίου 5, επαναπαράδοση 'Ινδονησία, δολ. 5.000 την ημέρα πλέον δολ. 85.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τον. δ.ω. του 1983, παράδοση Χόγκ Κόγκ Μαρτίου 1-10, ένα κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ: 14.842 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση 'Αμβούργο Μαρτίου 6-7, επαναπαράδοση ανατολ. ακτή Κεντρικής 'Αμερικής, δολ. 2.850 την ημέρα.

ΕΥΘΑΛΙΑ: 50.864 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση στον πιλότο Βανκούβερ Μαρτίου 4-14, επαναπαράδοση Σιγκαπούρης/Ιαπωνία, δολ. 4.000 την ημέρα πλέον δολ. 90.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΘΑΝΑΣΙΑ: 15.000 τον. δ.ω. του 1974 παράδοση ποταμό 'Ελμπε άμεση, ταξίδι με επαναπαράδοση στον πιλότο λιμένος Κεντρικής 'Αμερικής, δολ. 2.800 την ημέρα συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ: 16.952 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση 'Αμβέρσα Φεβρουαρίου 19-20, επαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική, δολ. 4.300 την ημέρα.

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: 28.669 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση Ούντεβέλα άμεση, επαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 5.100 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: 36.881 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Μπιλμπάο Μαρτίου 1-10, ταξίδι διάρκειας 90 ημερών με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.750 την ημέρα.

ΚΑΜΑΤΕΡ: 22.000 τον. δ.ω. του 1978 παράδοση στον πιλότο ποταμού 'Ορινόκο Φεβρουαρίου 20 τό αργότερο, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/Τόκυο, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ: 21.793 τον. δ.ω. του 1978, πα-

ράδοση νότιο 'Ιαπωνία Φεβρουαρίου 24-26, επαναπαράδοση Βοστώνης/Γκάλβεστον, δολ. 3.000 την ημέρα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.: 26.814 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Βικτώρια Φεβρουαρίου 20, ταξίδι μέσω Βανκούβερ και βόρειο Ειρηνικό ΗΠΑ με επαναπαράδοση Σιγκαπούρης/Ιαπωνία, δολ. 4.100 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΜΠΕΡΙΓΚ: 27.049 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση Νότιο Κορέα Φεβρουαρίου 22-26, ταξίδι 70 ημερών με επαναπαράδοση 'Ερυθρά, δολ. 4.100 την ημέρα.

ΜΑΝΕΣΙ: 19.000 τον. δ.ω. του 1970, παράδοση Κουήνσλαντ Μαρτίου 1-5, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.000 την ημέρα, πλέον δολ. 50.000 για πλοίο υπό έρμα.

Ν.Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ: 18.000 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση στον πιλότο 'Αμβέρσας/Αμβούργο Μαρτίου 5-8, ταξίδι μέσω Κόντινεντ με επαναπαράδοση δυτική ακτή Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 4.250 την ημέρα συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, όψιόν ναυλωτών για επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο, δολ. 4.650 την ημέρα συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΦΕΣΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 100.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 44, άμεση.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Χάουντ Πόιντ 75.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιμινχαμ, WS 77,5, όψιόν Κόντινεντ WS 67,5, Φεβρουαρίου 21.

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ: Ταρτούς 50.000 τον. μέρος φορτίου, Μελίλι, WS 77,5, Φεβρουαρίου 18.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Ράς Σουκχέιρ 100.000 τον. μέρος φορτίου, Φός WS 42,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 37,5, Φεβρουαρίου 24.

ΠΑΤΜΟΣ: Σίντι Κερίρ 85.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 55, Φεβρουαρίου 22.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Τζεμπέλ Ντάννα 75.000 τον. μέρος φορτίου, Σιράχα, WS 52,5, Φεβρουαρίου.

ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΛ: 'Ενδοβρετανική μεταφορά, 65.000 τον. μέρος φορτίου, WS 69, Φεβρουαρίου 19.

ΒΕΝΟΥΣ V.: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 64.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 100, Φεβρουαρίου 25.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ: Καραϊβική 35.000 τον. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 135, Φεβρουαρίου 24.

ΜΕΛΤΕΜΙ: Καραϊβική 37.000 τον. ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 147,5 Φεβρουαρίου 25.

ΜΑΝΔΟΛΥΝ: Τής 55.000 τον. ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 45, Μαρτίου 1.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Καραϊβική 36.000 τον. ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 140, εάν βορειότερα γέφυρας Γουάσιγκτων WS 145, Φεβρουαρίου 25.

ΘΑΣΣΟΣ: Βικτώρια 90.000 τον. Πέμβροκ, WS 55, Φεβρουαρίου 27.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο, WS 125, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 97,5, Φεβρουαρίου.

ΚΕΦΕΥΣ: Σκίλιντα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 130, Φεβρουαρίου 28.

ΠΑΤΡΙΟΤ: Μαύρη Θάλασσα 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 95, Φεβρουαρίου 18.

ΜΥΣΤΡΑΣ: Τάκουλα 95.000 τον. μέρος φορτίου, Πένμπρουκ WS 38,5 Φεβρουαρίου 18.

ΣΕΡ ΤΖΟΝ: 'Ες Σιντέρ 130.000 τον. μέρος φορτίου, Λαβέρα WS 38, Φεβρουαρίου 19.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Φός 78.000 τον. Νάπολι, WS 72,5, Φεβρουαρίου 14.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Ράς Σουκχέιρ 100.000 τον. μέρος φορτίου, ευρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου, WS 43, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 38, Φεβρουαρίου 20.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Ράς Σουκχέιρ 82.000 τον. μέρος φορτίου, ευρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου, WS 47,5 Φεβρουαρίου 18.

ΠΟΛΑΡΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 29.000 τον. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 90 άμεση.

ΜΑΡΙΤΣΑ: Τζεμπέλ Ντάννα 100.000 τον. μέρος φορτίου, Τσιταγκόγκ, WS 43, Φεβρουαρίου.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ: Σίντι Κερίρ 120.000 τον. 'Ιταλία, WS 42,5, Φεβρουαρίου 16.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 100, Φεβρουαρίου.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/



INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE) CRISTOBAL / COLON CABLE TONIO COLON TELEX From U.S.A.: 368-8572 From Others: 379-8572 TELEPHONE Colon 45-0127 45-0137, 45-0128 MAILING ADDRESS P.O. Box 443 Colon R. Panama PROVISIONS DECK SUPPLIES DUTY FREE LIQUES	BALBOA / PANAMA CITY CABLE TONIO PANAMA TELEX From: USA 368-2633 From Others: 379-2633 TELEPHONE Panama 23-9920 MAILING ADDRESS P.O. Box 6-4000 El Dorado Panama R. Panama CHARTS & NAUTICAL AIDS ELECTRIC APPLIANCES DUTY FREE WAREHOUSE
---	--

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

Μεσόγειο, WS 100, Φεβρουαρίου 20.

ΒΕΓΚΑ: Βανκούβερ 29.000 τον. καθαρά Σάν Φραντζίσκο δολ. 200.000 κατ' άποκοπή, Φεβρουαρίου 20.

ΕΛΟΥΝΤΑ: Λά Σαλλίνα 65.000 τον. μέρος φορτίου Χάλιφαξ, WS 90, Φεβρουαρίου 19.

ΤΑΤΙΝΑ: Πούντα Ντέ Πάλμας και Πουέρτο Λά Κρούζ 85.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 60, Φεβρουαρίου 23.

ΔΙΟΝΥΣΟΣ: Βραζιλία 49.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 81. Φεβρουαρίου 27.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 125, όψιν όδική 'Αφρική WS 135, όψιν όνατολική 'Αφρική WS 140, Μαρτίου 1.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο, WS 117,5 άμεση.

ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ: Πουέρτο Μιράντα 56.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 95, Φεβρουαρίου 27.

ΣΚΟΠΕΛΟΣ: Περσικό Κόλπο 109.000 τον. μέρος φορτίου, Λαβέρα WS 45, Φεβρουαρίου 27.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ: Δυτ. 'Αφρική 250.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 24, Μαρτίου 1.

ΖΑΝΤΕ: Μπόνου 65.000 τον. μέρος φορτίου, Χουέλα WS 63,5, Φεβρουαρίου 20.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Σαίντ Κρούα 38.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 152,5, Μαρτίου 4.

ΜΕΝΤ ΣΑΝ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο, WS 38, Μαρτίου 4.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 54.000 τον. 'Άμερ. Κόλπο, WS 122,5, Φεβρουαρίου 26.

εξάρχουσα την Κίνα. Οι τιμές σε άνοδο, ενθαρρύνουν όλο και περισσότερους πλοιοκτήτες να αποφασίσουν την «τελική λύση» πού, σε πολλές περιπτώσεις φαίνεται πιδ συμφέρουσα από μία πώληση γιά παραπέρα εκμετάλλευση. Τά άγκυροβόλια του παροπλισμού αδειάζουν μέ ταχύ ρυθμό πού, αν εξακολουθήσει, άσφαλώς ό άπολογισμός του τέλους του 1985 θά είναι πολύ ένδιαφέρων.

Ό άπολογισμός του δεκαπενθήμερου είναι πλουσιότατος και ή παράθεση όλων των πωλήσεων θά έκανε μία μεγάλη λίστα. 'Αρκει, λοιπόν, να αναφέρουμε τίς κρατούσες ή διαμορφούμενες τιμές ανά χώρα, τύπο και μέγεθος.

Ταϊβάν:

VLSS δολ. 140/141

*Άλλα δεξαμενόπλοια 130/140

Φορτηγά δολ. 121/135 (άνω των 4.000 LDT).

Κίνα:

VLCC και μεγάλα δεξαμενόπλοια 135/140. Φορτηγά δολ. 125/133 (4.000 - 12.000 LDT).

Πακιστάν/Ινδία:

Παντός τύπου δολ. 90/110.

Ισπανία:

Μεγάλα φορτηγά (13.000 LDT) δολ. 80.25 μέ παράδοση Χάβρη.

Ελλάδα:

Φορτηγά 3/6.000 LDT δολ. 65.

Δεξαμενόπλοια (10-13.000 LDT) δολ. 75-80.

Όσον άφορά στην Κίνα, σημειώνουμε και την εξαιρετική περίπτωση της άγοράς 6 τουλάχιστον πλοίων γιά την κατασκευή λιμενοβραχίοντος στό Υανταί έναντι δολ. 138-142 ανά LDT (πλοία 4-5.000 LDT).

Γενικά, μετρήσαμε άνω των 40 πωλήσεων κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο.

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Η δραστηριότητα στον τομέα των διαλύσεων σαφώς έπεσκίασε την άγορά από δεύτερο χέρι κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο. Όπωςόδηποτε, ένας αριθμός πράξεων, έν πολλοίς περιθωριακών, ιδιότυπων ή από άγοραστές πού δέν βρίσκονται μέσα στά πλαίσια του ελεύθερου ανταγωνισμού, έδωσαν κάποιο τόνο στην άγορά.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων, Σαουδαρικά συμφέροντα φέρονται ως άγοραστές του Μ/Τ "ANNIKEN" (101.600 TDW/1968) στά δολ. 2.850.000 ένω Κινέζοι άγοραστές, μετά από μερικές παλινωδίες, φέρονται σάν άγοραστές του Μ/Τ "TENSEI MARU" (36.700 TDW/1974) στά δολ. 3.800.000 ένω, παράλληλα, διαπραγματεύονταν τό Μ/Τ "YUHEI MARU" (36.500 TDW/1974) στά αυτά περίπου έπίπεδα. Μία πρόσφατη διαπραγμάτευση γιά τό Μ/Τ "CYS GUARDIAN" (37.400 TDW/1975) λέγεται ότι άπέτυχε.

Μέ έπιφύλαξη ως προς τό τελικό αποτέλεσμα, τό Μ/Τ "SKIATHOS" (75.800 TDW/1967) φέρεται να περνά σε άλλα έλληνικά χέρια έναντι δολ. 1.750.000.

Δύο μικτά πλοία (OBO), τό «NEWFOREST» (156.000 TDW/1972) και τό "SIBOSIX" (77.300 TDW/1974) ήταν έπίσης άντικείμενα πρόσφατης διαπραγμάτευσης χωρίς τελικά άποτελέσματα.

Στά μπάλκ κάρριερς, τό Μ/Τ "AUSTRALIAN PIONEER" (122.750 TDW/1976) πέρασε σε νοτιοκορεατικά χέρια έναντι δολ. 8.800.000.

Τό Μ/Τ "PANAMAX WORLD" έπωλήθη από την χρηματοδοτούσα Τράπεζα σε άγνωστους άγοραστές έναντι δολ. 3.500.000.

Τρία βραζιλιανής κατασκευής γαλλικά πλοία, τά "NATICA"/"SABINIA"/"CYRENA" (38.000 TDW/83-81-78, άντιστοιχα) έπωλήθησαν σε άγνωστους άγοραστές έναντι συνολικής τιμής δολ. 18.000.000. Λέγεται ότι Σοβιετικά συμφέροντα βρίσκονται πίσω από αυτήν την άγορά.

Φιλιππινέζοι φέρονται ως οι άγοραστές του Μ/Τ "MARGIO" (31.400 TDW/1965) έναντι δολ. 1.150.000.

Τό Μ/Τ "ELEFTHERIOS" (19.600 TDW/1966) μάλλον πηγαίνει σε άγοραστές της Σιγκαπούρης έναντι δολ. 660.000.

Τέλος, αριθμός πλοίων εύρίσκει υπό διαπραγμάτευση χωρίς μέχρι τή στιγμή πού γράφεται τό παρόν να είναι γνωστά τά άποτελέσματα. Σάν τέτοια αναφέρονταν:

— Μ/Τ "STOVE TRANSPORT" (38.400 TDW/1974)

— Μ/Τ "PACIFIC SWAN" (17.700 TDW/1977)

— Μ/Τ "MIRANDA" (51.700 TDW/1968)

— Μ/Τ "ASIA SUCCESS" (27.000

TDW/1874).

Μικρή ή κίνηση στον τομέα του γενικού φορτίου, έλάχιστο τό ένδιαφέρον γιά άπόκτηση πλοίων του τύπου αυτού.

Τά Μ/Τ "BALDER ANTWERPEN" και "BAIDER GENT" (15.373 TDW/1979) βρίσκονταν σε προχωρημένο στάδιο διαπραγμάτευσης σε Όλλανδούς άγοραστές έναντι συνολικής τιμής δολ. 3.800.000. Τρία άλλα πλοία, τό Μ/Τ "LUISE BORNHOFFEN" (16.251 TDW/1976), Μ/Τ "HIGHSEAS PRIDE" (Freedom του 1974) και Μ/Τ "SEAGULL" (13.500 TDW/1971) φέρονταν πωληθέντα υπό των ένδιαφερομένων Τραπεζών ή κατόπιν πλειστηριασμού έναντι δολ. 2.000.000 τό πρώτο και δολ. 650.000 τό τελευταίο, ένω του δεύτερου ή τιμή δέν έγνωσθη.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τελείως διαφορετική ή εικόνα της άγοράς των διαλύσεων, μέ μεγάλο ένδιαφέρον από όλες σχεδόν τίς άγοράστριες χώρες μέ προ-

«ΙΔΡΥΜΑ ΒΑΣΙΛΗ ΚΑΙ ΕΛΙΖΑΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» ΤΜΗΜΑ ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ

«ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ ΣΤΗ ΜΝΗΜΗ ΠΑΝΤΕΛΗ Π. ΚΑΡΑΔΟΝΤΗ»

Τό «ΙΔΡΥΜΑ ΒΑΣΙΛΗ & ΕΛΙΖΑΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» προκηρύσσει δύο ύποτροφίες στή μνήμη Παντελή Π. Καραδόντη, γιά σπουδές στό 'Εξωτερικό σε κλάδους πού έχουν σχέση μέ την Τέχνη (Ιστορία Τέχνης, Μουσειολογία, Συντήρηση έργων και άντικειμένων τέχνης κ.λ.π.) γιά τό 'Ακαδημαϊκό έτος 1985-86.

Πληροφορίες και τά σχετικά έντυπα πρέπει να ζητηθούν μόνο μέ έπιστολή πού θά άποστέλλεται στό :

«ΙΔΡΥΜΑ ΒΑΣΙΛΗ ΚΑΙ ΕΛΙΖΑΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ»
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΥΠΟΤΡΟΦΙΩΝ
ΠΑΝΟΥ ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΥ 6
106 74 ΑΘΗΝΑ

Οι ύποψήφιοι πρέπει να ύποβάλλουν την αίτηση ύποψηφιότητας και τά δικαιολογητικά τους ταχυδρομικώς στην άνωτέρω διεύθυνση μέχρι τίς 20 'Απριλίου 1985.

Πληροφορίες: Τηλ. 7210706 & 7223714.

Ώρες άπο 09.00 έως 17.00 καθημερινά έκτός άργιών.

ναι! αλλά η τεχνολογία στα φωτοαντιγραφικά λέγεται **Canon**

Τα πρώτα
στον κόσμο
προσωπικά copiers
που τυπώνουν
σε 6 χρώματα
με σμίκρυνση
και μεγένθυση

PC-15 / PC-25
με σμίκρυνση και μεγένθυση

Επικοινωνήστε
με χρώματα

- Μαύρο
- Μπλε σκούρο
- Μπλε ανοικτό
- Καφέ
- Πράσινο
- Κόκκινο

Ιδανικά!

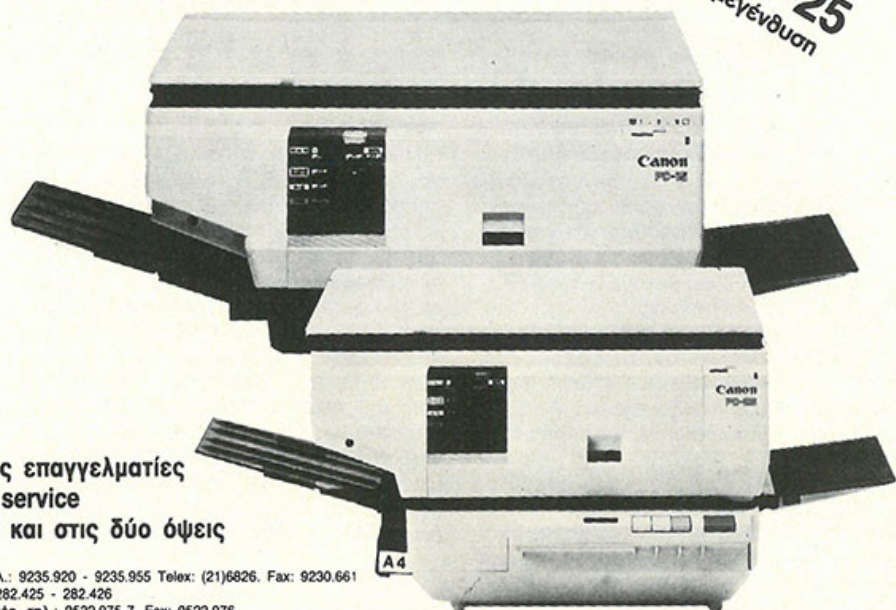
για όλες τις επιχειρήσεις και τους επαγγελματίες

● δεν χρειάζονται ποτέ service

● αντιγράφουν σ' οποιοδήποτε χαρτί και στις δύο όψεις

informa

ΑΘΗΝΑ: Λ. Συγγρού 36-38, τηλ.: 9235.920 - 9235.955 Telex: (21)6826. Fax: 9230.661
ΘΕΣΣ/ΝΙΚΗ: Τσιμισκή 17, τηλ.: 282.425 - 282.426
Α.Ε. Κ.Ε.Π.: Σωκράτους 157, Καλλιθέα, τηλ.: 9522.975-7. Fax: 9522.976



TRANSIT CAR BELGIUM pvba

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

WE PICK YOU UP AT THE AIRPORT!

(LET US KNOW YOUR FLIGHT NR. 2 DAYS BEFORE!)

