

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Σεπτεμβρίου 1985

Αρ. Φύλλου 1206/965

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1206/965 ΔΡΧ. 120

1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1985

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στα ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

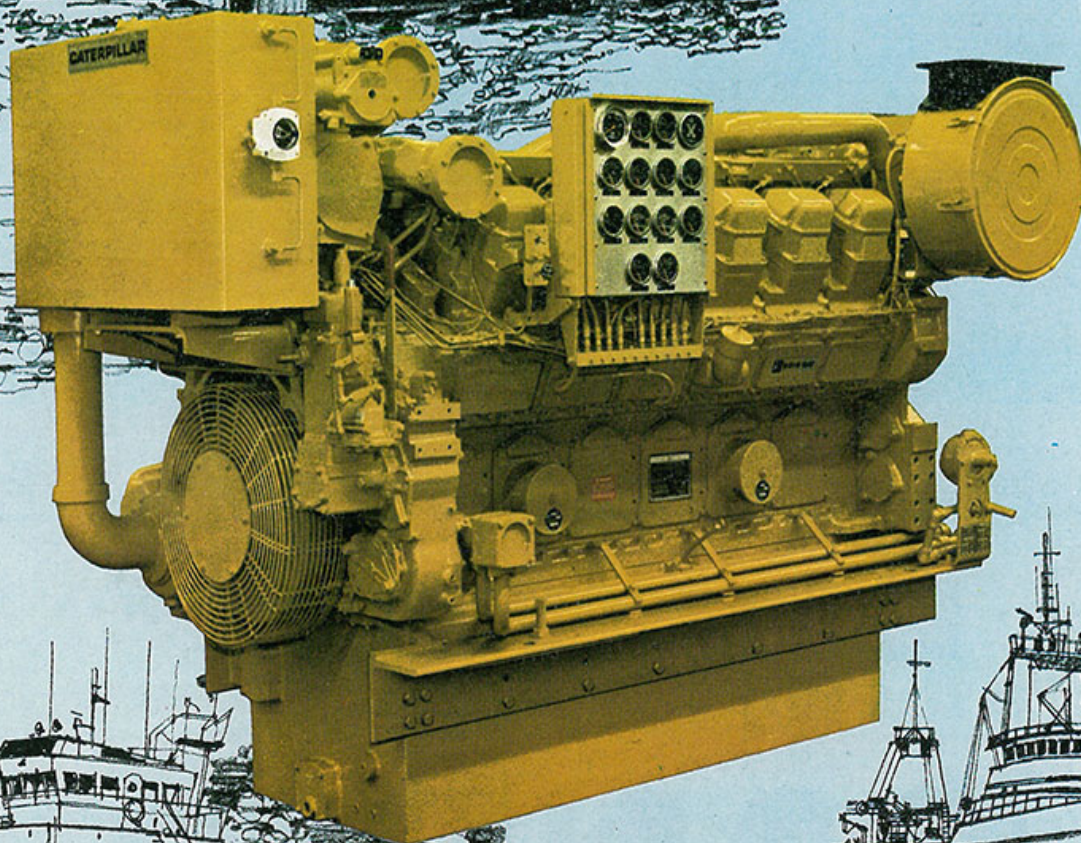
ΕΛΤΡΑΚ



ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3500 Series Marine Engines

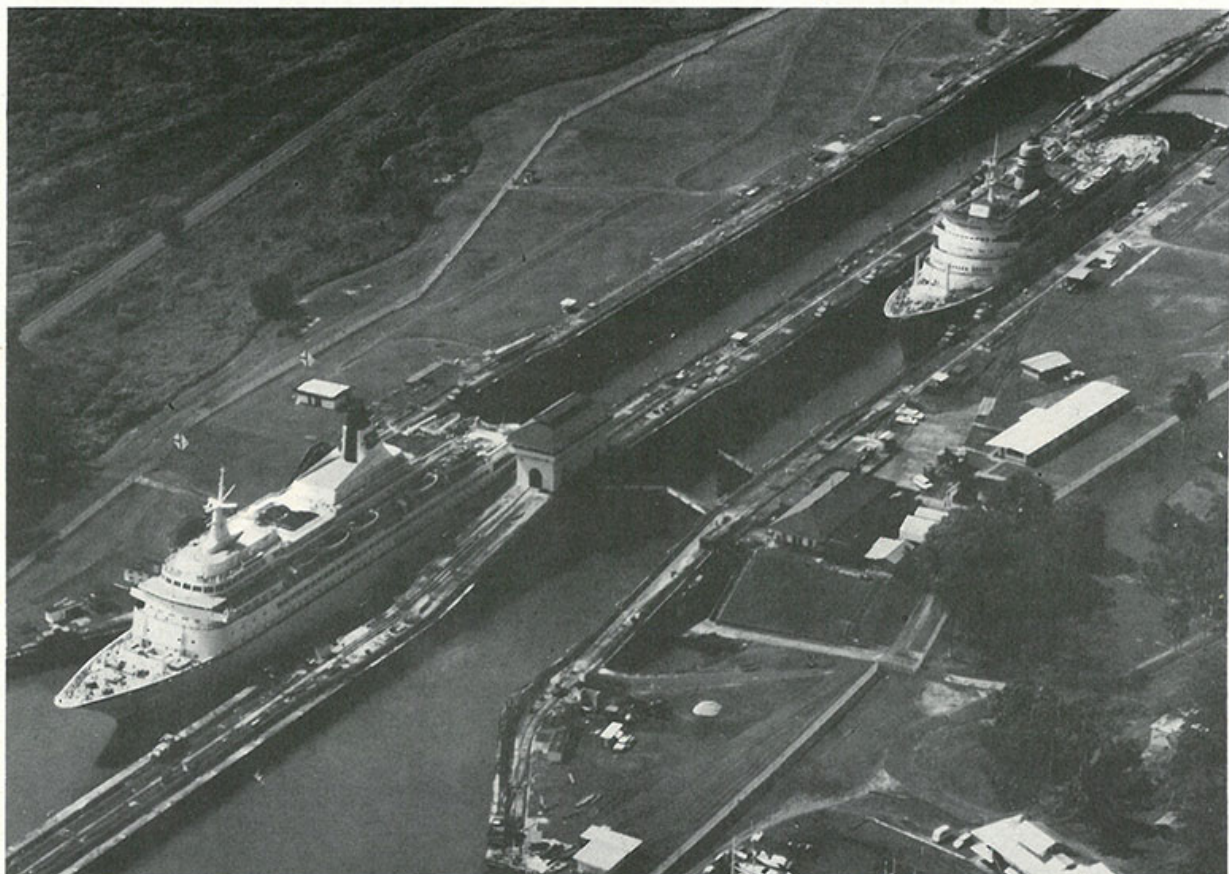
- 3508 ΑΠΟ 600 - 850 ΙΠΠΟΥΣ
- 3512 ΑΠΟ 900 - 1300 ΙΠΠΟΥΣ
- 3516 ΑΠΟ 1200 - 1700 ΙΠΠΟΥΣ



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

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.**

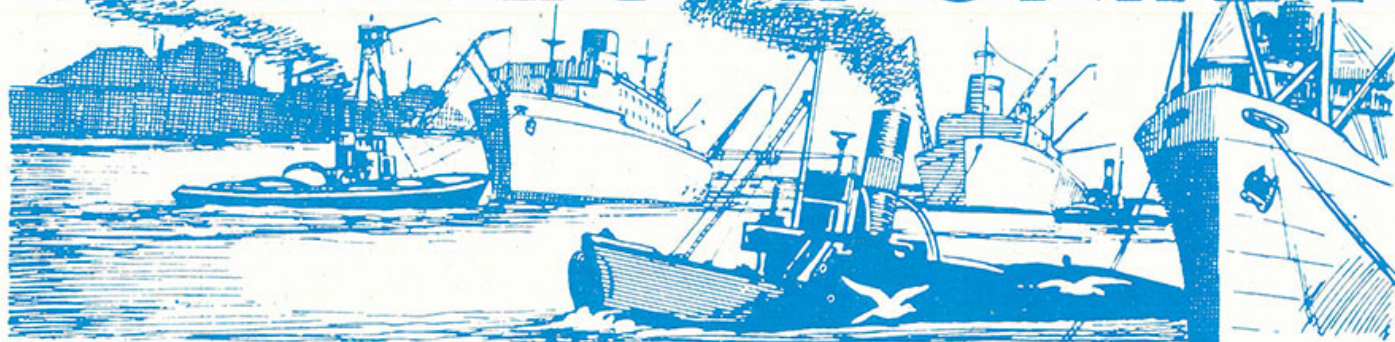
CANDIASM
world shipping services



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*

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β' — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1206/965

1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο 'Ανησυχούμε ζωνρά

Οι πληροφορίες που αποδίδονται σε άξιωματούχο του Υπουργείου, σύμφωνα με τις οποίες τα μέτρα για τη Ναυτιλία — που θα είναι όπως λέγεται ριζοσπαστικά και θα έχουν διεθνή απήχηση — θα τα εξαγγείλει ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, μας ανησύχησαν. Και μάλιστα ζωνρά γιατί — αν είναι πραγματικές — δείχνουν ότι υπάρχει στην κυβέρνηση μία τάση να ασχοληθεί με τα θέματα της Ναυτιλίας χωρίς να έχει ακούσει προηγουμένως τις αντιλήψεις και τις προτάσεις των φορέων της Ναυτιλίας.

Έξ όσων είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, δεν έχουν υποβληθεί στον νέο Υπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή προτάσεις και αντιλήψεις για τα θέματα της Ναυτιλίας. Κατά καιρούς, επί υπουργίας του κ. Κασιφάρα, είχαν τεθεί διάφορα θέματα — κατάργηση της ανακυκλώσεως και του «βαποριάτικου» με ταυτόχρονη διατήρηση των διμερών συμφωνιών και της μειωμένης συνθέσεως των πλοίων — τα οποία όμως δεν μπορούσαν σε καμμία περίπτωση να αποτελούν τα αίτια της Ναυτιλίας αυτή τη στιγμή, δεδομένου ότι ούτε η κατάργηση της ανακυκλώσεως και του «βαποριάτικου» ούτε και η διατήρηση των διμερών και της μειωμένης συνθέσεως δίνουν τις λύσεις που χρειάζεται σήμερα το ελληνικό πλοίο για να μπορέσει να επιζήσει στα πλαίσια του εθνικού νηολογίου. Σήμερα, περισσότερο από κάθε άλλη φορά, επειδή έχουμε πλέον φθάσει στο κρίσιμότερο σημείο για την ύπαρξη του εθνικού νηολογίου, χρειάζεται

η ελληνική ευστροφία, για να χαραχθεί ο δρόμος που θα μας βγάλει από την κρίση και θα οδηγήσει στη διατήρηση και στην ενίσχυση του εθνικού μας νηολογίου.

Πρωτοπόρος στη χάραξη αυτού του δρόμου οφείλει και μπορεί να είναι ο ελληνικός εφοπλισμός — η ευστροφία που έχει επιδείξει επανειλημμένα παρέχει την εγγύηση ότι ο δρόμος που θα χαραχθεί θα είναι ο καλύτερος και για

τη Ναυτιλία και για τον τόπο που τόσο προσδοκά από αυτήν. Γι' αυτό τα «Ναυτικά Χρονικά» επανέρχονται στην πρότασή τους ή μεθυσμένη κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ένώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και του Κομμιττε νά ασχοληθεί αποκλειστικά μόνο με αυτό το θέμα — τη χάραξη της πορείας που πρέπει να ακολουθηθεί για να σωθεί ή υπό Έλληνική σημαία Ναυτιλία. Και οι σχετικές αποφάσεις, οι σκέψεις και οι ιδέες να τεθούν χωρίς καθυστέρηση ή ύπ' όψει του Υπουργού αλλά — γιατί όχι; — και του ίδιου του Πρωθυπουργού. Κανένα βήμα δεν πρέπει να γίνει χωρίς να έχει ακουστεί ο εφοπλισμός.

Οι θέσεις μας έναντι της ΕΟΚ

Συνέρχεται τη Δευτέρα σε έκτακτη συνεδρίαση το διοικητικό συμβούλιο της Ένώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών με μοναδικό θέμα τον καθορισμό της θέσεως της Ε.Ε.Ε. επί των μέτρων της ΕΟΚ για την αντιμετώπιση του προστατευτισμού. Το θέμα αυτό έχει συζητηθεί σε δύο προηγούμενες συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου, όποτε είχε διαπιστωθεί διαφορά αντιλήψεων μεταξύ του κ. Γουρδομιχάλη και του προέδρου της Επιτροπής Έξωτερικών Υποθέσεων κ. Γουλανδρή. Θέλουμε να ελπίζουμε ότι κατά την αύριανή συνεδρίαση θα ληφθεί ή όρθή απόφαση. Και όρθή θα είναι ή απόφαση της πλήρους συνεργασίας με την ΕΟΚ για την καταπολέμηση του προστατευτισμού σε όλες τις εκφάνσεις του και όπουδήποτε και αν εκδηλώνεται, ακόμη και στους κόλπους της ΕΟΚ.

Θεωρούμε όρθή την πολιτική αυτή όχι επειδή είχαμε εκφράσει αυτή την αντίληψη όταν είχε δημιουργηθεί τό ζήτημα με τον γνωστό γαλλικής έμπνεύσεως κανονισμό αλλά επειδή τον προστατευτισμό που αποτελεί την κυριότερη απειλή για την ύπoστα-

ση της Ναυτιλίας μας δεν μπορούμε να τον καταπολεμήσουμε μόνοι μας — γι' αυτό πρέπει να αγωνισθούμε στα πλαίσια της ΕΟΚ, δίνοντας και παίρνοντας φυσικά, με βασικό και επίμονο στόχο να γίνει σταδιακά σεβαστός από όλους — ακόμη και τους πλέον ισχυρούς — ελεύθερος και θεμιτός ανταγωνισμός στις θαλάσσιες μεταφορές που είναι τό μοναδικό μέσο, ο μοναδικός τρόπος, για να εξασφαλίσει ή παγκόσμια κοινότητα τό φθηνότερο μεταφορικό κόστος.

Με την πλήρη συνεργασία με την ΕΟΚ θα μπορούσαμε έξ άλλου να αντιμετωπίσουμε — άρα και επιτυχώς — προβλήματα σαν αυτό που έχει δημιουργήσει ή Άλγερία, κατασχοντας ελληνικά πλοία επειδή έχει διαφορές με την εταιρία που της πούλησε τα δημοτικά τα οποία μετέφεραν τα ελληνικά πλοία!

Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 27

Άπό τις στήλες αυτές είχε διατυπωθεί ή αντίληψη ότι πριν ληφθεί από οποιοδήποτε

άλλο υπουργείο ή υπηρεσία οποιαδήποτε απόφαση ή μέτρο που αφορά τη Ναυτιλία ή σχετίζεται με οποιονδήποτε τρόπο μ' αυτήν πρέπει να ενημερώνεται προηγουμένως και να εκφράζει τις απόψεις του το υπουργείο Ναυτιλίας το οποίο έχει άμεση σχέση με τα συμβαίνοντα στο χώρο και ως εκ τούτου είναι σε θέση να γνωρίζει ποιές επιπτώσεις — δυσμενείς ή ευνοϊκές — είναι δυνατόν να προκύψουν από μια απόφαση ή ένα μέτρο. Την αντίληψη αυτή την είχε υιοθετήσει ο πρώην Υπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας έπειδή πολλές φορές είχε αναγκασθεί να επέμβει ο ίδιος δίκην πυροσβέστου για να σβήσει τις φωτιές που άναβαν άλλα υπουργεία ή υπηρεσίες με αντιναυτιλιακές αποφάσεις ή ενέργειές τους και είχε προσπαθήσει να την επιβάλει προς κάθε κατεύθυνση στην κυβέρνηση και στον κρατικό μηχανισμό χωρίς όμως να έχει κατορθώσει να ολοκληρώσει την προσπάθειά του.

Έτσι υπήρξαν διάφορα παρατάγουδα και σε όρισμένες περιπτώσεις δημιουργήθηκαν προβλήματα εκεί που δεν υπήρχαν από άκαιρες και χωρίς ουσιαστικό λόγο παρεμβάσεις άλλων υπουργείων και υπηρεσιών. Από την ίδια αιτία — τη μη ενημέρωση του υπουργείου Ναυτιλίας εκ των προτέρων — ξεκίνησε και αυτή η ιστορία με την εισφορά του Νόμου 27 του 1975 ή οποία είχε επιβληθεί με τη σύμφωνη γνώμη του έφοπλισμού, αλλιώς ούτε η τότε κυβέρνηση αλλά ούτε και καμμία άλλη θα μπορούσε να την επιβάλει, γιατί θα προσέκρουε στις έγκριτικές πράξεις, όπως τό ίδιο είχε συμβεί και με την αύξηση κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες της εισφοράς των έφοπλιστών προς τό ΝΑΤ (χωρίς τη συγκατάθεση του έφοπλισμού ούτε και αυτή μπορούσε να επιβληθεί).

Όπως είναι σε όλους γνωστό, η είσπραξη της εισφοράς του Νόμου 27 σταμάτησε και σε αρκετές περιπτώσεις όλα είχαν εισπραχθεί έπιστράφηκαν μετά την προσφυγή μεμονωμένων έφοπλιστών στα διοικητικά δικαστήρια που έκριναν ότι επρόκειτο για έπιβολή φόρου που αντίκειται στους αναπτυξιακούς νόμους στο καθεστώς των οποίων περιλαμβάνονται και τα πλοία με τις έγκριτικές πράξεις νηολογήσεως που έχουν συνταγματικά αύξημένη ισχύ και δεν μπορούν να τρο-

ποποιηθούν μονομερώς από τη διοίκηση.

Τό υπουργείο Οικονομικών, λοιπόν, χωρίς να συμβουλευθεί τό υπουργείο Ναυτιλίας και χωρίς να λάβει υπ' όψη του τις νέες συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί, προσέβαλε τις αποφάσεις των διοικητικών δικαστηρίων στο Συμβούλιο Έπικρατείας, τό οποίο αποφαίνεται ότι πρόκειται για εισφορά και όχι φόρο και ότι τό Δημόσιο έχει δικαίωμα εισπράξεως. Έτσι τώρα ο Νόμος 27 άφου παρέμεινε άνενεργός επί δέκα χρόνια περίπου λόγω των δικαστικών προσφυγών ένεργοποιείται και τό υπουργείο Οικονομικών αξιώνει την καταβολή της εισφοράς μιλώντας για όφελή έξι δισεκατ. δραχμών — στην πραγματικότητα πρόκειται για ένα δισεκ. δραχμές — και αυτά τη στιγμή που η κατάσταση στη Ναυτιλία έχει αλλάξει άρδην λόγω της συνεχιζόμενης ναυτιλιακής κρίσεως και οι πάντες προσπαθούν να κρατηθούν όπως δπως στα πόδια τους μέχρις ότου έρθουν καλύτερες ήμέρες.

Πρέπει να σημειωθεί ότι πολλά πλοία, υπόχρεα στην καταβολή της εισφοράς του Νόμου 27 δεν υπάρχουν σήμερα, όπως δεν υπάρχουν και πολλές ναυτιλιακές εταιρίες και τό ποσό που αναλογούν θα αναζητηθούν από τό υπουργείο Οικονομικών από εκείνους που ήταν τότε εκπρόσωποι των πλοίων — θα έχουμε δηλαδή και κοινωνικό θέμα εκτός από τό ουσιαστικό που αφορά αυτή την ίδια την ύπόσταση της Ναυτιλίας ή οποία δεν είναι σε θέση να καταβάλει σήμερα εισφορά την οποία είχε αποδεχθεί στο παρελθόν, όταν οι συνθήκες ήταν έντελώς διαφορετικές.

Τό θέμα που έχει δημιουργηθεί μελετάται από τους νομικούς, έπειδή όμως είναι περισσότερο πολιτικό παρά νομικό θεωρείται ότι μόνο με πολιτική απόφαση μπορεί να ρυθμισθεί και αυτή ή πολιτική απόφαση πρέπει να υπάρξει.

ΣΤΡΟΦΗ ΠΑΛΙ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΟΥΣ

Οι Φιλιππινέζοι ναυτικοί φαίνεται ότι όχι μόνο θα εξακολουθήσουν να διατηρούν τό σκήπτρα στην άπασχόληση στα έλληνικά πλοία αλλά ότι θα αύξήσουν ακόμη περισσό-

τερο τη συμμετοχή τους στα πληρώματα των πλοίων μας. Αυτό προκύπτει από τη διαπίστωση ότι τόν τελευταίο καιρό οι έλληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις επανέρχονται στους Φιλιππινέζους ναυτικούς, μάλιστα αυτή ή στροφή συνοδεύεται και με την επανάληψη της συνεργασίας με τό γνωστό γραφείο της Μανίλας «EL GRECO» που διευθύνει ο κ. Πέτρος Τουντζής.

Η εκ νέου στροφή προς τους Φιλιππινέζους ναυτικούς αποδίδεται στο γεγονός ότι δεν αποδείχθηκε και πολύ πρόσφορος ή χρησιμοποίηση ναυτικών από άλλες χώρες, ενώ ή επανάληψη της συνεργασίας με την εταιρία «EL GRECO» και τόν κ. Τουντζή κρίθηκε κάτι πολύ περισσότερο από αναγκαία άφου άρκετες έλληνικές ναυτιλιακές εταιρίες «πλήρωσαν» άκριβά τη «δοκιμή» που έκαναν να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες μερικών εύκαιριακών επιχειρήσεων που ιδρύονται στη Μανίλα, έπίσης από «Έλληνες και που εμφανίζονται φραστικώς ότι προσφέρουν καλύτερους όρους, αλλά σύντομα είτε διακόπτουν τη λειτουργία τους, είτε αλλάζουν την έπωνυμία τους — αναφέρεται ή περίπτωση μιάς τέτοιας «επιχειρήσεως» που σε ελάχιστον χρόνο άλλαξε πέντε ή έξι φορές την έπωνυμία της — αφήνοντας πίσω τους μιά όλόκληρη σειρά από εκκρεμότητες και προβλήματα με δυσμενείς επιπτώσεις στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που θέλησαν να συνεργασθούν μαζί τους.

Σύμφωνα με πληροφορίες από τη Μανίλα ή εταιρία «EL GRECO» είναι σε θέση να εξασφαλίσει οποιονδήποτε αριθμό Φιλιππινέζων ναυτικών παρέχοντας ταυτόχρονα όλες τις δυνατός έγγυησεις που περιορίζουν τους κινδύνους προσφυγής στην ΙΤΦ και μηδενίζοντας τις ζημιές από την αίτια αυτή.

Οι Φιλιππινέζοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε πλοία με Έλληνική σημαία καθώς και με ξένες σημαίες που ήταν συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ κατά την άπογραφή της 20.9.1984 άνέρχονταν σε 1.178 και άποτελούσαν τό 13,9% του συνόλου των 8.464 ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν την εποχή της άπογραφής γενικά σε έλληνόκτητη πλοία. Άκολουθούσαν οι Πακιστανοί με 1.086 (12,8%), οι Ίνδοι με 892 (10,5%), οι προερχόμενοι από την Όνδούρα με 738 (8,7%), τη Σρί Λάνκα



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli · Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

μέ 705 (9,5%), τη Χιλή μέ 479 (5,7%), την Αι-γυπτο μέ 331 (3,9%), την Κύπρο μέ 330 (3,9%), την Πορτογαλία μέ 271 (3,2%), τό Μπαγκλαντές μέ 250 (3,0%) καί την 'Ινδονη-σία μέ 199 (2,4%). Οί άλλων έθνικοτήτων ά-νέρχονταν σέ 2.005 ή 23,7% τοῦ συνόλου καί από αὐτούς 142 ἦταν από τή Συρία, 13 από τήν Γκάνα, 171 από τή Βρεταννία καί 211 από τήν Τανζανία — οί υπόλοιποι 1.328 ἦταν δια-φόρων άλλων έθνικοτήτων.

ΕΜΕΙΣ ΔΕΝ ΘΑ ΤΟΥΣ ΤΙΜΗΣΟΥΜΕ;

Ἡ Ὑπατὴ Ἀρμοστεία Προσφύγων τοῦ ΟΗΕ θά τιμήσει σήμερα Κυριακή σέ εἰδική ἐκδήλωση πού θά γίνη στή Θεσσαλονίκη τοὺς πλοιάρχους τῶν ἐλληνικῶν πλοίων οἱ ὁποῖοι διέσωσαν Βιετναμέζους φυγάδες. Καί εἶναι εὐλογία ἡ υπερηφάνεια πού αἰσθάνεται γιά τήν τιμή αὐτὴ ὁλόκληρη ἡ πλοιαρ-χική τάξη ἀλλά καί ἡ ἐπύρτερη ναυτική μας οἰκογένεια, μέ λίγα λόγια ὁλόκληρη ἡ Ἑλλη-νική Ναυτιλία — εἶναι αὐτονόητο ὅτι χωρίς τή συγκατάθεση τῶν οἰκείων πλοιοκτητριῶν ἐταιριῶν δέν θά ἦταν δυνατὴ ἡ παραλαβὴ τῶν Βιετναμέζων οἱ ὁποῖοι ἐκτός από τίς ἐπι-βαρύνσεις πού προκαλοῦν δημιουργοῦν καί πολλαπλά προβλήματα στὰ πλοία πού στοι-χίζουν σημαντικά (καί ὅλα αὐτὰ σέ ἀντίθεση μέ ξένες ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις πού ἔ-χουν ἀπαγορεύσει ρητὰ στοὺς πλοιάρχους τῶν ιδιόκτητων πλοίων ἀλλὰ καί ἐκεῖνων πού διαχειρίζονται προσωρινά μέ μορφὴ χρονοναυλώσεως νά παραλαμβάνουν Βιετ-ναμέζους πρόσφυγες).

Ταυτόχρονα ὁμως εὐλογία εἶναι καί ἡ ἀπο-ρία γιά τὴ στάση τῆς Πολιτείας ἡ ὁποία τηρεῖ σιγὴν ἰχθύος. Βεβαίως ὁ Ὑπουργός κ. Στά-θης Ἀλεξανδρῆς θά παραστῇ στὴ σημερινὴ ἐκδήλωση, ἀλλὰ θεωρεῖ ὅτι αὐτὸ εἶναι ἀρκε-τό; Ἐξάντλει, δηλαδή, ἡ παρουσία του στὴ σημερινὴ ἐκδήλωση τό χρέος τῆς Πολιτείας ἐναντι τῶν πλοιάρχων καί τῶν πληρωμάτων ἀλλὰ καί τῶν πλοιοκτητῶν τῶν πλοίων πού ἔχουν διασώσει τόσοσους ἀνθρώπους, τίς πε-ρισσότερες φορές κάτω από ἰδιαίτερα δύ-σκολες συνθήκες καί μέ δυσμενεῖς ἐπιπτώ-σεις, ὅπως ἀναφέραμε ἤδη, ἐπὶ τῶν πληρω-μάτων καὶ τῶν πλοίων;

Τό ἴδιο εὐλογία εἶναι ἡ ἀπορία καί γιά τὴ στάση τῆς Ἀκαδημίας Ἀθηνῶν — τό ἀνώτα-το πνευματικὸ ἴδρυμα τῆς χώρας δέν ἀσχολήθηκε ποτέ ἰδιαίτερα μέ τοὺς ἀνθρώπους τῆς θάλασσας ἀλλὰ οὔτε καί μέ τὴ Ναυτιλία, γι' αὐτὸ χρειάζεται τώρα νά τῆς ὑποδείξουν ὅσοι καί ἐν προκειμένῳ ἀρμόδιοι τό χρέος τῆς καί ἐναντι τῶν ἀνθρώπων τῆς Ναυτιλίας καί ἐναντι αὐτῆς τῆς ἴδιας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ἡ ἀπόφαση τῆς Ὑπατῆς Ἀρμοστείας Προσφύγων τοῦ ΟΗΕ γιά τήν ἐπίδοση εἰδικοῦ μεταλλίου στοὺς Ἑλληνες πλοιάρχους ἐλήφθη ἐπειτα από εἰ-σήγηση τῆς διοικήσεως τῆς Ἐνώσεως Πλοιάρχων ἡ ὁποία ταυτόχρονα πρότεινε νά τιμηθοῦν οἱ πλοίαρχοι 34 ἐλληνικῶν πλοίων (τά ὀνόματα τῶν πλοίων, τῶν πλοιάρχων, τῆς διαχειρίστριας ἐταιρίας καί ὁ ἀριθμὸς τῶν διασωθέντων δημοσιεύονται στίς Ναυτι-λιακές Εἰδησεις τοῦ παρόντος τεύχους) τὰ ὁ-ποῖα από τό 1978 μέχρι σήμερα διέσωσαν 1.287 Βιετναμέζους πρόσφυγες. Ἐπίσης ἡ Ἐνωση Πλοιάρχων ὑπέδειξε ὀρθότατα γιά νά τιμηθοῦν καί τοὺς πλοιάρχους τῶν πέντε ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πού εἶχαν μεταφέρει τὸν χειμῶνα τοῦ 1983 τοὺς 4.600 Παλαιστί-νους από τὴ Βηρυττὸ, δεδομένου ὅτι τό ἐγ-

χείρημα ἐκεῖνο εἶχε γίνη μέ δαπάνες καί ὑπό τήν αἰγίδα τῶν Ἠνωμένων Ἐθνῶν.

ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ

Τό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας, ἐκτός από τήν παράλειψή του νά τιμήσει καί αὐτὸ τοὺς πλοιάρχους, τὰ πληρώματα καί τοὺς πλοιο-κτήτες τῶν πλοίων πού ἔχουν διασώσει Βιετ-ναμέζους φυγάδες, εὐθύνεται καί γιὰ τὴν ἀφ-σε ἐντελῶς ἀνεκμετάλλευτη ὅλη αὐτὴ τὴν ὑ-πόθεση τῆς περισυλλογῆς Βιετναμέζων μό-νο από ἐλληνικά πλοία.

Κανένας δέν κουνήθηκε στοῦ Ὑπουργεῖο ἀκόμη καί ὅταν ἐγνώσθη ἡ δραματικὴ περι-πέτεια τῶν Βιετναμέζων πού εἶχε διασώσει τό «Ἀνδρομέδα» ὥστε νά δοθοῦν ὁδηγες στοὺς πλοιάρχους καί τὰ πληρώματα τῶν ἑλλη-νικῶν πλοίων νά καταγράψουν συστημα-τικά αὐτὰ πού λέγουν οἱ παραλαμβανόμενοι Βιετναμέζοι γιά τὰ πλοία πού περνοῦν διπλά τους καί δέν τοὺς δίνουν καμμία σημασία ἀ-φήνοντας τους, κατὰ παράβαση τῆς διε-θνούς συμβάσεως γιά τήν προστασία τῆς ἀν-θρώπινης ζωῆς στὴ θάλασσα, νά πεθαίνουν από τίς κακουχίες καί από τὴν πείνα καί τὴ δίψα — οἱ διασωθέντες από τό «Ἀνδρομέ-δα» εἶπαν στοῦ πληρώματος ὅτι μέχρις ὅτου τοὺς συναντήσει τό ἐλληνικὸ σκάφος εἶχαν περά-σει από κοντὰ τους εἴκοσι περίπου πλοία διαφόρων άλλων σημάτων χωρίς νά τοὺς δώ-σουν τήν παραμικρὴ βοήθεια, πράγμα πού εἶχαν σάν ἀποτέλεσμα νά πεθάνουν από ἐ-ξάντληση ἐπτὰ παιδιά καί νά αὐτοκτονήσουν ἀλλὰ δύο ἡλικίας 14 ἐτῶν καί τό ἀκόμη τρα-γικότερο ὅτι οἱ ἐπιζησαντες ἀναγκάστηκαν νά φάνε τεμάχια από τὰ παιδιά πού εἶχαν πε-θαίνει!

Ἐνας πίνακας μέ τὰ ὀνόματα τῶν πλοίων πού διέρχονται κοντὰ από Βιετναμέζους πρόσφυγες καί δέν τοὺς παραλαμβάνουν, οὔτε τοὺς δίνουν τήν παραμικρὴ βοήθεια θά μᾶς ἦταν πολὺ χρήσιμος γιά νά ἀποστομώ-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Οὐδεμίαν ἀξία λόγου πρόδον, ἐλ-πιδοφόρον αἰσίου πέρατος τῶν διαπραγ-ματεύσεων, μεταξύ ἐφοπλιστῶν καί Ναυ-τικῆς Ὀμοσπονδίας, διὰ τήν ἀνανέωσιν τῆς συμβάσεως τοῦ ἐνιαίου μισθολογίου, ἔχομεν νά σημειώσωμεν.

— Πλοίαρχος φορτηγοῦ, ταξιδεύων συχνά εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θα-λάσσης, διεπίστωσε τήν ἐκ τῆς ἐπαφῆς μέ τὰς «σοβιετικὰς λέσχας τῶν λιμένων», ἀκουσμένην ἐπιδρασιν ἐπὶ τῶν μελῶν τοῦ κατωτέρου πληρώματός του καί τὴν χαλάρωσιν τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὰς πρώτας ἰδίᾳ ἡμέρας τοῦ ἀπόπλου ἐκ τοῦ Σοβιετικοῦ λιμένος, ὅτε ἀκόμη ἐναυλοὶ διατηροῦνται αἱ ἐπαγγε-λαῖ τῶν «συντρόφων».

— Ἀναγνώστης μας ἐκ Σύρου καταγ-γέλει δι' ἐπιστολῆς του τὴν μέχρις αἰ-σχροκερδείας ἐξικνουμένην εἰσπραξιν βαρυτῶν φορτοεκφορτωτικῶν δικαιο-μάτων παρὰ τῶν ἐκεῖ πρακτόρων τῶν δια-φόρων ἀκτοπλοικῶν σκαφῶν.

— Τό Ἀγγλικόν φορτηγόν «Assiout», 4.215 τόν. γκρός, 2.633 τόν. νέτ καί 7.110 τόν. φορτίου, ναυπηγηθέν τό 1918 εἰς τὰ Ἰρλανδικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Λοντόντερρυ, ἡγοράσθη ἀντὶ 8.500 λίρῶν παρὰ τοῦ κ. Μιχ. Κυδωνιῶς καί θά παραληφθῇ εἰς Λίβερπουλ.

— α/π. «Κονδύλης», ἐναυλώθη ἐκ Χάμ-πτον Ρόντς 7.000 τόν. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ἰανέιρον ἢ Σάντος 7/6 ἡμερῶν φόρ-τωσις.

(Ναυτικά Χρονικά, τ. 113/1.9.1935)

σομε τοὺς κάθε εἰδους ἐχθροὺς τῆς Ἑλλη-νικῆς Ναυτιλίας οἱ ὁποῖοι δέν χάνουν εὐκαι-ρία γιά νά τὴν πλήττουν κάθε φορὰ πού μπο-ροῦν.

Ἄλλὰ τό Ὑπουργεῖο ἀφῆσε ἀνεκμετάλ-

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Tlx: 710080 CHIOS I

Cables: CHIOS NAPLES

‘Η κατακράτηση ‘Ελληνικών πλοίων στην ‘Αλγερία

Τό μήνα αυτόν απασχόλησε τις ελληνικές αρχές και η συντηρητική κατάσχεση πέντε πλοίων (δύο ελληνικών και τριών κυπριακών αλλά ελληνικών συμφερόντων) από τις δικαστικές αρχές της ‘Αλγερίας. Η συντηρητική κατάσχεση έγινε για την εξασφάλιση απαιτήσεως που ισχυρίζεται η αλγερινή παραλήπτρια των φορτίων αλεύρου ότι έχει έναντι των πωλητριών αυτών TRADIGRAIN διότι τα φορτία δεν ανταποκρίνονται στον τύπο που προβλέπεται στο συμφωνητικό πωλήσεως δηλαδή τα πλοία κρίθηκαν υπέγυα για απαίτηση της παραλήπτριας έναντι των πωλητριών με βάση το αλγερινό δίκαιο. Οι πλοιοκτήτες υποστήριξαν ότι τα πλοία έχουν παράνομα κατασχεθεί διότι η προκείμενη απαίτηση δεν περιλαμβάνεται στις απαιτήσεις για τις οποίες επιτρέπεται η συντηρητική κατάσχεση πλοίου σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση των Βρυξελλών της 10 ‘Οκτωβρίου 1952 που έχει κυρώσει τόσο η ‘Αλγερία όσο και η ‘Ελλάδα, δηλαδή δεν είναι θαλάσσια απαίτηση. ‘Ωστόσο το αλγερινό δικαστήριο από το οποίο οι πλοιοκτήτες ζητήσαν την άρση των κατασχέσεων έκρινε ότι αν και διέταξε τις κατασχέσεις, δεν είναι αρμόδιο ν’ αποφασίσει για την άρση τους και παρέπεμψε το ζήτημα στο αρμόδιο δικαστήριο που όμως θα συνεδριάσει στις αρχές ‘Οκτωβρίου!

Στό σημείο όμως αυτό επιβάλλεται να παρήκουν και να υψώσουν φωνή διαμαρτυρίας οι ‘Ελληνικές διπλωματικές αρχές. Διότι η ως τώρα παρέμβαση του περιορίστηκε να ενημερωθούν απλώς για την κατάσχεση και

για την τύχη των ελληνικών πληρωμάτων που όμως δεν αντιμετωπίζουν προβλήματα. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι παραβιάζεται καιρίαι το πνεύμα της προκείμενης διεθνούς συμβάσεως ή οποιαδήποτε άλλη κατεπίγοντος μέτρου, της συντηρητικής κατασχέσεως πλοίου, του οποίου η εκδίκαση, λόγω ακριβώς του κατεπείγοντος χαρακτήρα του, δεν επιδέχεται αναβολή. ‘Ας σημειωθεί ότι στο Πρωτοδικείο Πειραιώς η εκδίκαση αιτήσεως συντηρητικής κατασχέσεως πλοίου του οποίου απαγορεύθηκε ο απόπλους εκδικάζεται συνήθως μέσα σε 24 ώρες.

‘Εξάλλου πρέπει να σημειωθεί ότι οι αλληλασφαλιστικοί των πλοίων οργανισμοί (P and I Clubs) παρέσχον εγγύηση για τις ευθύνες των πλοιοκτητών που η αλγερινή παραλήπτρια των φορτίων δημόσια επιχείρηση απέριψε, διότι η ευθύνη δεν βαρύνει τους πλοιοκτήτες αλλά την πωλήτρια TRADIGRAIN! Η TRADIGRAIN όμως αρνείται να καταθέσει εγγύηση διότι θεωρεί τις αξιώσεις των ‘Αλγερινών έντελως άβάσιμες και δεν έχει απολύτως καμμία εμπιστοσύνη στα αλγερινά δικαστήρια! Μέσα σ’ αυτές τις συμπληγάδες (που δεν είναι οι μοναδικές) καλείται να επιβιώσει ο ‘Ελληνας πλοιοκτήτης. ‘Εμείς πιστεύουμε πως τό κατωρθώσει γιατί στη φουρτούνα έχει πάντα διαπρέψει. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να έχει και την ενεργητική συμπαράσταση της ‘Ελληνικής Πολιτείας. Τότε μόνο οι εισφορές για τις παρεχόμενες στη Ναυτιλία μας υπηρεσίες θα έχουν πραγματικό αντίκρουσμα.

Λευτή και την ευκαιρία που πρόσφερε η απόφαση της ‘Υπατης ‘Αρμοστείας προσφύγων του ΟΗΕ να τιμήσει τους ‘Ελληνες πλοίαρχους για μία ιδιαίτερη και σε διεθνές επίπεδο προβολή της ‘Ελληνικής Ναυτιλίας και των ανθρώπων της.

‘Από όλα αυτά ανακύπτει ένα ερώτημα: Τι φταίει για τις παραλείψεις αυτές; Κατά την αντίληψή μας η γενεσιουργός αίτια είναι πρωτίστως η δομή του ‘Υπουργείου. Τά άλλα, τά οποία είμαστε πρόθυμοι να εκθέσουμε σε κάθε ενδιαφερόμενο, ξεπονται.

ΧΑΝΟΜΕ ΤΟ ΔΑΣΟΣ...

Στή συνάντησή του με τους ναυτιλιακούς συντάκτες στις 21 Αύγουστου ο ‘Υπουργός κ. Στάθης ‘Αλεξανδρής αφιέρωσε αρκετό χρόνο για να διαβάσει (και να διορθώσει γραμματολογικά και συντακτικά) τό κείμενο μιάς διαταγής που είχε δώσει εντολή να ετοιμασθεί για τό θέμα της πατάξεως της πα-

ράνομης αλιείας (για τό ζήτημα αυτό εκφράζουμε τις αντίληψεις μας σε άλλο σημείωμα του σημερινού τεύχους). Καί κατά τη διάρκεια του χρόνου αυτού ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος αποκάλυψε στον εκπρόσωπο των «Ναυτικών Χρονικών» που καθόταν δίπλα του ότι τόσο ο ‘Υπουργός όσο και ο ίδιος ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για τό θέμα της όρθης διατυπώσεως όλων των κειμένων που προέρχονται από τό ‘Υπουργείο και γι’ αυτό τό λόγο διαβάζουν και διορθώνουν όλα αυτά τά κείμενα μέχρις ότου προσληφθεί στο ΥΕΝ πτυχιούχος της Φιλολογίας για τό οποίο προκηρύχθηκε ήδη σχετικός διαγωνισμός.

‘Από την Ιστορία αυτή προκύπτει ότι ο ‘Υπουργός και ο Γεν. Γραμματέας αφιερώνουν σημαντικό από τον πολύτιμο χρόνο τους σε έπουσιώδη πράγματα τη στιγμή που όλη η δραστηριότητά τους έπρεπε να εξαντλείται στο πως θα σταματήσουμε τη συνεχιζόμενη συρρίκνωση του υπό ‘Ελληνική σημαία στόλου και ταυτόχρονα στο πως θα προσελκύ-

σουμε στο έθνικό νηολόγιο και τά πλοία που έφυγαν και εξακολουθούν να βρίσκονται άκόμη υπό ελληνικό έλεγχο, και εκείνα που προσκτήθηκαν και άκολουθήσαν άλλες λύσεις και όσα άκόμη πλοία μπορούμε να προσελκύσουμε — ή φροντίδα για τόους τόνους, τά κόμματα και τίς τελείες μάς θυμίζει εκείνο που γίνεται συχνά στον τόπο αυτόν, ότι δηλαδή κυνηγώντας τό δέντρο χάνουμε τό δάσος...

Η ΕΞΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Γιά τίς 2 Σεπτεμβρίου έχει όριστεί η συνάντηση της διοικήσεως της ΕΤΒΑ με τούς εκπροσώπους της Α.Ε. «‘Ελληνικά Ναυπηγεία» για την ύπογραφή του συμβολαίου εξαγοράς των ναυπηγείων Σκαμαμαγκά, σύμφωνα με τό προσύμφωνο που ύπογράφηκε στις 22 Αύγουστου.

Σύμφωνα με πληροφορίες μας ο ‘Όμιλος Νίάρχου έμμενει απόλυτα στις θέσεις του σχετικά με παροχή άπαλλαγής προς την παλαιά διοίκηση των ναυπηγείων από κάθε οικονομική και νομική ευθύνη για τον τρόπο λειτουργίας της επιχειρήσεως από της ίδρύσεώς της, καθώς και στην πληρωμή της μισθοδοσίας του προσωπικού από τίς 8 ‘Απριλίου μέχρι σήμερα, που άξίζει να σημειώσουμε άνέρχεται περίπου σε 12 έκ.ατ. δολάρια.

ΚΑΤΑΓΓΟΥΝΤΑΙ

‘Από της ίδρύσεως των δημοσίων ναυτικών σχολών και ειδικότερα από της εντάξεώς τους στην άνωτέρα εκπαιδευτική βαθμίδα, ανέκυψε τό πρόβλημα της ίσοτιμίας των διαφορετικής προελεύσεως στελεχών του έμπορικού ναυτικού. Γιατί όσοι δεν προήρχοντο από τίς ΑΔΣΕΝ εξακολουθούσαν, έστω και άποκτώντας τό άνώτερο δίπλωμα του κλάδου τους, να λογίζονται ως «μέσης» έπαγγελματικής στάθμης.

Η πρόθεση άρσεως της άντινομίας αυτής ήταν ένας από τούς βασικούς λόγους που όδήγησαν στη δημιουργία της λεγόμενης ΠΡΟΔΕ (Πρόσθετη Διανοχική ‘Εκπαίδευση) με την όποία οι μη προερχόμενοι εκ δημοσίων σχολών, μπορούσαν με ένα σύστημα sandwich courses, που διαρκούσαν τέσσερα έναλασσόμενα έξάμηνα (δύο στη Σχολή και δύο στο πλοίο) να πάρουν τό δίπλωμά τους λογιζόμενοι ως άνωτέρας εκπαιδευτικής στάθμης. Τό σύστημα αυτό λειτουργήσε από τό 1980 στο ‘Ασπρόπυργο, άπορροφώντας κυρίως άποφοίτους των ναυτικών Λυκείων, όχι όμως χωρίς δυσκολίες. Η δυσχέρεια της έναλλακτικής φοιτήσεως στη Σχολή και της ναυτολογήσεως σε πλοίο, ή άδυναμία συστηματικής τηρήσεως των ειδικών έγχειριδίων στο πλοίο και κυρίως η προσφορά πολύ μικρού αριθμού σπουδαστών, κατέστησε τελικά προβληματική τη λειτουργία του. Γι’ αυτό και τό ΥΕΝ άποφάσισε την κατάργησή

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

του, με τό πρόσθετο αιτιολογικό ότι η προβλεπόμενη νομοθετική κατάργηση των ναυτικών Λυκείων θα στερήσει οριστικά την μόνη σχεδόν πηγή της τροφοδοτήσεώς του.

ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΑΛΥΤΟ

Αν όμως οι ανωτέρω λόγοι δικαιολογούν την κατάργηση του συστήματος, τό πρόβλημα πού ή ΠΡΟΔΕ προσπάθησε νά επιλύσει, παραμένει αλυτό. Γιατί στην Έλληνική ναυτική πραγματικότητα, ένας μεγάλος αριθμός αποφοίτων Λυκείου (δχι ναυτικού αλλά κοινού Λυκείου) πηγαίνει άπευθείας στη θάλασσα. Ναυτολογούνται ως ναυτόπαιδες ή δόκιμοι και πολλοί έξ αυτών σταδιοδρομούν στην ύπηρεσία καταστρώματος, αποκτώντας μέ εξέτασεις δίπλωμα πλοίαρχου Γ' τάξεως.

Ερωτάται λοιπόν τί θα γίνουν όλοι αυτοί οι όποιοι — έφόσον ό νόμος δέν τό απαγορεύει — ναυτολογούνται στα πλοία χωρίς νά έχουν περάσει από καμμία ναυτική σχολή; Θά εξελίσσονται κανονικά, αποκτώντας τά προαγωγικά διπλώματα (μέ εξέτασεις τό γ' και μέσω του ΚΕΣΕΝ τά β' και α'); Και άν ναι, θά εξακολουθούν νά λογίζονται «μέσης» εκπαιδευτικής βαθμίδας διαιωνίζοντας την αντινομία; Ή προβλέπεται ή απαγόρευση της πλοιαρχικής σταδιοδρομίας στους μή αποφοίτους ΑΔΣΕΝ;

Μιλούμε φυσικά γιά τούς αποφοίτους των Λυκείων. Γιατί ή δημιουργία ειδικών ταχυρhythμων σχολών γιά αποφοίτους Γυμνασίου (δχι Λυκείου) πού θά εξελίσσονται μόνο μέχρις ορισμένου βαθμού (πλοίαρχου Γ' τάξεως) άποτελεί μιά άλλη λύση, σωστή κατά βάση, γιά την όποία θά επανέλθουμε.

Δέν μιλούμε τέλος γιά μηχανικούς και άσφυρματιστάς, γιατί είναι γνωστό, πώς στους κλάδους αυτούς ή φοίτηση σέ προπαρασκευαστική σχολή άποτελούσε άνέκαθεν προϋπόθεση της σταδιοδρομίας στό έμπορικό ναυτικό.

ΣΠΑΤΑΛΗ ΧΡΟΝΟΥ

Ή όρκωμοσία του νέου προέδρου του Οίκου Ναύτου κ. Εύαγ. Βλασσοπούλου την περασμένη Δευτέρα όπως έγινε ήταν άπλώς σπατάλη πολύτιμου χρόνου πού κατά την αντίληψή μας πρέπει νά χρησιμοποιείται γιά ουσιαστικά πράγματα. Τό σημειώνουμε γιά νά μήν επαναληφθεί μαζί μέ την παρατήρηση, πρώτο, ότι παρόμοιες εκδηλώσεις δέν προσφέρουν τίποτε, εκτός άν μας ενδιαφέρουν τά χειροκροτήματα, και δεύτερο, ότι κανένας, όποιοδήποτε άξίωμα κι' άν κατέχει, δέν έχει τό δικαίωμα ούτε και μπορεί «νά στήνει» — γιά νά χρησιμοποιήσουμε μιά λέξη του συρμού — περισσότερους από έκατό ανθρώπους επί 40 λεπτά (ή εκδήλωση είχε προγραμματισθεί γιά τό 1 τό μεσημέρι και ό ύπουργός κ. Στάθης Άλεξανδρής και ό γεν. γραμματέας κ. Βασίλης Παπαδόπουλος έφθασαν στη 1.40 όποτε άρχισε και ή τελετή, πού μαζί μέ τά λογύδρια κλπ. κράτησε όσους παρέστησαν και φυσικά τό προσωπικό του Οίκου Ναύτου «στό πόδι» ως τις 2.15). Θεωρούμε ότι ή όρκωμοσία του νέου προέδρου μπορούσε και έπρεπε νά γίνει ενώπιον του Ύπουργού στο ΥΕΝ και έν συνέχεια ό νέος πρόεδρος νά πάει στον Οίκο Ναύτου και νά αναλάβει τά καθήκοντά του ώστε νά μήν σπαταληθεί πολύτιμος χρόνος γιά όλους.

Γιά τόν νέο πρόεδρο και σχετικά μέ όσα άνέφερε την όμιλία του, ότι δηλαδή γνωρίζει

τά προβλήματα των Ιατρών και ότι θά καταβάλει κάθε προσπάθεια γιά την Ικανοποίηση των λογικών αιτημάτων του προσωπικού, έχομε νά παρατηρήσουμε ότι εκείνο πρωτίστως πού πρέπει νά τόν ενδιαφέρει είναι οι άσφαλισμένοι οι όποιοι πληρώνουν πάρα πολλά και παίρνουν πάρα πολύ λίγα — δέν έχουν εξασφαλίσει ούτε και τώρα άκόμη την Ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη πού δικαιούνται. Θεωρούμε αυτονόητο ότι ό νέος πρόεδρος πού είναι γιατρός και διατηρεί Ιδιωτική κλινική στον Πειραιά, κατά τη διάρκεια της θητείας του δέν θά άσκει την Ιατρική και ούτε ή κλινική του θά έχει την παραμικρή σχέση μέ τόν Οίκο Ναύτου.

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΣΤΟΝ Ο.Ν.

Τό πόσο δέν προσφέρουν τίποτε οι τελετές σάν αυτές πού έγιναν κατά την όρκωμοσία του νέου προέδρου άποδεικνύεται και άπό τό γεγονός ότι κανένας άπό τούς έπισήμους πού παρέστησαν δέν αντίληφθηκε αυτό πού γίνεται σέ βάρος των ναυτικών μας και των οικογενειών τους μέσα τόν Οίκο Ναύτου και μάλιστα στο χώρο πού πραγματοποιήθηκε ή τελετή!