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

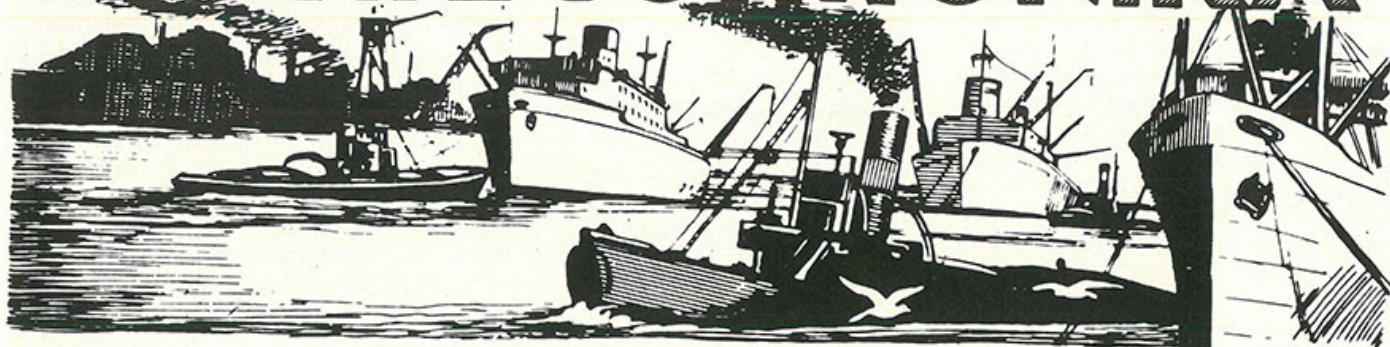
OPEL, ALFA, BMW, FORD, AUDI, VW, MERCEDES, PORSCHE

ADDRESS

TRANSIT CAR BELGIUM
Zamenhofflaan 26
2120 Schoten
BELGIUM (ANTWERP)
Telex: 33699 SRVIAT B

PHONE. 32.3.658.72.28

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1194/953 March 1st, 1985

SOVIET OIL EXPORTS

At his first meeting with shipping correspondents after his return from Moscow, the Minister of Mercantile Marine, Mr. George Katsifaras, hastened to announce that the mistake made in Moscow with regard to the transport of part of the Soviet oil to be imported by Greece had been corrected.

He also covered the alternate minister of national economy, Mr. Vaitos who is believed to have made the mistake, believing he was thus offering a good service to Greek shipping, and the prime minister, Mr. Papandreou who had hastened to announce the new arrangement with fanfare to the political correspondents who accompanied him on his trip to Moscow.

In reply to a question, Mr. Katsifaras said that he himself had asked that half the quantity of the oil to be bought by Greece from the Soviet Union should be purchased f.o.b. so that its transport could be undertaken by the lowest bidder after an international call for tenders. Mr. Katsifaras said the same arrangement had been asked for with regard to the supply of Soviet oil in 1984.

This announcement may correct the mistake made in Moscow but we cannot accept the minister's assurances that this year's and last year's arrangements were made on his initiative because we are in a position to know the reactions to last year's arrangement as well as to this year's. Mr Katsifaras simply covered the responsibilities or mistakes of others.

WILL SKARAMANGA WIN THE CONTRACT?

A delegation from Hellenic Shipyards is to pay a second visit to Moscow in early March to continue negotiations with the Soviets for the building of four reefer ships. According to the latest reports, the price asked for by the shipyard

has come pretty close to that offered by the Russians and it would seem that a contract might be signed if certain arrangements are made locally, aimed at maintaining our shipbuilding industry and keeping its workers employed.

According to an announcement by the Minister of Mercantile Marine, Mr. George Katsifaras, on his return from Moscow, Premiers Papandreou and Tsichobov have agreed that repairs of Soviet ships at Greek yards will be increased from a total of six million dollars' worth in 1984 to twenty million dollars' worth in 1985 and another 20 million in 1986. Of this amount, 15 million will cover repairs of Soviet merchant ships at various Greek yards and five million will cover repairs of Soviet fleet auxiliaries at Neorion.

It is to be noted that the subject of newbuildings and repairs for the Soviets was included with that of the chartering of Greek ships in the memorandum signed in Moscow for Greek-Soviet cooperation in shipping matters from 1986 to 1990.

RUSSIAN IMPORTS

Shipping concerns the world over are hoping that Russian grain imports which, for the first time, will probably exceed 50 million tons during the 1984-85 period, will contribute towards an im-

provement of the freight market in 1985.

It is to be noted that in the last quarter of 1984, the Soviets chartered around 150 vessels to cope with their grain imports. Forty per cent of the wheat bought by the Soviet Union since last July comes from the United States. It is expected that the Canadian and Argentine share will be smaller this year because of reduced availabilities for export. On the other hand, it is expected that Australia and the EEC will be able to increase their share substantially. But all depends on what decisions the Soviets finally make.

TAX ARRANGEMENTS FOR YACHTS

Notable amendments on the tax status of yachts for charter have been made in draft law drawn up by the Ministry of Mercantile Marine.

According to reliable reports, the draft law requires that in order for a yacht to be recognised as a pleasure craft it should be at least 50% Greek owned — the ownership to be determined by a 5-man committee appointed by the minister of mercantile marine.

The draft law also provides that yachts and other small craft used in races can only be recognised as such if they are inscribed on the registers of recognised club.

Specially-built sailing boats flying the

" SACORAFOS "

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

Greek flag and of an overall length of up to 15 metres with auxiliary engine can be chartered bareboat provided two of its crew are qualified to sail it. If they do not have the relative certificates, they can make a sworn statement to the effect that they are so qualified.

The consumption tax on boats and small luxury craft which come under the 276 a/2 customs bracket is abolished as well as on boats made of plastic materials, rubber or impermeable cloth or other material.

Greek-flag charter boats and craft are exempted from the turnover tax provided for in article 45 Law No. 12/1975.

Finally, such craft are also exempted from stamp duty on charterparties made in foreign exchange.

THE OLDEST SHIP IN COMMISSION

We read in "Fairplay" that the oldest ship in commission is the "Medina", built in Britain in 1914 and still in service seventy years later.

It was first used as a cargo ship under the American flag. It survived the two world wars and was sold in 1948 to a Panamanian company which converted it into a passenger ship for emigrants from the Mediterranean to Latin America. In 1952 it was bought by the Italian shipowner Costa who transferred it to Italian registry and continued its voyages with emigrants up to 1959.

It was then converted into a luxury cruise ship for the Caribbean until 1977 when it was laid up, presumably for good. However, a West German brotherhood bought it, converted it into a missionary ship with a huge library of holy books and is now sailing it round the world on apostolic missions of Christian brotherhood.

It seems odd to us that throughout its long career the ship never got involved with Greeks. We can, however, derive some consolation from the fact that bo-

th this one and sister ship on missionary work have been named "Logos" and "Doulos".

PAKISTAN A MEMBER OF INMARSAT

The Republic of Pakistan has become the 43rd country to join the International Maritime Satellite Organization.

The Pakistan Telegraph and Telephone Department has been nominated to represent Pakistan in INMARSAT as its country's signatory organization.

INMARSAT is the international co-operative organization that provides satellite communications facilities to the world's shipping and offshore industries. With satellite capacity in orbit over the world's three major ocean regions, it provides high-quality, reliable, global service for about 3,200 ships, oil rigs and other vessels now equipped with ship earth stations.

SHIPCARE TO REPRESENT "FIFE FORGE" IN GREECE

The Fife Forge Company of Scotland, specializing in forgings and castings, has appointed SHIPCARE TECHNICAL SERVICES as their exclusive Greek agents.

Fife Forge is among the world leaders in the manufacture of propeller shafts, rudder stocks, rudder assemblies, bearings posts, tillers, pintles, stern frame assemblies and most forgings required in shipbuilding.

GREEK-MADE EQUIPMENT

In the last issue of a British Information Service newsletter entitled "Britain Today" we noted an article on a British oil separator and we immediately thought that our own diplomatic representa-

50 YEARS AGO

— The contribution of Greek shipping towards balancing the country's trade balance and developing its foreign exchange earnings is proved once more by the annual report of the Governor of the Bank of Greece. Earnings from shipping in 1934 amounted to 25 million Swiss francs or about 1.6 million pounds sterling.

— The installation of radio telephones on coastal ships will not only serve the passengers of these ships but, since a central exchange will be set up in Piraeus, all the islands as well could be linked with the mainland by radio telephone through this exchange.

— The agreement signed between British and Greek owners for fixing from River Plate calls for the following rates: Cargo ships up to 5,000 dwt from river ports 17/- to Britain, Antwerp and Rotterdam with the exception of expensive Irish ports and 3 pence extra if these are included. Cargo ships up to 8,000 dwt. from river ports 16/6 for certain British ports (London, Hull, Cardiff, Barry, Avonmouth, Liverpool and Birkenhead.). Cargo ship above 8,000 dwt from river ports 16/- for certain British ports.

(Naftika Chronika No. 101/1.3.1935)

tives abroad do nothing to promote Greek products. There is a Greek oil separator called "Poseidon", the development of which was helped considerably by the Inspectorate of Merchant Ships. Also, our coastguard service is particularly keen on having Greek industry turn out equipment for ships. Thus, Greek manufacturers were informed in time of the need for horns on small craft and this saved the manufacturer who had almost gone bankrupt after the navigation lights fiasco.

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
3116832 - 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



★ 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

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά 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 δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 2.500 (ἐναντι δρχ. 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 ποσό μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή

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



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



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

ΑΒΑΞ	62	10405
ΑΒΙΝ Ο' ΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΘΗ	74	8017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875

ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ	71	18922

ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	85	14284
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	65	18315
ΑΕΤΟΣ	72	3085
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
ΑΘΗΝΑΙΟΝ 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' ΛΑΝΤ	72	4109
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6387
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4483
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ 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
ΑΙΔΗΣΟΣ	73	9369
ΑΙΔΗΒΟΝ	66	14383
ΑΙΔΗΤΑΣ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	18008
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	78	11084
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	18800
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	78	15947
Α' Τ' ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	18800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	18235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

Α' Τ' ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13633
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605

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

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

ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
α. Νταμάμ 18/510		
στόν Πειραιά		
στό Ρόττερνταμ 15/1		
ἀργεί Πειραιά		
στή Ρουέν 75/11		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Γάνδη 14/1		
ἀργεί Έλευσίνα		
α. Λας Άντζελες 13/1		
ε. Άμβέρσα 21/1		
α. Μπάνμουρι 10/1		
στό Σασέμπο		
ἐπωλήθη διάλυση		
ἀργεί Πειραιά		
α. Λας Πάμας 17/51		
α. Άγκόνα 19/1		
ἀργεί Πειραιά		

α. Καζαμπλάνκα 11/1		
ε. Άλεξάνδρεια 20/12		
ἀργεί Έλευσίνα		
ἀργεί Έβδα		
α. Σάροχ 12/1		
ε. Άμβέρσα 22/1		
ε. Γένοβα 21/1		
ἀργεί Πειραιά		
α. Έλευσίνα 18/9		
ἀργεί Πειραιά		
πρός Κήλονγκ 21/1		
α. Μιάκο 19/1		
ε. Ν. Ύορκ 13/1		
ε. Λισσαβόνα 15/1		
ἀργεί Τρινκομάλη		
α. Γιοκοχάμα 12/1		
δ. Κων/πολη 27/12		
ἐπωλήθη άλλοδαπούς		
ε. Φλώρινα 28/512		
α. Πειραιά 19/1		
ε. Ματάντι 19/512		
ε. Βηρυτό 15/1		
ε. Άμβούργο 29/6		
α. Κουβέιτ 8/1		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Π. Σαΐδ 14/1		
ε. Κουβέιτ 18/12		
στό Κουβέιτ 31/12		
δ. Σουέζ 18/1		
ε. Πειραιά 85/12		
α. Φουτζέιρα 30/11		
ε. Πειραιά 20/1		
ἐπισκευές Πειραιά		
α. Άλεξάνδρεια 8/1		
α. Θέουτα 10/1		
α. Άλεξάνδρεια 20/1		
ἀργεί Πειραιά		
α. Λας Πάμας 14/1		
ε. Κοτονού 8/1		
ἀργεί Άργοστόλι		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Χαλκίδα		
ε. Μόντρεαλ 10/51		
ε. Ταμπέκο 7/1		
α. Πράια Μόλε 8/1		
α. Άλγκεθίρας 28/12		
ε. Κάντα 8/1		
στόν Πειραιά 12/1		
δ. Κων/πολη 17/12		
α. Λεμεσό 31/12		
στήν Κούβα 30/9		
στήν Κούβα 30/9		
ε. Μπουένος Άϊρες 18/1		

α. Ν. Όρλεάν 18/12		
ε. Ν. Ύορκ 17/1		
ε. Τσιταγκόνα 14/1		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		

Α' Τ' ΡΗΝΣ ΝΤΑ' Τ' ΜΟΝΤ	81	10714
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ' Ι' Ρ	77	10153
Α' Τ' ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ Α' Τ' ΛΑΝΤ	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	63	6303
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	57761
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ' Υ	62	7517
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
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	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΟΡΟΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10069
ΑΛΙΚΗ ΙΙ	76	12376
ΑΛΙΚΗ Ι. 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
ΑΛΚΥΩΝ	73	13631
ΑΛΜΑ	68	17374
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	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	2605
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	68	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5184
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173

ε. 'Ικόνιο 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 29/512

ἐπωλήθη άλλοδαπούς

α. Θέουτα 12/1

ε. Σιγκαπούρη 31/12

ἐπωλήθη άλλοδαπούς

α. Σάρε Μπαϊ 9/51

ε. Μπλμπάο 31/12

α. Άμβέρσα 29/12

α. Πόρτ Κήλανγκ 7/51

ἀργεί Πειραιά

α. Ρόττερνταμ 15/12

ε. Τάραντα 17/51

ἀργεί Τάμπα

α. Μασσάουα 10/1

α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 4/1

ε. Ρόττερνταμ 20/1

α. Σαβόνα 14/1

δ. Κων/πολη 15/12

ἀργεί Πειραιά

ἀργεί Άστακό

δ. Π. Σαΐδ 18/1

ε. Άμβέρσα 31/12

α. Γιοκοχάμα 25/12

α. Λειζόρε 10/1

ε. Όλμπανυ 25/12

ἀργεί Τρινκομάλη

ἀργεί Πειραιά

α. Άλεξάνδρεια 10/1

ε. Μασσάουα 23/1

α. Λας Πάμας 14/1

μετον. Άλμνα (Όνδ.)