Ή διεύθυνση του Οίκου Ναύτου αντί νά άναθέσει σέ κάποιον ύπάλληλο την εύθύνη νά έξυπηρετεί τούς ναυτικούς και τις οικογένειές τους στη σύνταξη των διαφόρων αιτήσεων, δηλώσεων του Ν. 105 κλπ. πού χρειάζονται γιά τή διεκπεραίωση των υποθέσεων τους και νά τούς έφοδιάζει ταυτόχρονα μέ τά άπαιτούμενα χαρτόσημα, έχει εκχωρήσει αυτή τη δουλειά σέ κάποια κυρία στην όποία έχει παραχωρήσει και ειδικό γραφείο στο χώρο του καφενείου. Ή κυρία αυτή κάνει τη δουλειά της μέ τό άζημίωτο και επί πλέον πουλάει άκριβότερα τις δηλώσεις του Ν. 105, λόγω χάρη, χωρίς νά έλέγχεται από κανέναν. Έκπρόσωπος των «Ναυτικών Χρονικών» διαπίστωσε ότι ή κυρία αυτή γιά τη συμπλήρωση μιάς αίτησεως σέ έντυπο πού χορηγείται δωρεάν από τόν Οίκο Ναύτου και πού συνοδεύεται από δεκάδραχμο χαρτόσημο ύπέρ του Δημοσίου και τριδραχμο ύπέρ του Μετοχικού Ταμείου του Πολεμικού Ναυτικού (τό γιατί πληρώνουν αυτό τό χαρτόσημο οι ναυτικοί είναι μιά άλλη Ιστορία) εισέπραξε 70 δραχμές από τόν ναυτικό πού «έξυπηρετεί»!

Γιά την περίπτωση αυτή ύπάρχουν δύο έρωτήματα γιά τη διεύθυνση του Οίκου Ναύτου: Ποιός, άπό πότε, μέ ποίο δικαίωμα και μέ τί άντάλλαγμα παραχώρησε σ' αυτή την τελείως άγνωστη σέ μας κυρία τό δικαίωμα νά «έξυπηρετεί» — όπως «έξυπηρετεί» — τούς ναυτικούς μέσα στον Οίκο Ναύτου πού είναι δημιούργημα του μόχθου τους γιά νά τούς έξυπηρετεί και πώς επιτρέπεται μέσα στο ίδρυμα πού διευθύνει ή δήλωση του Ν. 105 νά πωλείται 65 δραχμές αντί γιά 55;

Ύπάρχουν όμως και δύο έρωτήματα γιά τούς εκπροσώπους των ναυτικών στο διοικητικό συμβούλιο του Οίκου Ναύτου: Αυτοί δέν έχουν αντίληφθεί τίποτε από αυτή την Ιστορία; Και δέν σκέφθηκαν ποτέ ότι όταν ύπάρχουν παρατυπίες στα μικρά θέματα χωρίς τόν έπιβεβλημένο έλεγχο μπορεί νά ύπάρχουν και σέ μεγάλα όπου τά συμφέροντα είναι τεράστια;

ΝΑ ΠΑΡΑΤΑΘΟΥΝ ΟΙ ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ

Ή προθεσμία πού έχει τεθεί στις προκηρύξεις διαφόρων θέσεων καθηγητών γιά τις

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Λέγεται ότι ό Κικέρων ύπέφερε τόσο πολύ από τη ναυτία ώστε προτιμούσε νά πεθάνει παρά νά ταξιδέψει. Και δέν ήταν ό μόνος. Γιατί είναι αλήθεια πώς πολλές κόσμος αισθάνεται τόσο βαριά τά συμπτώματα της ναυτίας ώστε όρκίζεται νά μήν ξαναμπει στη θάλασσα.

Οι έγκυκλοπαίδειες άναφέρουν ότι ή ναυτία ή ναυτίαση (ή και ναυπάθεια) είναι ένας παροξυσμικός έρεθισμός του στομάχου και τάση προς έμετό πού προκαλείται άπο τόν σάλο και τόν κλυδωνισμό. Και μας έξηγούν ότι δύο είναι οι τρόποι άντιμετωπίσεως της: ή λήψη προληπτικών φαρμάκων και ή άπαλλαγή άπ' τόν κλυδωνισμό.

Επειδή όμως τά διάφορα καταπότια, άπό την παλιά άτροπίνη μέχρι τη σύγχρονη δραμίνη, δέν πετυχαίνουν πάντα νά κατασιγάσουν τά συμπτώματα, δέν άπομένει παρά ό μετριασμός ή ή έξάλειψη του κλυδωνισμού. Γιά τό σκοπό δέ αυτόν καταβάλλονται μεγάλες προσπάθειες και μάλιστα προς διάφορες κατευθύνσεις, όπως είναι ή αύξηση του μεγέθους και της σταθερότητας των πλοίων, ή έφαρμογή διαφόρων άντιδιατοισιχτικών συστημάτων (παρατροπίδια, περύγια, γυροσκοπικοί σταθερωτήρες κλπ.) και άκόμα ή ναυπηγική μέθοδος του πλοίου καταμαράν, τό όποιο μέ τά δύο ήμιθυβιζόμενα σκάφη του έξουδετερώνει σέ μεγάλο βαθμό τις άνεπιθύμητες κινήσεις του πλοίου.

Όλα αυτά βέβαια έφόσον δέν είναι δυνατή ή ριζική λύση: νά βλέπεις τη θάλασσα άπ' τη στεριά, άκολουθώντας την πανάρχαια συμβουλή «ως ήδύ θάλατταν άπό ξηράς όραν».

ναυτικές σχολές πρέπει νά παραταθεί γιά νά μπορέσουν νά ύποβάλλουν τά δικαιολογητικά τους και ναυτικοί πού έχουν τά άνάλογα προσόντα και έπιθυμούν νά καταλάβουν μία από τις θέσεις αυτές άλλα σήμερα βρίσκονται μακριά από τη χώρα ταξιδεύοντας μέ τά πλοία στα όποία ύπηρετούν.

Και επί πλέον νά ληφθεί πρόνοια από τώρα ώστε στο μέλλον νά λαμβάνονται ύπ' όψει και αυτοί πού ταξιδεύουν, δηλαδή οι προκλητές των θέσεων νά γίνονται έγκαιρα και νά παρέχεται μεγάλη προεσμία γιά νά μπορούν νά συμμετέχουν και οι ταξιδεύοντες.

Η ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

Ανευ άποτελέσματος έμεινε ό διαγωνισμός της Τετάρτης γιά την άνάθεση της έπισκευής των δύο πλωτών δεξαμενών του ΟΛΠ και αυτό επειδή δέν ύπήρξε συμμετοχή από τις ενδιαφερόμενες έπισκευαστικές έπιχειρήσεις, εκπρόσωποι των όποιων έν τούτοις παραβρίσκονταν στο διαγωνισμό άλλα δέν έκαναν προσφορές.

Ή μή συμμετοχή των έπισκευαστικών έπιχειρήσεων — παρά την πιεστική άνάγκη γιά την έξασφάλιση άπασχολήσεως των οκείων μονάδων — όφείλεται άποκλειστικά στους όρους πού προέβλεπε ή διακήρυξη του διαγωνισμού γιά την πληρωμή της έπισκευής (30% προκαταβολή και τό ύπόλοιπο 70% με-

τά τό πέρας της έπισκευής).

Από την πλευρά των ενδιαφερομένων αναφερόταν σχετικά — και κανείς δεν μπορεί να έχει αντίθετη γνώμη — ότι λόγω της δυσχερούς καταστάσεως στην οποία έχουν περιέλθει οι έπισκευαστικές έπιχειρήσεις του Περάματος δεν είναι δυνατή η ανάληψη της έπισκευής των δύο δεξαμενών με τους δρους πληρωμής που προέβλεπε η αρχική διακήρυξη.

Τό έρώτημα είναι εάν υπάρχει λύση. Υπάρχει και συμφέρει μάλιστα και στον ΟΛΠ: Η εξόφληση να γίνεται με την πρόοδο της εργασίας. Η λύση αυτή θα εξασφαλίσει μεγαλύτερη συμμετοχή στο διαγωνισμό που θα επιτρέψει την έπιλογή του καλύτερου και επί πλέον καλύτερες τιμές.

ΟΙ ΔΥΝΑΜΙΤΙΣΤΕΣ

Σωστή είναι η διαταγή για την ένεργοποίηση όλων των λιμενικών αρχών με πύκνωση των περιπολιών από θαλάσσης και ξηράς και τη λήψη κάθε άλλου πρόσφορου μέτρου για την πάταξη της παράνομης αλιείας και κυρίως για να σταματήσει τό ψάρεμα με δυναμίτιδα που παρουσιάζει έξαρση και έχει σαν αποτέλεσμα την καταστροφή του ενάλιου πλούτου. Είναι όμως λανθασμένη η αντίληψη που υποβλήθηκε και υιοθετήθηκε από τον Υπουργό κ. Αλεξανδρή με αποτέλεσμα να περιληφθεί στη σχετική διαταγή σύμφωνα με την οποία οι κατά τόπους λιμενικές αρχές θα καθιερώσουν ειδικό βιβλίο στο οποίο θα καταγράφονται όλες οι καταγγελίες που θα γίνονται για παράνομη αλιεία με τα πλήρη στοιχεία των καταγγελλόντων, όνοματεπώνυμο, ημερομηνίες κλπ. Γιατί απλούστατα κανένας δεν πρόκειται έφεξης να καταγγείλει τό παραμικρό, γιατί θα φοβάται τό «μπλέξιμο» που είναι δυνατόν να προκαλέσει αυτή η αναγραφή των ονομάτων των καταγγελλόντων στα κατάστιχα της λιμενικής αρχής.

Επειδή τό σταμάτημα του ψαρέματος με δυναμίτιδα δεν μπορεί να ενδιαφέρει μόνο τό υπουργείο Ναυτιλίας, η έκστρατεια που αναλήφθηκε θα είχε αναμφισβήτητα πολύ καλύτερα αποτελέσματα αν γινόταν σε συνεργασία με την Αστυνομία — δεν μπορούν να τό κάνουν όλα οι λιμενικοί οι οποίοι επί πλέον ούτε πολλοί είναι, ανάλογα με την έκ-

ταση των άκτων της χώρας, αλλά ούτε και τα μέσα που διαθέτει η Αστυνομία έχουν στη διάθεσή τους. Έτσι η συνεργασία των δύο σωμάτων στον τομέα της πατάξεως της παράνομης αλιείας θα αποδειχθεί ιδιαίτερα ωφέλιμη και θα δώσει άφορμή να επεκταθεί και σε άλλους τομείς, όπως λόγω χάρη στον έλεγχο των υπερφορτωμένων αυτοκινήτων που σήμερα γίνεται μόνο από τους λιμενικούς και που πρέπει να γενικευθεί ακόμη και για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος — ένα υπερφορτωμένο όχημα εκπέμπει πολύ περισσότερα καυσαέρια γιατί ό κινήτηρας του «ζορίζεται».

ΔΗΜΕΥΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΣΥΜΦΟΡΗΣΗ

Ούτε αυστηρότητας ούτε πρωτοτυπίας στερείται ό τρόπος που διάλεξε η κυβέρνηση της Λαϊκής Κίνας για να αντιμετωπίσει τό δύσκολο πρόβλημα της συμφορήσεως που πλήττει τα λιμάνια της και ιδίως τους δύο μεγάλους λιμένες της Σαγκάης και του Τσιαντζίν, στους οποίους εκατοντάδες πλοίων αναμένουν ματαιώς τη σειρά τους για έκφορτωση.

Όπως δήλωσε ό Υπουργός Έμπορίου και Έξωτερικών Οικονομικών Σχέσεων της χώρας, στην άρμοδιότητα του οποίου υπάγεται τό πρόβλημα, μεγάλες ποσότητες μεταλλουργικών και χημικών προϊόντων που βρίσκονται αποθεθειμένα στα λιμενικά ύστεγα, καταλαμβάνονται, πολύτιμο χώρο, θα δημιουργούν και θα πουληθούν για λογαριασμό του Δημοσίου. Έτσι θα έλευθερωθεί ό χώρος για να καταστεί δυνατή η άπόθεση νέων έμπορευμάτων που άρχισαν ήδη να έκφορτώνονται από τα πλοία που έχουν σειρά προτεραιότητας.

Κατά τη γνώμη του ανωτέρω Υπουργού, η πολιτική αυτή της δημεύσεως των μη εγκαίρως άποκομιζομένων από τις άποθηκές έμπορευμάτων, άποτελεί την καλύτερη λύση για τη συνεχή βελτίωση της καταστάσεως μέχρι να έπιτευχθεί η έπιθυμητή λιμενική άποσυμφορήση. Υπολογίζεται πράγματι ότι σήμερα ό αριθμός των αναμενόντων πλοίων, μόνο στο λιμάνι της Σαγκάης υπερβαίνει τα 160, ενώ ό όγκος των άποθηκευμένων έμπορευμάτων υπερβαίνει τους 650 χιλιάδες τόνους.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΟΚ

Δέν τονίσθηκε άρκετά η βρετανική πρόταση στην τελευταία σύνοδο των Υπουργών Μεταφορών της ΕΟΚ. Ός γνωστόν ό βρετανός Υπουργός Μεταφορών άξίως έπας οι άκτοπλοϊκές μεταφορές άσκούνται έλεύθερα στις άκτές του συνόλου των ναυτικών χωρών της Κοινότητας. Καί δεν δίστασε να διατυπώσει την άπειλή ότι εάν δεν ληφθούν άμεσα μέτρα άρσεως όλων των σχετικών περιορισμών στον τομέα αυτόν, σύμφωνα με τις άρχές μιας ενιαίας Κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής, η Μ. Βρετανία θα άπαγορεύσει τη συμμετοχή των έφοπιστών της Κοινότητας στο άκτοπλοϊκό της έμπόριο.

Σήμερα μόνο τέσσερις χώρες της ΕΟΚ (Ιρλανδία, Βέλγιο, Ολλανδία, Μ. Βρετανία) έπιτρέπουν την έλεύθερη συμμετοχή στις άκτοπλοϊκές μεταφορές τους. Έξάλλου η Δανία έξεδήλωσε την πρόθεσή της να άνοίξει τα λιμάνια της στα ξένα άκτοπλοϊκά πλοία, ενώ η Δ. Γερμανία διεξάγει συνηνοήσεις με την Άγγλία για μια διμερή συμφωνία σ' αυτόν τον τομέα.

Επί του θέματος αυτού η σύνοδος του Λουξεμβούργου συνέστησε ειδική ομάδα εργασίας, η οποία θα υποβάλει τις προτάσεις της στην προσεχή σύνοδο των Υπουργών Μεταφορών της Κοινότητας, που προβλέπεται να συνέλθει τον Δεκέμβριο, ούτως ώστε η τυχόν συμφωνία της άκτοπλοϊκής ένοποιήσεως να μπορέσει να έφαρμοσθεί άπό του προσεχούς έτους.

ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Η Εύρωπαϊκή Έπιτροπή άνήγγειλε στις Βρυξέλλες ότι ένδέχεται να έγκρίνει την παροχή έθνικών έπιχορηγήσεων για την άνασυγκρότηση των ναυπηγείων στη Μ. Βρετανία, Ιταλία και Ολλανδία, έφόσον λάβει έγγύηση από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις ότι δεν θα τροποποιήσουν τα αρχικά τους σχέδια.

Ός γνωστόν, η Έπιτροπή είχε δεσμεύσει για έξέταση τό 1984, τις έθνικές ναυπηγικές ένισχύσεις στη Γαλλία, Ιταλία, Ολλανδία και Μ. Βρετανία. Ός προς τό Γαλλικό ναυπηγικό πρόγραμμα η Έπιτροπή δεν άνακοίνωσε ακόμη τις άποφάσεις της.

Σκέψεις... έξελίξεις... και προοπτικές...

Η κατάρρευση της «Σάνκο Στήμισι»

Δέν υπάρχει άμφιβολία ότι για πολλούς μήνες, ίσως και χρόνια, η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα θα άσχολείται με τα αίτια και τις έπιπτώσεις που σχετίζονται με την κατάρρευση του ιαπωνικού ναυτιλιακού γίγαντα, που στις 14 Αυγούστου ζήτησε την ύπαγωγή του στον ιαπωνικό νόμο που προβλέπει τις διαδικασίες χρεωκοπίας των εταιριών.

Η «Σάνκο» ιδρύθηκε τό 1931 και υπό την καθοδήγηση του Τάσιο Κομότο, ό οποίος άργότερα έγινε ύπουργός Διεθνούς Έμπορίου και Βιομηχανίας, υπήρξε τις τελευταίες τρεις δεκαετίες τό μεγαλύτερο ναυτιλιακό συγκρότημα, όχι λόγω του αριθμού των ιδιόκτητων πλοίων αλλά κυρίως για τον μεγάλο αριθμό των χρονοναυλωμένων πλοίων που διαχειρίζονταν επί τη βάση «bare boat».

Η ναυτιλιακή κρίση της τελευταίας πεντα-

ετίας αλλά και ιδιαίτερα οι ζημιές της εταιρίας από τα χρονοναυλωμένα δεξαμενόπλοια που τον προηγούμενο χρόνο άνέρχονταν περί τα 12 έκατομ. δολάρια μηνιαίως, όδήγησαν την εταιρία στη χρεωκοπία με συνολικά χρέη 2,2 δισεκ. δολλαρίων, γεγονός που δεν έχει προηγούμενο στα ναυτιλιακά χρονικά.

Περί τα τέλη του πρώτου τριμήνου του 1985 η «Σάνκο» διαχειριζόταν 264 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 21,4 έκατομ. τον. d.w. από τα οποία μόνον 27, χωρητικότητας 2,6 έκατ. τόνων ήσαν ιδιόκτητα, αλλά 20 μικρότερα 788.500 τόνων άνήκαν σε θυγατρικές της έπιχειρήσεις, ενώ τα υπό χρονοναύλωση έφθαναν τα 217, χωρητικότητας περίπου 18 έκατομ. τον. d.w.

Από τα υπό χρονοναύλωση, 77 ήσαν δεξαμενόπλοια 11 έκατομ. τον. d.w. και 92 μικρά έργα χωρητικότητας 3,7 έκατ.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ
ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ
Μ.Α.Ν. — Β & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ

ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ 5-7
ΠΕΡΑΙΕΥΣ 185 37

ΤΗΛ.: 4116127

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

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

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



T.T. KLELIA — CY FLAG — DWT 392966 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

τόνων, ενώ ανά εβδομάδα προστίθενταν σ' αυτά τα handy size μπάλκ κάρριερς που παρέδιδαν με ταχύ ρυθμό τα ιαπωνικά ναυπηγεία βάσει της περιβόητης παραγγελίας των 125 μπάλκερς που ανακοινώθηκε τον 'Απρίλιο του 1983.

Πέρα από τα προβλήματα που δημιουργεί η πτώση της «Σάνκο» στους ιδιοκτήτες των ναυλωμένων πλοίων και στις τρεις ιαπωνικές Τράπεζες που αντιμετωπίζουν παγωμένες πιστώσεις περίπου 200 δισεκ. γιέν, ή χρεωκοπία της δημιουργεί δύο δυσεπίλυτα προβλήματα στην ιαπωνική κυβέρνηση και στο οικονομικό κατεστημένο της χώρας του άνατέλλοντος ήλιου:

- 'Αν η εταιρία οδηγηθεί στη ρευστοποίηση θα πληγούν άμεσα 2.400 'Ιάπωνες ναυτικοί οι οποίοι εβρίσκαν απασχόληση στα ιδιόκτητα πλοία και στα υπό χρονοναύλωση πλοία τα οποία ήταν κυρίως νηολογημένα στον Παναμά και στη Λιβερία.

Τά Trading Houses και τα ναυπηγεία που συνεργάστηκαν μεταξύ τους αλλά και με τις Τράπεζες στη παραγγελία μαμούθ των 125 μπάλκ κάρριερς αντιμετωπίζουν τώρα το πρόβλημα ότι ένας αριθμός των πλοίων αυτών είναι ναυλωμένος σε θυγατρικές της «Σάνκο» στο εξωτερικό και όχι στην ίδια την εταιρία, γεγονός που καθιστά την αποδέσμευσή της δυσχερή, ενώ ακόμη περί τα 30 πλοία βρίσκονται στο στάδιο της κατασκευής με συμφωνημένη την με καθυστέρηση παράδοσή τους στη «Σάνκο» μέχρι την άνοιξη του 1987.

Στο διεθνές ναυτιλιακό προσκήνιο η κατάρρευση της «Σάνκο» υπήρξε ένα σόκ παρότι οι δυσχέρειες που αντιμετώπιζε ήταν ήδη γνωστές. 'Αναμφίβολα οι τιμές των

πλοίων επηρεάστηκαν άρνητικά και ήδη ακούστηκαν όρισμένες πωλήσεις που αντανάκλουν τις επιπτώσεις της χρεωκοπίας της.

Πολλά λέγονται για την τύχη των 97 νέων μπάλκ κάρριερς, τα οποία πιθανόν να αναλάβουν υπό κοινή διαχείριση και φορέα τα όγκωδη Trading Houses, που αν και ανταγωνίζονται σκληρά μεταξύ τους, προτίθενται να συνεργασθούν για να επιτύχουν καλύτερα αποτελέσματα έκμεταλλεύσεως. Νομίζουμε ότι δεν χωρεί αμφιβολία ότι τα περισσότερα από τα παλαιότερα δεξαμενόπλοια τα οποία ήταν χρονοναυλωμένα στη «Σάνκο» θα οδηγηθούν συντομότερα στη διάλυση, ενώ τα αντίστοιχα μπάλκερς θα βγουν στην αγορά πιέζοντας τις τιμές που ήδη βρίσκονται σε απίστευτα χαμηλά επίπεδα.

Κλείνοντας, ως μας επιτραπεί η πρόβλεψη ότι μακροπρόθεσμα το «κάζο» της «Σάνκο Στήμισι» μπορεί να έχει ευμενείς επιπτώσεις στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο, κυρίως στον τομέα των νέων ναυπηγήσεων, μιά και δεν πιστεύουμε ότι οι 'Ιάπωνες θα αποτολμήσουν παρόμοιες παραγγελίες μαμούθ με τη μεθοδολογία που ακολούθησε η «Σάνκο», ενώ ακόμη η απουσία από την αγορά ενός τόσο μεγάλου στόλου υπό ενιαία διοίκηση πρέπει να επιτρέπει στους 'Ελληνες μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα και ελευθερία κινήσεως στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο.

Πέρα από τα προβλήματα της «Σάνκο», οι 'Ιάπωνες σκέπτονται να ιδρύσουν ένα νέο ειδικό ταμείο, το οποίο θα επιδοτεί τους πλοιοκτήτες οι οποίοι πωλούν ζημιωμένα πλοία για σκράπ.

Πρόγραμμα που έχει τεθεί σε εφαρμογή ήδη από τα τέλη του 1978 προβλέπει τη χορήγηση επιδοτήσεων στα εγχώρια ναυπηγεία για τις διαλύσεις πλοίων. Περισσότερα από 22 εκατομμύρια δολάρια έχουν χορηγηθεί μέχρι σήμερα για τη προώθηση της διαλύσεως πλεονάζουσας χωρητικότητας ιαπωνικών πλοίων.

Οι νέες προτάσεις του υπουργείου Μεταφορών της 'Ιαπωνίας έχουν κύριο στόχο να ενισχύσουν τους πλοιοκτήτες παρά τους διαλυτές, ιδιαίτερα δε εκείνους που η τιμή που τους προσφέρεται υπό τις σημερινές συνθήκες για τη διάλυση του πλοίου τους είναι πολύ μικρότερη από την αξία του πλοίου, όπως εμφανίζεται στα βιβλία της εταιρίας τους.

Αύξηση σημείωσε ο παροπλισμένος στόλος διεθνώς από τα μέσα του περασμένου 'Ιουλίου, κυρίως σε σκάφη ξηρού φορτίου.

Σύμφωνα με στοιχεία του Βρετανικού Ναυτιλιακού Συμβουλίου και των Λούδς, η παγκόσμια παροπλισμένη χωρητικότητα έφθασε στις αρχές Αυγούστου τα 1273 πλοία, 64,7 εκατομ. τον. d.w., δηλαδή καλύπτει το 10% του παγκόσμιου στόλου.

Από τα αργούντα, τα φορτηγά ανέρχονταν σε 936 σκάφη, χωρητικότητας 10 εκατομ. τον. d.w., από τα οποία 127 αφορούν μπάλκ κάρριερς 4,2 εκατομ. τον. d.w.

Η παροπλισμένη χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων σημείωσε αύξηση μόνο κατά τέσσερα πλοία και έφθασε τα 337 χωρητικότητας 54,6 εκατ. τόννων. Το 87% της παροπλισμένης χωρητικότητας αυτής αφορά πλοία μεγέθους άνω των 200.000 τον. d.w.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Σταθερότητα σημείωσε το δολλάριο στις περισσότερες χρηματαγορές κατά τη διάρκεια του Αυγούστου, ενώ οι ισοτιμίες του σε σχέση με εκείνες του 'Ιουλίου βελτιώθηκαν, κυρίως στις ευρωπαϊκές αγορές συναλλαγμάτων.

Πολλοί πιστεύουν ότι η ένταξη αυτή του δολλαρίου είναι τεχνητή και αποτέλεσμα της γνωστοποίησης των πρακτικών της συνεδρίασης της 'Ομοσπονδιακής Τράπεζας των 'Ηνωμένων Πολιτειών, από τα οποία συνάγεται ότι η 'Ομοσπονδιακή Τράπεζα προβλέπει άνοδο του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος το δεύτερο εξάμηνο του '87 και θα ακολουθήσει μάλλον περιοριστική πολιτική, ενώ τα επιτόκια θα παραμείνουν σταθερά ή θα αυξηθούν κατά τι τους προσεχείς

μήνες.

Πάντως οι αντίθετες συνθήκες παραμένουν, καθώς το έλλειμμα του κρατικού προϋπολογισμού παραμένει αγεφύρωτο περί τα 150-170 δισεκ. δολάρια, ενώ κορυφώνεται η κρίση των 'Αμερικανών Τραπεζών, καθώς οι χώρες της Λατινικής 'Αμερικής αδυνατούν να εξοφλήσουν εμπροθέσμως τους τόκους των δανείων τους. 'Ηδη η δεύτερη μεγαλύτερη Τράπεζα των ΗΠΑ «Σίτιμπανκ» εμφάνισε προβλήματα για ζημιές από δάνεια σε χώρες της Νοτίου 'Αμερικής της τάξεως των 340 εκατ. δολλαρίων για το πρώτο εξάμηνο του 1985.

Το 'Ιαπωνικό Γιέν

'Η συνεχής αύξηση των εξαγωγών βιομη-

χανικών προϊόντων από την 'Ιαπωνία και το πλεόνασμα των 44 δισεκ. δολλαρίων στο εμπορικό ισοζύγιο της χώρας προωθούν την πιθανότητα τη λήψη περιοριστικών μέτρων στις ΗΠΑ για τα εισαγόμενα από την 'Ιαπωνία είδη.

Κύκλοι της χρηματαγοράς πιστεύουν ότι το δολλάριο θα πέσει σύντομα κάτω από το «ψυχολογικό επίπεδο» των 235 γιέν παρά τις αντιρρήσεις των νομισματικών αρχών της 'Ιαπωνίας, οι οποίες δεν εγκρίνουν την ανάπτυξη του γιέν έναντι των άλλων νομισμάτων.

Παρά τα πολύ χαμηλά επιτόκια το γιέν παροπλίζει πολλά πλεονεκτήματα για επένδυση.

'Η Στερλίνα

Τρίτη σε επενδυτικό ενδιαφέρον ή στερλί-

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS

221504 TSOKALIS

Telexes: 23987 OR 21017 FAROS · AR

21331 ARGO AR.

Paraguay 888, 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

να, μετά τό 'Ελβετικό Φράγκο και τό δολλάριο, κράτησε σχεδόν σταθερές ισοτιμίες κατά τόν μήνα πού πέρασε, κυρίως χάρις στά ύψηλά επιτόκια τής Εύρωστερλίνας και τόν αρκετά ύψηλό γιά εύρωπαϊκά δεδομένα δείκτη ανάπτυξεως τής βρεταννικής οικονομίας.

Η αστάθεια τών τιμών πετρελαίου, πού άποφέρει στην Βρεταννία έσοδα 12 δισεκ. λιρών τό χρόνο, τό ύψηλό ποσοστό άνεργίας και ή μείωση τού γοήτρου τής κυρίας Θάτσερ, δέν έχουν ακόμη επιδράσει στην ισοτιμία τής στερλίνας.

Τό 'Ελβετικό Φράγκο

Σταθερό και σίγουρο, είναι οί τίτλοι πού μεταχειρίζονται οί οικονομολόγοι γιά τό 'Ελβετικό Φράγκο. Η σταθερότης και ή σιγουριά στηρίζονται σέ έναν από τούς χαμηλότερους δείκτες πληθωρισμού στόν κόσμο (3.4%) και στόν χαμηλότερο δείκτη άνεργίας στόν κόσμο (0.9%).

Έτσι οί επενδύσεις σέ 'Ελβετ. Φράγκα παρά τό ιολύ χαμηλά επιτόκια και τή παρακράτηση φόρου 30% επί τών τόκων συνεχίζονται, κυρίως γιά σιγουριά και όχι γιά εύκολο κέρδος.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Παρά τό ύψηλό πλεόνασμα πού παρουσιάζει τό Γερμανικό Ισοζύγιο πληρωμών και τόν χαμηλό πληθωρισμό (άπό τούς χαμηλότερους στόν κόσμο) τό Μάρκο βρίσκεται ακόμη σέ πολύ χαμηλά επίπεδα σέ σύγκριση μέ τίς τιμές τού 1982/1983.

Αυτό κυρίως οφείλεται στο συνεχιζόμενο

ύψηλό ρυθμό άνεργίας, στην κυβερνητική άσάθεια, και τόν πολύ χαμηλό δείκτη οικονομικής ανάπτυξεως.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Τό Γαλλικό νόμισμα τούς τελευταίους μήνες δείχνει μεγάλη σταθερότητα έναντι τού δολλαρίου και τών άλλων νομισμάτων, παρά τόν πληθωρισμό 6.4% (διπλάσιο τής Δ. Γερμανίας και τής 'Ελβετίας) και παθητικό έμπορικό ισοζύγιο πού γιά τήν περίοδο 'Ιανουαρίου — 'Ιουνίου ξεπερνά τά 14.4. δισεκ. φράγκα.

Η 'Ιταλική Λίρα

Μέ πληθωρισμό κυμαινόμενο περί τά 9%, ύψηλό δείκτη άνεργίας και σχετική πολιτική αστάθεια ή κυβέρνηση τής Ρώμης αναγκάστηκε νά περιορίσει τήν ισοτιμία τής λιρέτας φέροντάς την πολύ κοντά στις 2.000 λιρέττες τό δολλάριο.

Η δραχμή

Αύξηση εισαγωγών, μείωση εξαγωγών, μείωση εισροής άδήλων πόρων, αύξηση τών άδήλων πληρωμών και άνεπα(σθητη) εισροή ξένων επιχειρηματικών κεφαλαίων είναι τά βασικά στοιχεία τής εικόνας τού Ισοζυγίου έξωτερικών πληρωμών τής χώρας γιά τό πρώτο έξάμηνο τού 1985, πού έδωσε στη δημοσιότητα ή Τράπεζα 'Ελλάδος στις 26 Αυγούστου.

Συγκεκριμένα, τά μακροπρόθεσμα δάνεια τής Τράπεζας 'Ελλάδος γιά λογαριασμό τού 'Ελληνικού Δημοσίου αύξήθηκαν κατά 967,8 έκατ. δολάρια και έφτασαν στο τέλος τού έξαμήνου τά 5.095 έκατομ. δολάρια, έναντι

4.128 έκατ. κατά τό τέλος τού 1984, μέ άποτέλεσμα νά διερωτάται εύλογα κανείς πώς μπορεί ένα κράτος πού δανειζεται πλέον σχεδόν 1 δισεκ. δραχμές τήν ήμέρα νά μήν προβεί σέ σοβαρή ύποτίμηση τής ισοτιμίας τού νομίσματός του;

Τιμές Δολλαρίου (Νέα 'Υόρκη)

	24.7.85	26.8.85
Φρ. 'Ελβετίας	2.3600	2.2780
Φρ. Γαλλίας	8.7400	8.4980
Μάρκο	2.8760	2.7830
Λίρα 'Αγγλίας	1.4005	1.3910
Γιέν 'Ιαπ. (100)	238.90	237.02

'Επιτόκια άγορά Λονδίνου

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	7 7/8	8 1/8	8 5/16
Λίρα 'Αγγλ.	11 3/8	11 1/8	10 7/8
Φρ. 'Ελβετ.	4 7/16	4 3/4	4 7/8
Μάρκο	4 5/8	4 3/4	4 7/8
Φρ. Γαλλίας	11 1/8	12 3/8	12 3/8

Τιμές Τράπεζας 'Ελλάδος (FIXING)

	24.7.85	26.8.85
Δολλάριο	131.540	132.050
Λίρα 'Αγγλίας	184.670	184.474
Φρ. Γαλλίας	15.086	15.566
Φρ. 'Ελβετίας	55.778	58.146
Μάρκο	45.844	47.551
Λιρέττα (100)	6.855	6.950
Γιέν (100)	55.012	54.600

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος τού 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 άντιπροσώπους των:

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

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

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

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

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

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

Σταθερά λανθασμένη ή κρατική πολιτική έναντι τής Ναυτιλίας επί έναν αιώνα

Ο πάντοτε ανήσυχος κ. Γιώργος Φουστάνος είχε την καλωσύνη να στείλει στα «Ναυτικά Χρονικά» τό δημοσιευόμενο εν συνεχεία άρθρο που πρωτοδημοσιεύθηκε στην ήμερησια αθηναϊκή εφημερίδα «Νέα Έσπερινή» τόν 'Ιούλιο του 1900.

Μαζί με τό λόγω άρθρο ο κ. Γιώργος Φουστάνος μās έστειλε τό κατωτέρω κείμενο τό οποίο προσυπογράφουμε:

‘Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Ίσως τό μοναδικό φαινόμενο σταθερότητας στην πολυτάραχη νεώτερη Ιστορία αυτού του τόπου, είναι ή θέση του έπισημου κράτους απέναντι στην Έμπορικη Ναυτιλία. Δυστυχώς για τή Ναυτιλία μας και άσφα-

λώς δυστυχέστερα για τόν ίδιο τόν τόπο, ή κρατική πολιτική απέναντι στην Έμπορικη Ναυτιλία κράτησε σταθερά λανθασμένη πορεία.

Οι ελάχιστες αλλαγές πλεύσεως στην ιστορική διαδρομή του τελευταίου αιώνα δέν είναι Ικανές να απαλύνουν, έστω, τήν δυσμενή εικόνα αλλά και να μετριάσουν τό δικαιολογημένο παράπονο τής μεγάλης ναυτιλιακής οικογένειας.

Η πρόσφατη περιπέτεια του YEN, ή τελική διάσωσή του αλλά και ή παράλληλη υποβάθμισή του στην «τελευταία τή τάξη» θέση των Έπουργείων προσέθεσαν ύψος στην πυραμίδα των κρατικών «ναυτιλιακών λαθών».

‘Ας εύχηθούμε τά λάθη να μή συνεχιστούν, δέν άντέχει άλλωστε άλλα ή ναυτιλία. ‘Ας εύχηθούμε «νά μή παρατραβήξει ό

διάλογος» όπως πολύ σωστά έγραψαν τά «Ν.Χ.» στο τεύχος του Δεκαπενταύγουστου. Γιατί ό,τι πρέπει να γίνει, θα έχει αξία μόνο άν γίνει σύντομα.

Τελειώνοντας, αντί άλλου σχολίου, αντιγράφω τό άρθρο «Η ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΗ ΚΑΙ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ — ΤΙ ΔΑΠΑΝΑ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΔΙ’ ΑΥΤΗΝ», που δημοσιεύθηκε σέ δύο συνέχειες στις 5 και 8 ‘Ιουλίου 1900 στην Έμερησια Έθναϊκή Έφημερίδα «ΝΕΑ ΕΣΠΕΡΙΝΗ».

Διαβάζοντάς το κανείς, διαπιστώνει ότι αρκετά πράγματα παραμένουν επίκαιρα μετά από 85 χρόνια.

Τό παράπονο τής Έλληνικής Ναυτιλίας, τό ΑΙΩΝΙΟ της παράπονο, μέ δλη τή σημασία τής λέξεως.

Γιώργος Μ. Φουστάνος
21 Αύγουστου 1985

Τό άρθρο τής εφημερίδας «Νέα Έσπερινή»

Τό άρθρο τής εφημερίδας «Νέα Έσπερινή» μέ τόν τίτλο «Η ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΗ ΚΑΙ ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΣ ΈΜΠΟΡΙΚΗ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ — ΤΙ ΔΑΠΑΝΑ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΔΙ’ ΑΥΤΗΝ», έχει ως εξής:

Δικαιούνται, νομίζομεν, και οι ναυτιλλόμενοι πληθυσμοί να αποκτήσουν από το Κράτος τήν αναγκαίαν συνδρομήν. Συμβαίνει εις τόν τόπον τούτον τό περίεργον ότι, όσάκις τό Κράτος ήλθεν άρωγόν εις ώρισμένα τινά διαμερίσματα ή πληθυσμούς ή επαγγελματικές τάξεις, έδεδησε να άσκηθί πείσεις επί τε των κυβερνήσεων και επί των Βουλών υπό των εκπροσωπούντων τά διαμερίσματα εκείνα βουλευτών! Νομίζει τις ότι τό Κράτος δέν είνε ή ένωσις πάντων ή έχουσα καθήκον να επιβλέπη προς τό συμφέρον και αυτού τά μέρη και να βοηθή εν τώ μέτρω των δυνάμεών του, τούς έχοντας ανάγκην τής βοήθειάς του πληθυσμούς και να ώθη και να χειραγωγή, προς τήν πρόοδο, άλλ’ είνε μόνον ή έξουσία ή έχουσα δικαιώματα είσπράξεως

φόρων να συντηρή ύπουργεία τάξεως και ύπουργεία πολέμου, και αυτά ως τά συντηρεί! Η συνείδησις των ύποχρεώσεων ύπηρεν εν αυτώ έλλιπής πάντοτε. Δέν δύναται τις βεβαίως ν’ άρνηθί ότι συνετελέσθη πρόοδος σημαντική εις τήν συγκοινωνίαν και εις άλλα πολλά. ‘Αλλ’ έπίσης δέν δύναται ν’ άρνηθί ότι εκείνο τό όποιον ανεπαρκέστατα κατενοήθη υπό του Έλληνικού Κράτους είνε ή οικονομική αυτού άποστολή. Οικονομικώς έσκέφθη πάντοτε δι’ εαυτό μόνον. ‘Οτι δικαίωμα και καθήκον έχει να μελετά και εξετάζη τήν οικονομικήν κατάστασιν του τόπου να κανονίζη τό μέτρον τής φορολογίας του! Προς ένίσχυσιν τής οικονομίας να και αυτό είσπράττη πλείονα, ελάχιστα έσκέφθη, άσήμαντα έπραξε. Και άν δύναται να είπη — άνεξαρτήτως, έστω, των λόγων τής άποτυχίας τής διοικήσεώς του — συντηρώ εκπαιδευσιν, συντηρώ δικαιοσύνην, συντηρώ διοίκησιν, συντηρώ στρατόν, συντηρώ στόλον, συντηρώ έξωτερικήν πολιτικήν, τό μόνον τό

όποιον δέν δύναται να είπη είνε ότι έσκέφθη και πολιτικήν οικονομικήν ύπερ τής χώρας, ότι είχε και άλλας οικονομικές φροντίδας πλύν των φορολογικών και δανειακών του! Οικονομικώς διά τήν χώραν δέν έσκέφθη ούτε εν σχέσει προς τήν διοίκησιν εν γένει ήν άσκεί.

Και εν ώ δέν έχομεν ύπουργείον Γεωργίας και έμπορίου ή χώρα ή κατ’ έξοχήν γεωργική, και εν ώ δέν έχομεν ύπουργείον μερικών περι τής έμπορικής ναυτιλίας ή χώρα ή κατ’ έξοχήν ναυτική, τί έπραξαν διά τήν γεωργίαν, τί διά τήν εν γένει οικονομίαν τής χώρας τά ύπάρχοντα ύπουργεία;

‘Υπουργείον Ναυτικών.

Εις τούτο έπεβάλλετο άλλαγή και του τίτλου! Ίσως όταν τό πρώτον ιδρύθη να προωρίζετο και διά τήν έμπορικήν ναυτιλίαν, άλλ’ εν τή πολιτική αυτού ούδεμία σχεδόν ύπήρξε σκέψις περί του έμπορικού ναυτικού. Δέν κατάρθεσε να έχη ούτε καν στατιστικόν πίνακα τής έκάστοτε καταστάσεως τής έμ-



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

4-7 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP · ENGLAND

TEL.: 00441 - 6284050
TLX.: 886958 EPEMBI G.

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

61-65 FILONOS STR. · 4th FLOOR
GR · 185-35 PIRAEUS
GREECE

New Phones: 4137.312
Telex: 213160 BUEN GR
Cables: BUENAMAR PIRAEUS

πορικής ναυτιλίας. Οι Υπουργοί ήρχοντο καί παρήρχοντο έχοντες υπ' όψει στόλον καί μόνον στόλον, μή εξαιρουμένων μηδέ των έκ ναυτικών έπαρχιών καταγομένων. Δέν κατώρθωσε μήτε νά έχη κών μακράν τίνα έκθεσιν, ήν συνέταξεν είδική έπιτροπή των έπιβαλλομένων υπέρ του έμπορικού ναυτικού μέτρων, πολύ όλιγώτερον νά τήν λάβη υπ' όψει. Ούτε διήλθε τόν νούν κανενός ύπουργού ή σκέψις ότι δέν είχεν αναλάβει μόνον τήν ύπουργείαν του στόλου αλλά του ναυτικού. Μέχρι πρό όλίγιστων έτών οι Υπουργοί των Ναυτικών άφινον καί αυτό τό Ν. Άπομαχικών ταμείον νά κατακλέπεται διά ψευδών σ υ ν τ ά ξ ε ω ν .

Πρέπει νά όμολογηθί ότι ό νύν ύπουργός των Ναυτικών καί περί του ταμείου τούτου έμερίμνησεν ένισχύσας αυτό οικονομικώς διά των λιμενικών ταμείων — ως είχε πράξει πρώτος ό κ. Ν. Λεβίδης κατά τήν ύπουργείαν του — καί περί μεταρρυθμίσεων εις τήν λιμεναρχικήν ύπηρεσία έσκέφθη, συστήσας είδικήν έπιτροπήν ήτις καταρτίζει νομοσχέδιον επί τη βάσει των έν Άγγλία καί Δανία κρατούντων καί τήν σύστασιν τής έκ βουλευτών είδικής έπιτροπής περί άνορθώσεως τής έμπορικής Ναυτιλίας ύπεβόηθησε, καί νομοσχέδιον νόμον ήδη γενόμενον, περί μηχανικών των έμπορικών άτμοπλοίων υπέβαλε καί άλλο νομοσχέδιον περί ναυτικών σχολών έχει σχεδόν έτοιμον τό όποϊον πιστεύεται νά ύποβληθί τήν προσεχή σύνοδον.

Τί όμως νομίζετε ότι δαπανά τό Κράτος χάριν τής έμπορικής ναυτιλίας; Καί άκόμη είδικώτερον: ποία ή ύπηρεσία του Υπουργείου διά τήν έμπορικήν ναυτιλίαν;

Δύο είνε κυρίως αι δημόσιαι ύπηρεσίαι αι ύφιστάμεναι διά τήν ναυτιλίαν ή των λιμεναρχείων καί ή του τμήματος τής έμπορικής ναυτιλίας έν τώ Υπουργείω. Διά τά λιμεναρχεία δαπανώνται τά έξής ποσά:

Μισθοί άξιωματικών δρχ.	74.800
Μισθοί ύπαξιωματικών δρχ.	45.960
Μισθοί λιμενοφυλάκων δρχ.	45.600
Ήτοι έν όλω έτησία δαπάνη δρχ.	166.366

Άλλά δαπανώνται αυτά χάριν τής έμπορικής ναυτιλίας; Βεβαιότατα όχι. Δαπανώνται εις τάς άρχάς του Κράτους. Τό Κράτος δέον νά παρίσταται παντού, τόσον έξ ύποχρεώσεων όσον καί έκ συμφέροντος. **Θέλον καί μή**, δέον νά έχη τούς λιμενάρχας του. Καί άν δαπανά 166.366 δρχ. αλλά καί εισπράττει. **Ούτε όβολός** δέ έκ τούτων δαπανάται χάριν του έμπορικού ναυτικού.

Μένει τό είδικόν τμήμα του ύπουργείου, τό όνομαζόμενον «τής έμπορικής ναυτιλίας».

Πρός συντήρησιν τούτου δαπανώνται:	
Δι' άρχιφροντιστήν τμηματάρχην	450 δρχ.
τόν μήνα, ήτοι τό έτος δρχ.	5.400
Δι' 1 λογιστήν	140 δρχ.
τόν μήνα ήτοι τό έτος δρχ.	1.680
Διά 2 ύπολογιστάς ανά δρχ.	
120 τόν μήνα τό έτος	2.880
Έν όλω δραχμαί	9.960

Αυτή είνε όλη ή δαπάνη δι' ής έπιβαρύνεται τό Κράτος χάριν τής έμπορικής ναυτιλίας!

Άλλ' ούτε αυτή! Διότι τό τμήμα τής έμπορικής ναυτιλίας έχει καί τήν στρατολογικήν ύπηρεσίαν του Υπουργείου των Ναυτικών, εις ταύτην δέ άσχολεϊται τό προσωπικόν όλον. Ή έμπορική ναυτιλία φέρει εκεί μέσα μόνον τυπικά τίνα έγγραφα, τυπικωτέρας εργασίας λινεναρχών ή προς λιμενάρχας, καί πλέον ου! Βαρύνει δέ ούτω τό Κράτος ίσως ούτε μέ 2.000 δρχ. τό έτος! Τό Κράτος τό ναυτικόν έχει ύπουργικήν ύπηρεσίαν τής ναυτιλίας του στοιχίζουσαν **τέσσερα πεντακοσάρικα τόν χρόνον!** Δηλαδή όλιγώτερα καί των δαπανωμένων διά τόν άρχιμουσικόν

του στόλου! Έπάνω κάτω τόν μισθόν δύο σαλπικγοτουμpanιστών!

Καί τό τμήμα των φάρων καί φανών! Άλλ' αυτό έχει ίδιον προϋπολογισμόν μέ ίδίας εισπράξεις, περί ών έγράψαμεν έν προηγουμένω άρθρω. Τί δέ γίνεται μέ αυτό' ενώ ή ύπηρεσία των φάρων έχει άκόμη άνάγκην χρημάτων προς πλήρη φωτισμόν των έλληνικών θαλασσών, τό Δημόσιον έθεσεν από του 1892 χείρα αύθαδεστιάτην καί εις τάς εισπράξεις του, καί τό δελφίνικο αυτό κράτος τό δαπανών έτησίως διά τήν έμπορικήν ναυτιλίαν μήτε 10.000 δραχμές, τήν προίκα χωριοπούλας, άνεγράφει έν τώ προϋπολογισμώ του **έσοδα** έκ τελών φαρικών καί άγκυροβολίας 357.000 χρυσά φράγκα καί **65.000** δραχ. ήτοι έν όλω δρχ. **654.000**, ύπολογιζόμενου του φράγκου 1.65.

Πληρώνει δέ ή έμπορική ναυτιλία καί προξενικά τέλη, τά όποία βαρύτατα όντα, ήλάττωσε τελευταίον ή νύν Κυβέρνησις.

Δέν θέλομεν νά συνυπολογίσωμεν καί τά έκ των ίχθυοτροφείων έσοδα του Κράτους καθόσον ταύτα δέν σχετίζονται άμέσως προς τήν έμπορικήν ναυτιλίαν, μολονότι ή δυνατό τις νά παρατηρήση προς τό Κράτος ότι, άν μή τί άλλο τουλάχιστον αι **500.000** δραχμαί, άς εισπράττει έτησίως έκ των ίχθυοτροφείων, έπρεπε νά του ύπενθυμίζουν τήν θάλασσαν καί τήν δυναμίτιδα! Καί ως όφείλει άπέναντι τουλάχιστον των έκ των φάρων έσόδων καί των προξενικών νά μεριμνά διά τήν μεγάλην έμπορικήν ναυτιλίαν, ούτως όφείλει καί άπέναντι των τελευταίων, των έκ των ίχθυοτροφείων, νά μεριμνά καί διά τήν μικράν ίστιοφόρον, τήν άλιευτικήν, ή όποία καί άλλα δίδει έσοδα καί εις τέλη εισαγωγής διά τά άναγκαία προς τά έργα της είδη, καί εις τέλη εξαγωγής άλιευομένων ειδών, ως του σπόγγου, καί εις έπιτηδεύματα.



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 Ελλάδα:
Κον ΕΛ. ΜΠΕΛΕΞΗ
Τηλ.: 808 4671 - 4

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ

Συνέχεια των περιπτώσεων επεμβάσεως του παρακτίου κράτους. 'Η 'Ακτοφυλακή και οι ομάδες OSC και RRT. 'Η άδεια επεμβάσεως του 'Αρχηγού 'Ακτοφυλακής. 'Εξι πραγματικά περιστατικά.

Όπως γράψαμε στο προηγούμενο τεύχος η 'Αμερικανική 'Ακτοφυλακή σε περιπτώσεις ναυτικού ατυχήματος έγκυμονουτος απειλή για τη ρύπανση των αμερικανικών ακτών, επεμβαίνει στη διαδικασία διασώσεως κατόπιν ειδικής άδειας του 'Αρχηγού της 'Ακτοφυλακής (Coast Guard) βασιζόμενης είτε στο νόμο περί επεμβάσεως στην άνοικτη θάλασσα (IHSA) είτε στο νόμο περί προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος (FWPCA), ανάλογα με το εάν το ατύχημα συνέβη στην άνοικτη θάλασσα ή στα χωρικά ύδατα. Τήν εκτέλεση της επεμβάσεως αναλαμβάνει η αρμόδια περιφερειακή διοίκηση της 'Ακτοφυλακής σε συνεννόηση με δύο ειδικούς μηχανισμούς, την Συντονιστική Ομάδα (OSC) και την 'Επιτροπή Προστασίας Περιβάλλοντος (RRT).

Κατωτέρω περιγράφονται, στη συνέχεια των προηγούμενων, έξι ακόμα ναυτικά ατυχήματα εντός ή εκτός των αμερικανικών χωρικών υδάτων, στα οποία επενέβη η 'Ακτοφυλακή.

«Lee Wang Zin»

Στις 25 Δεκεμβρίου 1979 το παναμαϊκό πλοίο «Lee Wang Zin» ανετράπη κοντά στη Dixon Entrance της 'Αλάσκας στα αμερικανικά χωρικά ύδατα. Στη συνέχεια έξεώκειλε στα νησιά Kendrick και διέχυσε μέρος των 1100 τόννων των καυσίμων και λιπαντικών του. Διεπιστώθη ότι το πλοίο, στην κατάσταση και τη θέση που βρισκόταν, παρουσίαζε ουσιαστική απειλή ρυπάνσεως και ότι ο πλοιοκτήτης δεν είχε πρόθεση διασώσεώς του. 'Ο Περιφερειακός Διοικητής της 'Ακτοφυλακής ζήτησε άδεια ρυμουλκήσεως του σκάφους στα ανοικτά και βυθίσσεώς του, αφού προηγουμένως συνεν-

νοήθηκε με τις 'Ομάδες OSC και RRT, καθώς και με την Καναδική Κυβέρνηση. 'Η άδεια χορηγήθηκε κατά τον νόμο FWPCA εφόσον το πλοίο ήταν μέσα στα αμερικανικά χωρικά ύδατα. 'Η 'Ακτοφυλακή μίσθωσε ιδιώτη ειδικόν ναυαγοσώστη (salvage master) και ένα ρυμουλκό για την αποκόλληση του σκάφους στην οποία βοήθησε και σκάφος της 'Ακτοφυλακής. Τό πλοίο ενώ έρυστο βυθίστηκε την 1 'Ιανουαρίου 1980, στον κόλπο της 'Αλάσκας, 45 μίλια νοτιοδυτικά της νήσου Prince of Wales.