ἐπισκευές Ρ. Ίανέιρο 23/1

α. Τζέντα 13/1

ἐπωλή Πακιστανούς διαλυτές

ε. Άμβούργο 18/1

ἀργεί Πειραιά

ἀργεί Πειραιά

ἀργεί Χαλκίδα

ἀργεί Πειραιά

δ. Σουέζ 17/1

ἀργεί Σάρζα

δ. Κων/πολη 26/12

α. Ν. Όρλεάν 24/11

α. Βενετία 13/1

ε. Μπ. Άϊρες 7/11

ε. Σάντος 15/1

ἀργεί Πειραιά

α. Ραβέννα 11/1

α. Ντάρμπαν 1/1

ε. Ν. Όρλεάν 17/1

ἀργεί Πειραιά

δ. Π. Σαΐδ 20/51

δ. Γιβραλτάρ 12/1

υπό ναυπήγηση

α. Σιγκαπούρη 8/51

στόν 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. Μαδρίδα 21/1

δ. Γιβραλτάρ 23/11

ε. Μπρισμπαϊν 22/1

ε. Βανκούβερ 19/51

α. Δουνκέρκη 21/12

ε. Ρόττερνταμ 13/1

α. Καρταγένα 28/512

α. Γκουαγιακούλ 10/51

α. Ίψਹούιτς 24/12

υπό ναυπήγηση

α. Σιγκαπούρη 6/1

δ. Παναμά 28/11

ε. Ν. Όρλεάν 13/1

ΑΝΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ...	79	10996	πρ. «ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ»	68	45678	α. Σαβόνα 1951
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ...	81	36081	δ. Σουέζ 7/1	79	16169	α. Ρίο 'Ιανέρο 13/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ...	80	10996	α. Μαυρίκι 951	73	23134	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 31/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ...	84	10000	α. Μπαρναγκούλια 8/1	80	7839	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ...	79	10996	πρ. «ΣΑΝΓΚΟΥΑΡΖΙΡΑ»	65	17113	ε. 'Ικόνιο 9/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ...	74	13633	α. Ρόουμα 5/1	78	9998	δ. Π. Σαΐδ 17/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ...	74	13348	α. Κουβέιτ 15/1	72	3822	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ...	78	13889	α. Ναγκόγια 20/1	80	9998	ε. 'Αμπου Ντάμπι 20/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ...	68	9118	α. Πειραιά 19/1	88	10009	ε. Τσιταγκόγκ 26512
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ...	76	13633	α. Κομά Μπαίλ 17/1	88	38099	α. Λός 'Αντζελες 21/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ...	78	13889	α. 'Αλεξάνδρεια 13/1	89	9979	α. Μπαγκόγκ 31/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΖΕΝΣ...	71	9049	α. Βάλβις Μπαίλ 15/1	80	9989	δ. Παναμά 8/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ...	74	13631	ε. Βάρμπεργκ 851	85	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ...	76	13633	ε. 'Αλεξάνδρεια 22/1	85	13600	υπό ναυπήγηση
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ...	81	35522	α. Γκόντσου 3/1	76	10801	α. Κόμπε 21/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ...	79	10993	α. Μπρισμπαίν 1951	76	5999	ε. 'Αλεξάνδρεια 11/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ...	78	13889	δ. Παναμά 20/12	65	20206	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ...	76	13633	ε. Τής 20/1	85	10987	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ...	71	9229	α. Κάλουντμποργκ 16/1	58	9720	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ...	79	13883	α. Ν. 'Υόρκη 951	65	11334	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	74	13633	α. Βανκούβερ 8/1	75	8826	δ. Κων/πολη 16/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ...	73	13631	α. Κέιπ Τάουν 18/1	70	9778	αργεί 'Ελευσίνα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ...	68	12348	ε. Τάνγκα 11/1	81	16300	ε. Πόρτ Μαντρίν 10/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ...	76	13633	δ. 'Επτάνησα 2/1	73	23144	α. Σιγκαπούρη 1851
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΥΠ...	74	13633	α. Λός 'Αντζελες 13/1	87	38845	α. Ν. 'Ορλεάν 25/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ...	77	15378	ε. Ντάρμπαϊν 18/1	75	22575	α. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεγιά 12/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	66	23392	ε. Αύγουστα 14/1	52	6906	στο Κουβέιτ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	80	15688	δ. Π. Σαΐδ 12/1	79	23193	α. Ούμπε 14/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α...	67	53448	αργεί Πειραιά	77	11982	ε. Χιούστον 17/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ...	75	16822	επωλήθη άλλοδαπούς	77	88259	α. Παλάου Μπακόμ 19/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ...	62	11503	αργεί Πειραιά	84	22172	α. Λουσίνα 24/12
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ)...	75	70868	επωλήθη άλλοδαπούς	76	30149	ε. Κολούμπια 851
ΑΝΑΤΟΛΗ...	70	8998	μεσογειακές μεταφορές	76	10142	αργεί Γάνδη
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ...	65	13638	αργεί 'Αμβούργο	63	19633	ε. Ν. 'Υόρκη 10/1
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ...	71	18634	ε. Κέιπ Τάουν 13/1	86	16094	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ...	69	40318	α. Ρίτσαρντς Μπαίλ 27512	84	25083	α. Χάμπτον 18/1
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ)...	84	38500	α. Φίρι 951	69	58143	α. Χάβρη 21/1
ΑΝΔΡΟΣ...	85	34500	α. Γιοσχάμα 14/12	72	42253	α. Σαούβεντ 'Ανκορατζ 21/1
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α...	83	10470	α. Βαρκελώνη 1/1	66	35001	α. Γάνδη 1/1
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ)...	72	119505	α. 'Υμούντεν 14/1	67	9525	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ)...	72	119505	α. Τάραντα 21/1	63	6478	δ. Σουέζ 14/1
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ)...	76	115481	αργεί Πειραιά	68	17458	α. Χόγκ Κόγκ 24512
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ...	73	32781	δ. Παναμά 20/1	81	30500	α. Μιζουσίμα 851
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ...	73	13753	ε. Ν. 'Ορλεάν 19/1	70	13383	α. Ν. 'Ορλεάν 15/12
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ)...	72	79746	επισκευές Σιγκαπούρη	60	8788	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ)...	70	104797	δ. Γιβραλτάρ 2/1	85	45085	α. 'Αμβούργο 19/1
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ...	77	20676	α. Λός 'Αντζελες 15/12	85	6151	αργεί Πειραιά
ΑΝΕΜΟΣ...	76	8378	ε. Τζέντα 1851	68	14993	α. Κοπερ 18/1
ΑΝΕΜΩ Κ...	71	4981	μετον. «Νέμος» ('Ελλ.)	72	13136	ε. Βενετία 1851
ΑΝΕΜΩΝΗ...	79	10996	ε. 'Αϊόι 23/1	74	13633	δ. 'Επτάνησα 19/12
ΑΝΘΕΜΙΟΣ...	70	9981	ε. Μουτσούρε 3/1	78	29860	α. Κουβέιτ 23/12
ΑΝΘΙΑ...	64	11034	αργεί Πειραιά	60	3890	αργεί Γαλαξείδι
ΑΝΘΙΠΠΗ Α...	76	16646	δ. Παναμά 18/1	75	38611	δ. Κων/πολη 26/12
ΑΝΘΟΣ...	79	11000	ε. Μόουνα Μανγκανούι 13/1	70	17485	α. Σαβόνα 10/1
ΑΝΙΜΑΡ...	65	1926	μεσογειακές μεταφορές	62	18033	α. Γκάβρεστον 851
ΑΝΙΜΑΡ...	72	10527	δ. Γιβραλτάρ 7/1	71	9466	α. Λός Πάλαμας 8/1
ΑΝΝΑ...	76	16438	δ. Π. Σαΐδ 1851	69	13341	ε. Ρουέν 11/1
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ)...	71	115925	αργεί Πειραιά	72	11000	α. Ντάρμπαϊν 4/1
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ...	74	8915	α. Λεμεσός 1751	66	8235	αργεί Πειραιά
ΑΝΝΙΤΑ...	64	10741	αργεί Πειραιά			
ΑΝΝΙΤΣΑ Α...	65	19758	α. Βαλτιμόρη 951			
ΑΝΝΟΥΛΑ...	71	9826	δ. Μπρουνομπούτελ 27/12			
ΑΝΤΑΙΟΣ...	71	16379	α. Νιούκαστλ 24/12			
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι...	54	5383	αργεί Πειραιά			
ΑΝΤΑΡ...	70	16973	α. Σιγκαπούρη 19/1			
ΑΝΤΕΛΙΝΑ...	77	16356	στο Φλάσινγκ 451			
ΑΝΤΕΑΡΚΤΙΚ...	69	11430	α. Τζέντα 31/12			
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ...	74	7557	α. Σάντος 851			
ΑΝΤΕΛΑ...	62	4207	αργεί Χαλκίδα			
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΓΚΛΟΡΥ...	67	24829	αργεί Πόρτσμουθ			
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΓΚΡΕΝΣ...	71	30193	δ. Κων/πολη 29/12			
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ...	77	34130	α. 'Αμβούργο 17/1			
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΣΠΙΡΙΤ...	84	36353	α. Λός 'Αντζελες 20/1			
ΑΝΤΕΛΑΙΚ ΦΑΙΘ...	84	36353	α. Λός 'Αντζελες 1951			
ΑΝΤΕΜΠΑΛΤΙΚ...	70	15898	α. Τζονέμα 2051			
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ...	78	24941	ε. Χόγκ Κόγκ 5/1			
ΑΝΤΙΓΟΝΗ...	76	23149	α. Χόγκ Κόγκ 10/1			
ΑΝΤΙΟΠΗ...	78	10996	ε. Παναμά 21/12			
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ...	72	11931	δ. Σουέζ 5/1			
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ)...	81	30622	α. Χολυρούιντ 31/12			
ΑΝΤΩΝΗΣ...	67	8885	δ. Παναμά 13/1			
ΑΝΤΩΝΗΣ ΠΑΝΝΗΣ Η...	74	5932	μετον. «ΕΙΦΙΑΣ» (Κ.)			
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ...	76	15934	ε. Τουρκορίν 14/1			
ΑΝΤΩΝΙΟΣ...	67	9843	μετον. «Αντώνιος Δύο» (Κ.)			
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ...	77	38515	ε. Νιόγκας 18/1			
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ...	76	8051	α. Νιούαλα 26/12			
ΑΠΕ...	73	16397	ε. Ντάρμπαϊν 8/1			
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ...	63	9733	αργεί Πειραιά			
ΑΠΙΚΟ...	64	9868	επωλήθη διάλυση			
ΑΠΟΝΙΑ...	75	34409	α. Ζήμπαργκ 28/12			
ΑΠΟΛΛΩΝ...	70	18662	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 13/12			
ΑΠΟΛΛΩΝ...	72	13136	δ. Σκώ 21/12			
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΥΣ...	67	18210	επωλήθη			
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ...	72	17899	α. Ντάρμπαϊν 29512			
ΑΠΟΥΣ...	70	3275	αργεί Πειραιά			
ΑΡΑΜΙΣ...	75	1586	ε. Ρόττερνταμ 22/1			
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ...	82	13800	α. Γάνδη 5/1			
ΑΡΑΝ...	80	10428	ε. Κων/πολη 2/1			
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ...	77	11281	στη Βαλέτα 22/1			
ΑΡΓΚΟΝΩΤ...	68	24877	αργεί Πειραιά			
ΑΡΓΟΣ...	69	9842	δ. Σουέζ 20/12			
ΑΡΓΥΡΩ...	59	8775	αργεί Πειραιά			
ΑΡΓΩ...	72	18207	αργεί Πειραιά			
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ...	78	1587	α. 'Αμβέρσα 22/1			
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ...	77	1587	δ. Σουέζ 11/1			
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ...	76	1578	αργεί Πειραιά			
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ...	76	1579	αργεί Πειραιά			
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ...	78	1587	δ. Σουέζ 851			
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ...	76	1579	αργεί Πειραιά			
ΑΡΓΩ ΧΟΥΥΠ...	77	1579	ε. Πειραιά 4/10			
ΑΡΕΤΗ...	73	13631	δ. Σουέζ 30512			
ΑΡΕΤΗ Α...	69	9343	δ. Μπρουνομπούτελ 12/1			
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ...	72	20239	ε. Μπάχια Μπράνκα 21/1			
ΑΡΕΘΟΥΣΑ...	63	9778	αργεί Πειραιά			
ΑΡΙΑΔΝΗ...	68	45678	α. Σαβόνα 1951			
ΑΡΙΑΔΝΗ...	79	16169	α. Ρίο 'Ιανέρο 13/1			
ΑΡΙΑΝΑ...	73	23134	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 31/12			
ΑΡΙΕΣ...	80	7839	αργεί Πειραιά			
ΑΡΙΕΤΤΑ...	65	17113	ε. 'Ικόνιο 9/1			
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ...	78	9998	δ. Π. Σαΐδ 17/1			
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ...	72	3822	αργεί Πειραιά			
ΑΡΙΣΤΑΝΑΕ...	80	9998	ε. 'Αμπου Ντάμπι 20/1			
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ...	88	10009	ε. Τσιταγκόγκ 26512			
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ...	88	38099	α. Λός 'Αντζελες 21/12			
ΑΡΙΣΤΕΥΣ...	89	9979	α. Μπαγκόγκ 31/12			
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ...	80	9989	δ. Παναμά 8/1			
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ...	85	1409	μεσογειακές μεταφορές			
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ...	85	13600	υπό ναυπήγηση			
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ...	76	10801	α. Κόμπε 21/1			
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ...	76	5999	ε. 'Αλεξάνδρεια 11/1			
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ...	65	20206	αργεί Στυλίδα			
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ...	85	10987	αργεί Στυλίδα			
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ...	58	9720	αργεί Στυλίδα			
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ...	65	11334	αργεί Στυλίδα			
ΑΡΚΑΝΑΡΟΣ...	75	8826	δ. Κων/πολη 16/12			
ΑΡΚΤΟΣ...	70	9778	αργεί 'Ελευσίνα			
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ...	81	16300	ε. Πόρτ Μαντρίν 10/1			
ΑΡΜΟΝΙΑ...	73	23144	α. Σιγκαπούρη 1851			
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ)...	87	38845	α. Ν. 'Ορλεάν 25/12			
ΑΡΜΠΕΛΛΑ...	75	22575	α. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεγιά 12/1			
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ...	52	6906	στο Κουβέιτ			
ΑΡΤΕΜΙΣ...	79	23193	α. Ούμπε 14/1			
ΑΡΤΕΜΙΣ...	77	11982	ε. Χιούστον 17/1			
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ)...	77	88259	α. Παλάου Μπακόμ 19/1			
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	84	22172	α. Λουσίνα 24/12			
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ...	76	30149	ε. Κολούμπια 851			
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ...	76	10142	αργεί Γάνδη			
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ...	63	19633	ε. Ν. 'Υόρκη 10/1			
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	86	16094	αργεί Πειραιά			
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ...	84	25083	α. Χάμπτον 18/1			
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ)...	69	58143	α. Χάβρη 21/1			
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ)...	72	42253	α. Σαούβεντ 'Ανκορατζ 21/1			
ΑΣΗΜΙΝΑ...	66	35001	α. Γάνδη 1/1			
ΑΣΙΑ...	67	9525	αργεί Πειραιά			
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ...	63	6478	δ. Σουέζ 14/1			
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ...	68	17458	α. Χόγκ Κόγκ 24512			
ΑΣΚΟΝΑ...	81	30500	α. Μιζουσίμα 851			
ΑΣΛΕ'Υ...	70	13383	α. Ν. 'Ορλεάν 15/12			
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ...	60	8788	αργεί Πειραιά			
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ)...	85	45085	α. 'Αμβούργο 19/1			
ΑΣΤΕΡΙ...	85	6151	αργεί Πειραιά			
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ)...	68	14993	α. Κοπερ 18/1			
ΑΣΤΕΡΙΩΝ...	72	13136	ε. Βενετία 1851			
ΑΣΤΗΡ...	74	13633	δ. 'Επτάνησα 19/12			
ΑΣΤΟΡ...	78	29860	α. Κουβέιτ 23/12			
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ...	60	3890	αργεί Γαλαξείδι			
ΑΣΤΥΑΝΑΕ...	75	38611	δ. Κων/πολη 26/12			
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ)...	70	17485	α. Σαβόνα 10/1			
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ)...	62	18033	α. Γκάβρε			

ΒΕΝΙ Π.	77	18993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ)	86	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ)	74	38178
ΒΕΡΑ.	85	20806
ΒΕΡΓΩ (μ)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ.	86	10210
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.	83	9269
ΒΗΤΑΖΑΝ.	86	19633
ΒΙΚΙΓΚ.	82	13321
ΒΙΚΟΡΙΑ.	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II.	88	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ.	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.	85	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ.	83	12811
ΒΟΛΟΣ.	75	8952
ΒΟΜΑΡ.	71	16313
ΒΟΡΡΑΣ (δ)	70	31464
ΒΟΡΡΑΣ.	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ)	87	35041
ΒΥΡΩΝ ΓΕΝΝΕΟΣ.	72	28021
ΒΥΤΙΝΑ.	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11289
ΓΑΛΗΝΗ.	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ.	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ.	67	38038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ.	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ.	88	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ.	76	16037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ.	78	15289
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΝΗΣ.	87	15421
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ.	86	15773
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ)	52	1899
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ.	70	18834
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	11194
ΓΙΑΝΝΗΣ.	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ.	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	18500
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	18581
ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ.	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΣΗ.	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ.	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ.	73	9290
ΓΙΩΤΑ.	62	10163
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ)	64	34568
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ)	65	3998
ΓΚΑ'Ι'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	71	8739

ΓΚΑΛΑ.	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ.	60	7669
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ.	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ.	80	10991
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ)	67	48717
ΓΚΟΓΚΟΛΑ.	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ.	65	5836
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ (δ)	86	45251
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ.	67	51644
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ.	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΑΟΥΡ.	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ.	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ.		
ΣΤΡΙΑ.	73	18439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ.	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ.	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ.	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ.	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ.	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ.	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΓΟΣ.	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ.	77	16432
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ.	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ.	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ.	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ.	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΗ.	85	7952
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ.	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ.	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΠΝΤ.	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ.	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ.	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ.	77	14531

α. Μπαντάρ 'Αμπάς 12/12	
α. Μέθλα 9/1	
α. Μπαμνόντ 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 Χαλκίδα	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. 'Υόρκη 11/1	
πρώην «Liebanne»	
δ. Σκώ 31/12	

ε. Π. Χάρκουρτ 17/1	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/1	
α. Φιλαδέλφεια 4/1	
στό 'Αμβούργο 24/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/1	
α. Ρεσίφε 11/1	
α. Σαουθάμπτον 29511	
στό Ντάρμπαν 651	
ε. Ντάρμπαν 3/1	
ε. Φιλαδέλφεια 13/1	
αργεί 'Ηγουμενίτσα	
μετ. «Γιόργος» (Κ.)	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Κων/πολη 1/1	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Μόκχα 5/1	
στό Μονκαντίου	
α. Σιγκαπούρη 14/1	
α. Λίβερπουλ 3/1	
ε. Ροζάριο 20/1	
δ. Γιβραλτάρ 7/1	
α. Κολομπο 12/1	
αργεί Πειραιά	
α. Τσάρλεστον 13/1	
διάλυση Κίνα	
α. Ρεσίφε 19/11	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λός Πάλας 27/12	
α. Τάνουαβλ 7/1	
δ. Κων/πολη 22/12	
ε. Χιούστον 13/1	
α. 'Ελσίνκι 22/12	
αργεί Πόρτσμουρ	
ε. Γκάλβεστον 8/1	
ε. Κακινάνα 23/12	
ε. 'Αντάλια 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	
στό Μπαντάρ 'Αμπάς 13/1	
ε. 'Αμβέρσα 11/1	
αργεί Πειραιά	
α. Φουτζέιρα 19/1	
α. Σ. 'Αννα Μπαίη 11/1	
μετ. «Νιού Φόρτσιουν» (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. Τάραντα 18/1	
δ. Γιβραλτάρ 1/1	
ε. Μπιλμπάο 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 'Αντζελες 4/12	
α. Λός 'Αντζελες 12/1	
αργεί Ρίβερ Φόλ	
δ. Σουέζ 28/12	
αργεί Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/1	
α. Μακακίμπο 29/11	
ε. Τζέντα 28/12	
α. Σαλβαντόρ 27/12.	

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ.	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.	78	14800
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ.	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ.	74	13038
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ.	72	43479
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ.	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ.	75	13036
ΓΚΟΥΛΙΑΣ.	67	20178
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ.	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ).	74	109893
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	18306
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.	63	13518
ΓΛΑΥΚΟΣ.	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ.	69	13942
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.	69	26356
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ.	65	14584
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ.	66	20723
ΓΟΡΓΩ.	58	7081
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ).	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ Α'Ι'Λ.	68	2206
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΕΡΟΣΤ.	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.	76	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.	79	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ.	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ.	79	19287
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.	76	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ.	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.	74	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.	77	19285
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II.	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ).	80	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ.	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ.	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ).	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ).	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ).	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ).	84	17199
ΓΡΕΓΟΣ.	59	9191

ΔΑΝΑΟΣ.	84	14103
ΔΑΝΙΑΛ.	63	13628
ΔΑΦΝΗ.	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ).	81	7884
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ.	58	10586
ΔΕΛΦΟΙ.	85	19049
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.	58	2474
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II.	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ).	71	17957
ΔΗΛΟΣ.	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ).	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ.	69	9881
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ).	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ.	77	3977
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958

ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ.	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.	71	38094
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.	67	10794
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.	83	10523
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ).	58	16277
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.	56	8243
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ).	58	13105
ΔΙΑΣ.	71	16379
ΔΙΑΥΜΟΙ.	76	19166
ΔΙΔΩ.	70	10378
ΔΙΟΓΕΝΗΣ.	59	13393
ΔΙΟΝΗ (δ).	67	44846
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ.	72	19182
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ).	68	48687
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ).	66	48801
ΔΥΣΤΟΣ.	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ).	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ.	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ.	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'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	18726
ΕΙΡΗΝΗ (δ).	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ II.	72	9132
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ.	68	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ).	68	48887
ΕΚΛΑΙΡ.	63	13841
ΕΚΤΟΝ.	62	11426
ΕΚΤΩΡ.	70	18258
ΕΚΤΩΡ.	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ.	70	5538
ΕΛΑΦΙ.	68	19495
ΕΛΑΦΙΝΑ.	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΙ.	70	12142
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ I.	64	10852
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ.	63	10938

δ. Σουέζ 21/1
ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/1
α. Σιγκαπούρη 5/1
α. Κακούτα 9/1
δ. Παναμά 17/1
α. Νιούκαστλ 951
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/1
ε. Μαζατάν 28/12
α. Λός 'Αντζελες 18/11
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/1
ε. Λέγκχορν 12/1
α. Δουνκέρκη 12/12
α. Φατέχ Τέρμιναλ 27/11
αργεί Σεστομπάδ
α. 'Αμβέρσα 5/1
ε. Μπαμνόντ 12/1
αργεί Τρινκομάδ
αργεί Σεστομπάδ
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/1
αργεί Πειραιά
αργεί 'Αργοςτόλι
δ. Παναμά 15/1
α. Κέιπ Τάουν 23/1
ε. Γκιζάν 3/1
α. Ντάρμπαν 21/1
αργεί 'Αστακό
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
στον Πειραιά
α. Πειραιά 751
ε. Βοστώνη 18/1
στον Πειραιά 18/1
α. Ρίτσαρντς Μπαίη 9/1
ε. Κουβέιτ 20/1
α. Τσάνα 18/1
α. Φορμάντλι 7/1
ε. Ντάρμπαν 14/1
α. Μίνα Καμπούς 7/1
α. Ούντεβαλλά 2/1
α. Μάρτς Πόιντ 2/1
ε. Ρότερνταμ 18/1
ε. Μομπιλί 10/1
ε. Γένοα 22/1
δ. Σουέζ 20/1
α. Σ. Τζών 8/1
α. Χιούστον 17/1
α. Παρανάγκουα 10/1
αργεί Γαλαξείδι

ε. Λονδίνο 22/1
αργεί Πειραιά
ε. Μπιλμπούο 23/1
αργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
διάλυση Κίνα
α. Λάς Πάλμας 13/1
έπιωλήθη αλλοδαπούς
ε. Γκντάνοκ 22/1
δ. Π. Σαίδη 10/1
στό Μπαντάρ 'Αμπάς
α. Φρεντερίσια 18/1
ε. Καζαμπλάνκα 15/1
α. Ν. 'Υόρκη 9/1
α. Σιγκαπούρη 9/1
μεσογειακές μεταφορές
α. Π. Σαίδη 20/1
ναυπηγ. Τόκυο

αργεί Γαλαξείδι
αργεί Λισσαβάνα
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
αργεί Μίνα Σάκρ
αργεί 'Ελευσίνα
α. Ρίο 'Ιανέιρο 31/12
α. Μπαχαράιν 6/1
ε. 'Αννα Μπαίη 13/1
αργεί 'Ιθάκη
αργεί Πειραιά
ε. Τσάνα 7/1
πρός 'Αρούμπα
α. Τενερίφ 20/1
μεσογειακές μεταφορές
ε. Λάρνακα 9/1
δ. Σουέζ 22/1
ε. Κουβέιτ 18/1
α. Γιοκοχάμα 18/1
α. Π. 'Ελίζαβεθ 3/1

αργεί Πειραιά
αργεί Βασόρα
δ. Π. Σαίδη 8/1
αργεί Γαλαξείδι
αργεί Πειραιά
ε. Κορούνα 18/1
ε. Γιουπορτότ 21/1
μετον. 'ΑΒΑΝΤΙ' (Παν.)
ε. Μέρσεϋ Μπάρ 17/1
στή Λιβύη
α. Ν. 'Υόρκη 18/1
αργεί Πειραιά
αργεί Γαλαξείδι
α. Κολούμπια 19/12
δ. Κων/πολη 9/1
δ. Κων/πολη 9/1
ε. Ρότερνταμ 20/1
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/1
ε. Φός 20/1
ε. Ρουέν 18/1