«Anangel Liberty»

Στις 27 'Απριλίου του 1980 το ελληνικό φορτηγό «Anangel Liberty» προσήραξε στη Tern island στα νησιά της Χαβάης. Τό πλοίο μετέφερε φορτίο 19.200 τόννων βωξίτη και 454 τόννους πετρελαίου καυσίμων. Μετά διαπίστωση ότι τό πλοίο, στην κατάσταση και θέση που βρισκόταν, παρουσίαζε ουσιαστική απειλή ρυπάνσεως σε ένα υπερευαίσθητο θαλάσσιο καταφύγιο όπως θεωρείται η περιοχή εκείνη, και ότι ο πλοιοκτήτης δεν μπορούσε να λάβει τα αναγκαία μέτρα, ο Περιφερειακός Διοικητής 'Ακτοφυλακής ζήτησε άδεια να εκτελέσει έλεγχομένη απόρριψη του φορτίου, όταν οι συνθήκες παλιρροίας θα ήταν κατάλληλες, ώστε τό πλοίο να αποκαθίσει από την ύφαλο και να επιπλεύσει. Αυτό έγινε σε συνεννόηση με τις ομάδες OSC και RRT και η άδεια χορηγήθηκε από τον 'Αρχηγό της 'Ακτοφυλακής σύμφωνα με τον νόμο FWPCA, δεδομένου ότι τό πλοίο βρισκόταν στα αμερικανικά χωρικά ύδατα. 'Η επιθαλάσσια άρωγή για την αποκόλληση του πλοίου συμπληρώθηκε στις 7 Μαΐου 1980 από διαθέσιμο σε έτοιμότητα ρυμουλκό του Πολεμικού Ναυτικού.

«Princendam»

Στις 4 'Οκτωβρίου 1980 τό δλλανδικό υπερωκεάνιο κρουαζιερόπλοιο «Princendam» υπέστη πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο στην άνοικτη θάλασσα στον κόλπο της 'Αλάσκας περίπου 200 μίλια δυτικά του Juneau-Alaska. 'Η φωτιά προκάλεσε εκτεταμένες ζημιές στο πλοίο. 'Η 'Ακτοφυλακή συντόνισε μία μαζική έπιχείρηση εκκενώσεως και διασώσεως των επιβαινόντων, η οποία πραγματοποιήθηκε χωρίς καμία απώλεια ζωής ή σοβαρούς τραυματισμούς. Τό πλοίο έφερε 188.000 γαλόνια πετρελαίου καυσίμων.

Τό πλοίο ρυμουλκήθηκε από ιδιωτικό ωκεανοπόρο ρυμουλκό με αίτηση του πλοιοκτήτη. Οι ασφαλιστές του P&I ζήτησαν άδεια εισόδου στα αμερικανικά ύδατα για να διεξαχθούν οι εργασίες διασώσεως σε ασφαλή ύδατα. Μετά συνεννόηση του Περιφερειακού Διοικητού 'Ακτοφυλακής και των ομάδων OSC και RRT και πλήρη εκτίμηση των περιβαλλοντικών κινδύνων που εμφάνιζε η παρουσία του πλοίου κοντά στις ακτές των ΗΠΑ, ο 'Αρχηγός 'Ακτοφυλακής παρέσχε άδεια επεμβάσεως βάσει του νόμου IHSA. Ζήτησε δέ να ειδοποιηθεί τό Princendam ότι αν πλησίαζε μέσα στα 50 μίλια από την ακτή, οι 'Αρχές θα άσκοιαν τό δικαίωμα επεμβάσεως για να αποτρέψουν τον κίνδυνο και να προστατεύσουν τις ακτές και τα συναφή αμερικανικά συμφέροντα. Τό πλοίο παρέμεινε εκτός των 50 μιλίων από την ακτή. Στις 11 'Οκτωβρίου τό Princendam βυθίστηκε στον κόλπο της 'Αλάσκας περίπου 160 μίλια νοτίως του Juneau-Alaska με όλα του τα καύσιμα των 188.000 γαλόνων πετρελαίου. Κάτω από τις περιστάσεις εκείνες ό

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

κίνδυνος ένδεχόμενης ρυπάνσεως θεωρήθηκε ελάχιστος.

«Dae Rim»

Τό κορεατικό αλιευτικό σκάφος «Dae Rim» έπιασε φωτιά στις 5 Μαρτίου 1981 και προσάραξε στο Cape Wrangell, Attu island Alaska. Τό σκάφος διέχυνε ένα μέρος από τά 110.000 γαλόνια τών καυσίμων του. Τό πλήρωμα προφανώς είχε εγκαταλείψει τό σκάφος αλλά δυστυχώς δέν βρέθηκαν επιζώντες. Διαπιστώνοντας ότι ή θέση και ή κατάσταση του πλοίου παρουσίαζε ούσιώδη απειλή ρυπάνσεως, ότι οι επικρατούσες καιρικές συνθήκες εμπόδιζαν τίς προσπάθειες διασώσεως και ότι ό πλοιοκτήτης δέν είχε πρόθεση νά διασώσει τό πλοίο, ό Περιφερειακός Διοικητής, συμφωνουσών και τών Όμάδων OSC και RRT, ζήτησε άδεια νά προβεί σέ έλεγχόμενη άχρήστευση/καύση του σκάφους, όταν οι συνθήκες θά τό επέτρεπαν, ώστε νά αποτραπεί ό κίνδυνος τών συνεπειών επί του περιβάλλοντος. Η άδεια έπεμβάσεως χορηγήθηκε κατά τό νόμο FWPCA, έφόσον τό πλοίο ήταν μέσα στά άμερικανικά χωρικά ύδατα και ή έπιχείρηση καταβυθίσως εκτελέσθηκε ασφαλώς στις 20 Μαΐου.

«Wellwood»

Στις 4 Αύγουστου 1984 τό κυπριακό πλοίο «Wellwood» προσάραξε σέ κοραλιογενή ύφαλο άνοιχτά του Key Largo στη Φλώριδα, εκτός τών άμερικανικών χωρικών ύδάτων. Τό πλοίο ήταν φορτωμένο μέ 6.464 τόννους ζωοτροφών και είχε 94.000 γαλόνια πετρελαίου καυσίμων. Η ύφαλος πού είχε προσάραξει τό πλοίο είναι καταφύγιο θαλάσσιας πανίδος υπό κρατικό έλεγχο και θεωρείται περιοχή μεγάλης περιβαλλοντολογικής ευαισθησίας. Ό πλοιοκτήτης αρχικά μίσθωσε ρυμουλκό σέ μία προσπά-

θεια νά άποκόλλήσει τό πλοίο. Όταν όμως ή προσπάθεια απέτυχε και ό πλοιοκτήτης δέν διέθετε πιά άλλα μέσα, ό Περιφερειακός Διοικητής Άκτοφυλακής σέ συνεννόηση μέ τόν πλοιοκτήτη και τίς ομάδες OSC και RRT ζήτησε άδεια από τόν Άρχηγό Άκτοφυλακής γιά νά επέμβει πρόσ άποκόλληση του σκάφους και άποτροπή του κινδύνου ρυπάνσεως διά μεταφοράς του πετρελαίου του. Σάν αιτιολογία ανέφερε τήν ευαίσθητη περιβαλλοντική φύση τής περιοχής, τόν μεγάλο και άμεσο κίνδυνο ρυπάνσεως από τό προσαρραγμένο πλοίο και τίς άνεπιτυχείς προσπάθειες του πλοιοκτήτη. Η άδεια έπεμβάσεως παρεσχέθη βάσει και τών δύο σχετικών νόμων I-HSA και FWPCA.

Τήν παροχή τής επιθαλάσσιας άρωγής ανέλαβε ή Άκτοφυλακή. Μίσθωσε φορητή γίδα γιά τή μεταφόρτωση του πετρελαίου και δύο ρυμουλκά γιά τήν άποκόλληση του πλοίου από τήν ύφαλο. Κατέστη όμως φανερό ότι έπρεπε νά μεταφορτωθεί και τό φορτίο του πλοίου και ό πλοιοκτήτης μίσθωσε ένα άλλο σκάφος γιά τό σκοπό αυτό. Μετά τήν εκφόρτωση του πετρελαίου και μέρους του φορτίου, τό πλοίο επέπλευσε στις 16 Αύγουστου και ύστερα από ύποβρύχια έπιθεώρηση, του έπετράπη νά πλεύσει στο Μαϊάμι μέ τίς δικές του δυνάμεις.

«Puerto Rican»

Τήν 1 Νοεμβρίου 1984 τό άμερικανικό τάνκερ «Puerto Rican» ύπέστη τουλάχιστον μία έκρηξη περίπου 8 ναυτικά μίλια δυτικά του Άγίου Φραγκίσκου (Καλιφόρνια) στην άνοιχτή θάλασσα. Τό πλοίο καιγόταν και περιελισσόταν, ύπήρξε δέ ένας θάνατος και άρκετοί τραυματισμοί. Τό πλήρωμα τελικά εγκατέλειψε τό σκάφος σέ έπιχείρηση διασώσεως πού συντόνισε ή Άκτοφυλακή και τό πλοίο ρυμουλκήθηκε από ιδιωτικό ναυαγιστικό. Η φωτιά σβύστηκε μέ τίς συνδυασμένες προσπά-

θειες του ναυαγιστικού τής Άκτοφυλακής, του Πολ. Ναυτικού και τών τοπικών πυροσβεστικών σκαφών. Ό πλοιοκτήτης μίσθωσε ένα πρόσθετο ρυμουλκό, ένα ειδικό ιδιώτη ναυαγιστή (salvage master) και ειδικούς γιά τήν πρόληψη τής ρυπάνσεως.

Τό Πουέρτο Ρίκαν είχε περίπου 92.098.000 βαρέλια προϊόντων πετρελαίου και επί πλέον τά καύσιμα και λιπαντικά του. Ό Περιφερειακός Διοικητής Άκτοφυλακής συνεννοήθηκε μέ τίς Όμάδες OSC και RRT καθώς και μέ τόν πλοιοκτήτη γιά τήν εκτίμηση τής καταστάσεως. Στις 2 Νοεμβρίου έν όψει του μεγάλου και άμεσου κινδύνου του περιβάλλοντος, τόν όποιο επέτεινε ή κακοκαιρία, ό Διοικητής ζήτησε άδεια έπεμβάσεως γιά νά προλάβει τό ξέπεςμα του πλοίου πρόσ τήν ακτή, από τά 35 μίλια νοτιοδυτικά του Άγ. Φραγκίσκου πού βρισκόταν τότε, καθώς και γιά τή ρυμούλκηση του πρόσ τά άνοιχτά άν έβλεπε άμεσο κίνδυνο βυθίσσεως. Η άδεια χορηγήθηκε άμέσως βάσει τών σχετικών νόμων I-HSA και FWPCA. Από τήν ώρα εκείνη τίς κινήσεις του πλοίου ρύθμιζε ή Άκτοφυλακή. Στις 3 Νοεμβρίου τό πλοίο κόπηκε στα δύο και διέχυνε μεγάλη ποσότητα πετρελαίου. Τό πρυμναίο τμήμα βυθίστηκε σχεδόν άμέσως, ό δέ πλοιοκτήτης ζήτησε άδεια νά ρυμουλκήσει στόν Άγ. Φραγκίσκο τό πρωαίο τμήμα, τό όποιο έπιθεωρήθεν στο μεταξύ είχε κριθεί άσφαλές. Η ομάδα OSC στάθμισε τό σχέδιο του πλοιοκτήτη και συνεννοήθηκε μέ τήν RRT γιά τόν ένδεχόμενο περιβαλλοντολογικό κίνδυνο στόν κόλπο του Άγ. Φραγκίσκου. Τελικά ή διακινδύνευση κρίθηκε άποδεκτή και ό πλοιοκτήτης έξουσιοδοτήθηκε νά φέρει στόν Άγ. Φραγκίσκο τό πρωαίο τμήμα, τό όποιο και ρυμουλκήθηκε σέ δεξαμενή από ιδιωτικό ρυμουλκό χωρίς κανένα άπρόοπτο.

E.E.

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



Οί Τούρκοι καί ἐμεῖς

Τοῦ κ. ΤΑΚΗ Γ. ΜΑΚΡΗ

Ἀπό τήν εἰδησεογραφία τῶν ἐφημερίδων τοῦ Αὐγούστου ἀντιγράφουμε τά ἐξῆς: «ΜΗ ΔΙΝΕΤΑΙ ΝΑΥΛΟΥΣ Σ' ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ».

...Σύμφωνα μέ πληροφορίες δέν ὑπάρχει ἐπίσημη ἐντολή γιά ἐμπάργκο τῶν πλοίων μας, οὔτε εἶναι δυνατόν νά ὑπάρξει γιατί αὐτό θά ἐρχόταν σέ ἀντίθεση μέ τίς διεθνεῖς συμβάσεις πού ἔχει ὑπογράψει καί ἡ Τουρκία. Ὅπως ἔγινε γνωστό, ὑπάρχει μόνο μιά σύσταση τοῦ γραφείου τοῦ Τούρκου πρωθυπουργοῦ Ὁζάλ, πρὸς τοὺς ναυλομεσίτες τῆς χώρας του, νά ἀποφεύγουν τὰ ἐλληνικά πλοία...

Πρὸς ἀποφυγὴ τοῦ σκοπέλου τῶν εὐκόλων μέν ἀλλὰ καθόλου ρεαλιστικῶν δέ τοποθετήσεων τῆς μορφῆς «ἀντίθεση μέ τίς διεθνεῖς συμβάσεις» ἢ «ἐχθρική πράξις» δέν θά ἀσχοληθοῦμε μέ τίς διαπιστώσεις τοῦ συντάκτη τῆς εἰδήσεως. Τό θέμα τοποθετούμενο στίς πραγματικές του διαστάσεις μέ τήν παράθεση στοιχείων καί ἀριθμῶν ἐμφανίζει, δυστυχῶς γιά μᾶς, μιά δυσώλην πραγματικότητα μή ἐπιδεχόμενη διαφορετική θεώρηση.

Ἀπό τίς πλέον βασικές προϋποθέσεις ὑγιοῦς λειτουργίας τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου εἶναι τό φθηνό μεταφορικό κόστος. Ἡ ἀνάγκη γιά τήν δημιουργία ἐνός ἀνεξάρτητου στόλου πού θά ἐξασφάλιζε αὐτή τήν προϋπόθεση δρῶντας κατ' ἀρχάς ἐξισορροποητικά καί παράλληλα μέ τοὺς στόλους τῶν βιομηχανικῶν κρατῶν, θά ἦτο δέ διάδοχος κατάστασις ἀργότερα, ἀπετέλεσε τήν γένεση τῆς σημερινῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ἡ δέ ἀλματώδης ἀνάπτυξίς τῆς τῶν δύο τελευταίων δεκαετιῶν ὀφείλεται στήν ἐπαλήθευση τῆς προβλέψεως ὅτι ἡ μεταφορά μέ τοὺς στόλους τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν κατέστη ἀσύμφορος καί τό ἔργο τους ἀνελήφθη ἀπό τόν Ἑλληνικό.

Ἡ ἐπιλογή τῆς Ἑλλάδος γι' αὐτό τό ρόλο ἔγινε μέ μοναδικό κριτήριο τήν πολιτικοκοινωνική δομή της καί τίποτε ἄλλο. Θά διαφωνήσουμε ἔτσι μέ τόν Γ. Μπάνο (Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, Ναυτικά Χρονικά 1.5.81) ὅτι ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν κι ἄλλοι συντελεστές ὅπως τό «δαίμονιο τοῦ Ἑλλήνα караβοκύρη» ἢ ἡ «ναυτοσύνη» τοῦ ναυτεργάτη μας. Οἱ ἀρετές αὐτές ἐπηκολούθησαν, ἐπιβεβαιώνοντας τήν ὀρθότητα τῆς ἐπιλογῆς.

Εἶναι γνωστό σέ ὅλους, καθὼς καί τό γιατί, ὅτι οἱ σημερινές πολιτικοκοινωνικές συνθήκες τῆς χώρας μας οὐδεμία σχέση ἔχουν μέ ἐκεῖνες τοῦ τέλους τῆς δεκαετίας τοῦ ἐξῆντα. Ἀποτέλεσμα τῆς μεταβολῆς εἶναι νά αἰρῶνται μιά πρὸς

μία οἱ προϋποθέσεις ἐκεῖνες πού ἐπιδέχονται τήν ὑπαρξή στόλου καί ἀργά ἀλλά σταθερά νά ἀποδημοῦν στήν γείτονα.

Ἡ Τουρκία σήμερα, σύμφωνα μέ τήν πρόσφατη ἔκθεση τοῦ ΟΟΣΑ (Ναυτεμπορική, 3.7.85), εἶναι μιά χώρα μέ τεράστιες δυνατότητες. Σέ ἔκταση εἶναι ὑπερξαπλάσια τῆς Ἑλλάδος, ἡ μεγαλύτερη στήν Δ. Εὐρώπη καί ὑπερβαίνει τό ἄθροισμα τῆς Γαλλίας καί τῆς Δ. Γερμανίας. Πρὶν ἀπό ἐξῆντα χρόνια, μετά τήν ἀνταλλαγή τῶν πληθυσμῶν, ὁ πληθυσμός της ἦταν διπλάσιος τοῦ δικοῦ μας (11 καί 5,5 ἑκατομμύρια ἀντιστοίχως) ἐνῶ τό 1983 ἔφθασε νά εἶναι περίπου πενταπλάσιος (47,5 καί 9,8 ἑκατομμύρια) προβλέπεται δέ ὅτι στό τέλος τοῦ αἰῶνα θά εἶναι ἑπταπλάσιος (70 καί 10,4 ἑκατομμύρια). Τό ἀκαθάριστο ἐθνικό προϊόν στήν τετραετία 1980-84 παρουσίασε αὐξησὶν σέ σταθερές τιμές τοῦ 20% ἐνῶ στήν Ἑλλάδα παρέμεινε στάσιμο. Ἡ αὐξησὶν τοῦ προϊόντος μεταποιησεως ἔφθασε τό 33% ἐνῶ στή χώρα μας σημείωσε αἰσθητὴ κάμψη. Περισσότερο ἐντυπωσιακὴ εἶναι ἡ αὐξησὶν τῶν ἐξαγωγῶν της, κυρίως τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων, ἀπὸ 1,4 δισ. δολάρια πού ἦταν τό 1975 καί 2,9 τό 1980 ἔφθασε τὰ 7,1 τό 1984 καί προβλέπεται νά φθάσει τὰ 14,5 δισ. δολάρια τό 1989. Στόν τομέα τῆς ναυτιλίας ὁ στόλος της αὐξήθηκε κατὰ 300% μέσα στήν τετραετία, ἐνῶ τὰ περισσότερα ἀκτοπλοϊκά της ἔχουν ναυπηγηθῇ σέ τουρκικά ναυπηγεῖα.

Τό γεγονός ὅτι ἀναφερόμεθα σέ μιά χώρα μέ σημαντικὰ προβλήματα, ὑψηλό πληθωρισμό καί πολύ χαμηλό βιοτικό ἐπίπεδο (εἶναι ἡ ὀλιγώτερο ἀνεπτυγμένη μεταξύ ὄλων τῶν κρατῶν-μελῶν τοῦ ΟΟΣΑ) δέν πρέπει νά μᾶς ἀποπρο-

σανατολίζει ἀπὸ τό μήνυμα τῶν στοιχείων πού ἀναφέραμε.

Ἡ σοβαρότερη ὁμῶς διαπίστωση πού συνάγουμε ἀπὸ τήν εἰδησὴ εἶναι ὅτι στή γείτονα ὑπάρχει μιά ἀρμονική συνεργασία Κυβερνήσεως-φορέων οἰκονομίας πού ὁμοιά της δυστυχῶς δέν ἔχουμε νά ἐπιδείξουμε στή δική μας ἱστορία. Ἀποδεικνύεται ὅτι ὁ 57χρονος Τουργκούτ Ὁζάλ γνωρίζει καλύτερα τῶν δικῶν μας ἀρμοδίων ὅχι μόνο τοὺς γενικούς ἀλλὰ καί τοὺς ἐπιμέρους φορεῖς τῆς οἰκονομίας τῆς πατρίδος του, στήν προκειμένη περίπτωση τοὺς ναυλομεσίτες, στοὺς ὁποίους ἀναγνωρίζει τήν δυνατότητα καί ἀναθέτει τήν ἐκτέλεση ἐθνικοῦ ἔργου.

Ἀλλὰ τί περισσότερο νά προσθέσουμε σέ ὅσα ἔχουμε γράψει κατὰ καιροῦς γι' αὐτό εἰδικά τό σημεῖο τῶν σχέσεων.

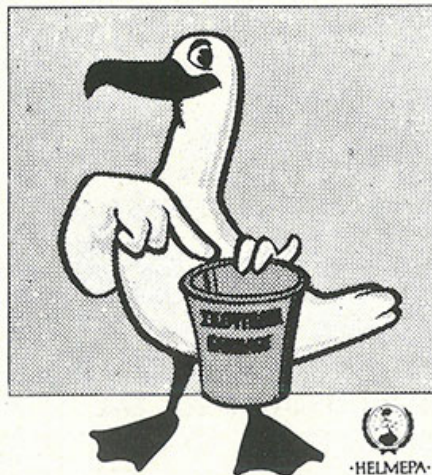
Σέ ἄρθρο μας μέ τίτλο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ (Ναυτικά Χρονικά, 1.4.85) γράφαμε τὰ ἐξῆς:

«Εἶναι λυπηρό νά ἐξακολουθοῦμε ἀκόμα νά ταυτίζουμε τήν ἐννοία ναυτιλίας μέ τό τρίπτυχο «Κράτος-Ναυτεργάτες-Ἐφοπλισμός». Πρέπει ἐπιτέλους νά συνειδητοποιήσουμε ὅτι ὑπάρχουν καί ἄλλοι κλάδοι ἐπαγγελμάτων πού ἡ προσφορά τους κάθε ἄλλο παρά ἀμελητέα εἶναι. Εἶναι αὐτοὶ οἱ ἐπαγγελματίες πού ὁ Ἀνδρέας Λαίμης ὀνόμαζε «ναυτεμπόρους».

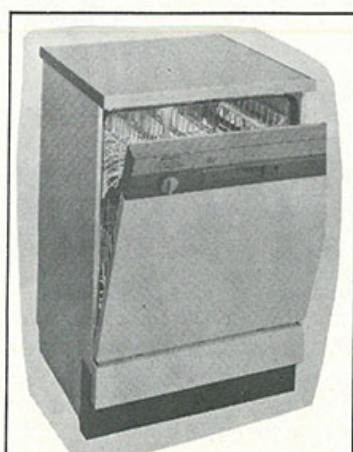
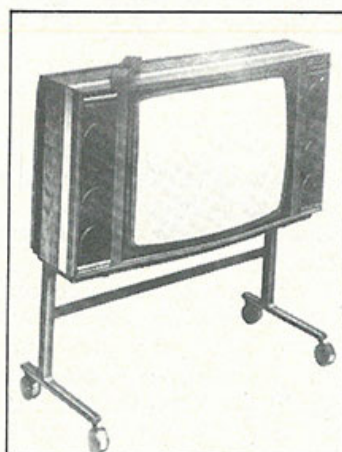
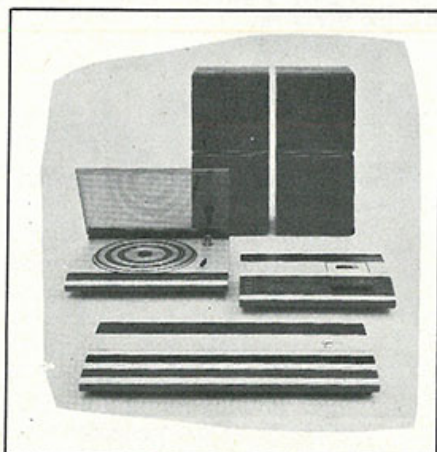
Ὅμως καί ἐμεῖς σάν ὀργανωμένη ὁμάδα, σάν Σωματεῖο Μεσιτῶν Ναυτιλιακῶν Συμβάσεων τί θέση πήραμε; Σέ τί παραστάσεις καί διαβήματα προβήκαμε πρὸς τοὺς Τούρκους συναδέλφους μας γιά νά προστατέψουμε τὰ Ἐθνικά ἀλλὰ καί τὰ ἀτομικά μας συμφέροντα;

Ὅταν οἱ ἐφημερίδες κατὰ κόρον ἀναφέρουν ὅτι ὁ πρόξενος τοῦ Κουβέιτ ἔπεσε θύμα ἀπάτης τοῦ ναυλομεσίτη Κλήμη Τοκατλή μέ ἀποτέλεσμα ἡ κοινή γνώμη νά θεωρεῖ στοιχείο ταυτότητος τοῦ μεσίτη ναυτιλιακῶν συμβάσεων τήν ἀπάτη, πού εἶναι ἡ σχετικὴ ἀνακοίνωση τοῦ σωματείου μας ὅτι δέν ὑπάρχει μέλος μέ αὐτό τό ὄνομα;

Φαίνεται στή χειμερία νάρκη πού ἔχει περιπέσει τό Διοικητικό μας Συμβούλιο ἀπὸ τόν περασμένο Φεβρουάριο ἰσχύει, ὡς ἐκπρόσωποι ἐνός τό πάλαι ποτέ χρυσοφόρου ἐπαγγέλματος, ἡ δοκιμασμένη μέθοδος τοῦ χρυσοῦ κανόνα: Ἡ σιωπὴ εἶναι χρυσός. Εἶναι κι αὐτὴ μιά στάσις, νοιώθεται, ὅπως λέει καί ὁ ποιητής. Μένει νά δοῦμε ἂν οἱ συνάδελφοι θά τήν δεχτοῦν ἔτσι ἀδιαμαρτύρητα, χωρὶς ἀντίδραση. Διότι ἡ ἔλλειψη ἀντιδράσεως σέ ζωτικά θέματα εἶναι τό χαρακτηριστικὸ νεκρῶν ἢ ἐτοιμοθανάτων ὀργανισμῶν.