αργεί Στυλίδο
α. Γιοκοχάμα 8/1
στή Χάβρη 23/1

ΕΛΕΝΗ.....	60	1995	ἀργεί Πειραιά	65	40473	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II.....	75	35718	δ. Σκώ 11/11	66	44883	α. Γκάλφχαβν 21/1
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.).....	64	1927	μεσογειακές μεταφορές	62	24749	στη Φορταλέα (ἀποθήκη)
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ.....	59	8401	ἀργεί Γάνδη	82	24.000	ε. Μορμουγκάο 22/1
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.).....	66	48748	ε. Γιένμπο 22/1	77	16380	α. Μπορντώ 7/1
ΕΛΕΥΡΟΠΑ.....	71	11005	ε. Τσιταγκόγκ 21/1	75	18951	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΕΛΕΥΣΙΣ.....	62	1859	μεσογειακές μεταφορές	55	8992	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΙΖΑ.....	69	6006	δ. Κων/πολη 3/1	74	35540	α. Κασσιόνγκ 22/12
ΕΛΙΣΑΒΕΤ.....	72	9111	στο Κοντονού 11/12	84	28100	ναυπηγ. Τσουρούμι
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ.....	63	4390	ἐπωλήθη άλλοδαπούς	79	13889	μετον. «Ναβιγκέιτορ»
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY.....	70	18734	α. Νιούκαστλ 10/1	70	11489	ἀργεί Λονδίνο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	73	13098	ἐπωλήθη	58	2882	ἐπωλήθη διάλυση
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ.....	78	17172	ἐπωλήθη	67	4390	α. Κοπέρ 8/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ.....	72	8987	μετον. «Γιάννης Λ» (κ.)	69	11489	ἀργεί Στυλίδα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ.....	72	11201	στις Μ. Λίμνες	83	20980	ε. Κων/πολη 22/11
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ.....	62	6846	ἀργεί Πειραιά	73	15498	α. Χιούστον 15/12
ΕΛΛΗ.....	76	12315	α. Σιγκαπούρη 10/1	85	8002	ε. Τζέντα 18/1
ΕΛΛΗ.....	76	11282	α. Κόμπε 17/1	70	15387	α. Φλάσσινγκ 18/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ.....	77	36237	ε. Βαλτιμόρη 18/1	77	19186	στη Τζέντα 85/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	78	36237	α. Αμβέρσα 12/1	69	8909	στο Μπαντάρ Άμπας 14/11
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.....	79	36237	α. Γάνδη 2/1	81	22075	στο Ντάρμπαν 19/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	78	36237	α. Αμβέρσα 19/1	85	10232	μετον. «Ιωάννα Δύο» (κ.)
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ.....	72	16207	α. Λά Παλις 18/1	61	22075	δ. Σουέζ 22/1
ΕΛΜΙΝΑ (μ.).....	69	54857	α. Τουμπάρδο 12/12	59	3139	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΜΙΝΑ.....	65	17847	α. Βαλτιμόρη 14/1	68	18227	α. Ν. Όρλεάνη 18/1
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.).....	69	41478	α. Γιούροπορτ 24/12	82	30041	δ. Π. Σαίξ 19/1
ΕΛΠΑΝ.....	67	5487	ἀργεί Πειραιά	71	11506	ἀργεί Λονδίνο
ΕΛΠΙΔΑ.....	66	9918	ἀργεί Πειραιά			
ΕΛΠΙΔΑ.....	69	9985	α. Τσάλνα 31/12			
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ.....	75	18822	ε. Κολούμπια 10/1			
ΕΛΠΙΣ.....	71	9885	α. Σιγκαπούρη 14/1			
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ.....	69	12216	α. Πειραιά 11/1			
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣ.....	65	27830	ἀργεί Στετμπλ			
ΕΜΟΥΛΙ (δ.).....	58	20590	ε. Πειραιά 25/11			
ΕΜΠΡΟΣ.....	78	8890	α. Πειραιά 7/1			
ΕΝΑΤΟΝ.....	67	9548	ἀργεί Πειραιά			
ΕΝΤΕΒΟΡ.....	85	22208	ε. Τζέντα 1/1			
ΕΞΠΛΟΡΕΡ.....	84	22208	δ. Κων/πολη 24/12			
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ.....	70	10006	α. Φρεντέρσια 18/1			
ΕΠΟΣ.....	77	9786	α. Τσιταγκόγκ 20/1			
ΕΠΟΣ.....	78	8053	ἀργεί Πειραιά			
ΕΡΗΝΙΩ.....	85	18405	δ. Γιβραλτάρ 24/12			
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.).....	72	126140	ἀργεί Πειραιά			
ΕΡΜΗΣ.....	72	15951	α. Μιζουσίμια 9/1			
ΕΡΜΙΟΝΗ.....	66	4508	δ. Γιβραλτάρ 10/1			
ΕΡΜΙΟΝΗ.....	68	16122	α. Άνακόρτες 5/1			
ΕΡΟ΄ΥΚ ΣΕ΄ΥΛΟΡ.....	57	2074	ἀργεί Χαλκίδα			
ΕΡΥΘΙΑΝΗ.....	68	19077	δ. Π. Σαίξ 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. Ρότερνταμ 19/1			
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.....	74	6942	ε. Άλεξάνδρεια 19/1			
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.....	76	18844	α. Γιοκχάμια 18/1			
ΕΥΒΟ΄ΥΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	63	8454	ἀργεί Πειραιά			
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.....	78	18935	α. Χάρρη 11/1			
ΕΥΗ Λ.....	67	14569	δ. Έσκούμινς 17/12			
ΕΥΗΜΕΡΙΑ.....	73	13631	α. Τσάρλεστον 24/12			
ΕΥΘΑΛΙΑ.....	72	29148	α. Λός Άντζελες 14/1			
ΕΥΘΥΤΗΣ.....	73	10006	δ. Σαίξ 9/1			
ΕΥΝΟΙΑ.....	70	10006	δ. Παναμά 10/12			
ΕΥΡΠΙΟΣ ΕΞΠΡΕΣ.....	56	2672	μεσογειακές μεταφορές			
ΕΥΡΟΣ (δ.).....	85	24000	α. Παλάου Μπακόμ 13/1			
ΕΥΡΥΑΛΟΣ.....	73	10713	α. Τζέντα 13/1			
ΕΥΡΩΠΗ.....	59	8222	ἀργεί Στυλίδα			
ΕΥΡΩΠΗ II.....	60	8242	ἀργεί Πειραιά			
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ.....	72	6680	ἀργεί Πειραιά			
ΕΥΣΤΑΘΙΑ.....	57	7165	ἀργεί Χαλκίδα			
ΕΥΤΕΡΠΗ.....	58	1593	ἐπωλήθη άλλοδαπούς			
ΕΥΤΥΧΙΑ.....	65	10344	ἀργεί Χαλκίδα			
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ.....	79	10996	α. Πόρτ Κέλαγκ 14/1			
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ.....	80	10342	δ. Π. Σαίξ 15/1			
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.).....	75	57180	ε. Γιούροπορτ 21/1			
ΕΦΗ.....	61	3791	ἐπωλήθη άλλοδαπούς			
ΖΑΝΕΤ.....	66	4503	ε. Αμβέρσα 22/1			
ΖΑΝΝΗΣ.....	81	22857	ε. Αμβούργο 20/1			
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	74	30188	α. Γάνδη 22/11			
ΖΑΝΤΕ (δ.).....	69	54282	δ. Γιβραλτάρ 28/12			
ΖΕΤΤΑ.....	71	20516	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 13/1			
ΖΕΥΣ.....	60	11887	ἀργεί Πειραιά			
ΖΕΦΥΡΟΣ.....	77	18366	μετον. «Ζόρα» (Λιβ.)			
ΖΗΝΩ.....	81	23100	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 13/1			
ΖΙΝΙ.....	76	11348	α. Πειραιά 19/1			
ΖΥΓΟΣ.....	76	19166	α. Αρατού 3/12			
ΖΥΓΟΣ.....	69	3490	ἀργεί Άστακό			
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	65	34501	ἀργεί Πειραιά			
ΗΒΗ.....	70	2885	μεσογειακές μεταφορές			
ΗΖΥ ΡΑ΄ΙΝΤΕΡ.....	81	4617	ἀργεί Πειραιά			
ΗΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035	α. Σακάντε 8/1			
ΗΡΩ.....	65	23390	ε. Ν. Όρλεάνη 19/1			
ΗΣΤΓΟΥ΄ΙΝΤ.....	81	16700	α. Σάφι 12/1			
ΗΣΤΠΟΡΤ.....	67	27018	ἀργεί Άργοστόλι			
ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	66	21374	ἀργεί Λονδίνο			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ.....	84	16794	α. Κόμπε 13/1			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ.....	78	14052	α. Τζέντα 14/1			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.).....	77	78088	α. Μπιλμπάο 13/1			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ.....	78	15880	ε. Νταμάμ 18/1			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.....	77	15880	ε. Ν. Όρλεάνη 15/1			
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ.....	84	18794	μετ. «Βασίλης Κατοίκης» (Ελλά)			
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.....	68	12680	δ. Σουέζ 20/1			
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.).....	65	30490	μετ. «Στεφανία» (Ελλά)			
ΘΑΝΙΚΙ.....	81	9516	ἀργεί Πειραιά			
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ.....	64	4626	ἀργεί Πειραιά			
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.).....	69	51732	α. Τενερίφη 19/1			
ΘΑΣΟΣ (δ.).....	58	12532	ἐπωλήθη άλλοδαπούς			
ΘΑΣΟΣ Α΄ΙΛΑΝΤ.....	78	9444	α. Μάουντ Μασουγκανούι 12/12			
ΘΕΛΓΕΝΗΣ.....	72	9988	ε. Βηρυτό 21/12			
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.....	72	22868	ε. Ρίο Άνέιρο 30/12			
ΘΕΚΟΣ.....	78	16685	α. Π. Άρθουρ 20/1			
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ.....	68	35477	ε. Ν. Όρλεάνη 12/1			
ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ.....	73	69904	ε. Χάμπτον 20/12			
ΘΕΟΔΗΠΤΟΣ.....	65	41872	ἀργεί Πειραιά			
ΘΕΟΜΑΝΑ.....	65	40473	ἀργεί Πειραιά			
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.).....	68	44883	α. Γκάλφχαβν 21/1			
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.).....	62	24749	στη Φορταλέα (ἀποθήκη)			
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ.....	82	24.000	ε. Μορμουγκάο 22/1			
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ.....	77	16380	α. Μπορντώ 7/1			
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (δ.).....	75	18951	ἐπωλήθη άλλοδαπούς			
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.).....	55	8992	ἀργεί Πειραιά			
ΘΕΤΙΣ.....	74	35540	α. Κασσιόνγκ 22/12			
ΘΗΡΑΣΙΑ.....	84	28100	ναυπηγ. Τσουρούμι			
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	79	13889	μετον. «Ναβιγκέιτορ»			
ΙΑΣΩΝ.....	70	11489	ἀργεί Λονδίνο			
ΙΚΑΝ.....	58	2882	ἐπωλήθη διάλυση			
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	67	4390	α. Κοπέρ 8/11			
ΙΚΤΙΝΟΣ.....	69	11489	ἀργεί Στυλίδα			
ΙΟΛΙ.....	72	4999	ε. Κων/πολη 22/11			
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ΄ΙΝΤ.....	83	20980	α. Χιούστον 15/12			
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	73	15498	ε. Τζέντα 18/1			
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	85	8002	α. Φλάσσινγκ 18/12			
ΙΟΝΙΟΝ.....	70	15387	στη Τζέντα 85/1			
ΙΧΘΕΙΣ.....	77	19186	στο Μπαντάρ Άμπας 14/11			
ΙΩ.....	69	8909	στο Ντάρμπαν 19/1			
ΙΩΑΝΝΑ.....	85	10232	μετον. «Ιωάννα Δύο» (κ.)			
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.).....	61	22075	δ. Σουέζ 22/1			
ΙΩΑΝΝΗΣ.....	59	3139	ἀργεί Πειραιά			
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	68	18227	α. Ν. Όρλεάνη 18/1			
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.).....	82	30041	δ. Π. Σαίξ 19/1			
ΙΩΝ.....	71	11506	ἀργεί Λονδίνο			
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ.....	76	16023	δ. Σκώ 1/1			
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ.....	67	10322	δ. Κων/πολη 25/12			
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ.....	68	10322	ε. Βρόσση 18/1			
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.).....	69	50998	ἀργεί Πειραιά			
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	12772	α. Στάβαγκερ 20/1			
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772	ε. Ταρρακόνια 13/1			
ΚΑΘΡΙΝ Λ.....	70	16285	δ. Έπτάνησα 14/12			
ΚΑΛΑΒΡΙΑ.....	66	24309	α. Σ. Ευστάθιο 8/1			
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.).....	67	34498	ἐπωλήθη άλλοδαπούς			
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.....	89	11329	βυθίστηκε 25/11			
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.....	74	15938	α. Χάλιφαξ 18/1			
ΚΑΛΜΑΡ.....	51	6199	ἀργεί Λονδίνο			
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.....	73	11349	ε. Τζέντα 13/1			
ΚΑΛΥΨΩ.....	73	6172	α. Βαλέττα 20/1			
ΚΑΜΑΤΕΡΗ.....	78	14568	α. Όζακα 21/12			
ΚΑΜΠΟΣ.....	71	13116	στο Κίγκστον 18/1			
ΚΑΝΑΡΗΣ.....	79	19037	α. Βιζακπατνύο 20/1			
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.).....	78	151225	δ. Γιβραλτάρ 15/1			
ΚΑΠ ΙΤΕΑ.....	71	4960	ε. Βομβάρ 3/1			
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ.....	74	3600	στον Εύξεινο Πόντο 5/1			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31850	α. Τής 17/1			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	68	24801	ἀργεί Χαλκίδα			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.....	59	8313	στο Όμ Κάρρ			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ.....	68	24868	ἀργεί Χαλκίδα			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.....	68	15355	ε. Θέουτα 18/1			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	67	8113	ε. Αμβέρσα 31/12			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ.....	69	10839	α. Μπ. Άίρες 19/1			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	14807	στη Μπιζέρτα 17/1			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ.....	67	16098	ἀργεί Χαλκίδα			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ.....	68	23372	ε. Χιούστον 14/1			
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ.....	80	32600	ε. Μπρέικ 23/1			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	67	13858	ε. Ρουέν 15/1			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	63	15819	ἀργεί Στυλίδα			
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ.).....	72	58185	α. Κίλροου 26/12			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193	α. Ν. Όρλεάνη 22/12			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1763	ἀργεί Βομβάρ			
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	9163	ἀργεί Νουεβίτας			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....						

ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	α. Γκάλβεστον 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	άρχει Πειραιά
ΚΡΕΦΕΥΣ (δ)	71	16400	ε. Ν. Χάβεν 23/12
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140	στο «Αλβέρτα 10/11 (άποθήκη)
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ)	85	35935	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΙΝΑΡΟΣ	87	12701	δ. Γιβραλτάρ 15/1
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	ε. Πειραιά 1/1
ΚΛΑΣΙΚ (μ)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Μπάνιμπουρ 21/1
ΚΛΕΙΩ	58	8791	άρχει Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Σουέζ 5/1
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Τσιταγκόνγκ 18/1
ΚΟΝΔΩΡ	87	8842	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Άμβέρσα 4/1
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	18000	ε. Βρέμη 21/1
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Βρέμη 7/1
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ)	77	105000	α. Λ. Άντζελες 30/12
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	στη Βαλτιμόρη
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Καρατάι 18/12
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Κολόμπο 17/1
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	18000	α. Άμβέρσα 23/12
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ)	73	114543	α. Τουμπάρδο 30/11
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836	δ. Σκώ 12/1
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Ντάρμπαν 11/1
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Άμφούργο 12/1
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	δ. Π. Σαΐδ 10/1
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	ε. Άμβέρσα 22/1
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'ΙΣΟΝ			δ. Γιβραλτάρ 10/1
ΓΚΑΛΑΕΥ	67	7680	
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'ΙΣΟΝ			α. Πειραιά 13/1
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	77	5539	α. Βαλέτα 19/1
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'ΙΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	δ. Π. Σαΐδ 19/1
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	

ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)	84	38000	α. Άρίκε 11/1
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ)	55	8998	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	δ. Σουέζ 30/12
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Κήλανγκ 13/1
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Π. Ελίζαμπεθ 3/1
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	άρχει Άστακό
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	66	5153	α. Ντουμπάϊ 6/7
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	α. Λομέ 3/1
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	α. Κομύ Μπαίη 19/1
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Ραγκούν 20/11
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	στην Άκαγιούλα
ΚΡΗΤΗ (δ)	69	34169	α. Τενερίφη 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. Φάλεϋ 18/1
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΝΤ	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. Φόξ 19/1
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΙΓΜΟΝΤ	77	10832	α. Άκομπα
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Σιγκαπούρη 10/1
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Ντουμπάϊ 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. Σαΐδ 28/12
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ)	73	42470	α. Τερνέστη 18/1
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'ΙΝΤ	82	11500	α. Κόμπε 30/12
ΚΡΙΟΣ	59	16875	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	επισκευές Πειραιά
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	δ. Μπουνομπουτελ 18/1
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Μπουενοβεντούρα 14/12
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Χάιφα 18/1
ΚΡΟΥΣΕ'ΙΝΤΕΡ	67	6911	α. Τζέντα 18/1
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	επωλήθη διάλυση
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζά 12/1
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ)	71	17355	άρχει Πειραιά
ΚΥΚΝΟΣ (δ)	71	17355	ε. Μένα δλ Άχμάντι 19/1
ΚΥΜΑ	60	7758	ε. Γιοκαίχι 8/1
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ	77	23596	άρχει Πειραιά
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	δ. Σκώ 12/12
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	άρχει Άστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Ρίτσαρντς Μπαίη
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	α. Άλεξάνδρεια 2/1
ΚΩΣΤΑΣ	80	6808	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	89	3746	επωλήθη διάλυση
ΚΩΣΤΑΣ Κ	82	2935	ε. Σχέσιν 15/1
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	δ. Γιβραλτάρ 4/12
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	α. Σιγκαπούρη 17/1

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	ε. Κάλιαρι 6/1
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	α. Κολόμπο 13/1
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	άρχει Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658	δ. Π. Σαΐδ 21/1
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	άρχει Ρίβελ Φώλ
ΛΑ'ΙΟΝ ΟΦ ΠΑ'ΙΡΙΟΥΣ	80	2925	άρχει Πειραιά
ΛΑ'ΙΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	επωλήθη διάλυση
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	επωλήθη άλλοδαπούς
ΛΑΚΥ	73	6683	επωλήθη άλλοδαπούς
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	α. Μπ. Άίρες 22/9
ΛΑΚΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	81	7000	επωλήθη άλλοδαπούς
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Λονδίνο 9/1
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 Λ	70	16306	δ. Κων/πολη 25/12
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Ροζάριο 21/1
ΛΕΔΕΑ	63	17879	άρχει Γαλαξείδι

ΛΕΜΑΝ	66	2953	στον Πειραιά
ΛΕΝΑ II	68	15761	ε. Άμβέρσα 21/1
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10618	άρχει Σετουμπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ	68	10618	άρχει Έλευσίνα
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στη Λισσαβόνα
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	άρχει Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Κουβέιτ 5/1
ΛΕΩΝ	72	2311	άρχει Ήγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Σουέζ 21/12
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	66	29287	άρχει Φορτολέζα (άποθήκη)
ΛΗΜΝΟΣ (δ)	69	17485	α. Σουέζ 8/1
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Σουέζ 1/1
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Ρόττερταμ 12/1
ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΤ	83	19343	άρχει Σετουμπάλ
ΛΙΜΠΕΞΠΡΕΣ	82	19337	α. Άμβέρσα 24/12
ΛΙΜΠΕΞΤΡΕ'ΙΝΤ	83	20200	ε. Άλεξάνδρεια 1/1
ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ	76	75134	α. Κόμπε 21/1
ΛΙΜΠΑΡ (δ)	76	18343	α. Λός Πάμας 19/1
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	ε. Πειραιά 21/1
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	δ. Π. Σαΐδ 14/1
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Θέουτα 17/1
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ)	61	21894	α. Άμβέρσα 15/1
ΛΙΦ	68	9650	δ. Σουέζ 8/1
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	ε. Μαυρίκιο 29/12
ΛΟ'ΙΝΤΑ (δ)	75	24408	άρχει Βασώρα
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Γιουροπόρτ 22/1
ΛΟΥΚΑΣ Ν	72	13637	δ. Κων/πολη 23/12
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ντάρμπαν 14/1
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Γιούροπορτ 4/1
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Χουάνγκου 18/12
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Άκαμπα 8/1
ΛΥΡΑ	67	41914	α. Πειραιά 19/1

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Μπάχια Μπλάνκα 17/1
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Κάρντιφ 9/1
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)	81	23000	α. Παρανάγκουα 13/1
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. Ίλεούς 10/1
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Γκάλβεστον 4/1
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Κοσσιούνγκ 31/12
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	άρχει Έλευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	άρχει Σετουμπάλ
ΜΑΚΡΑ	73	8957	άρχει Πειραιά
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στον Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	προς Άμβέρσα 15/1
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ)	83	32300	δ. Παναμά 20/12
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Πειραιά 18/1
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	α. Ν. Ύορκη 4/1
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	α. Φιλαδέλφεια 17/1
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12528	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. Σάο Φραντίσκο 20/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Π. Σαΐδ 17/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Λός Άντζελες 17/1
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Ρόττερταμ 8/1
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	ε. Γενοβα 15/1
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Σίμπα 18/1
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. Κό Σιγκάγκ 23/12
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	επωλήθη
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	επωλήθη διάλυση
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΟ (δ)	76	81106	στον Πειραιά
ΜΑΡΓΚΟ	58	2968	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	89	9623	ε. Πειραιά 14/1
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ)	70	17485	ε. Γιβραλτάρ 5/1
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Σαλίνα Κροάξ 31/12
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ	71	19061	δ. Κων/πολη 10/12
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Σ. Ευστάθιος 11/1
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ	74	15938	α. Αυγούστα 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	51802	δ. Π. Σαΐδ 17/1
ΜΑΡΙΑ Κ	70	9069	δ. Σουέζ 22/1
ΜΑΡΙΑ Λ	77	20822	α. Πόρτ Γκόλες 31/12
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Ίκνιο 14/1
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η	76	6034	α. Κούβα 22/1
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Λάρνακα 19/1
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	ε. Ν. Όρλεάνη 17/1
ΜΑΡΙΑΝΗ	70	9767	α. Σάν Λορέντζο 1/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ)	73	17432	α. Βατόννη 18/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ)	75	68411	στον Πειραιά 8/1
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Πειραιά 20/1
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Λός Πάμας 10/1
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ)	67	40075	ε. Κεϋνάν Τέρμιναλ 14/1
ΜΑΡΙΑΥ	71	18289	ε. Χαμίνα 9/1
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ	68	14589	δ. Μπουνομπουτελ 6/1
ΜΑΡΙΝΑ (δ)	80	40000	ε. Μάντρε ντε Ντέους 15/1
ΜΑΡΙΝΑ Λ	65	19586	δ. Γιβραλτάρ 95/1
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	α. Σάν Νίκολας 16/12
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	άρχει Σετουμπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	άρχει 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. Σασέμπο 1/12
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Πόντ Ντό Ούμπο 12/1
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Τσιταγκόνγκ 14/1
ΜΑΡΚΟΣ Ν	69	11434	α. Σάρζα 8/12
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΔΑ	78	19974	ε. Όλμπαν 21/1
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Τσίμπα 13/1
ΜΑΡΣ	48	3388	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΥΛΙΑ	70	15806	άρχει Στυλίδα
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Γκάλβεστον 1/1
ΜΑΡΩ Λ	85	25000	υπό ναυπήγηση
ΜΑΡΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές 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
ΜΑΤΘΙΑΔΑ	65	7696	άρχει Πειραιά