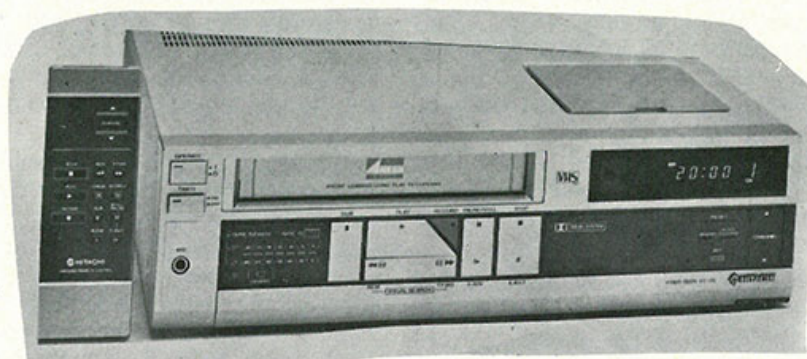


ΠΡΟΣΤΑΤΕΨΤΕ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΜΑΣ
ΑΠΟ ΤΑ ΣΚΟΥΠΙΔΙΑ

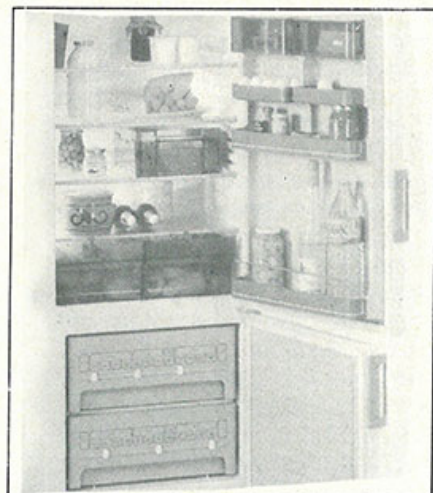
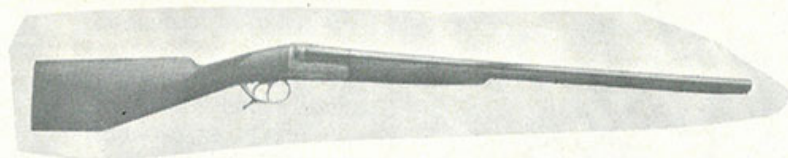


Διαθέτουμε μεγάλο ΣΤΟΚ από τις πιο καλές Ευρωπαϊκές και Ήαπωνέζικες μάρκες:

**BANG & OLUFSEN • SALORA • TELEFUNKEN • BLAUPUNKT
GRUNDING • 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**

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ

Του κ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, 'Αρχιπλοίαρχου Π.Ν. έ.ά.

Δημοσιεύουμε σέ δύο συνέχειες τήν ένδιαφέρουσα ανάλυση του συνεργάτη μας κ. Ι. Ζαφειρόπουλου σχετικά μέ τήν αποκλειστική οικονομική ζώνη (exclusive economic zone), ή όποία αποτελεί ένα νέο καθεστώς στό χώρο του θητικού και έθιμικού Δικαίου Θαλάσσης.

Θεωρείται βέβαιο ότι, όπως ή ύφαλο-κρηπίδα ήταν μέχρι πρό όλίγων έτών σχετικά άγνωστη έννοια ως προς τό νομικό και οικονομικό της περιεχόμενο και έπροκάλεσε άντικείμενο διατάξεως των διεθνών σχέσεων διαφόρων κρατών, έτσι και ή αποκλειστική οικονομική ζώνη θά αποτελέσει στό άμεσο μέλλον, τό άντικείμενο του νομικού, οικονομικού αλλά και διακρατικού ένδιαφέροντος, διότι εκτείνεται άμέσως μετά από τήν χωρική θάλασσα και όρίζει τά δικαιώματα και δικαιοδοσίες έρεύνης και εκμεταλλεύσεως των φυσικών πηγών πλούτου της θαλάσσης, βυθού και υπεδάφους, μέχρις αποστάσεως ακόμη και 200 μιλίων από τήν ακτή.

Τό οικονομικό ένδιαφέρον, τό όποιο συγκεντρώνει σήμερα ή έρευνα και ή εκμετάλλευση των φυσικών πόρων του βυθού, του υπεδάφους του και των θαλασσών, έχει σαν συνέπεια τή διαμόρφωση τάσεως επέκτασε των κυριαρχικών δικαιωμάτων ή των δικαιοδοσιών των παρακτιών Κρατών σέ θαλάσσιους χώρους, πολύ μακριά από τίς ακτές.

Έπαυσε ή συντηρητικότητα του παρελθόντος, ή όποία εμφανίζεται μέ εύρος χωρικής θαλάσσης τριών ή έξι ναυτικών μιλίων. 'Αντιθέτως σημειώθηκαν μεμονωμένες ένέργειες άλλων μέν Κρατών για επέκταση της χωρικής θαλάσσης σέ 50 ν. μίλια (περίπτωση της 'Ισλανδίας) ή σέ 200 ν. μίλια (περιπτώσεις όρισμένων Λατινοαμερικανικών Κρατών), άλλων δέ Κρατών για μετατροπή της θαλάσσης των κόλπων σέ έ-

σωτερικά ή χωρικά ύδατα μέ τή μέθοδο της χαράξεως ευθείων γραμμών βάσεως μετρήσεως της χωρικής θαλάσσης, αντί μετρήσεως από τή φυσική άκτογραμμή, ή μέ τή μέθοδο της άνακυρήξεως όρισμένων κόλπων σαν «Ιστορικών» κ.λ.π.

Οι νέες αυτές τάσεις εμφανίστηκαν και μέ τήν επίδωξη καθιερώσεως αποκλειστικής οικονομικής ζώνης πέραν της χωρικής θαλάσσης. Πρόκειται περί έντελως νέας άρχης. Τό θητικό Δίκαιο Θαλάσσης δέν προβλέπει οικονομική ζώνη, παρά μόνον «συνορεύουσαν» ή όποία είναι μικρού εύρους, πού δέν υπερβαίνει τά 12 ν. μίλια από τίς ακτές, συμπεριλαμβανομένης και της χωρικής θαλάσσης μέσα στην όποία τό παράκτιο Κράτος έχει όρισμένες συγκεκριμένες δικαιοδοσίες έλέγχου και άστυνομεύσεως. 'Αντιθέτα, ή αποκλειστική οικονομική ζώνη θά έχει εύρος 200 ν. μιλίων, μέσα δέ σέ αυτή τό παράκτιο Κράτος θά έχει αποκλειστικά δικαιώματα και δικαιοδοσίες έρεύνης και εκμεταλλεύσεως των φυσικών πηγών πλούτου του βυθού, υπεδάφους και των υδάτων της ζώνης.

Η προσπάθεια αυτή, της καθιερώσεως αποκλειστικής οικονομικής ζώνης πέραν της χωρικής θαλάσσης του παράκτιου Κράτους άντανakλά τήν στροφή του κεφαλαίου σέ παραγωγικούς σκοπούς εκμεταλλεύσεως του πλούτου των θαλασσών, του βυθού και του υπεδάφους του ή όποία ήρθε σέ φυσιολογική εξέλιξη των συγχρόνων τεχνολογικών δυνατότητων.

Η ιδέα λοιπόν της καθιερώσεως οικονομικής ζώνης, σαν ένδιάμεσης ζώνης μεταξύ χωρικής και άνοικτης θαλάσσης, είναι έντελως νέα. Διατυπώθηκε στην προπαρασκευαστική σύνοδο της Γ Διπλωματικής Διασκέψεως του Δικαίου Θαλάσσης τό 1972 στη Γενεύη έ-

πεξεργάστηκε ακόμη περισσότερο στις επόμενες συνόδους και στηρίχθηκε στην άποψη, ότι θά έπρεπε ή κυριαρχία των Κρατών νά μήν εκτείνεται μέχρι και του υπερβολικού όριου χωρικής θαλάσσης εύρους 200 ναυτικών μιλίων από τίς ακτές, αλλά νά περιορίζεται μέχρις ένός μεγίστου εύρους 12 ν. μιλίων. Κατ' αυτό τόν τρόπο θά αφήνεται τό δυνατό περισσότερος χώρος στη διεθνή ναυσιπλοία και άεροπλοία, καθώς και για τήν ικανοποίηση άναγκών στρατηγικής ευκαμψίας των άεροναυτικών δυνάμεων διαφόρων Κρατών, λόγω του περιορισμού του εύρους της χωρικής θαλάσσης.

Πολλά όμως παράκτια Κράτη, ύποστηριξαν άντίθετες άπόψεις στις έργασίες της Γ Διπλωματικής Διασκέψεως, για οικονομικούς κυρίως λόγους. Ήσαν εκείνα τά Κράτη τά όποία είχαν ήδη καθιερώσει ή προτιμούσαν τήν καθιέρωση έκτεταμένου εύρους χωρικής θαλάσσης, ώστε νά εξασκούν κυριαρχικά δικαιώματα σέ μεγάλες αποστάσεις από τίς ακτές και νά καρπώνονται τόν πλούτο της θαλάσσης και του βυθού.

Η ιδέα της οικονομικής ζώνης διατυπώθηκε λοιπόν σαν συγκερασμός των δύο άντιθέτων αυτών άπόψεων. Έτσι επιδιώχθηκε στη Διάσκεψη νά περιορισθεί μέν ή ζώνη έθνικής κυριαρχίας, ή χωρική δηλαδή θάλασσα, μέχρι εύρους 12 ν. μιλίων, αλλά νά όρισθί μιά άλλη ζώνη άμέσως μετά τή χωρική, ή οικονομική δηλαδή ζώνη, σαν ζώνη οικονομικού ένδιαφέροντος του παράκτιου Κράτους.

Τήν άποψη αυτή έχουν ήδη δεχθεί τά 'Ηνωμένα Έθνη, και τά περιέλαβαν στη νέα διεθνή Σύμβαση Δικαίου Θαλάσσης. Φαίνεται, ότι ή διεθνής κοινότητα οδηγείται στην άποδοχή της ιδέας αυτής ή όποία και θά αποτελέσει βασική άρχή του νέου Διεθνούς Δικαίου Θαλάσσης.

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

Παράλληλα όμως έχει δημιουργηθεί ζήτημα στη Γ Διπλωματική Διάσκεψη σχετικά με την οικονομική ζώνη θαλάσσης κατά πόσον η οικονομική ζώνη θα αποτελεί ζώνη «αποκλειστικού» οικονομικού ενδιαφέροντος του παράκτιου Κράτους ή θα έμνε πεδίο ελεύθερον και για την οικονομική δραστηριότητα, μέσα σε αυτή την ζώνη, και από άλλα Κράτη.

Οι υποστηρικτές της «αποκλειστικής» οικονομικής ζώνης» έλεγαν, ότι το Κράτος στο οποίο ανήκει η οικονομική ζώνη θα έπρεπε αυτό και μόνο να έχει τα δικαιώματα και δικαιοδοσίες έρευνας και εκμεταλλεύσεως του φυσικού πλούτου. Πολλά Κράτη είχαν προτείνει όπως η ζώνη ονομάζεται «πατρογονική» και όχι «οικονομική».

«Αλλά Κράτη υποστήριξαν, ότι η οικονομική ζώνη δεν θα έπρεπε να είναι «αποκλειστική», αλλά «προνομιακή», ότι δηλαδή το παράκτιο Κράτος θα έπρεπε απλώς «να προτιμάται» για την οικονομική εκμετάλλευση των πόρων της ζώνης, τα δε λοιπά Κράτη να ακολουθούν σε προτίμηση. Αυτό θα έσήμαινε, ότι εφόσον ο πρώτος «δικαιούχος», το παράκτιο δηλαδή Κράτος δεν θα μπορούσε να έρευνήσει ή να εκμεταλλευτεί τους φυσικούς πόρους της ζώνης, τα άλλα Κράτη θα είχαν το δικαίωμα να προβούν στις ενέργειες αυτές εάν επόμενοι δικαιούχοι.

Περαιτέρω είναι να αναλυθεί περισσότερο ή διάκριση αυτή μεταξύ «αποκλειστικής» και «προνομιακής» ζώνης και τα τεράστια συμφέροντα, τα οποία κρύπτονται κάτω από τις απλές αυτές μονολεκτικές εκφράσεις. Έκείνο όμως, το οποίο έχει σημασία είναι ότι προς όφελος κυρίως των αναπτυσσόμενων Κρατών, τα οποία άλλωστε αποτελούν και την πλειοψηφία των Κρατών των Ένω-

μένων Έθνών, η Γ Διπλωματική Διάσκεψη δέχτηκε ότι η οικονομική ζώνη θα έπρεπε να είναι «αποκλειστική» του παράκτιου Κράτους και με βάση αυτή την απόφαση έχει εκπονήσει το κείμενο της Διεθνούς Συμβάσεως.

Τό παράκτιο Κράτος θα έχει κυριαρχικά δικαιώματα για σκοπούς έρευνας και εκμεταλλεύσεως, διατηρήσεως και διαχειρήσεως των «φυσικών πηγών» πλούτου του βυθού υπεδάφους του και υπερκειμένων υδάτων. Στις φυσικές πηγές πλούτου περιλαμβάνονται τόσο οι οι ζωντανοί θαλάσσιοι ζωικοί και φυτικοί οργανισμοί, όσο και η ανόργανη ύλη δηλαδή τα ορυκτά, ιζητά κ.λ.π. Επίσης το Κράτος έχει κυριαρχικά δικαιώματα ως προς τις άλλες δραστηριότητες οικονομικής έρευνας και εκμεταλλεύσεως της ζώνης, όπως είναι η παραγωγή ενέργειας από το θαλάσσιο νερό, τα ρεύματα και τους ανέμους, ή χημική εκμετάλλευσή του κ.λ.π. Το Κράτος θα έχει δικαιοδοσία ως προς την εγκατάσταση και χρήση τεχνικών νησίδων, εγκαταστάσεων και κατασκευών, καθώς και ως προς την επιστημονική έρευνα και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στην οποία περιλαμβάνονται και ο έλεγχος και η αντιμετώπιση της ρυπάνσεως της θαλάσσης.

Τό παράκτιο Κράτος θα έρευνά και θα εκμεταλλεύεται συνεπώς κάθε πηγή πλούτου της θαλάσσης, του βυθού και υπεδάφους της οικονομικής ζώνης, είτε πρόκειται περί ορυκτού όπως πετρελαίου, φυσικών αερίων, συμπετυκνωμένων ορυκτών, στερεών ορυκτών ή αζώτου, διοξειδίου του άνθρακα, θείου κ.λ.π., είτε πρόκειται περί οποιουδήποτε ζωντανού οργανισμού, όπως είναι το πλαγκτόν, το βένθος, τα θηλαστικά γενικά και κάθε είδους θαλάσσιου ζώου και ψυτού. Τα δικαιώματα έρευνών και

εκμεταλλεύσεων των φυσικών πηγών θα είναι κυριαρχικά για το Κράτος, με την έννοια, ότι κανένα άλλο Κράτος δεν θα έχει ανάλογα δικαιώματα.

Επίσης το παράκτιο Κράτος θα μπορεί να προβαίνει και σε άλλες δραστηριότητες εκμεταλλεύσεως της ζώνης, αλλά και προστασίας από την μόλυνση και ρύπανση, θα έχει δε το αποκλειστικό δικαίωμα να εγκαθιστά τεχίτες νησίδες, εξέδρες και εν γένει κατασκευές απαραίτητες για την έρευνα και κυρίως για την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων της. Οι τεχίτες νησίδες δεν διακρίνονται βεβαίως χωρικής θαλάσσης, γύρω από αυτές και η παρουσία τους δεν επηρεάζει το διαχωρισμό της χωρικής θαλάσσης και των άλλων ζωνών δικαιοδοσίας του παράκτιου Κράτους. Διακρίνονται όμως ζώνης ασφαλείας, ή ό-ποια θα πρέπει να ορίζεται γύρω από αυτές, σε απόσταση μικρότερη των πεντακοσίων μέτρων από το πλέον εξωτερικό σημείο της νησίδας, ή ό-ποια θα πρέπει εξ άλλου να ορίζεται κατά τρόπο, ώστε να μην παρεμποδίζεται η διεθνής ναυσιπλοΐα. Το παράκτιο Κράτος θα έχει αποκλειστικές δικαιοδοσίες, όσο αναφορά τη τήρηση των τελωνειακών του κανόνων, νομισματικών, υγείας, ασφαλείας και μετανάστευτικών από αυτούς οι οποίοι ζουν στις τεχίτες νησίδες και εν γένει κατασκευές. Επίσης θα έχει την αποκλειστική δικαιοδοσία της διεξαγωγής επιστημονικών έρευνών πέρα δηλαδή από το κυρίαρχο δικαίωμα, το οποίο έχει για την εκτέλεση συγκεκριμένων έρευνών έντοπισμού των φυσικών πηγών πλούτου της ζώνης.

(Ακολουθεί δεύτερο μέρος, ως προς το εύρος και διαχωρισμό της ζώνης, δικαιώματα και ελευθερίες.)

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

OIL TRADERS — BUNKERS SUPPLIERS
DRY & LIQUID CARGO CONTRACTORS
MANAGERS — OPERATORS

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132208 · 4515388 · 4516098
TLX: 21 1339 FLOT GR.



FRIO CARIBIC and FRIO OLYMPIC, two of our Reefers serving Fishing Fleets on High Seas.

WE SERVE OUR CLIENTS
IN THE TRANSPORT
OF REEFER CARGOES
THROUGHOUT THE WORLD



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

WE ALSO SUPPLY
BUNKERS TO TRAWLERS
AT HIGH SEAS WITH OUR
SPECIALISED SHIPS

- WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS
- MORE THAN 100.000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD. RENNIE HOUSE
57-60 ALDGATE HIGH STR.
LONDON EC3N 1AL
TEL: 4882171/4 TELEX: 889378 TRANS G

LAS PALMAS OFFICE

LAVINIA CORPORATION C/O ITALMAR SL
6 LUIS MOROTE STR.-LAS PALMAS
CANARY ISLANDS - SPAIN
TEL: 265804/265812
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ASHA LAS PALMAS

PIRAEUS HEAD OFFICE

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

91, AKTI MIAOULI - 185 38 PIRAEUS - GREECE
TEL: 4182551-7, 7 LINES
TELEX: 211650/213876 LASK GR
CABLES KYKNOSFISH PIRAEUS

HAMBURG OFFICE

FSC FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
2000 HAMBURG 50
WEST GERMANY
TEL: 391433/7
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG.

* 25 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 30.6.1985

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Δημοσιεύουμε απόσπασμα από μελέτη τριών σπουδαστών της 'Ανωτάτης Σχολής 'Αρχιτεκτονικών του Ε.Μ.Π., στην έδρα 'Αρχιτεκτονικής 'Εσωτερικών Χώρων, σχετικά με την σύγχρονη τεχνική που χρησιμοποιείται στην κατασκευή των έσωτερικών χώρων των κρουαζιεροπλοίων.

Οι μελετητές κ.κ. Παναγιώτης Δρακάκης, Παράσχος Καραβατάκης και Νίκος Παπαγεωργίου διαπραγματεύονται τις απαιτήσεις της σύγχρονης αντίληψης των χώρων ενός κρουαζιεροπλοίου, τα ένδεικνυμένα για την κατασκευή υλικά και τους οικονομικούς και τεχνολογικούς παράγοντες που επενεργούν στον σχεδιασμό του κρουαζιεροπλοίου.

Μέχρι το 1960 οι ναυπηγοί αντιμετώπιζαν τη διαμόρφωση των έσωτερικών χώρων στα επιβατηγά πλοία με τη χρήση παραδοσιακών υλικών καθορίζοντας έτσι τη νοοτροπία της εποχής στην έσωτερική αρχιτεκτονική. Το ξύλο, ο μπρούντζος, τα χαλιά, τα υφάσματα με σχέδια διαφόρων ρυθμών και οι πλαφονιέρες στην όροφή διακοσμούν τους έσωτερικούς χώρους, γιατί για διακόσμηση βέβαια πρόκειται αφού οι χώροι ήταν προκαθορισμένοι και απλά έπρεπε να γίνουν «ωραίοι».

Οι κατασκευαστές εργάζονται απαιτούσαν εξειδικευμένο προσωπικό με επί τόπου εργασία, που είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους της κατασκευής.

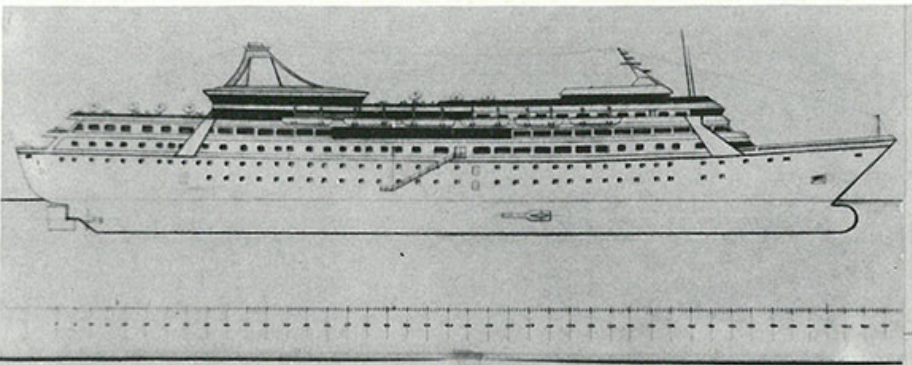
Με την ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού και την εμφάνιση του νέου κλάδου στη Ναυτιλία, «τη κρουαζιέρα», αλλάζει και η νοοτροπία της έσωτερικής 'Αρχιτεκτονικής, λόγω των αυξημένων απαιτήσεων των επιβατών, οι οποίοι δεν μεταφέρονται απλά από μία χώρα σε άλλη αλλά επιζητούν ένα νέο τρόπο ζωής και ψυχαγωγίας κάνοντας μία κρουαζιέρα.

Τό ταξίδι πρέπει να είναι ευχάριστο στους επιβάτες και η ζωή μέσα στο πλοίο άνετη και πολυτελής. Ταυτόχρονα όμως και ασφαλής. 'Η ασφάλεια πλέον παίζει καθοριστικό ρόλο στις κατασκευές. Οι κρατικές αρχές απαιτούν και επιβάλλουν αυξημένους βαθμούς ασφαλείας, αφού τα πολύνεκρα θαλάσσια ατυχήματα όπως του Τιτανικού δεν πρέπει να επαναληφθούν.

'Η βιομηχανική ανάπτυξη σε άμεση σχέση με τα προηγούμενα, βοηθά στην εξέλιξη των υλικών και έτσι αρχίζουν να παράγονται προϊόντα άκαυστα ή τουλάχιστον βραδύκαυστα, ήχομονωτικά με μικρό σχετικά βάρος και εύκολα στη χρήση τους. Έχουν συγκεκριμένο τρόπο εφαρμογής και συνδεσμολογίας με ανάλογα εξαρτήματα. Οι σταθερές διαστάσεις τους ευκολύνουν την επανάληψη τους σαν στοιχεία για την ολοκλήρωση ενός τμήματος της κατασκευής, με άλλα λόγια δηλ. έχει αρχίσει να πραγματοποιείται η τυποποίηση που τόσο επιζητείται σε σχέση με τη ταχύτητα της κατασκευής και το κόστος.

'Η συνεχής τεχνολογική εξέλιξη φέρνει στο εμπόριο νέες μορφές υλικών όπως στοιχεία μπουλμείων από μαρινίτη ή T.N.F. (Rockwool), άκαυστη αντιστατική μοκέτα, ά-

θραυστες άρθωτες ψευδοτροφές, προκατασκευασμένα λουτρά κ.ά. Αυτά ακολουθούν συγκεκριμένες προδιαγραφές και συνοδεύονται με πιστοποιητικά καταλληλότητας μετά από συγκεκριμένους ελέγχους και δοκιμές.



Καλλιτεχνική απεικόνιση ενός υπάρχοντος ελληνικού κρουαζιεροπλοίου όπως τό σχεδίασαν οι τρεις 'Αρχιτέκτονες - μελετητές.

Κάτι ανάλογο δεν ισχύει για υλικά κατασκευών στη στεριά. 'Ο ρόλος του αρχιτέκτονα στις σημερινές κατασκευές της σύγχρονης ναυπηγικής είναι ξεκάθαρος και καθοριστικός.

Προβλήματα όπως:

- η αρχιτεκτονική του προφίλ,
- η διαμόρφωση των χώρων και η λειτουργικότητά τους,
- οι ξεκάθαρες έσωτερικές κυκλοφορίες, κάθετες και οριζόντιες και οριζόντιες και
- οι θόρυβοι από τις μηχανές, τους ανθράκους και άλλες πηγές επιλύονται μετά από συγκεκριμένη σχεδίαση και με τη χρήση των κατάλληλων υλικών. 'Η όλη σχεδίαση των έσωτερικών χώρων ακολουθεί ένα προδιαγραφμένο λειτουργικό κάρναβο με έμβλημα τοιχομεινές διαστάσεις που δεν βρίσκεται αναγκαστικά σε άμεση εξάρτηση με τό ναυπηγικό κάρναβο των νομέων, που επιβάλλεται από γενικότερους κατασκευαστικούς κανόνες δηλαδή στηρίξεις, αέραια επανάληψη στοιχείων, κ.ά.

Πάνω σ' αυτόν τον κάρναβο τοποθετούνται πλήρη παννέλα, πόρτες, ψευδοτροφές και άλλα στοιχεία με standard έμβλημα τοιχομεινές διαστάσεις που τελικά δημιουργούν τους χώρους (καμπίνες, διαδρόμους, σαλόνια κ.λπ.). 'Η στηρίξη τους γίνεται με ειδικούς συνδέσμους και διατομές που έχουν συγκεκριμένο τρόπο σύνδεσης.

Τό τελικό αισθητικό αποτέλεσμα της όλης κατασκευής αντανακλά την άποψη του αρχιτέκτονα και χαρακτηρίζονται, μέσω των υλικών, από την αντίληψη της εποχής.

Χώροι ένδιαίτησης

'Η σχεδίαση και διαμόρφωση της ένδιαίτησης είναι τό βασικό αντικείμενο σχεδιασμού, στο άρχικο στάδιο της μελέτης του πλοίου σε συνδυασμό με την υπόλοιπη υπολογιστική και κατασκευαστική σχεδίασή του. Μόνο έτσι είναι δυνατόν να αξιοποιηθεί καλύτερα ό χώρος που διατίθεται για την ένδιαίτηση και κυρίως να μειωθούν οι δαπάνες τόσο της κατασκευής όσο και της συντήρη-

σης των ένδιαίτησεων, της εγκατάστασης άερισμού και θέρμανσης, του ήλεκτρολογικού και σωληνοφυγικού δικτύου κ.λπ.