ΜΕΘΩΝΗ (δ).	81	32723
ΜΕΪ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΪΣΙΑ	78	15688
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017
ΜΕΛΩ'Ι	68	8887
ΜΕΛΩΠ ΛΕΜΟΥ (δ).	71	113780
ΜΕΛΩΠ Χ.	68	10355
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743
ΜΕΛΤΕΜΙ ΙΙΙ.	68	15781
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ).	74	75573
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ.	81	9969
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ.	81	9969
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ).	77	60855
ΜΕΡΑΚΑΝΗΣ	75	28062
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ.	78	12586
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΗΝΗΣΙΣ (δ.).	70	17875
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ).	70	17488
ΜΕΣ. ΓΗ (δ).	71	17355
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ).	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	79	10991
ΜΗΤΕΡΑ ΣΕΜΙΝΑ	60	22623

ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ΄ΙΝΤΕΡ	57	5289
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑ΄Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1599
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕ΄Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ΄Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ΄Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	68	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΗΝΗΜΟΥΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΥΣΧΑ Δ.	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ΄ΙΝΤΟΥΠΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝ΄Ι'ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ.	67	8799
ΜΠΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΗΛΦ.	71	9564
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑ΄Υ	63	9657
ΜΠΛΟΥΤΟΥΣΥΝ.	71	13887
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ΄Ι'Σ	54	6103
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΣ	66	9085
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.	67	8955
ΜΠΡΑ΄ΙΤ ΖΚΑ΄Υ	69	2979
ΜΠΡΑΞΕΛΣ (δ.)	68	14948
ΜΠΡΗΖ.	64	35082
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	67	5511
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51707

ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ.....	66	20199
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ.....	75	35561
ΝΑΞΟΣ.....	70	8825
ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ.....	80	10982
ΝΑΤΑ.....	77	9359
ΝΑΤΑΛΙ Κ.....	53	3577

δ. Σουζέ 14/12
α. Ζουμπάνα Τέρμιναλ 11/1
δ. Σουζέ 21/1
δ. Επτάσθνα 30/12
διάλυση Φορμάδα
ε. Μπανγκόγκ Μπάρι 10/1
α. Ν. Ύορκι 2/1
μετ. «ΥΒΟΝΗ» (ΕΛΛ.)
α. Τζέντα 30/12
μεσοεναετικές μεταφορές
δ. Παναμά 20/6
α. Φαλάεφαια 18/12
δρχει Πειραιά
ναυπηγ. Γκαλάτι
α. Πειραιά 15/12
δρχει Πειραιά
ε. Μαυρίκιο 15/1
δ. Π. Σάϊς 15/1
α. Σάν Λορέντζο 19/1
α. Σουζέ 18/1
α. Σγκαπούρη 13/1
ε. Πειραιά 7/1
στή Μπαλμπόα
δρχει Πειραιά
δ. Κων/πολη 10/1
α. Σγκαπούρη 2/1
α. Γιοκαΐσι 15/1
ε. Γιοκοχάμα 5/12
ε. Σαγκάι 11/1
επαλήθεη διάλυση

στό Κουβέιτ
 άρχει Νέα 'Ορλεάνη
 ε. Ντεμεράρα 20/1
 α. Βενετία 13/1
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 ε. Πειραιά 20/1
 δ. Παναμά 20/1
 ε. Χιουστον 17/1
 άρχει Ν. 'Ορλεάνη
 άρχει Πειραιά
 άρχει Ν. 'Ορλεάνη
 άρχει Πειραιά
 α. Ν. 'Ορλεάνη 17/1
 α. Σαβόνα 18/1
 α. Γκιζάν 19/1
 α. Πειραιά 11/1
 άρχει Ν. 'Ορλεάνη
 άρχει Πειραιά
 άρχει Ν. 'Ορλεάνη
 α. Γκιζάν 17/1
 άρχει Ν. 'Ορλεάνη
 άρχει Πειραιά
 άρχει Ν. 'Ορλεάνη
 ε. Αμβέρσα 22/1
 α. Βασιλικό Κόλπο 30/12
 ε. Βαλάνθια 20/1
 μεταφορές 'Ερυθράς θάλα.
 α. Αύγουστα 28/12
 α. Ούμ Σάιντ 28/12
 ε. Κονταλόρ 31/12
 α. Βαλιμώρη 13/12
 α. Βερακρούξ 4/1
 ε. 'Αλεξάνδρεια 22/9
 άρχει Σαρξά
 ε. Αντισσεστον 17/1
 α. Κασσιόινγκ 2/1
 α. Ντάς 'Αϊλαντ 17/1
 άρχει Πειραιά
 πρ. «Σκασιπεια Μαρθ»
 α. Άννα Μπαλι 21/12
 α. Νέα 'Ορλεάνη 65/1
 ε. Γιοκάσι 195/1
 μετον. «Ερεθ»
 μετ. «Καίτη»
 στη Βομβάη 15/1
 α. Χαμπτον 19/1
 πρόσ Κούβα 12/1
 άρχει 'Αργοστολί
 α. Τουμπάρω 275/1
 ε. Λισαβώφωνα 19/12
 α. Μομπίλ 9/1
 ε. 'Ιτατζάι 17/1
 μεσογειακές μεταφορές
 άρχει Πειραιά
 ε. Λουσίντα 23/1
 άρχει 'Ελευσίνα
 α. Ν. 'Υόρκη 9/1
 α. Γιοκoxάμα 18/1
 α. Ν. 'Ορλεάνη 18/1
 έπιπλήθη άλλοδαπορί
 άρχει Λευκάδα
 έπιπλήθη άλλοδαπορί
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/1
 άρχει Τζέντα
 άρχει Ρίβερ Φώλ
 άρχει 'Ελευσίνα
 α. Μουτσούρε 11/1
 α. Μοντεβιδέο 14/1
 α. Μπότηγουντ 20/1
 μετ. «Σειρήνα» (ΕΛΛ.)
 άρχει Γαλαξειδι
 άρχει 'Αργοστολί
 δ. Π. Σάιθ 19/1

ἀργεῖ Γάνδη
α. Σίδνεϋ 14/12
α. Ἀμβούργο 10/1
α. Γιαβάτα 22/1
ε. Κάντα 11/1
ἀργεῖ Κενίτρα

ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ).	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ III.	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ).	81	29700
NEBER ON XANTE'Y	78	33191
NE'Y BI ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
NENA	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960
ΝΕΣΤΩΡ	82	37500
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'	72	9606
ΝΕΣΤΩΡ ΕΠΙΡΙΤ	63	8213
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ).	76	121542
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΙΥΣ (δ).	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΜΟΚΟΝΟΣ	61	5693
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434
ΝΙΚΟΣ Β. (δ).	49	15980
ΝΙ. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ).	71	65347
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874
ΝΙΤΣΑ (δ).	71	16400
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΤΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	4000
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	77301
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	68	25820
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΩΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	36000
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	81	15092
ΝΟΡΘ ΧΑ'Τ'ΝΕΣ	62	15110
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236

ΝΟΤΟΣ (δ).	64	49055
ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800
ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ.	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ.	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΖ.	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ.	80	17100
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ.	88	13553
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ.	85	7700
ΝΤΕΚΑ ΦΑΡΕΡΝΙΤΥ.	88	14342
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ.	72	9710
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134
ΝΤΕΡΜΠΥ.	75	35764
ΝΤΟΜΙΝΙΚ.	62	1197
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ.	78	15229
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ.	69	8928
ΝΤΟΡΙΚ (δ).	66	45289
ΝΤΟΡΙΣ (δ).	76	68567
ΝΥΛΛΑ (δ).	62	12392
ΟΔΥΣΣΕΙΑ-10.	14	15976

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999
ΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492
ΘΕΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024
ΟΛΚΟΥΖ	60	3030
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΘΕΡ.	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	85	1787
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΥΝ.	71	17187
ΟΝΗΣΙΑΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'ΙΟΝ	65	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481
ΟΡΥΣ (δ.)	59	12868
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20689
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ)	82	49100
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.	82	18818
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	60	7504
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥ'Ι'ΝΤΟΝ	70	15579
ΟΥΤΙΜΑ	71	9372
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)	69	105317
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778
ΠΑΛΟΜΑ	77	2949

στη Σιγκαπούρη
 άργει Χαλκίδα
 άργει Πειραιά
 α. Ρόττερνταμ 6/1
 α. Π. Αλνκόλν 21/1
 α. Σιγκαπούρη 12/1
 α. Ντάρμαν 11/1
 δ. Πανάμ 13/1
 δ. Γκαλάντσον 5/1
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Έλευσίνα
 α. Αμβέρσα 4/1
 α. Ν. Όρλεάνη 7/1
 α. Κέιπ Τάουν 11/1
 άργει Πειραιά
 α. Άλ. Ρουίς 13/1
 α. Π. Άντζελες 7/1
 ε. Ντάρ ε Σαλάμ 11/1
 έπιwallθη διάλυση
 άργει Γαλαξειδί
 ε. Αμβέρσα 22/1
 διάλυση Ν. Κορέα
 στο Έλ Χάκλ (αποθήκη)
 π. «Zargue Aartugus»
 έπιwallθη άλλοδαπουός
 δ. Πανάμ 2/1
 άργει Πειραιά
 ε. Πόρ Λιμάν 4/1
 α. Λισαβόνα 6/1
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Χάμπτον 17/11
 ε. Σουθεράμπτον 2/1
 άργει Πειραιά
 άργει Άλιζέβρι
 ε. Άλεξάνδρεια 27/12
 άργει Πειραιά
 ε. Σάντισον 15/1
 ε. Φλιντάδελφια 18/1
 δ. Γιβραλτάρ 14/1
 ε. Π. Τζέφερσον 20/1
 ε. Βανκούβερ 14/1
 άργει Άλεξάνδρεια
 άργει Στουλιδά
 α. Σιμονσοέκι 18/1
 υπό ναυπήγηση
 έπιwallθη διάλυση
 έπιwallθη
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Γαλαξειδί
 α. Νταμιλά 15/1
 δ. Γιβραλτάρ 2/1
 α. Γκάλβστον 5/1
 α. Δουνκέριχ 19/1
 α. Χιούστον 11/1
 α. Σάφι 6/1
 α. Κ. Κρίστι 10/12
 στην Άλεξάνδρεια 24/1
 άργει Γαλαξειδί
 α. Βαλτιμόρη 7/1
 άργει Έλευσίνα
 άργει Λευκάδα
 α. Λ. Άντζελες 24/12
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Σαβάννα 15/1
 άργει Πειραιά
 α. Φός 17/12
 α. Δουνκέριχ 8/1
 άργει Πειραιά
 δ. Σκό 6/1

μεσογειακές μεταφορές
 άργει Πειραιά
 δ. Σάουθεντ Άνκοραντ.
 άργει Πειραιά
 έπιwallη άλλοδαπούς
 δ. Κων/πολη 2/11
 α. πειραιά 13/1
 α. Σακά 30512
 δ. Κων/πολη 12/1
 άργει Έλευσίνα
 α. Γκαϊτενπουργκ 12/1
 α. Σιγκαπούρη 8/1
 α. Πιολάφεια 12/1
 α. Ραβένα 19/1
 α. Φρεντερία 22/12
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Μπρέμερχαδεν 23/1
 μεταφορές Νιγηρίας
 ε. Νουακότ 5/1
 α. Φρεντερία 15/12
 έπιwallη άλλοδαπούς
 άργει Πειραιά
 πρώην «NAVIOS COMM
 α. Χιοστόν 30/12
 καβελκ. Φερλό
 α. Σάντος 9/1
 δ. Π. Σαΐς 19/1
 ε. Σαγκάη 8/1
 έπιwallη άλλοδαπούς
 άργει Πειραιά
 σημαία Όνδούρας
 μεσογειακές μεταφορές
 μετοκ. «Μάλλουε»
 ε. Τζουκρά 23/1
 στό Νατάλ (Άποθήκη)
 α. Λός Άντζελες 10/1
 έπιwallη άλλοδαπούς
 άργει Άλιβέρι
 α. Λός Πάμας 21/1
 στό Λόγος
 άργει Γκρέϊτ Μπίττερ
 ύψους Κυπριακή
 άργει Έλευσίνα
 μετ. «Τουρκό Τρέιντερ»
 ε. Ρίο Γκράνε 18/1

ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	δ. Σουέζ 21/1
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Τζέντα 18/1
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ἀργεί Γαλαξίδι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	ε. Ν. Όρλεάνη 21/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	στή Σάρδα
ΠΑΝΔΩΡΑ (δ.)	67	57794	πρώην «ΠΕΡΑ»
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Αλεξάνδρεια 17/1
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	ε. Ν. Όρλεάνη 20/12
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειοακές μεταφορές
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794	α. Π. Κέλαγκ 75/1
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Λός Άντζελες 18/1
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Λισαβώνα 17/12
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16840	α. Λός Πάλαμας 8/1
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Γκόβε 14/1
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	δ. Παναμά 8/1
ΠΑΡΓΑ	59	10065	ἐπωλήθη διάλυση
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	δ. Σουέζ 4/1
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Νταμίμ 11/1
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	δ. Ελσινόρε 29512
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	ε. Νταμπιέρ 19/1
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	δ. Σουέζ 20/1
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Μασσάουα 17/1
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000	καθελκ. Ναγκασάκι
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	ὕπο ναυπήγηση
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Ν. Όρλεάνη 19/1
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ε. Χάλιφαξ 12/1
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	δ. Π. Σαϊδ 21/1
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	α. Ρουέν 15/1

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Άγκόνα 20/1
ΠΕΛΑΓΟΣ	82	1012	μεσογειοακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	87	1183	ε. Αλεξάνδρεια 22/1
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Τζέντα 5/1
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Τεργέστη 17/1
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειοακές μεταφορές
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870	ἐπωλήθη άλλοδαπούς

ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ε. Νατιέρ 13/1
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	80	6134	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	δ. Κωνίπολη 10/12
ΠΕΡΛ ΜΠΑΪ'Υ	71	9823	α. Π. Σουδάν 30/1

ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Μορμουγκό 12/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	ἐπωλήθη διάλυση
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Πειραιά 14/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 7/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Πειραιά 15/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 11/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Τζέντα 14/1
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	δ. Σουέζ 8/1
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑΪ'Τ	57	8776	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	δ. Καρσάτσι 19/1
ΠΗΓΑΣΟΣ	68	12429	ε. Π. Κουετζάλ 2/1
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	ε. Μπαχραϊν 20/1
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Μόλμπο 5/1
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	α. Ικόνιο 18/12
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Π. Ντέ Μπούκ 21/12
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	ἀργεί Άστακό
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198	ἀργεί Άγουμενίτσα
ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	ἐπωλήθη διάλυση Κίνα
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	δ. Κωνίπολη 10/1
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	ἀργεί Γαλαξίδι
ΠΙΝΤΟ	63	14203	ε. Αλεξάνδρεια 20/1
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Ντόρ ες Σαλάμ 15/12
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ἀργεί Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	δ. Σουέζ 11/1
ΠΛΑΤΙΝΟΣ	65	10679	ἀργεί Γαλαξίδι
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	ὁψως Κυπριακή
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	δ. Μπρουνομπούτελ 1051
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	ε. Καζαμπλάνκα 11/1
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Αδελαΐδα 23/1
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	ε. Τενερίδη 12/1
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	ε. Μπρέξ 21/1
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	ἀργεί Πειραιά
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	δ. Παναμά 13/1
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Τζέντα 13/1
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Χαλκίδα 6/8
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Τζέντα 18/1
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	ε. Πόρτ Χέντλαντ 19/1
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	ε. Ταϊτσούνγκ 31/12
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Πειραιά 18/1
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Π. Χάρκουρτ 15/1
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	α. Γάνδη 22/12
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἐπισκευές Πειραιά
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	67	18856	α. Μπωμόντ 22/12
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	ε. Άμπιτζάν 25/11
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10891	α. Ελσινγκμποργκ 15/1
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΟΥΝΕΤΕΣ	68	9850	ε. Νταβάο 7/1
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	ε. Γιβραλτάρ 21/1
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Γιβραλτάρ 22/1
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	ἀργεί Άστακό ἐπωλήθη
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Τσιότζια 7/1
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	ἀργεί Πειραιά
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	ε. Γκέιμς 12/12
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	α. Φλάσινγκ 11/1
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	α. Άμβέρσα 21/1
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10891	ε. Μαυρίκιο 18/1
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Ν. Όγκρη 19/1
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16183	στήν Άλεξάνδρεια 23/1
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	α. Π. Σαϊδ 15/1

ΠΥΛΟΣ	81	13800	δ. Παναμά 19/1
ΠΥΛΟΣ	68	10244	α. Καρντένιεβο 18/1
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Ικόνιο 13/1
ΡΑΪ'ΝΑ	81	32247	ε. Λίβερπουλ 10/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ I (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 15/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 21/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	ε. Γιένμπο 22/1
ΡΑΝΙΑ	67	9919	α. Σχέζιν 22/10
ΡΕΑ	71	9025	α. Ρεσίφε 4/1
ΡΕΑ	58	4275	ἀργεί Πειραιά
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Μαρίνα ντί Καράρα 21/12
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	δ. Σουέζ 10/1
ΡΕΝΑ	72	14851	ε. Κουινγκοντάνο 2/12
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	μετ. «Καλιπία»
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961	μετ. «ΑΛΚΜΗΝΗ Α.» (Ελλ.)
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774	δ. Παναμά 9/1
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	ἀργεί Πειραιά
ΡΙΒΑ	63	10299	ἀργεί Γαλαξίδι
ΡΙΒΕΡ ΝΑΪ'ΤΖΕΡ	69	1599	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΡΙΟ	75	9112	ε. Ντακάρ 5/1
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	ἀργεί Γαλαξίδι
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕΪ'ΡΟ	57	4931	ἀργεί Λευκάδα
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	ε. Πειραιά 2/12
ΡΟΔΟΣ	55	3370	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	στο Π. Καμπέλλο 12/1
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	α. Μάντρε ντέ Ντέους 10/1
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	μετ. «ΣΑΝ ΤΖΟΝ» (Ελλ.)
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ἀργεί Άργοστόλι
ΡΟΛΛΟΝ	73	38811	α. Χάμπτον 17/1
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	α. Χάμπτον 951
ΡΟΝΣΟΝ	63	6100	ἐπωλήθη

ΡΟΝΧΙΑ	63	6063	ἐπωλήθη
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Λός Πάλαμας 14/1
ΡΟΥΛΑ	62	811	α. Λομέ 15/11

ΣΑΪ'ΖΑΛ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	64	7608	στη Μομπόσα
ΣΑΪΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Άμβέρσα 17/1
ΣΑΪΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	α. Σφάξ 28/11
ΣΑΪΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	83	31248	α. Γκίλογκ 18/12
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ἀργεί Πειραιά

ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Ντακάρ 7/1
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	ε. Νάπολη 12/1
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕΪ'	71	7013	ε. Μασσαλία 18/1
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	ε. Πειραιά 12/1
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Ντουάλα 6/1
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ	71	6189	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	α. Σιγκαπούρη 13/1
ΣΑΜΟΣ	66	17208	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειοακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	α. Πειραιά 15/1
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	καθελκύστη Τσού
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29280	στό Τσάχ Μπαχάρ 20/12
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	72	11505	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Μπανγκόκ 5/1
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	δ. Σουέζ 6/12
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	α. Μπιλμπάο 9/1
ΣΑΝ ΤΑΪ'ΡΟΝΑ	81	10990	ε. Ρότερνταμ 17/1
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	ε. Άαρχους 22/1
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	α. Ντόρμπαν 18/1