Γενικά δεν υπάρχουν σαφείς κανόνες για την ένδιαίτηση τόσο των επιβατών όσο και του πληρώματος. Συνήθως ή διάταξη της με-

λειτεία από τό ναυπηγείο σε συνεργασία με τον πλοιοκτήτη, του οποίου ή επιχειρηματική νοοτροπία έπηρεάζει την όλη σχεδίαση. Είναι φυσικό ό πλοιοκτήτης να προσπαθεί για λόγους έλευθέρου συναγωνισμού και σε περίοδο ευημερίας της ναυτιλίας, να προσφέρει όσο τό δυνατόν περισσότερες άνεσεις για να προσελκύσει περισσότερους επιβάτες. Οι διάφορες ναυτιλιακές χώρες έχουν δικούς τους έθνικούς κανονισμούς οι όποιοι βασικά προδιαγράφουν τις ελάχιστες διατάσεις και εξοπλισμό καμπίνων και κοινόχρηστων χώρων πληρώματος και επιβατών. Οι κανονισμοί αυτοί καθορίζονται από τις ειδικές κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες κάθε κράτους.

Τό 1946 πραγματοποιήθηκε στο Σηάτλ των ΗΠΑ διεθνής διάσκεψη ή όπυία άσχολήθηκε με προβλήματα ένδιαίτησης. Οι άποφάσεις όμως που πάρθηκαν στη διάσκεψη αυτή δεν διαμορφώθηκαν σε κανονισμούς και έτσι δεν έχουν διεθνή στόχο. Γύρω στα 1960 και μετά από πρόταση της MARITIME ADMINISTRATION των ΗΠΑ μελετήθηκαν από όμάδα ειδικών, ναυπηγών, αρχιτεκτόνων και ύγειονολόγων, οι όροι για την καλύτερη διάταξη των χώρων λαμβανομένης ύπόψη της ιεραρχίας και της ειδικής άπασχολήσεως κάθε μέλους του πληρώματος. 'Η πραγματοποίηση όμως της ίδανικής ένδιαίτησης προϋποθέτει αύξηση του κόστους κατασκευής του πλοίου. 'Η σύγχρονη τεχνική οδηγεί προς μία μέση λύση με άμοιβαίες ύποχωρήσεις πλοιοκτήτου και πληρώματος, ώστε ή διαβίωση αυτών που εργάζονται πάνω στο πλοίο να είναι όσο τό δυνατόν πιό άνετη, εύχάριστη και ύγιεινή.

'Η διαμόρφωση, ή κατασκευή και ή έξωτερική μορφή της ένδιαίτησεως εξαρτάται και από τις κινήσεις στο πλοίο. 'Η όλη κατασκευή θά πρέπει να είναι ίκανή να άντέχει σε έπιταχύνσεις τόσο οριζόντιες όσο και κατακόρυφες. 'Η έσωτερική κατασκευή των χωρισμάτων και των πλευρικών επενδύσεων θά πρέπει να είναι στέρεη και σταθερή ώστε να άποφεύγονται θόρυβοι και τριξίματα, πρόβλημα που προκύπτει από τόν συντονισμό

των υλικών στην ιδιοσυχνότητα θορύβου των μηχανών και των ελίκων. 'Επιπλέον ή δ-λη κατασκευή λόγω του ότι βρίσκεται στο άνω μέρος του πλοίου, θα πρέπει να γίνεται όσο το δυνατόν ελαφρότερη (άλουμινο-κατασκευή).

'Από τα παραπάνω γίνεται φανερό ότι γενικά ή διάταξη της ενδιαίτησης επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες και ή μελετητής διαθέτει πολύ μικρότερη ελευθερία κινήσεων απ' όση σε ανάλογες κατασκευές της ξηράς.

Συνήθως ή θέση των χώρων ενδιαίτησης εξαρτάται κατά κύριο λόγο από ή θέση του μηχανοστασίου, επομένως βρίσκεται ή στο μέσο του πλοίου ή στη πρύμνη.

'Απόλυτοι κανόνες σχεδιάσεως της ενδιαίτησης δεν υπάρχουν.

Λόγοι όμως τεχνικής και οικονομικής κατασκευής επιβάλλουν όρισμένες γενικές αρχές.

Χώροι λουτρών και W.C. είναι επιθυμητό να τοποθετούνται σε ομάδες οριζόντια επάνω στο κατάστρωμα και κατακόρυφως σε ύπερκεκλιμένα καταστρώματα για λόγους σωστής λειτουργίας. Οι σωληνώσεις πρέπει να διατάσσονται στις όροφες διαδρόμων ώστε να επισκέπτονται εύκολα χωρίς να ενοχλούνται οι επιβάτες.

'Ενα άλλο πρόβλημα που έχει να αντιμετωπίσει ή μελετητής είναι τό κυκλοφοριακό, δηλαδή ή διακίνηση του πληρώματος και των επιβατών μέσα στο πλοίο. 'Η όρθη διάταξη της ενδιαίτησεως διευκολύνει όχι μόνο τη καθημερινή έσωτερική διακίνηση επιβατών και πληρώματος αλλά και τη διακίνηση σε περίπτωση ανάγκης (πυρκαϊά, κατάκληση). 'Η διάταξη θα πρέπει να είναι τέτοια ώστε να αποφεύγεται ό πανικός και ό συνωστισμός αλλά και ή διεκπεραίωση προς τα άνοιχτά καταστρώματα και τα καταστρώματα επιβίσεως των λέμβων να γίνεται γρήγορα και με ασφάλεια.

Οι χώροι ενδιαίτησεως επιβατών και πληρώματος πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε τα άτομα που διαμένουν μέσα σ' αυτούς να υποφέρουν όσο το δυνατόν λιγότερο από ναυτία και ή διαμονή, εργασία και γενικά οι ασχολίες τους, να μην επηρεάζονται από τις καιρικές συνθήκες. 'Η πιο κατάλληλη θέση είναι στο μέσο του πλοίου.

Οι χώροι ενδιαίτησεως πληρώματος πρέπει να διαχωρίζονται ιεραρχικά και ανάλογα με την ασχολία κάθε ομάδας και να βρίσκονται κοντά στο τόπο εργασίας της. 'Επομένως

οι αξιωματικοί καταστρώματος θα πρέπει να διαμένουν σάν μία ομάδα κοντά ή γέφυρα, τό προσωπικό μηχανής κοντά στο μηχανοστάσιο και τό ξενοδοχειακό προσωπικό κοντά στο μαγειρείο και τις τραπεζαρίες. Τό προσωπικό καταστρώματος θα πρέπει να έχει άμεση προσπέλαση στα άνοιχτά καταστρώματα. Πρώρα από ή φρακτή συγκρούσεως όπως και κάτω από την Ισαλο πλεύσης δεν πρέπει να τοποθετούνται καμπίνες. Οι χώροι αυτοί διατίθενται για άποθηκες υλικού, ψυγεία και άλλους βοηθητικούς χώρους.

Καμπίνες, τραπεζαρίες και σαλόνια δεν πρέπει να έχουν άμεση επικοινωνία με κοινόχρηστα λουτρά και W.C. με άποθήκες (χρωμάτων, υλικών μηχανής κ.λπ.). Οι άποθήκες γενικά και τα μαγειρεία πρέπει να περιβάλλονται από χαλύβδινα τοιχώματα. Οι κοινόχρηστοι χώροι είναι στη διάθεση όλων των επιβατών και ό μόνος διαχωρισμός γίνεται στο μέγεθος και τη διακόσμηση των καμπινών και βέβαια στη θέση τους πάνω στο πλοίο.

Διάταξη Διαδρόμων - Κλιμακοστασίων

'Η κυκλοφορία του πληρώματος θεωρείται ικανοποιητική όταν τα μέλη του μπορούν να φθάσουν με τό συντομότερο και απλούστερο τρόπο:

α) από τις καμπίνες τους στον τόπο εργασίας τους.

β) από τις καμπίνες τους ή τον τόπο εργασίας τους στους κοινόχρηστους χώρους.

γ) από τους προαναφερθέντες χώρους (καμπίνες, τόποι εργασίας, κοινόχρηστοι χώροι) στο κατάστρωμα λέμβων, ή στο κύριο κατάστρωμα σε περίπτωση ανάγκης.

Τό πλήρωμα για να μεταβεί στο χώρο εργασίας του και στους κοινόχρηστους χώρους δεν πρέπει να χρησιμοποιεί κλιμακοστάσια και διαδρόμους τους όποιους χρησιμοποιούν οι επιβάτες και οι αξιωματικοί.

Οι διάδρομοι και τα κλιμακοστάσια επιβατών θα πρέπει να έχουν τέτοια διάταξη, ώστε οι επιβάτες να διακινούνται με τό συντομότερο δρόμο και χωρίς συνωστισμό στα έστιάτορια, χώρους άναψυχής, καταστρώματα περιπάτου και στο κατάστρωμα λέμβων.

'Η διάταξη των έξόδων, κλιμακοστασίων, διαδρόμων και θυρών έχει μεγάλη σημασία για την καλή έσωτερική κυκλοφορία του πλοίου και ζωτική σημασία σε περίπτωση ανάγκης (π.χ. πυρκαϊά, έγκατάλειψη πλοίου κ.ά.). Για τη σωστή διάταξη και σχεδίαση των

άνωτέρω υπάρχουν δεσμευτικοί διεθνείς και έθνικοί κανονισμοί. Τα υλικά των κυρίων και δευτερευόντων κλιμακοστασίων θα είναι ανάλογα με ή μέθοδο πυρασφαλείας, που ακολουθεί τό πλοίο. Συνήθως τα κύρια κλιμακοστάσια τοποθετούνται μέσα σε χαλύβδινο φρεάτιο, κατάλληλα μονωμένο πυροστεγώς και με πυρίμαχα μέσα κλεισίματος, με τρόπο ώστε να είναι άσφαλής ή διακίνηση των ατόμων μέσα από τό κλιμακοστάσιο.

'Ο αριθμός και τό μέγεθος των κλιμακοστασίων καθορίζεται ανάλογα με τό μέγεθος του πλοίου και τον αριθμό επιβατών. 'Η θέση των κλιμακοστασίων και οι διαστάσεις τους είναι στενά συνδεδεμένα με ή θέση και τις διαστάσεις των διαδρόμων ώστε να εξυπηρετείται ή όλη κυκλοφορία των επιβατών κάθε στιγμή.

Στα κρουαζιερόπλοια τοποθετούνται άσανσέρ σάν πρόσθετα μέσα, κατακόρυφης διακινήσεως των επιβατών. Τα άσανσέρ δεν θεωρούνται μέσα διαφυγής, δεδομένου ότι σε περίπτωση ανάγκης μπορεί να άκίνητοποιηθούν.

Οι πόρτες των καμπινών πληρώματος, επιβατών, χώρων ύγιεινης, άποθηκών και λοιπών βοηθητικών χώρων δεν πρέπει να άνοίγουν προς τους διαδρόμους, αλλά πάντοτε προς τους χώρους τους όποιους εξυπηρετούν, ώστε να μη παρενοχλείται ή κυκλοφορία.

'Αντίθετα οι πόρτες των κοινοχρήστων χώρων επιβατών (έστιατορίων, αίθουσών παραμονής και ψυχαγωγίας, άναψυκτηρίων κ.ά.) πρέπει να άνοίγουν προς τους διαδρόμους για τη δυνατότητα διαφυγής.

'Ενδιαίτηση 'Επιβατών

'Ανάλογα με τό μέγεθος και τη ποιότητα της κρουαζιέρας εκτός των καμπινών επιβατών πρέπει να προβλέπονται διάφοροι κοινόχρηστοι χώροι, όπως χώρος ύποδοχής, σαλόνια, έστιατόρια, βιβλιοθήκη, άναψυκτηρία (μπάρ), αίθουσα ψυχαγωγίας παιδιών, πισίνες, κινηματοθέατρο, κομμωτήριο, καστήματα κ.ά.

'Επί πλέον οι χώροι ενδιαίτησης επιβατών δε θα πρέπει να έχουν άμεση επικοινωνία με κοινόχρηστους χώρους ύγιεινης ή με χώρους στους όποιους άποθηκεύονται υλικά του πλοίου.

Τό καθαρό ύψος των χώρων ενδιαίτησης επιβατών πρέπει να είναι τουλάχιστον 2.10 μέτρα.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811748 RANDK G.

12/17 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G,

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

Ελεύθερα καταστώματα πού χρησιμοποιούνται από επιβάτες πρέπει να προστατεύονται στις πλευρές με κάγκελο, τό ύψος του οποίου δε θα είναι μικρότερο από 1.10 μ. Στην περίπτωση κιγκλιδώματος, οι κιγκλίδες δεν πρέπει να απέχουν μεταξύ τους περισσότερο από 0.20 μ. Τέλος όλοι οι χώροι ενδιάμεσης επιβατών πρέπει να αερίζονται επαρκώς με φυσικό ή τεχνητό αερισμό.

Οι καμπίνες επιβατών θα πρέπει κατά τό δυνατόν να είναι εξωτερικές. Από πλευράς επιπλώσεως προτιμούνται καμπίνες με κάτοψη ορθογωνικής μορφής. Η επίπλωση των καμπίνων περιλαμβάνει γενικά προκαθορισμένο αριθμό κρεβατιών, ιματιοθήκη και μικρό ντουλάπι για τὰ άτομα κάθε επιβατού, μικρό γραφείο ή τουαλέτα με καθρέπτη και κάθισμα.

Οι καμπίνες πολυτελείας βρίσκονται στο άνωτατο κατάστρωμα. Για κάθε καμπίνα αυτού του είδους, μαζί με τυχόν προθαλάμους και χώρους υγιεινής, πρέπει να προβλέπεται ελάχιστη επιφάνεια 20 μ². Οι καμπίνες γενικά δεν πρέπει να έχουν περισσότερα από δύο κρεβάτια με διαστάσεις 1.90Χ0.85 μ. πού να μην είναι υπερκείμενα άλλων.

Απαγορεύεται η τοποθέτηση περισσοτέρων των δύο υπερκείμενων κρεβατιών ανεξάρτητα από τό ύψος του χώρου. Η άνω επιφάνεια του κάτω κρεβατιού πρέπει να απέχει τουλάχιστον 0.30 μ. από τό δάπεδο, και η απόσταση μεταξύ των δύο, πρέπει να είναι τουλάχιστον 0.80 μ.

Κοινόχρηστοι χώροι

Η αίθουσα εστιατορίου είναι ενιαίος χώρος με χωρητικότητα τουλάχιστον για τὰ 2/3 των επιβατών του πλοίου. Τά τραπέζια πρέπει να είναι κατάλληλα τοποθετημένα ώστε οι διάδρομοι για τήν εξυπηρέτηση των επιβατών να είναι σχετικά φαρδείς και κατά τό δυνατόν σύντομοι. Εκτός αυτού ο χώρος μεταξύ των τραπεζιών πρέπει να είναι επαρκής για νά τραβιούνται τά καθίσματα προς τά πί-

σω ώστε νά καθίσουν ή νά σηκωθούν οι επιβάτες με άνεση.

Συνήθως προβλέπονται τραπέζια διαφόρων μεγεθών για 2-10 άτομα.

Η αίθουσα παραμονής και ψυχαγωγίας θα πρέπει να έχει τέτοιο μέγεθος, ώστε νά μπορούν όλοι οι επιβάτες νά λάβουν μέρος σε μία εκδήλωση (ομαδικό παιχνίδι κ.λπ.). Αν δεν είναι δυνατή ή δημιουργία ενός τέτοιου χώρου, λύση προσφέρουν μικρότεροι χώροι οι οποίοι θα μπορούν κατά βούληση νά ενοποιηθούν.

Συνήθως υπάρχει αίθουσα θεάτρου (κινηματογράφου), με χωρητικότητα για τό 25% περίπου του συνολικού αριθμού επιβατών, (υπολογίζονται 0.85 μ² ανά θεατή, συμπεριλαμβανομένου του χώρου προβολής και σκηνής).

Για τήν εξυπηρέτηση των επιβατών, πρέπει νά υπάρχουν στο πλοίο εύπρoσιτοι κοινόχρηστοι χώροι υγιεινής, κατανεμημένοι σ' όλους τούς χώρους πού προορίζονται για τήν ένδιαίτηση επιβατών.

Μαγειρεία

Αυτά τοποθετούνται συνήθως στο προυναιό τμήμα των υπερκατασκευών και επικοινωνούν άμεσα με τήν τραπεζαρία. Μία αποθήκη τροφίμων ήμερηςίας κατανάλωσης είναι αναγκαία ενώ ή κυρία αποθήκη και οι ψυκτικοί θάλαμοι βρίσκονται κάτω από τά μαγειρεία και επικοινωνούν με αυτά μέσω σκάλας και άνελκυστήρος.

Τά μαγειρεία πρέπει νά έχουν κατάλληλο εξοπλισμό και χώρους ανάλογους με τόν αριθμό των επιβατών, τούς οποίους πρόκειται νά εξυπηρετήσουν, νά φωτίζονται επαρκώς και νά εξαερίζονται και αερίζονται εκτός από τό φυσικό αερισμό και με τεχνητό, ώστε νά επιτυγχάνονται τουλάχιστον 20 έναλλαγές αέρος τήν ώρα. Οι εστίες πυρός δεν πρέπει νά εφάπτονται στις πλευρές και τά κατακόρυφα διαφράγματα του πλοίου, τά όποια μονώνονται με άκαυστα ύλικά για τή μή μετάδοση τυχόν πυρκαϊάς, ή τελική τους δε έ-

πιφάνεια επενδύεται με άνοξειδωτή λαμαρίνα, βάση των νέων κανονισμών.

Άναρρωτήρια

Τά άναρρωτήρια πρέπει κατά τό δυνατόν νά βρίσκονται σε σχετικά ήρεμο μέρος του πλοίου και κατά προτίμηση στο μεσαίο.

Ο αερισμός των άναρρωτηρίων, αν προβλέπεται νά είναι τεχνητός, θα πρέπει νά είναι ανεξάρτητος του συστήματος αερισμού του υπόλοιπου πλοίου.

Πισίνες

Τά κρουαζιερόπλοια διαθέτουν πισίνες σε έλεύθερα καταστώματα. Έτσι ανταποκρίνονται στην άγάπη των επιβατών για τή θάλασσα και τήν ήλιοθεραπεία και άποτελούν ένα κέντρο κοινωνικών εκδηλώσεων.

Οι πισίνες σε έλεύθερα καταστώματα πρέπει νά προστατεύονται από τόν άέρα, για τό λόγο αυτό τοποθετούνται συνήθως πίσω από υπερκατασκευές και πρέπει νά προβλεπεται άναψυκτήριο κοντά σ' αυτές.

Καταστήματα

Στά κρουαζιερόπλοια υπάρχουν καταστήματα για τήν αγορά δώρων, κινηματογραφικών ειδών, άναμνηστικών, κοσμημάτων, ποτών κ.λπ. Τά καταστήματα βρίσκονται συνήθως σε φαρδείς διαδρόμους και ή επιφάνεια καθ' ενός είναι τής τάξεως των 16-20 μ².

Ειδικοί Χώροι - Συστήματα.

Στά κρουαζιερόπλοια τέλος, πρέπει νά προβλεφθούν ειδικοί χώροι για τήν έγκατάσταση των κλιματιστικών μονάδων, των πλυντηρίων - στεγνωτηρίων και των ψυγείων και τροφωοποθηκών.

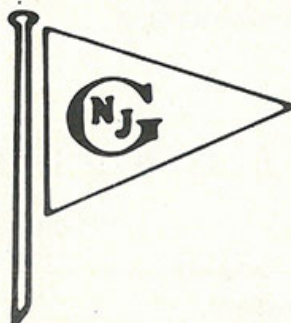
Επίσης προβλέπονται δεξαμενές για τήν έγκατάσταση του συστήματος βιολογικού καθαρισμού των αποβλήτων και μία πρεσσοστατική δεξαμενή με σωληνώσεις για τό σύστημα πυρασφαλείας του πλοίου.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Δικαστής: Σπ. Αεμιτιάκης

Δικηγόροι: Γ. Γαλανάκης, 'Ασ. Ροδοκάλης (δικ. άντ.).

Πώληση ελληνικού επιβατικού πλοίου νηολογημένου σύμφωνα με το άρθρ. 13 του ν.δ. 2687/1953 σε Ιταλική εταιρία — Καταχώριση του πλοίου στο Ιταλικό νηολόγιο — Απώλεια της ελληνικής εθνικότητας — Διαγραφή του πλοίου από το ελληνικό νηολόγιο — Μεταπώληση του πλοίου σε λιβεριανή εταιρία — Αίτηση νηολογήσεως του στην Ελλάδα σύμφωνα με το άρθρ. 13 του ν. 2687/1953 — Μη νόμιμη.

Δέν επιτρέπεται να νηολογηθούν ως κεφάλαια εξωτερικού επιβατικά - τουριστικά πλοία που έχουν συμπληρώσει το 20ο έτος από τη ναυπηγήσή τους.

Επειδή διά της υπό κρίσιν αιτήσεως, διώκεται όπως υποχρεωθεί ο καθ' ού Νηολόγος Πειραιώς να προβεί εις την έγγραφη, εν τώ παρ' αυτού τηρουμένων νηολογίων του επιβατηγού τουριστικού πλοίου «S» πρώην «N», ως διατελούντος εις την πλοιοκτησίαν της πρώτης αιτούσης, αγοραστικής του, παρ' άλλοδαπών ατε τούτου αρνούμενου να ενεργήσει την έγγραφην ταύτην. Ούτως έχουσα η υπό κρίσιν αίτησις είναι νόμιμη βάσιμος, κατά την διάταξιν του άρθρου 791 Κ.Πολ.Δ. παραδεκτώς δέ και αρμοδίως φερομένη ενώπιον του Δικαστηρίου τούτου κατά την ειδικήν διαδικασίαν της έκουσας δικαιοδοσίας, συμφώνως τώ άρθρω 739,740 επ. Κ.Πολ.Δ. δέον όπως έρευνήθῃ, μετά τούτο κατ' ούσίαν.

Επειδή εκ των άμφοτέρωθεν προσκομιζομένων και έπικαλουμένων εγγράφων, ως και της εν γένει περί την απόδειξιν διαδικασίας, άπεδείχθησαν κατά την κρίσιν του δικαστηρίου, τά έφεξής πραγματικά περιστατικά: Δυνάμει της υπ' αριθ. 54113/76 κοινής αποφάσεως των Υπουργών Συντο-

νισμού και Προγραμματισμού, Οικονομικών και Έμπορικῆς Ναυτιλίας, νομίμως έκτοτε, δημοσιευθείσης, ένεκρίθη η εισαγωγή ως κεφαλαίου, εκ του εξωτερικού κατ' άρθρ. 13 του ν.δ. 2687/53, ως τούτο ήρμηνεύθη άθροιστικώς, παρά του ν.δ. 2928/54, και η νηολόγησις, εις τά οικεία βιβλία του λιμένος του Πειραιώς, επ' όνόματι της δευτέρας των αίτουσών, ως πλοιοκτητριάς του, υπό ελληνικήν σημαίαν, του προεκτεθέντος πλοίου (υπό τό όνομα «N»). Αργότερον και δη κατά τόν Νοέμβριον του έτους 1982, τό πλοίον τούτου επωλήθη, παρά της εν λόγω πλοιοκτητριάς του, εις την Ιταλικήν εταιρίαν υπό την επωνυμίαν «M.I.» ενώ τούτο εύρίσκετο παροπλισμένον εις τόν Σκαρμαγκάν συνεπεία άτυχήματος, έπισυμβάντος αὐτῷ, εκείσε, κατ' Οκτώβριον 1981, εκ της νομίμου ταύτης δ' αίτίας, επήλθε η μεταβίβασις της κυριότητος του από την πρώτην, εις την δευτέραν, κατά νόμον (άρθρ. 9 και 6 Κ.Ι.Ν.Δ. Βλ. και άρθρ. 513 ΑΚ) δεδομένου μάλιστα ότι, τό περί της κωλήσεως ταύτης συνταγέν έγγραφον κατεχωρήσθη, εις τό Ιταλικόν νηολόγιον, και δη τό του Λιμεναρχείου της Ρώμης αριθμ. 820, και ύψωσε τό πλοίον την Ιταλικήν σημαίαν (βλ. άρθρ. 9 ΚΙΝΔ και 12 ΑΚ. ως και 6 ΚΙΝΔ) ως πάντα ταύτα άποδεικνύονται, ίδια από τό υπό της καθ' ης προσκομιζόμενον και έπικαλούμενον, εν νομίμω μεταφράσει (άρθρ. 454 Κ.Πολ.Δ.) απόσπασμα του άνωτέρω νηολογίου. Κατόπιν σχετικής αίτήσεως, υποβληθείσης παρά της ως άνω πωλητριάς κατά την 8.11.82, τό πλοίον διεγράφη των νηολογίων του Πειραιώς κατά την έπομένην ήμέραν (9.11.82), πρός τόν σκοπόν, της κατ' άνωτέρω άλλαγῆς της σημαίας του. Η διαγραφή αὐτή έχώρησεν, ως εικός, λόγω του ότι, μετά προεκτεθέντα, τό πλοίον τούτο άπώλεσε την ελληνικήν του εθνικότητα, και κατά νόμον, ήτοι κατά τάς διατάξεις των άρθρ. 1 επ. 5, 10, 16 και 18 του ν.δ. 187/73 «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» αλλά και κατ' αυ-

τήν ταύτην την προρηθείσαν έγκριτικήν ύπουργικήν άπόφασιν, ήτις εις τό άρθρ. 25 ταύτης, διαλαμβάνει σχετικήν ρύθμισιν πληρως ένηρμοσμένην, πρός την των προεκτεθέντων διατάξεων. Ήδη λοιπόν διώκεται πλέον να υποχρεωθεί ο καθ' ού νηολόγος να προβεί εις την (εκ νέου) νηολόγησιν του αυτού πλοίου, άφου τούτο λαβόν τό όνομα «S» ήγοράσθη, εν τώ μεταξύ, από την πρώτην αίτούσαν, παρά της άνωτέρω Ιταλικῆς εταιρίας.