ΣΑΝΣΕΤ	78	9884	α. Χιοστόν 4/1
ΣΑΝΡΑΪ'Ζ	75	1999	α. Σάντοβαλ 17/1
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	διάλυση Ταϊβάν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6180	ε. Τζέμπελ Άλι 19/1
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Τζέντα 14/1
ΣΑΝΤΟ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	78	9773	ε. Σουθάμπτον 21/1
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Μομπόσα 18/1
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	δ. Παναμά 8/1
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Γκίλογκ 8/1
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	ἀργεί Ρίο Άνιέρο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	ἀργεί Σετουμπάλ
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	ἀργεί Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	ἀργεί Πειραιά
ΣΕΛΑΣ	63	10947	ἀργεί Γαλαξίδι
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	α. Χοντίντα 19/10/84
ΣΕΜΙ II	76	12498	ε. Σαγκάη 6/1
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	ἀργεί Πειραιά
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Λός Πάλαμας 31/12
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Σασέμπο 28/11
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	ἀργεί Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Ίτατζάι 18/1
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	δ. Σουέζ 23/12
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	α. Τρινκομάλη 18/1

ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	δ. Σκώ 30/12
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	ε. Ραγκούν 18/1
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Άμβέρσα 23/1
ΣΗ ΤΑΪ'ΓΚΕΡ	71	13631	δ. Κωνίπολη 10/12
ΣΗ ΤΑΪ'ΝΤ	71	9810	α. Αλεξάνδρεια 27/12

ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	στή Λεμεσό 7/1
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36485	α. Ν. Όρλεάνη 7/1
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Γιοκχαμά 10/1
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Μπαντάρ Άμπάς 18/1
ΣΙΔΩΝ	66	2202	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Ν. Όρλεάνη 28/12

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Αϊμέι 8/1
ΣΙΛΒΕΡ ΑΪ'ΜΠΕΞ	76	11886	δ. Παναμά 18/1
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Κολόμπο 16/1
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Σιγκαπούρη 11/1
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΪ'ΝΤ	77	11272	α. Κεμπέκ 11/1
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Κάδιξ 22/1
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Νικόσια 7/1
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Ταϊταγκόγκ 3/1
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ	69	9305	ε. Γούνια 24/12

ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ.....	85	13100	ναυπηγ. Σιμονοσέκι *
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ.....	80	10631	ἀργεί Πειραιά
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΙΝΕΣ.....	85	13750	α. Βρέμει 22/1
ΣΙΜΠΥΛΛΑ.....	85	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΦΝΟΣ.....	72	16018	α. Μόντρεαλ 75/10
ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663	α. Σάντος 18/1
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	70	9077	α. Λός Πάλας 18/1
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ.....	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.).....	87	48058	α. Λεμεσό 19/1
ΣΚΑΝΗΡΙΟΝ.....	69	9057	στή Μομπάσα 21/12
ΣΚΟΡΠΙΟΣ.....	77	19166	ε. Τζέντα 18/1
ΣΝΟΥΥ ΦΡΟΣΤ.....	63	2211	δ. Π. Σαΐδ 15/1
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ.....	66	8534	ἀργεί Γαλαξείδι
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.).....	87	2439	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΣΟΝΙΝΤ.....	68	11659	α. Πόρτλαντ 20/12
ΣΟΥΑΝ.....	63	5404	ἀργεί Έμδεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.).....	61	20433	ε. Ρότερνταμ 20/1
ΣΟΥΕΡΤΕ.....	63	4803	ἀργεί Έλευσίνα
ΣΟΥΝΙΟΝ.....	68	13894	α. Χάλλ 5/1
ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364	α. Π. Νουάρ 31/12
ΣΠΑΡΤΟ.....	81	30834	ὤψωσε Έλληνική
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.).....	65	42810	ἀργεί Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	65	31296	ε. Μεθουλ Ρόουντς 14/1
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	85	16794	στό Βισμάρ τέλη Έανουαρίου
ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	α. Λονδίνο 18/1
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.).....	84	41260	ἀργεί Έλευσίνα
ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118	ε. Κοσίν 10/1
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ.....	56	8878	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΜΥ.....	72	30315	δ. Κων/πολη 7/1
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ.....	67	39403	δ. Βαρκελώνη 10/1
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334	δ. Γιβραλτάρ 18/1
ΣΤΑΡ (δ.).....	56	10287	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ Ι.....	58	7100	ἀργεί Λευκίδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ.....	72	18876	α. Π. Κέλαγκ 16/1
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	στό Γκέιμς 2/1
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ.....	73	14667	ε. Άκαμπα 8/1
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΟΡ.....	73	14667	α. Οζάκα 18/1
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886	α. Νταμάμ 11/1
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ.....	73	18892	δ. Γιβραλτάρ 20/1
ΣΤΑΡ ΣΙΠ.....	62	4357	μετον. «Σταρνάξ» (Όνδ.)
ΣΤΑΡΑΕΤ.....	77	9861	δ. Παναμά 8/1
ΣΤΑΣΙΑ.....	70	16644	α. Τζέντα 27/12
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....	71	1584	δ. Π. Χάρκουρτ 4/1
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.).....	76	163810	ἀργεί Έλευσίνα
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.....	69	16789	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.....	52	2445	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΣΤΕΛΛΑ.....	69	23472	α. Αύγουστα 24/12
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ.....	55	8021	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ.....	59	6678	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432	α. Ν. Όρλεάνη 17/1
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	60	2517	στό Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	δ. Παναμά 8/1
ΣΤΟΡΚ.....	70	15302	α. Λός Άντζελες 9/1
ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.....	69	2997	πρώην «ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ»
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.).....	67	39135	ἀργεί Γκουγιακούλ
ΣΤΡΥΜΩΝ.....	69	16229	α. Πειραιά 8/1
ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.).....	72	70507	ἀργεί Πειραιά
ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576	α. Ριγιέκα 11/1
ΣΥΡΑ.....	77	16380	ε. Μανζανίλο 13/1
ΣΥΡΟΣ.....	64	5237	ἀργεί Πειραιά
ΣΧΙΝΙΑΣ.....	65	10115	ἀργεί Γαλαξείδι
ΣΩΚΡΑΤΗΣ.....	58	8584	ἀργεί Έδάκη
ΤΑΜΠΟ.....	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	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΤΑΝΙΤ (δ.).....	75	4525	α. Τακορνάντ 28/12
ΤΑΝΝΕΒΕΛΣ.....	79	12958	α. Λός Πάλας 7/1
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.....	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΥΦΑΟΥ.....	76	11788	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	ἐπισκευές Βαλέτα 11/1
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ.....	80	15369	α. Άλεξάνδρεια 14/1
ΤΑΖΙΑ (δ.).....	69	63989	α. Τενερίφ 11/1
ΤΑΖΙΑ.....	62	14150	δ. Π. Σαΐδ 14/1
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.....	75	14785	ε. Κων/πολη 23/12
ΤΑΤΙΝΑ (δ.).....	76	47344	α. Τενερίφ 7/1
ΤΑΥΡΟΣ (δ.).....	77	18707	α. Βοστώνη 8/1
ΤΑΥΡΟΣ.....	73	17646	α. Τζέντα 8/1
ΤΕΤΙΕΝ.....	63	9892	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΤΕΤΙΕΝ.....	85	25000	ε. Άμβούργο 21/1
ΤΖΑΚΥ.....	84	32247	ὤψωσε Παναμαϊκή
ΤΖΑΝΙΣ Λ.....	68	14569	α. Χιούστον 5/1
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΓΥ.....	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. Λός Πάλας 20/11
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ.....	80	9100	α. Ρεσίφε 30/11
ΤΖΕΜΙΝΙ.....	66	5450	α. Κάντλα 30/10
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	62	18563	ἀργεί Στυλίδα
ΤΖΙΜΥ.....	68	13847	δ. Έπτάνησα 19/11
ΤΖΙΝΙ.....	61	11125	ε. Βενετία 15/1
ΤΖΟΥΑΝΝΑ.....	77	19253	ε. Κασσιούνγκ 3/1
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.....	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 16/1
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ.....	71	20045	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 14/1
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	70	9074	ε. Κόλομπο 8/12
ΤΖΩΝ Π.....	68	12011	α. Μπ. Άϊρες 26/11
ΤΖΩΝ Π.....	53	2731	ἀργεί Μανφρεντίνια
ΤΖΩΝΗ.....	65	19750	δ. Δαρδανέλια 14/1
ΤΖΩΝΝΥ.....	78	9887	ε. Πόρτλαντ 24/12
ΤΖΩΡΤΖ.....	79	14100	α. Άμβέρσα 18/1
ΤΖΩΡΤΖ.....	65	4323	ἀργεί Έλευσίνα
ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	75	14786	δ. Μπρουνομπότελ 11/1

ΤΖΩΡΤΙΝΑ.....	77	11348	α. Κάδιξ 19/12
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. Χόουσι 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
ΤΟΠΑΖ.....	85	28000	ὕπο ναυπήγησης
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	46827	α. Ράς Τανούρα 22/12
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ.).....	75	68631	δ. Π. Σαΐδ 13/1
ΤΡΑ'Ι'ΣΗ (δ.).....	75	76142	μετ. «Όρλεάνη» (Ελλ.)
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ.....	67	6756	ἐπωλήθη 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. «Γκόλφ Στρήμ» (Ελλ.)
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	81	16500	α. Ρότερνταμ 5/1
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.....	70	48501	ε. Άμβέρσα 21/1
ΤΡΙΒΕΛΣ.....	74	11644	α. Λός Πάλας 14/1
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.).....	62	25717	α. Άλεξάνδρεια 11/1
ΤΡΙΤΩΝ.....	63	11056	ἀργεί Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ.....	66	3048	ε. Νουακτσότ 14/1
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ.....	60	9255	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ.....	69	1580	ε. Σουέζ 22/1
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ.....	74	11644	στό Βόσπορο 23/1
ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663	α. Μπαχαράν 19/1
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663	ε. Σλάσκι 9/1
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ.....	65	17713	ἐπωλήθη 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
ΦΑΙΑΞ.....	70	11489	δ. Σουέζ 11/1
ΦΑΙΔΑΡΑ (δ.).....	71	73503	πρώην «ΑΛΚΑΖΑΡ»
ΦΑΙΔΑΡΑ.....	66	1506	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΦΑΙΔΩΝ.....	60	6723	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΦΑΙΔΩΝ.....	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ.....	73	9112	ἐπωλήθη
ΦΑΙΡΣΙΠ Α. (δ.).....	74	131654	α. Ούλσάν 4/12
ΦΑΛΚΟΝ.....	78	13889	α. Κουσίρο 9/1
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΡΥ.....	77	9477	δ. Π. Σαΐδ 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. Κέϊ 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 28/12
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	76	22297	α. Μόχι 19/1
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.....	75	22600	α. Ντάρμπαν 9/1
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.).....	75	62498	α. Χούντ Πάιντ 30/12
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330	δ. Π. Σαΐδ 19/1
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682	α. Φιλαδέλφεια 6/1
ΦΙΛΙΠΠΟΣ.....	64	13516	δ. Π. Σαΐδ 19/1
ΦΙΛΙΠΠΟΙ.....	74	16283	στό Ρίο Γκράντε 12/1
ΦΙΛΩΝ.....	80	11730	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 2/1
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614	δ. Παναμά 12/1
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321	α. Κοατζακόλκος 8/1
ΦΙΦΦ ΑΒΕΝΙΟΥ.....	70	11041	δ. Γιβραλτάρ 24/11
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ.....	62	19974	α. Άλεξάνδρεια 11/1
ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ.....	72	20713	δ. Παναμά 13/1
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ.....	56	13408	α. Άλεξάνδρεια 15/1
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	72	7201	α. Άλεξάνδρεια 15/1
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	65	11940	α. Άλεξάνδρεια 20/1
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747	α. Γέννα 21/1
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	α. ΚΒΙΝΣΟΝΤΑΛ 21/1
ΦΛΩΡΑ Ν.....	73	17519	μετον. «Μερκάτωρ» (Κ.)
ΦΟΙΝΙΞ.....	69	11489	α. Βανκούβερ 15/1
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.....	58	10340	α. Π. Σαΐδ 10/12
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ.....	63	16141	α. Βαλτιμόρη 27/12
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.....	70	10191	ε. Γιουμπίνιο 15/1
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.....	72	10219	α. Ντάρμπαν 1/1
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	70	11825	α. Σαγκχά 3/1
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	73	10192	α. Ντάρμπαν 21/1
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12036	ε. Κόλομπο 19/1
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ.....	66	2999	στή Βομβάη 7/12
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.....	71	10192	ἀργεί Χαλκίδα
ΦΟΡΟΥΝΑ Ι.....	66	1444	α. Σιμίζου 11/1
ΦΟΡΤΟΥΝΕ.....	84	19562	α. Ρίο Ένέιρο 17/1
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	στό Χάρ άλ Ζουμπαίρ
ΦΡΑΤΕΡΙΝΙΤΥ.....	65	9464	α. Λέικ Τσάρλς 27/12
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463	δ. Γιβραλτάρ 19/1
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	79	9418	δ. Γιβραλτάρ 19/1
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	α. Νικόσια 10/1
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302	α. Άμβούργο 12/1
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839	α. Πόρτ Καρτιέρ 19/12
ΦΡΗΠΟΡΤ.....	73	29709	α. Μουτσούρε 15/1
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	69	1581	ε. Κάδιξ 20/1
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.).....	74	140277	μεταφορές Περσικού
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	ε. Σιγκαπούρη 19/1
ΦΡΟΣΩ.....	70	18328	ε. Λαύριο 21/12
ΦΡΟΣΩ Κ.....	70	9069	ε. Μπ. Άϊρες 21/11
ΦΩΤΕΙΝΗ.....	77	19253	α. Π. όφ Σπαίντ 18/1
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.....	70	11169	α. Τορεβένια 5/1
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107	α. Γιουροπορτ 22/1
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	πρώην «ΗΑΝΝΟ»
ΦΩΦΩ Α.....	82	25200	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
Χ.Α. ΜΑΓΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629	ναυπηγ. Ούλσάν

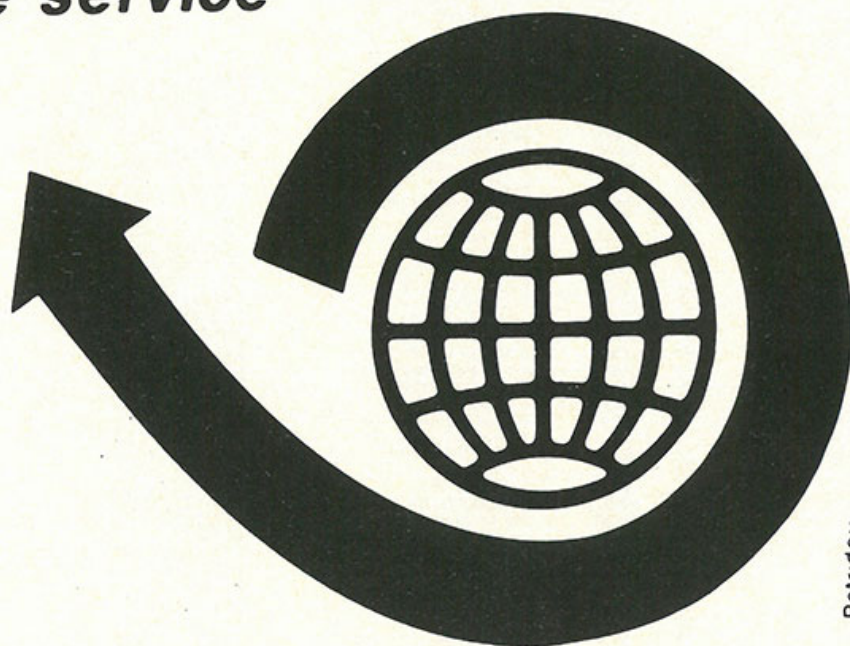
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Παραμαρίμπο 951
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Μομπάσα 22/12
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463	α. Ντελφύλ 18/1
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ἀργεί Πειραιά
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17982	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΧΕΡΙΤΕΪΤΖ	77	39386	α. Γιούροπορτ 24/12
ΧΙΑΝ ΑΪ'ΛΑΝΤ	69	10016	α. Καράτσι 21/11
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ε. Βοστώνη 15/1
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	ε. Χαλκίδα 7/5
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ε. Μουτσούρε 20/1
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ἐπισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΕΪ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	ἐπισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Σιγκαπούρη 22/12
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ε. Γιβραλτάρ 18/1
ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ	69	10016	α. Γκέραλδον 10/1
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 17/1
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	ἀργεί 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪ'ΝΤ	72	6671	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	ἀργεί 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	α. Σάντος 16/1
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	ε. Πειραιά 19/12

ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	79	1594	α. Λεμεσό 18/1
ΧΛΟΗ	75	16421	δ. Παναμά 17/1
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	70	4145	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	ε. Μπωμόντ 13/1
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ἀργεί Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	64	10256	ε. Βίγκο 18/12
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	78	18080	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Λισσαβόνα 1/1
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ἀργεί Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ἀργεί Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	ἐπωλήθη 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	21613	ε. Σάνκ Άνκοράτζ 22/1	ANNAMΠΕΛΑ (Μάλ.)	67	20501	α. Γκάνδη 18/1
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	αργεί Χαλκίδα
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Άλγκεθίρας 16/1	ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079	δ. Σουέζ 16/1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	αργεί Πειραιά	ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	α. Λάς Πάλμας 25/1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	ε. Τάμπα 15/2	ΑΝΤΖΕΊΝΤΙΑ (π.)	70	10886	ύψωσε ελληνική
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Τούμπα 20/2	ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	μετ. «Γαλήνη» (π.)
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Μάντρε ντέ Ντέους 1751	ΑΝΤΖΕΛ I (π.)	63	22103	α. Ν. Ύορκη 3/1
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	στή Βενετία 15/1	ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (π.)	68	9122	ε. Κων/πολη 22/12
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	ε. Τούμπα 16/2	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	στό Ντακάρ 9/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	αργεί Τραπάνι
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Κίγκστον 25/1	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΛΑΊ'Α 7 (π.)	74	8944	ε. Βενετία 26/1	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	α. Καζαμπλάνκα 27/1	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΊ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. σάν Λορέντζο 26/1
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Γάνδη 1/1	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	αργεί Πειραιά	ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	α. Μάντρε ντέ Ντέους 21/1
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	αργεί Σάν Πέντρο	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	δ. Παναμά 26/1
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	ε. Ταμπόκο 6/1	ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	αργεί Χαλκίδα
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	αργεί Ν. Ύορκη	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	μετ. «Μούνα» (Παν.)
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	δ. Π. Σαϊδ 24/1	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	στό Όμαν 25/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Πόρτ Ντέ Μπούκ 16/1	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988	ε. Κολόμπο 10/1	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	σέ θέση 01 45B, 104 33A 23/1
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	στην Τρίπολη Λιβύης
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	ε. Τζέντα 26/12	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	αργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Κόπερ 25/1	ΑΡΚΤΙΚ ΩΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	στό Κοχίν 25/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	στό Κοχίν 25/1	ΑΡΟ (κ.)	68	2571	αργεί Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Μπαχράιν 27/1	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908	α. Λειζόες 14/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	α. Χόνγκ Κόνγκ 23/1	ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	α. Γένοβα 21/12
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	δ. Σουέζ 28/1	ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	δ. Σουέζ 24/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18510	ναυπηγείται Χερσάνα	ΑΣΤΕΡΩ (κ.)	60	6409	επωλήθη Άλλοδαπούς
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Σουέζ 16/1	ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	αργεί Άστακό
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	αργεί Πειραιά	ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	αργεί Κριστομπίλ
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141	α. Σχέζιν 25/1	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΊ'Λ(π.)	71	1453	α. Κέιπ Τάουν 24/1
ΑΊ'ΒΟΡ (κ.)	71	7232	αργεί Άμστερνταμ	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.)	69	7574	δ. Μπρανσπούτελ 19/1
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΊ'Κ (π.)	74	12498	επισκευές Πειραιά	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	αργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	δ. Π. Σαϊδ 15/1	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	αργεί Τρινκομάλη
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	α. Βομβάη 21/1	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348	α. Φατέχ Τέρμ. 20/12
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	ε. Πειραιά 28/1	ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078	α. Σιγκαπούρη 17/1
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	ε. Άμβέρσα 25/1	ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	στην Άλεξάνδρεια
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	στό Χάρ αλ Ζουμπαίρ	ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	ε. Μπαντάρ Άμπας 10/1
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΊ'ΒΕΡΥ (π.)	71	15205	α. Σιγκαπούρη 21/1				
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	δ. Σουέζ 19/1				
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204	α. Φλόσσινγκ 5/1				
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΥΠ (π.)	72	11185	ε. Πειραιά 15/1				
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	ε. Πειραιά 23/1				
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	α. Σιγκαπούρη 9/1				
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΝΘ (π.)	69	9199	ε. Πειραιά 27/12				
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	αργεί Πειραιά				
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Βανκούβερ 28/1				
ΑΊ'ΚΟΝ	71	27958	α. Λάς Άντζελες 22/1				
ΑΊ'ΛΑΝΤ (Μαλ.)	82	5225	αργεί Λεμεσό				
ΑΊ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	δ. Γκάφ ντέ Πένας 7/1				
ΑΊ'ΛΑΝΤΕΡ (Μάλ.)	66	9135	α. Μπέλφαστ 24/1				
ΑΊ'ΛΝΤΗΛΛ (Μαλ.)	65	9223	ε. Σουέζ 28/12				
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	στό Ταμπόκο 2851				
ΑΊ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850	α. Ντουμπάι 11/1				
ΑΊ'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	ε. Ταϊταγκόνκ 13/1				
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	δ. Π. Σαϊδ 22/1				
ΑΚΟΥΑΤΣΟ'Υ	68	25433	α. Άνκόνα 30/11				
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Γιούρπορτ 13/1				
ΑΚΤΗ	77	17395	α. Ντάρμπαν 26/1				
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Σάν Φραντσκο 21/12				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	δ. Δαρδανέλια 20/1				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	α. Τάραντα 12/1				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΊ'Σ (π.)	69	10722	δ. Σουέζ 12/10				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.							
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	ε. Λύμε Μπαϊν 10/1				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	ε. Ρουέν 24/1				
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	ε. Πειραιά 19/1				
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994	ε. Ντάρμπαν 23/1				
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389	στό Μπαρμπαίντο 24/1				
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	αργεί Παραμαρίμπο				
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	δ. Σουέζ 8/3				
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985	αργεί Χώγκεσαντ				
ΑΛΚΟΡ (π.)	62	10296	α. Κακινάνα 28/1				
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	αργεί Άλιβέρι				
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	αργεί Πειραιά				
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718	πρ. «Πέρλα»				
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	επισκευές Πειραιά				
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	επισκευές Μομπάσα				
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	δ. Παναμά 8/1				
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054	α. Άλεξάνδρεια 21/1				
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΊ'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	α. Μάντρε ντέ Ντέους 13/1				
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	α. Σάντος 27/1				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Τζουέμα 4/1				
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	ε. Βανγκαρέϊ 24/1				
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	αργεί Πειραιά				
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610	α. Άμβούργο 1951				
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	αργεί Κάραϊ				
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	ε. Πειραιά 951				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Θέουτα 16/1				
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ.)	67	43231	α. Γιβραλτάρ 17/1				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΊ'ΛΑΝΤ	67	21457	α. Βαρκελώνη 1/1				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Τουμπάρδο 4/12				
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Γουλιμγκτον 26/1				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	δ. Γιβραλτάρ 10/12				
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Όζάκα 18/1				
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Σιγκαπούρη 25/1				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΣ	68	21418	διάλυση Φορμόζα				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	αργεί Πειραιά				
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	α. Μπιλμπο 7/1				
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	δ. Γιβραλτάρ 18/1				
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	ε. Γιβραλτάρ 25/1				
ANNAMINA (π.)	65	14088	α. Ράς Τανούρα 30/10				
				ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	στή Βαρκελώνη
				ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	στό Ήράκλειο
				ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	α. Πειραιά 26/1
				ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Άμβούργο 27/1
				ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Ράς Τανούρα 2/1
				ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128	α. Γιοκοχάμα 10/1
				ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	αργεί Πειραιά
				ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Μπωμόν 8/1
				ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΊ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	ε. Άμβέρσα 30/1
				ΒΕΡΑ	65	24314	α. Ν. Όρλεάνη 27/1
				ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19854	δ. Επτάνησα 16/12
				ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	δ. Ντουμπάι 23/12
				ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Μπαχ.)	65	16483	α. Βανκούβερ 4/12
				ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	α. Κολόμπο 20/1
				ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΣ (π.)	69	12360	α. Γκάνδη 24/12
				ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λιβ.)	64	15716	ε. Σιγκαπούρη 23/1
				ΒΥΡΩΝ I. (π.)	63	8671	Όλικη Άπόλλεια Κρήτη 2851
				ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537	αργεί Πειραιά
				ΓΑΛΑΤΕΙΑ	68	10239	πρ. «Αντζερήνη»
				ΓΑΛΑΤΕΙΑ	74	20384	πρ. «Sun Swabow»
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006	αργεί Πειραιά
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	στή Μομπάσα (άποθήκη)
				ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491	α. Άμβούργο 29/12
				ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΊ'ΝΤ (π.)	67	13091	ε. Κολόμπο 24/1
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911	α. Λεμεσό 2851
				ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	αργεί Λάς Πάλμας
				ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ			
				(Μαλ.)	59	8647	αργεί Πειραιά
				ΓΚΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Άλεξάνδρεια 26/1
				ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2891	δ. Κων/πολη 19/1
				ΓΚΑΙΗ (π.)	71	88731	πρ. «Άλεξάνδρα Δούο»
				ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384	
				ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	αργεί Πειραιά
				ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	μετ. «Ήλεκτρα» (Έλλ.)
				ΓΚΑΛΝΤΑΊ'ΝΤ	65	1222	ε. Μπέλφαστ 24/1
				ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στή Καζαμπλάνκα
				ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	ε. Βομβάη 10/1
				ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	δ. Π. Σαϊδ 22/1
				ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	δ. Παναμά 18/1
				ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΕΊ'Ι (π.)	65	21261	δ. Γούνα 25/1
				ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΊ'ΝΤ π.	70	11525	στό Μπαντάρ Άμπας
				ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	63	8628	δ. Σουέζ 9/1
				ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067	στό Μπουσίρ
				ΓΟΥΝΤ ΠΑΊ'ΟΝΗΡ (π.)	60	4470	α. Ντομάμ 18/1
				ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	ε. Ν. Όρλεάνη 15/1
				ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝΤ II (π.)	80	7187	α. Ίταζάι 6/12
				ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2878	μεσογειακές μεταφορές
				ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	στό Μπαντάρ Άμπας 1151
				ΓΛΑΥΚΗ	84</		

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΟΡ (μ.)	57	9158
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	8597
(κ.)	77	8597
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΤΩ	68	35191

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Μ. II (δ.)	68	43339
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛΕΝ	67	27989
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (π.)	84	22200
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡ (Σιγκ.δ.)	75	45001
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ	78	150518
(δ.)	77	22893
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	75	44989
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑΤ'ΝΤ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	65	1113
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	69	12102
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μαλ.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	64	1141
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	60	5513
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	67	2981
ΕΞΠΛΟΡΕΡ V(κ.)	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	81	51578
ΕΡΝΗ (π.)	71	4995
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	72	10351
ΕΣΤΙ (π.)	67	1498
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	59	7059
ΕΥΑΛΗ (π.)	64	35410
ΕΥΔΟΡΗ (δ.)	79	29875
ΕΥΑΙΜΕΝΗ	77	29875
ΕΥΝΙΚΗ	69	8676
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	10900
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	65	35406
ΕΥΦΥΡΑ (δ.)	62	10028
ΖΑΚ (π.)	60	17447
ΖΕΥΣ I (π.)	77	18838
ΖΕΦΥΡΟΣ II	68	31093
ΖΗΜΠΑ (κ.)	86	10051
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ(π.)	79	16379
ΗΒΗ	79	16390
ΗΡΑ	57	2875
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	53	5691
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ.)	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	78	11003
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	37431
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	63	3293
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	74	51501
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	69	10650
ΘΕΑΝΩ (κ.)	61	9266
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π.)	80	3847
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ.)	68	27989
ΙΜΑ	77	11280
ΙΝΔΙΑΝΑ (λιβ.)	66	11153
ΙΝΓΚΑΠΙΚΑ	54	7528
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ (Μαλ.)	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ.)	58	3834
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	61	5201
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μαλ.)	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	61	8999
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	52	3840
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μαλ.)	58	3993
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	52	4039
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	70	3971
ΙΟΣ I (π.)	68	4202
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	81	31000
ΙΣΤΡΙΑ	52	1575
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	68	9631
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)		

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	59	5051
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (π.δ.)	60	13103
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑ'Υ (π.)	60	4240
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (λ.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΛΥΨΩ (π.)	69	5997
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΟΠΟΣ (Μ.)	58	8764
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984

ε. Κόπερ 23/1	
άρχει Ν. Υόρκη	
α. Άμβερσα 17/1	
α. Π. Γουάσκοτ 28/1	
ε. Γκιζάν 20/1	
επισκευές Πειραιά	
επισκευές Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Χαλκίδα	
α. Κολόμπο 18/1	
στό Τζέμπελ Άλι	
άρχει Ν. Υόρκη	
α. Λός Πάλας 25/1	
άρχει Μπλαγκουότερ	

υπέστειλε ελληνική	
α. Φώλεϋ 9/12	
ε. Ρίο Ίανέιρο 18/1	
δ. Σκόου 10/12	

α. Χαλκίδα 25/11	
ε. Βουβάν 25/12	
μεσογειοακές μεταφορές	
α. Ριγίκο 16/11	
ε. Βρόστη 11/1	
άρχει Χώγκεσαντ	
δ. Κων/πολη 7/1	
α. Σιγκαπούρη 17/1	
α. Ταργκόνια 17/1	
α. Πειραιά 26/1	
δ. Ντόβερ 7/12	
ε. Πειραιά 18/1	
δ. Παναμά 26/1	
δ. Ντόβερ 23/1	
α. Γιβραλτάρ 14/1	
α. Λός Άντζελες 7/1	

ε. Άλιν Σούκνα 1/1	
α. Λός Άντζελες 4/1	
ε. Λισαβόνα 18/1	
α. Σιγκαπούρη 31/12	
μεσογειοακές μεταφορές	
ε. Λισαβόνα 16/1	
πρ. «Σάμμερ Σκάυ	
μετον. «Ανκο» (κ.)	
άρχει Άστοκ	
εγκατελείφθη Τζιμπουτί	
α. Τάραντα 22/1	
α. Λά Τσάρλς 18/1	
πρ. «Σάμμερ Λάιτ»	
ε. Άγαδίο 1/1	
μεσογειοακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
άρχει Ίντεα	
ε. Τσίμπα 25/1	
α. Ρίο Ίανέιρο 20/1	
α. Μπαχαλίν 3/1	
ε. Ρουέν 26/1	
άρχει Ίντεα	
άρχει Μπλαγκουότερ	
στή Σαφάκα (άποθήκη)	
ε. Σουέμα 7/1	
α. Ρίο Ίανέιρο 23/1	
α. Σινγκάγκ 26/2/84	
ε. Ν. Όρλεάνη 25/1	
α. Ν. Όρλεάνη 18/12	
ε. Πειραιά 27/1	
άρχει Πειραιά	
στό Ρόττερνταμ 3051	
στή Βασώρα	
δ. Σουέζ 2551	
άρχει Άν. Δομίνικο	
α. Μίλφροντ Χάβερ 26/1	
α. Μουτσούρε 23/1	
α. Σιγκαπούρη 11/1	
α. Μαφρεντίνια 4/1	
ε. Σακάλιντε 2051	
α. Νταμά 7/1	
επωλήθη άλλοδαπούς	
μεσογειοακές μεταφορές	
μεσογειοακές μεταφορές	
μεσογειοακές μεταφορές	
μεσογειοακές μεταφορές	
μεσογειοακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
ε. Φρητάνουν 3/1	
μεσογειοακές μεταφορές	
μεσογειοακές μεταφορές	
μεσογειοακές μεταφορές	
στών Πειραιά	
α. Χερβούργο 27/12	
α. Λός Άντζελες 23/1	
μεσογειοακές μεταφορές	
α. Σιγκαπούρη 12/1	

α. Ντάρμπαν 16/1	
άρχει Πειραιά	
ολική απώλεια Κορίντο	
άρχει Γάνδη	
πρ. «Αγί Ειρήνη II»	
α. Ν. Όρλεάνη 16/12	
α. Καζαμπλάνκα 23/1	
α. Ντουανέζ Μπαίη 24/12	
δ. Δαρδανέλλια 11/1	
ε. Βιτόρια 28/12	
άρχει Φλάσσινγκ	
α. Σηάτλ 5/1	
πρ. «Παναγιώτης Ξύλας»	
ε. Μαπούτο 17/7	
άρχει Π. όφ Σπαίη	
άρχει Πειραιά	

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72	16266
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ		
(κ.δ.)	81	18000
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ.)	71	9206
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑΤ'ΝΤ (Μ.)	58	2448
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (π.)	65	9799
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009
ΚΛΕΟ I (π.δ.)	59	20880
ΚΟΜΕΤ (Μ.)	62	8937
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	71	14070
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562
ΚΟΡΦΟΣ I (κ.)	60	5991
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (N.Z.δ.)	75	16221
ΚΟΥΡΙΟΝ (κ.)	59	20514
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354
ΚΡΑΝΤΩΡ (π.)	64	2304
ΚΡΕΣ (κ.)	63	10318
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793
ΚΡΗΤΑΝ ΧΕΡΟ (π.)	70	73526
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΝΑ ΣΤΑΡ (Μ.)	66	3168
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382
ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	65	10596
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.)	67	26493
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-	67	11056
ΖΟΣ (κ.)	60	3325
ΚΩΣΤΗΣ (Μαλ.)	59	6140
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μαλ.)	71	13166
ΛΑΙΔΗΛΑΤ'Κ (π.)	68	1426
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	53	11230
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	60	7130
ΛΑΚΥ (π.)	58	1590
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	69	12000
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	78	11162
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	68	22244
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	69	2993
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	77	70983
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	68	22449
ΛΕΝΑ	61	8627
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (π.)	55	1000
ΛΕΤΑ (κ.)	73	6415
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	65	2435
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	67	28648
ΛΕΥΚΙΔΑΣ Δ.	72	6106
ΛΗΤΩ II (π.)	65	15887
ΛΙΑ (π.)	50	2734
ΛΙΑ (π.)	64	16323
ΛΙΛΙΑΝ (π.)	68	1599
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	39617
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	71	22523
ΛΟΥ'ΑΛΤΥ (κ.)		

ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μαλ.)	(2	11229
ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511
ΜΑΝΩΛΗΣ Μ. (δ.)	70	65231
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΚΑ (Παν.)	63	4647
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853
ΜΑΡΘΑ Λ. (π.)	59	8596
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773
ΜΑΡΙΝΕΡ (Όνδ.)	60	5760
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.)	68	10099
ΜΑΡΙΠΕΡΑΑ (δ.κ.)	66	57027
ΜΑΡΙΠΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΙΩ	65	17238
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΕΛΟΥΣΑ (δ.)	78	172147
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903
ΜΕΡΙΚΑΝ ΣΗ (π.)	67	24128
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983
ΜΙΑ	80	15552
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000
ΜΙΛΛΥ (κ.)	76	21372
ΜΙΜΗ Μ. (Μαλ.)	69	13525
ΜΙΝΑ (κ.)	67	11870
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'Τ (π.)	70	1587

άρχει Πειραιά
 ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζά 6/1
 α. Σιγκαπούρη 18/12
 α. Ρίο Ίανέιρο 15/12

 ε. Γιένμπο 20/1
 μεσογειοακές μεταφορές
 α. Χάλλ 24/1
 ε. Μονφαλκόνε 21/1
 ε. Ντακάρ 3/1
 ε. Μπέιρα 4/1
 άρχει Σαουδική Άραβία
 άρχει Πειραιά
 ε. Κων/πολη 13/1
 ε. Ν. Μαγκαλόρ 27/12
 ε. Κων/πολη 21/11
 α. Τζέμπελ Ντάνα 3/1
 αναμένει Όμάν
 στη Βουβάν
 επωλήθη Ίνδους διαλυτός
 δ. Γιβραλτάρ 20/1
 α. Καζαμπλάνκα 4/1
 μεσογειοακές μεταφορές
 ε. Π. Σαίδ 28/1
 άρχει Πειραιά
 α. Ν. Πλύμουθ 28/1
 α. Βανγκαρέ 25/1
 α. Κολόμπο 23/1
 α. Ντεμεράβα 18/1
 δ. Παναμά 3/1
 σωστό όνομα «Grace»
 α. Λός Πάλας 22/1
 α. Φάλασινγκ 23/1
 μεσογειοακές μεταφορές
 α. Σαγκάι 13/1
 πρ. «Γουόρμπουρτζ»
 ε. Κόρπους Κρίστι 12/1
 α. Λεμεσό 26/1
 ε. Τζέντα 1751
 επωλήθη διάλυση
 αναμένει Βουβάν
 μεταφορές Περσικού
 άρχει Έλευσινα
 α. Τακοράν 9/1
 ε. Σάο Σεμσιστίδο 15/1

MINI LAMA (π.)	70	1591	ε. Ταμπίκο 20/1	ΟΞΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248	ε. Ταργακόνα 21/1
MINI LANT	70	1592	α. Μομπίλ 24/1	ΟΞΕΑΝ ΧΟΚ (δ.)	75	71016	α. Βερντόν 20/1
MINI LANTERN	71	1564	α. Ντεμπεράρα 27/1	ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259	α. Μέντα δα 'Αχμάντι 19/1
MINI ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	άρχει Πειραιά	ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	α. Μπάρι 5/12
MINI ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/1	ΠΑΝΑΓΙΑ (Μαλ.)	64	22062	πρ. «Γάννης»
MINI ΛΗ (π.)	71	1562	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	60	1577	επωλήθη άλλοδαπου
MINI ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	α. Π. Νογκρόν 25/1	ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Αιγύουστα 8/1
MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	δ. Παναμά 26/1	ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7465	δ. Κων/πολη 26/12
MINI ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	α. Νταμπά 12/1
MINI ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	άρχει Νέα 'Ορλεάνη	ΠΑΞΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100	α. Ρίο 'Ιανέιρο 22/12
MINI ΛΟΡΥ (π.)	71	1564	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/1	ΠΑΞΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	ε. Π. 'Εβεργκλέντιν 20/1
MINI ΛΟΤ (π.)	71	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	άρχει Πειραιά
MINI ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	δ. Παναμά 28/1	ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	άρχει Καμπάνας
MINI ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Τσιότζια 22/1	ΠΑΥΛΟΣ ΙΙ (π.)	69	1999	άρχει Πειραιά
MINI ΛΥΦΜ	75	1578	ε. Ν. 'Ορλεάνη	ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	α. Τσίμπα 12/1
MINI ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	δ. Κων/πολη 3/1
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη	ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636	ε. Πειραιά 28/1
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	α. 'Αμστερνταμ 9/1	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Γιβραλτάρ 6/1	ΠΕΝΤΕΛΗ (λ.β.)	72	57802	α. Γένιμπο 22/1
ΜΟΥΝΑ (π.)	77	3227	ε. 'Ικόνιο 17/1	ΠΕΡΑΜΟΣ Ι. (κ.)	69	5872	ε. Γένοβα 25/1
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	α. Μερσίνη 30/12	ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.β.)	66	15668	α. Μίνα Καμπούς 27/12
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	80	2406	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΤΑΛΩΝ	76	34715	α. Λός 'Αντζελες 9/1
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	ε. Πειραιά 18/1	ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1878	α. Καρντέλιεβο 18/12
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	άρχει Πειραιά	ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	65	15577	ε. 'Υμουέντεν 19/1
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές	ΠΗΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	63	9707	α. Μπ. 'Αίρες 8/1
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520	πρ. «Γκούντ Χάντερ»	ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	71	90757	Αναμάνι Π. Σαΐδ
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	18073	στη Νιγηρία	ΠΛΑΤΩΝ	76	44489	α. 'Αμυβούργο 24/1
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	ε. Γιούροπορτ 30/1	ΠΛΕΙΔΑΣ (π.)	64	5654	α. 'Αλεξάνδρεια 18/1
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	άρχει Ν. 'Υόρκη	ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162	μετ. «Celestia» (π.)
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3881	άρχει Ν. 'Υόρκη	ΠΛΩΤΩ	68	35191	α. Ντουάλα 5/1
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	31861	ε. 'Αμβέρσα 17/1	ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Τζουμπάι 19/1
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603	α. Γιούροπορτ 19/1	ΠΟΛΙΑΓΙΟΣ (κ.)	49	2879	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/1
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	άρχει Πειραιά	ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	άρχει Κίμωλο
ΜΠΡΗΖ (π.)	71	9085	στο Μπουσίρ	ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825	α. Λός Πάλας 23/1
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 25/1	ΠΟΞΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	66	3597	ε. 'Αδεν 20/12
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506	δ. Παναμά 18/1	ΠΟΞΕΙΔΩΝ Λ. (π.)	66	15565	α. Ν. Μαγκάλος 26/12
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Σουέζ 26/12	ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193	στο Κατάκωλο
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	α. Χόγκ Κόγκ 3/1	ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ ΙΙ. (π.)	45	5848	α. Τζέντα 15/1
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ' (π.)	74	10250	α. Σιγκαπούρη 26/1	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	στο 'Ασρχους 25/1
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	δ. Κων/πολη 26/12	ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070	άρχει Πειραιά
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	στο Καρατίνα 28/1	ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	α. Γιβραλτάρ 28/1
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Γκουαϊκούλα 11/1
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	ε. Θεσσαλονίκη 19/7	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	66	22593	στη Χαλκίδα
ΝΕΔΙ (δ.π.)	85	35324	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλασσας	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966	α. Π. Αίζας 25/12
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364	α. Σιγκαπούρη 22/1	ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (π.)	69	10524	α. Γκνάνανσκ 19/1
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	α. Κρόφτον 22/1	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Γένιόβα 25/1
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ (δ.λ.)	66	25572	σέ θέση 28 20 Β, 50 30 Β 24/8	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	ε. Γκιζάν 15/1
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	επωλήθη διάλυση Α. 'Ανατολή	Ρ. ΣΤΑΡ ΙΙ (λ.β.)	66	15393	α. Γένοβα 25/1
ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	στο Μπουσίρ	ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μετον. «Cathy» (κ.)
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	α. Ούμ Σάιτ 15/1	ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	63	12588	μεσογειακές μεταφορές
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άρχει Πειραιά	ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΣ Ι (π.)	63	15982	άρχει 'Αστακό
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	66	15625	α. Χόγκ Κόγκ 4/1	ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	α. Πόρτσμουθ 14/12
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207	πρώην «Ρόγιαλ Ση»	ΡΗΝΗ (π.)	63	15929	δ. Σουέζ 6/1
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	ε. Π. δφ Σπαίρν 4/2	ΡΗΘΕΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	α. Π. Χάρκουριτ 26/1
ΝΗΣΟΣ ΝΙΟΣ (Μ.)	64	4.607	πρώην «Ρόγιαλ Στάρ»	ΡΙΟ ΚΡΑΝΤΕ (π.)	70	43598	πρ. «Πωλινα Κ»
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	αναμένει Ντουάλα	ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	άρχει Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)	63	5955	ε. Χάβρη 3/2	ΡΟΔΑΝΘΡ (Μ)	62	12040	δ. Κων/πολη 15/1
ΝΙΚ (κ.)	69	7827	ε. Σουέζ 26/1	ΡΟΤΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	71	1552	επωλήθη Πειραιά
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171	στη Χαλκίδα	ΡΟΤΑ (π.)	70	6235	ε. Νότα Κ
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	ε. Θέουτα 21/1	ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932	ε. Νόρντενχαμ 30/1
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619	δ. Κων/πολη 19/1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. (Μ.)	58	9163	επωλήθη Πακιστανούς διαλυτές	ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474	ε. Σαβάννα 17/1
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κ.)	69	1473	α. Π. 'Εμπερόκλε 18/1	ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10830	στο Ντάρμπαν 21/1
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016	α. Τσιότζαν 20/2	ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123	ε. 'Αμυβούργο 9/1	ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	α. Τζουέμα 7/1
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Χόλφουρντ 5/1	ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	ε. Γιούροπορτ 31/1
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	άρχει Χαλκίδα	ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	α. Κοτονό 6/12	ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	ε. Τσιγκαπούρη 21/1
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	ε. Βουβιά 75/1	ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102	α. Σιγκαπούρη 14/1
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206	δ. Παναμά 27/1	ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	ε. Σιγκαπούρη 11/1
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	α. Πειραιά 25/1	ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (π.)	57	1674	α. Πειραιά 5/1
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	α. Μομπίλ 22/1	ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙ'Υ (π.)	74	11452	α. Ντάρμπαν 13/12
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	67	25837	άρχει Στιλβιά	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Μομπάσα 5/1
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	ε. Πειραιά 28/11	ΣΑΟΥΦ ΠΕΡΛ (μ.)	76	43143	ε. Γιούροπορτ 29/1
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (κ.)	66	22260	α. Τζέντα 2/1	ΣΑΟΥΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	δ. Π. Σαΐτ 17/1
ΝΤΑΝΙΕΛ ΙΙ (π.)	69	1999	στο Ρόττερνταμ	ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	α. ουέν 23/1
ΝΤΑΟΥΝ (Σιγ.)	81	5226	άρχει 'Αμυβούργο	ΣΕΙΡΗΝΑ (λ.β.)	72	69874	σήμερα 'Ορλεάνη
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Αιγύουστα 5/1	ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	18267	α. Ρόττερνταμ 26/1
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	α. Τάμα 24/1	ΣΕΙΡΙΟΣ (Μαλ.)	58	8931	επωλήθη άλλοδαπου
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	α. Π. 'Ελ(Ζαμπεθ 13/1	ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	84	4975	ε. 'Αλεξάνδρεια 19/1
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	στο Βιζακαπάνταμ	ΣΕΝΤΙΟΥΡ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	α. Μέντα 'Αμπντούλα 10/1
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854	α. Κούμπαν 'Αϊλαντ 2/1	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Π. Κέλαγκ 23/1
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.π.)	59	12463	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/1	ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299	πρ. «Τρανσασφικ»
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Λάγος 18/1	ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λ.β.)	69	43456	α. Φιλαδέλφεια 1951
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	ε. Σ. Σερρασιόνα 18/1	ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λ.β.)	71	8894	α. Βουβιά 20/1
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	ε. Χιόστον 23/1	ΣΗ ΚΡΑΟΥΝ (κ.)	66	19408	δ. Σουέζ 15/1
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	86	22260	α. Φλάσινγκ 10/1	ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	0	8020	στο Ντάρμπαν 17/1	ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	78	18277	αγορά εκ Παναμά
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 20/1	ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	άρχει Σιγκαπούρη
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	84	19410	δ. Σουέζ 15/1	ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	85	18239	δ. Μπουρουνμπούτελ 23/1
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)	63	11120	άρχει 'Αστακό	ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746	ε. Βάλβις Μπαίλ 7/1
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	δ. Κων/πολη 23/11	ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979	στην Κωνσταντία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	άρχει 'Ιτέα	ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379	στο Μαντράς 3051-
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	άρχει 'Ελευσίνα	ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	67	5531	ε. Τζιμπουτί 19/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ(δ.)	72	106123	άρχει 'Ελευσίνα	ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	67	5531	α. Χάβρη 28/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935	α. Βαλτιμόρη 23/1	ΣΗΓΚΑΛΛ (λ.)	87	1531	υπόσπειλε ελληνική
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	δ. Κων/πολη 4/1	ΣΗΓΚΑΛ (Μαλ.)	65	9043	α. Γουακαμάτου 24/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879	α. Βανκούβερ 8/12	ΣΗΓΚΑΛ ΙV (π.)	75	3522	α. 'Αμστερνταμ 26/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	στο Λαμπουάν 13/11	ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640	α. Ρίτσαρντς Μπαίλ 20.1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (π.)	72	126027	άρχει 'Ιτέα	ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	ε. Ροζόβιτ 26/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990	άρχει Πειραιά	ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. 'Ιμινγκχαμ 18/1	ΣΗΛΑΚ (Μαλ.)	67	28528	αγορά εκ Κύπρου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	παρελήθη 'Ιαπωνία	ΣΗΛΑΚ (Μαλ.)	74	18963	ε. Κουβέιτ 28/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ	69	15688	άρχει Πειραιά	ΣΗΜΑΞΤΕΡ (Μαλ.)	69	12412	α. Ροζόβιτ 26/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	α. Κουαζακούλκος 5/1	ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	69	14773	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Ντς Μπόκας 10/1	ΣΗΠΤΑΡ (Μαλ.)	69	12411	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	α. Γκαλβεστον 20/12	ΣΗΦΕΑΡΕ	73	29763	α. Κουβέιτ 28/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	α. Τάμα 19/1	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598	υπόσπειλε ελληνική
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2806	άρχει Πειραιά	ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙ'Υ (π.)	80	9015	α. Κακογκάβα 25/1
ΟΞΕΑΝ Α'Τ'ΝΤΗΑΛ (δ.)	72	49808	ε. Τερνέστη 28/1	ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006	α. Σιγκαπούρη 27/1
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494	δ. Παναμά 12/1	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Λασιόκλι 18/1
ΟΞΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	άρχει Πειραιά	ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ'	78	5500	α. Ν. 'Υόρκη 22/1
ΟΞΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248	ε. Ταργακόνα 21/1	ΣΙΑΒΕΡ ΜΟΥΝ.	63	24810	μετ. 'Ελα Μάνα Μου» (Μαλ.)
ΟΞΕΑΝ ΧΟΚ (δ.)	75	71016	α. Βερντόν 20/1				
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259	α. Μέντα δα 'Αχμάντι 19/1				
ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	α. Μπάρι 5/12				
ΠΑΝΑΓΙΑ (Μαλ.)	64	22062	πρ. «Γάννης»				
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	60	1577	επωλήθη άλλοδαπου				
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Αιγύουστα 8/1				
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7465	δ. Κων/πολη 26/12				
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	α. Νταμπά 12/1				
ΠΑΞΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100	α. Ρίο 'Ιανέιρο 22/12				
ΠΑΞΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	ε. Π. 'Εβεργκλέντιν 20/1				
ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	άρχει Πειραιά				
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	άρχει Καμπάνας				

ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομενί
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	άρχει Άμπιτζόν
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	ε. Μπανγιάρμασίν 21/1
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	πρός Μπιζέρτα
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Άμβούργο 25/1
ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15765	άρχει Πειραιά
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	ε. Μπάρι 1951
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	ε. Ρότερνταμ 24/1
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Πειραιά 23/1
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	ε. Πειραιά 20/1
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Βαλτιμόρη 24/11
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	α. Χέυ Πόιντ 2/1
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	α. Τζουμά 19/1
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	α. Πειραιά 21/1
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	στό Καϊμάν Μπράκ 12/1
ΤΑΪΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	άρχει Άστακό
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	α. Άστακό
ΤΖΕΪΝΤ (κ.)	56	6500	α. Άστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)	73	9842	α. Άστακό
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Φρητάρουν 15/2
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	άρχει Πειραιά
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	α. Σμπενίκ 11/1
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	ε. Πόρτο Καμπέλο 18/2
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ*	68	10618	α. Λονδίνο 29/1
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Λός Άντζελες 18/1
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μόλτ.)	58	6492	μεσογειακές μεταφορές
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910	α. Σινκαπούρη 23/1
ΤΗΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	εμτ. «Taeschorn» (λ.)
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	α. Καοσιόνη 20/12
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΝ (π.)	73	8848	μετ. «Allalinhorn» (λ.)
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	α. Όλμπαν 16/1
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	μετ. «Lauberhorn» (λ.)
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Σ. Ευστάθιος 4/1
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	στή Μπαλμπόα 28/1
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	64	10629	
ΤΡΕΪΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	
ΤΡΕΪΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΛ	72	18723	
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ*	68	2737	
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ	67	27175	

ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Χάμπτον 30/12
ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	α. Μπορντώ 12/1
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	άρχει Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. Άλεξάνδρεια 14/1
ΤΡΙΤΩΝ Κ.	65	17823	α. Χόγκ Κόγκ 14/1
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (π.)	60	8940	άρχει Πειραιά
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	ε. Τούξαν 17/2
ΦΑΪΒ ΑΪΛΑΝΤΣ	70	15768	α. Σάρζα 24/1
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	άρχει Πειραιά
ΦΑΪΡΓΟΥΪΝΤ (κ.)	67	16299	δ. Σουέζ 8/1
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	δ. Π. Σαΐδ 21/1
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	α. Ν. Όρλεάνη 23/1
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Ουλσάν 11/1
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	ε. Χάμπτον 12/1
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (φ.)	74	8869	δ. Π. Σαΐδ 27/12
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	στόν Πειραιά
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	α. Κων/πολη 27/12
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	ε. Χόγκ Κόγκ 23/1
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΑΓΚ ΓΙΝΑ (π.)	68	13580	υπέστειλε Έλληνική
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	δ. Π. Σαΐδ 20/1
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	δ. Σουέζ 30/12
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Γιβραλτάρ 26/12
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736	ε. Γκάιμπς 10/12
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Σινκαπούρη 10/1
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Ρουέν 27/1
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Μένα δλ Άχμάντι 10/1
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122.945	α. Τζέντα 15/1
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι	59	1229	δ. Κων/πολη 6/1
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λός Πάμας 29/1
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Λός Άντζελες 9/1
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Μίνα δλ Φαχάδ 13/1
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279	πρ. «Μαλντ(βες)»
ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918	δ. Κων/πολη 23/12
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	στή Λεμεσό 28/1
ΧΕΛΜΕΡ (π.)	64	10595	ε. Λισσαβώνα 16/1
ΧΕΡΟ (π.)	57	1368	στόν Πειραιά
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Τσάχ Μπαχάρ 3/12
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	άρχει Πειραιά
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983	έπισκευές Σινκαπούρη 29/1
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	79	12598	δ. Παναμά 30/12
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	α. Κπέμε 29/1
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρώην «Κασσιότος»
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

Editing & Printing offices: 77 Notara Street, Piraeus
P.O.Box 80076 — 185 10 Piraeus
Phone: 01 · 4176658 or 4122537
Cable: "CHRONIKA" Piraeus

Γραφεία Βορείου Ελλάδος: Βασ. Ήρακλείου 51· 53 — 541 10 Θεσσαλονίκη

Τηλέφωνα: (031) 277963 · 278119

Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 4.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 4.000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 40.00
U.S.A. and Canada (Air Mail).....	U.S. Dollars 100.00
Central and South America (Air Mail).....	U.S. Dollars 115.00
Middle East and Africa (Air Mail).....	U.S. Dollars 80.00
Far East and Australia (Air Mail).....	U.S. Dollars 120.00

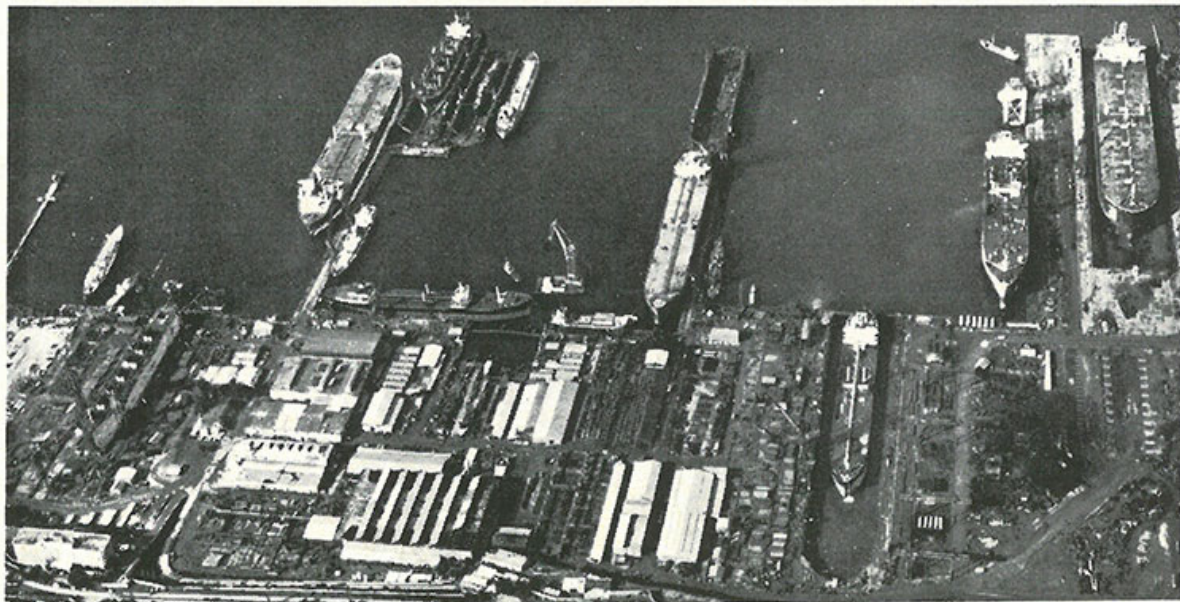
HELLENIC



SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD

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



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

*

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

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

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

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

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

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

LONDON: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St. London W1A 2JR Tel. 01 629 8400 Telex: 28561/2 Cables: SHPNIAR LONDON
NEW YORK: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St. New York, N.Y. 10022 Tel. 486-7474 Telex: 224042 Cables: TROCEANIC NEWYORK

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

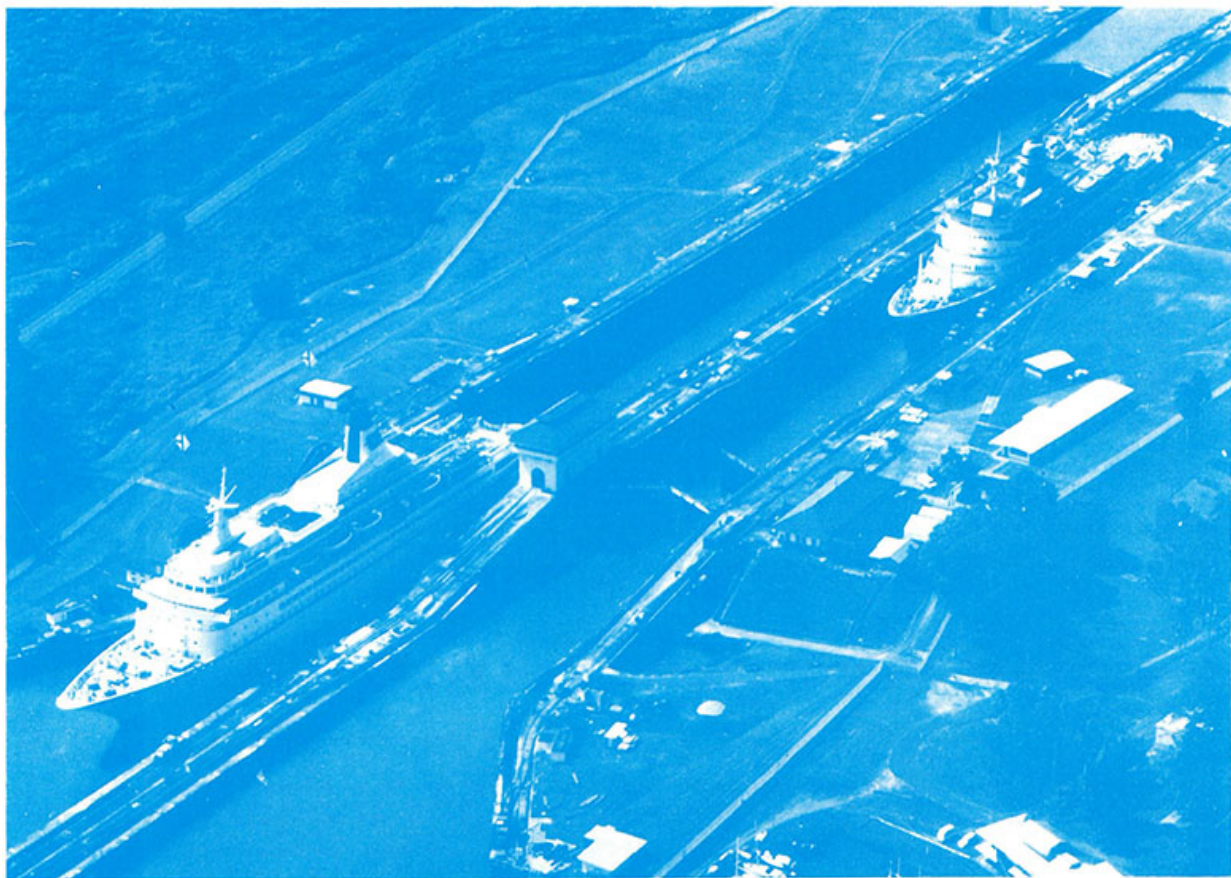
ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

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.,
PIRAEUS : CANDIA COMPANY S.A.,
HONG KONG : CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,
LONDON : MITCHELL COTTS FREIGHT (U.K.) LTD.,

Tlx RCA 226106 CANY UR Tel (212) 466 1510*
Tlx 212125 CDIA GR Tel (1) 411 0011*
Tlx 61715 CDIA HX Tel (5) 21 53 48*
Tlx 8955647 COTSEA G Tel (4027) 21 111*