Τοιαύτην νηολόγησιν, όμως ο καθ' ού η παρούσα αίτησις δέν δύναται να πράξη, διότι κωλύεται, από την υπ' αριθ. 54004/37/30.10.78 άπόφασιν του ΥΕΝ, η όποία καθορίζει την 20ετίαν ως όριον ήλικίας των επιβατηγών - τουριστικών πλοίων - οίον και τό προαναφερθέν — όταν ταύτα αίτούνται την νηολόγησιν των, υπό ελληνικήν σημαίαν, κατά τάς διατάξεις του άνωτέρω άρθρου 13 του ν.δ. 2687/53, καθώς και αίτείται, άκριβώς, εν προκειμένω, ως προελέγχθη, του όριου τούτου τιθεμένου, τοιουτοτρόπως, ως ούσιαστικής προϋποθέσεως διά την παραδοχήν τοιούτων αιτήσεων, άφου καθώς και αι αίτούσαι συνολογούν, ρητώς τό παρόν πλοίον υπερβαίνει τό εν λόγω όριον, άτε ναυπηγήθέν, κατ' έτος 1957, μέ συνέπειαν να μην πληροῦται, βεβαίως, η προϋπόθεσις αὐτή, εις την συγκεκριμένην ταύτην περίπτωσιν, και να μην είναι τοιουτοτρόπως, δυνατή, ώδε, η αίτούμενη αὐτή νηολόγησις. Νομίμως, όθεν, άρνείται ταύτην ο καθ' ού, διό και άπαντα τά αντίθετα υποστηριζόμενα, παρά των αίτουσών, άποβαίνουν άβάσιμα και άπορριπτέα. Εις έπίρρωσιν δέ τούτων, δέον να λεχθῇ και ότι η υπό κρίσιν αίτησις είναι, κατόπιν των προεκτεθέντων, έστερημένη εννόμου συμφέροντος, εν όψει της προληφθείσης διατάξεως του άρθρου 791 Κ.Πολ.Δ. διά την δευτέραν των αίτουσών, αρχικής, άπλως, πλοιοκτητριάς. Διά τούς λόγους συνεπώς τούτους η υπό κρίσιν αίτησις είναι άπορριπτέα, ως εν τώ διατακτικῷ.

Τel 361-6490. 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188

TELEX 18080 STAM AR
CABLESO STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1088 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED
COMPANY IN SOUTH EAST ASIA.....

J U S T C A L L :

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

★ ----- ★

SHIPPING AGENTS
CARGO @ S + P BROKERS
STEVEDORES
BUNKER SUPPLIERS



CREWING & FORWARDING
TRAVEL & TRANSPORT
SURVEYORS & CONSULTANTS
P & I CORRESPONDENTS

S E R V I C I N G

S I N G A P O R E (REGIONAL HEAD OFFICE)

10 ANSON ROAD
28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS : 2249490/2249557/2249583
A.O.H : 4816919
TLXS : 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: (OLYMPISHIP)

I N D I A

BOMBAY (HEAD OFFICE)
1111 RAHEJA CENTRE
214 NARIMAN POINT
BOMBAY - 400 021

TELS : 231239/231249/224092
A.O.H : 6420964/6300991
TLXS : (011) 5817/6863 (SCTC IN)
CABLES: (OLYMTUNE)

OPERATING ALSO AT:MADRAS-VISHAKAPATNAM-COCHIN-KAKINADA-KANDLA-HALDIA
MORMUGAO-TUTICORIN-MANGALORE-CALCUTTA-PARADEEP.

M A L A Y S I A

PORT KELANG (HEAD OFFICE)
69A LEBOH BERANGAN-PORT KELANG
SELANGOR, MALAYSIA

TELS : (03) 380777/380781/380796
TLXS : 39407 TRIA MA
CABLES: SHIPRIA PORT KELANG

OPERATING ALSO AT:KUANTAN-PENANG-BUTTERWORTH-PASIR GUDANG-KEMAMAN
MALACCA-PORT DICKSON-JOHORE BARU.

T H A I L A N D

BANGKOK (HEAD OFFICE)
T.F.D BUILDING, ROOM 307
42, SURIWONGSE ROAD, 3RD FLOOR
BANGKOK 10500

TELS : 234-1383
A.O.H : 393-6669
TLXS : 20378 (MAJJACO)
CABLES: (MAJCOMER BANGKOK)



ΒΕΛΓΙΟ

Στά δικαστήρια γιά τό Mont Louis

Ένω άρχισαν οι έργασίες γιά τήν ανέλκυση του πλοίου «Mont Louis» τό όποιο βυθίστηκε πέροι άνοικτά τής Όσάνδης ύστερα από σύγκρουση μέ τό πλοίο «Ola Britannia», συνεχίζονται οι δικαστικές ενέργειες γιά τίς οικονομικές επιπτώσεις του ναυαγίου. Όπως δήλωσε ό Υπουργός Συγκοινωνιών του Βελγίου, ή Κυβέρνηση θά έναγάγει ένώπιον άλλοδαπου δικαστηρίου (τό όποιο όμως απέφυγε νά προσδιορίσει) τόν Γάλλο ιδιοκτήτη του πλοίου. Οι άρμόδιοι νομικοί σύμβουλοι, ειδικευμένοι στά θέματα του διεθνούς δικαίου διεξήγαγαν έξονυχιστική μελέτη επί του θέματος καί κατέληξαν ότι ό Γάλλος πλοιοκτήτης διέπραξε βαρύ σφάλμα ναυλώνοντας τό «Mont Louis» γιά τή μεταφορά όξειδίου του ούρανίου χωρίς νά έχει τά ειδικά μέτρα άσφαλείας πού απαιτεί ή μεταφορά τέτοιων προϊόντων. Έάν τό δικαστήριο πού θά δικάσει τήν υπόθεση, καταδικάσει τόν Γάλλο πλοιοκτήτη, τότε ή Βελγική κυβέρνηση θά μπορέσει νά αναζητήσει τίς δαπάνες άνεγκύσεως του σκάφους, ό όποιος άνέρχονται σέ 300 έκ. φράγκα.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Τά νεότευκτα

Η κρατική έφοπλιστική εταιρία πετρελαίου Πετρομπράς παρέλαβε τό μπάλκ κάρριερ «Docergaia», 50.000 τόν. d.w., τό όποιο ναυπηγήθηκε στά ναυπηγεία τής Βραζιλιανής εταιρίας Έμπορίου καί Ναυτιλίας (CCN).

Τό πλοίο αυτό είναι τό πρώτο μιάς σειράς τριών όμοιων σκαφών. Τά άλλα δύο έχουν παραγγελθεί από τήν Λούδ Μπραζιλιέρο, μέ παράδοση τόν Αύγουστο καί Όκτώβριο, γιά νά δρομολογηθούν μεταξύ Τουμπάράο καί Νέας Όρλεάνης από τήν έφοπλιστική εταιρία Ντοσενάβε ή όποια καί τά έναύλωσε.

Οι επιτυχείς αυτές κατασκευές των ναυπηγείων CCN έρχονται νά επιβεβαιωθούν από δύο άκομη παραγγελίες τής Πετρομπράς, αναφερόμενες όμως σέ δεξαμενόπλοια των 5.500 τόν. d.w. μέ όψιόν γιά ένα τρίτο σκάφος.

ΕΛΒΕΤΙΑ

Διαθέτει ναυτιλία

Δέν άπασχολεί συχνά τό ναυτιλιακό τύπο

ό Έλβετικός έμπορικός στόλος. Καί είναι φυσικό, άφοϋ ή χώρα βρίσκεται έγκλωβισμένη στήν καρδιά τής Εύρώπης χωρίς παράλια καί διέξοδο πρós τή θάλασσα. Καί θά ήταν έπόμενο νά στερείται ναυτιλίας, άλλα παρόλα αυτά ή Έλβετία διαθέτει σήμερα 34 πλοία άνω των 300 τόν. d.w., τά όποια συγκροτούν ένα στόλο 322.000 τόννων. Διαθέτει έπίσης έντικό νηολόγιο στή Βασιλεία καί μία ειδική κρατική Υπηρεσία Ναυτιλίας.

Γιά αυτόν λοιπόν τό στόλο, τό 1984 δέν στάθηκε ιδιαίτερα εύνοικό σέ σύγκριση μέ άλλες ναυτιλίες. Σύμφωνα μέ τούς άρμόδιους παράγοντες τής χώρας αυτό όφείλεται στό ότι δέν υπάρχουν υπό έλβετική σημαία τακτικές γραμμές μέ τό μεγαλύτερο μέρος των έμπορικων συνεργατών καθώς καί στό ότι οι έλβετικές εξαγωγές διεξάγονται κατά κύριο λόγο μέ πλοία υπό Ξένη σημαία.

Έξάλλου πρέπει νά τονισθεί ότι ό έλβετικός στόλος δέν παίρνει κανένος είδους έπιχορήγηση σέ αντίθεση μέ τούς στόλους των άλλων χωρών. Αυτό σέ συνδυασμό μέ τήν πρακτική του ντάμπινγκ πού διεξάγουν οι χώρες τής διευθυνόμενης οικονομίας, έχει περιορίσει έξαιρετικά τή σημασία τής ελεύθερης οικονομικής άγοράς στό ναυτιλιακό τομέα.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Οι μεταφορές αυτοκινήτων

Η νορβηγική εταιρία HAUL ειδικευμένη στις μεταφορές αυτοκινήτων κέρδισε πρόσφατα ένα συμβόλαιο διάρκειας 2,5 ετών γιά τήν μεταφορά συνολικά 400.000 αυτοκινήτων από τήν Ίαπωνία στήν Εύρώπη καί τήν Άμερική, γιά λογαριασμό τής «Nissan». Τό συμβόλαιο θά πρέπει νά άποφέρει στήν νορβηγική εταιρία περί τά 200 έκ. δολάρια, τά όποια είναι πολύ πιθανό νά επενδύσει σέ ναυπηγήσεις δύο σύγχρονων πλοίων μεταφοράς αυτοκινήτων.

Ο στόλος τής HAUL άποτελείται από 13 πλοία καί τήν τελευταία δεκαετία ή εταιρία έχει μεταφέρει γιά λογαριασμό τής Ιαπωνικής αυτοκινητοβιομηχανίας περισσότερα από 1,5 έκ. αυτοκίνητα πρós τήν Εύρώπη καί τήν Άμερική. Τά δρομολόγια των πλοίων τής νορβηγικής εταιρίας περιλαμβάνουν διαδρομές από τήν Ίαπωνία στήν Εύρώπη καθώς καί από τήν Εύρώπη στις ΗΠΑ, από τίς ΗΠΑ στήν Βραζιλία καί πάλι στήν Εύρώπη καί από τήν Εύρώπη στήν Μέση καί Άπω Άνατολή.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Νέος Υπουργός

Κατά τόν τελευταίο άνασχηματισμό τής σοσιαλιστικής Κυβερνήσεως του κ. Γκονζάλες, ό ύπουργός Μεταφορών, Τουρισμού καί Έπικοινωνιών κ. Έρίκος Μπαρόν αντικατεστάθη υπό του κ. Άβελ Καμπαλέρο. Όπως είναι γνωστό ή διοίκηση τής έμπορικής ναυτιλίας στή Ίσπανία ύπάγεται κατά μέγα μέρος στό άνωτέρω Υπουργείο.

Ο νέος Υπουργός, ό όποιος φυσικά θά έχει καί τήν επί τής ναυτιλίας άρμοδιότητα, είναι 38 ετών, κατάγεται από τή Γαλικία καί είναι πλοίαρχος του έμπορικού ναυτικού. Παράλληλα όμως είναι καθηγητής τής θεωρητικής οικονομικής καί διατελεί ως κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος του Σοσιαλιστικού κόμματος στή Βουλή των αντιπροσώπων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Έκανοποιητικές παραγγελίες

Τό σύνολο των παραγγελιών πού έχουν τοποθετηθεί στά νορβηγικά ναυπηγεία άνέρχεται σέ 49 σκάφη συνολικού τόνναζ 186.980 τόννων. Η εικόνα αυτή αναφέρεται στό πρώτο τρίμηνο του έτους καί είναι μέν κατώτερη κατά 7% του προηγούμενου τριμήνου αλλά πολύ άνώτερη του αντίστοιχου τριμήνου του προηγούμενου έτους. Από τά άνωτέρω 49 σκάφη, τά 32 ήσαν ήδη υπό ναυπήγηση στό τέλος του περασμένου Μαρτίου.

Έξάλλου στή περίοδο Ίανουαρίου — Μαρτίου 1985 συμπληρώθηκε ή κατασκευή 15 πλοίων συνολικού τόνναζ 27.970 τόννων. Στήν ίδια περίοδο τοποθετήθηκαν 13 νέες παραγγελίες, οι όποιες άφορούν μικρές μονάδες πού συγκαταλέγονται στους παραδοσιακούς τύπους πού κατασκευάζουν συνήθως τά νορβηγικά ναυπηγεία καί τό συνολικό τους τόνναζ δέν υπερβαίνει τούς 10.000 τόννους. Ειδικότερα οι παραγγελίες αυτές αναφέρονται σέ ένα φέρρυ, δύο μικρά έπι-



ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

Άνακοινώνουμε πρós τούς κ.κ. Έφοπλιστές, φίλους καί συνεργάτες ότι ή ναυτιλιακή κρίση μās άναγκάζει νά μεταφερθούμε στήν παρακάτω διεύθυνση, ένw παράλληλα διατηρούμε τήν άποθήκη τράνζιτο του ΟΛΠ.

ΝΕΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Ίωάννου Ζερβού 10 — 153 00 ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 6393731 - 6393503 — Α.Ο.Η. 0221-98710

ΤΕΛΕΞ: 24-4085 MZ GR

ΤΑΧΥΔΡ. ΘΥΡΙΣ: 802 49 Πειραιάς

βατηγά, έπτά άλιευτικά καί τρία άνεφοδιαστικά πλωτών έξεδρών πετρελαίου.

NOTIOS KOREA

Έπιχορηγούμενες ναυπηγήσεις

Στόν πόλεμο τών τιμών πού διεξάγεται μεταξύ τών ναυπηγείων τής Άπω Άνατολής, οι κρατικές έπιχορηγήσεις είναι ένα άποτελεσματικό όπλο. Οι ναυπηγικές μονάδες τής Νοτ. Κορέας άξιοποίησαν πρόσφατα τις κρατικές έπιχορηγήσεις γιά νά κερδίσουν άπό τις αντίπαλες Ιαπωνικές μία μεγάλη παραγγελία ύψους 330 έκατ. δολλαρίων. Η παραγγελία άφορά τρία δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου τών 36.000 τόν. d.w., τρία δεξαμενόπλοια τών 120.000 τόν. d.w. καί τρεις πλωτές έξέδρες γιά λογαριασμό τής Έταιρίας Πετρελαίων τού Κουβέιτ (KOTC). Έννέα ναυπηγεία άπό τήν Ιαπωνία καί τήν Νοτ. Κορέα ύπέβαλαν προσφορές γιά τις ναυπηγήσεις άλλά οι τιμές τών νοτιοκορεατικών ναυπηγείων ήσαν χαμηλότερες κατά 30% γιά τά δεξαμενόπλοια καί κατά 20% γιά τις πλωτές έξέδρες άπό τις αντίστοιχες τών Ιαπώνων.

Άκόμα ή κυβέρνηση γιά νά ύποστηρίξει τά ναυπηγεία τής χώρας θά έπιχορηγήσει τήν ναυπήγηση 18 ώκεανοπόρων πλοίων γιά νοτιοκορεάτες έφοπλιστές. Οι κρατικές έπιχορηγήσεις θά αύξηθούν κατά 41 έκατ. δολ. τό 1985 ένώ προβλέπονται καί νέες αύξήσεις στό έθνικό ταμείο ναυπηγείων γιά τό μέλλον. Συνεχής πτώση παρουσιάζουν οι παραγγελίες στά ναυπηγεία τής χώρας καί άν δέν παρουσιασθεί κάποια ουσιώδης άλλαγή θά χρειασθούν μεγάλες μειώσεις στό δυναμικό γιά νά επιβιώσουν καθώς οι μέχρι σήμερα γνωστές παραγγελίες προσφέρουν άπασχόληση μόνον μέχρι τά μέσα τού 1986. Ηδη πολλές μονάδες έχουν άρχισι τις μειώσεις προσωπικού καί δυναμικότητας καί πολλές μονάδες έχουν εισέλθει στόν τομέα τής κατασκευής ύλικού γιά εργοστάσια καί κατασκευές γιά πλωτές έξέδρες.

ΠΑΝΑΜΑΣ

«Παγώνουν» τά διόδια

Πάγωμα τής τιμής τών διοδίων γιά τά

πλοία πού διέρχονται άπό τήν διώρυγα τού Παναμά άποφάσισαν οι άρμόδιες άρχές, γιά τά έπόμενα δύο χρόνια. Τήν άπόφαση αύτή άνακοίνωσε στόν Παναμά ό Ουίλιαμ Τζιανέλι, πρόεδρος τού Διοικητικού Συμβουλίου τής Έπιτροπής γιά τήν διώρυγα τού Παναμά, ό όποιος δήλωσε ότι ή αύξηση τής τιμής τών διοδίων δέν είναι άναγκαία γιά τό οικονομικό έτος 1987.

Η τελευταία φορά πού αύξήθηκαν τά διόδια τής διώρυγας ήταν τό Μάρτιο τού 1983 καί ήταν ή πέμπτη φορά άπό τότε πού άνοιξε ή διώρυγα, τό 1914. Τό νέο οικονομικό έτος άρχίζει τόν Οκτώβριο καί ό πρόεδρος τής διώρυγας ύποσχέθηκε πάγωμα τής τιμής τών διοδίων μέχρι τόν Οκτώβριο τού 1987.

ΠΟΛΩΝΙΑ

Σοβιετικές παραγγελίες

Στό διάστημα τών τελευταίων μηνών ή Έπιχείρηση Έξωτερικού Έμπορίου «Σεντρομόρ» υπέγραψε διάφορες συμβάσεις μέ τή Σοβιετική Ένωση. Μεταξύ αυτών άναφέρεται τό συμβόλαιο μέ τή Σοβιετική έταιρία Sudoilport γιά τή ναυπήγηση πέντε πλοίων μεταφοράς έργατών στις πλωτές έξέδρες ύποβρυχίων γεωτρήσεων. Τά σκάφη αυτά θά ναυπηγηθούν στά πολωνικά ναυπηγεία «Komuna Paryska» τής Γδύνιας καί θά μπορούν νά μεταφέρουν 150 επιβάτες μέ παράδοση έντός τού 1988.

Επίσης ή «Σεντρομόρ» υπέγραψε μέ τή Sudoilport συμβόλαιο γιά τήν ναυπήγηση πέντε πυροσβεστικών σκαφών μέ παράδοση μεταξύ 1986-87 πού θά ναυπηγηθούν στά ναυπηγεία τού Γκνάνσκ. Έξ άλλου στό πλαίσιο διαφόρων άλλων συμβολαίων ή Πολωνία θά προμηθεύσει στη Σοβιετική Ένωση κατά τή περίοδο 1986-1990 έπτά ρυμουλκά λιμένας καί άνοικτής θαλάσσης, τέσσερις φορτηγίδες - εργοστάσια καί διάφορα άλλα σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Μείωση τών ναυπηγικών εγκαταστάσεων

Μεγάλες μειώσεις στό ναυπηγικό δυναμι-

κό τών μεγάλων ναυπηγείων τής χώρας, άνακοίνωσε ό πρωθυπουργός τής Σιγκαπούρης σέ μία προσπάθεια νά προστατέψει τήν παραπαίουσα οικονομία τής χώρας. Η μείωση θά καλύψει τό ένα τρίτο τής δυναμικότητας πέντε μεγάλων μονάδων, όπως τά ναυπηγεία «Kerppel», «Sembawang», «Mitsubishi», «Jurong» καί «Hitachi Zosen-Robin».

Ηδη ή Μιτσουμπισι άνήγγειλε ότι άποχωρεί άπό τόν έπισκευαστικό τομέα καί στό έξής θά ειδικευθεί στην κατασκευή μηχανών, ένώ τά ύπόλοιπα ναυπηγεία βρίσκονται σέ δύσκολη οικονομική κατάσταση, καθώς ό ναυπηγοεπισκευαστικός τομέας, πού άποτελεί τήν τρίτη σέ μέγεθος βιομηχανία τής χώρας μετά τήν πετρελαϊκή καί τήν ηλεκτρονική, παρουσίασε κατά τό 1984 μείωση πωλήσεων, φτάνοντας τό 25%, τό χαμηλότερο επίπεδο άπό τό 1976.

ΤΑΪΒΑΝ

Νέα λιμάνια

Μέ ένα πρόγραμμα ύψους 6 δισεκ. δολλαρίων, τό όποιο περιλαμβάνει τήν επέκταση ύπαρχόντων λιμένων, τή δημιουργία νέων εγκαταστάσεων καί τή ναυπήγηση ενός στόλου 22 κοντεινερπλοίων, ή Ταϊβάν προσπαθεί νά παγιώσει τήν θέση της στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές σάν ή πρώτη δύναμη στην έγκιβωτοποιημένη μεταφορά. Τά 22 νέα κοντεινερπλοία θά έχουν δυνατότητα μεταφοράς 3.000 - 3.200 TEU καί θά ναυπηγηθούν στά κρατικά ναυπηγεία CSC μέ κρατικές έπιχορηγήσεις καί θά παραληφθούν γιά έκμετάλλευση άπό τήν κρατική έταιρία «Yangming».

Τό πρόγραμμα άνάπτυξης τών λιμένων περιλαμβάνει τήν κατασκευή εγκαταστάσεων ύποδοχής κοντεϊνερς στό Κήλανγκ, ένα λιμάνι πού χαρακτηρίζεται άπό ρυθμούς άνάπτυξης περίπου 30% έτησίως καί σοβαρή συμφόρηση στην διακίνηση τών φορτίων λόγω τής έλλειψης άποθηκευτικών χώρων. Άνάλογη άνάπτυξη θά γίνει καί στους κύριους λιμένες τής χώρας τό Κωοσιούγκ καί τό Ταϊτσούγκ, ένώ νέοι λιμένες θά κατασκευαστούν στις τοποθεσίες Σουάο καί Χουαλιέν. Τά δύο νέα λιμάνια θά διαθέτουν εγκαταστάσεις ύποδοχής κοντεϊνερς καί ύπολογίζεται ότι θά κοστίσουν στην Κυβέρνηση περισσότερα άπό 250 έκατ. δολλαρίων.

54 Years ship Agency services in ARGENTINA

TAKIS N. CONTOGEOORGIS S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3691, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

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

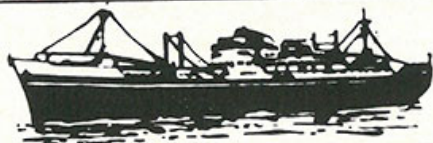
★ SHIP AGENTS
★ BUNKER SUPPLIES
★ SHIPBROKERAGE
★ CREW & SPARES

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

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

— «Μπουγκανβίλ», μπάλκερ, πρώην «Ta- coma City» υπό βρετανική σημαία, 16.704 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανή- κει στην εταιρία «FAIRFAX MARINE INC.» (κ. Ήλ. Παπαγεωργίου).

— «Όλγα», φορτηγό, πρώην κυπριακό ύ- πό τό αυτό όνομα, 1.586 τόν. γκρός, ναυπη- γήσεως του 1968, που ανήκει στην εταιρία «ΟΛΓΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Γεώργ. Σταύ- ρου).

— «Κάπταιν Τζώρτζ», φορτηγό, πρώην «Μάστερ Τζώρτζ» υπό κυπριακή σημαία, 9.116 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1969, που ανήκει στην εταιρία «SEA VANGUARD SHIPPING INC.» (κ. Έμμ. Λελέκης).

— «Ιάσων», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Gra- cious Fountain», υπό Παναμαϊκή σημαία, 60.315 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «JASON CORPO- RATION» (κ. Εύαγ. Καλλιάνος).

— «Αρχιμήδης» φορτηγό, ναυπηγούμενο No. 1835, 13.600 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «PELINEON SHIPPING COMPANY S.A.» (κ. Κων. Πορφύρης).

Παραδόσεις

Από τά ναυπηγεία της Νίππον Κόκαν του Σιμίζου παραδόθηκε στον Όμιλο Όνάση τό μπάλκερ «Όλύμπικ Μέριτ», 17.879 τόν. γκρός, 29.611 τόν. d.w. καί ύψωσε σημαία Παναμά.

Αγοραπωλησίες

— «Έλληνες αγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Κοει» 60.958 τόν. d.w., 29.972 τόν. γκρός ναυπηγηθέν στην Ιαπωνία τό 1978, σέ άγνω- στη τιμή.

— Σέ «Έλληνες φέρεται πωληθέν τό στρο- βιλοκίνητο VLCC «World Achievement» 262.208 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1975, σέ τι-

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Ταϊβάν αγόρασαν τό έλ- ληνικό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Ού- ρανία» 105.317 τόν. γκρός του 1959, αντί δολ. ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Στην Κίνα επωλήθη γιά διάλυση τό υπό παναμαϊκή σημαία δηζελοκίνητο δεξαμενό- πλοιο «Ντόλφιν II» 12.463 τόν. γκρός, ναυπη- γήσεως 1959, σέ άγνωστη τιμή.

— Κορεάτες διαλυτές αγόρασαν τό υπό παναμαϊκή σημαία ελληνόκτητο μπάλκε κάρ- ριερ «Αντζεάρκτικ» 11.406 τόν. γκρός, 5.003 τόν. βάρους του 1969, αντί δολ. 106 ανά τόν- νο.

Μετονομασίες

Σέ «Τρέζουρ Αϊλαντ» μετονομάσθηκε τό αγορασθέν από «Έλληνες μπάλκε κάρριερ «Tuareg» 13.639 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974.

— Σέ «Νήσος Θήρα» καί «Νήσος Σέριφος» μετονομάσθηκαν αντίστοιχα τά δεξαμενό- πλοια «Κοειβ 29.972 τόν. γκρός του 1972 καί «Virginia Lily» 44.699 τόν. γκρός του 1974.

Ο ΟΗΕ τιμά Έλληνες πλοιάρχους που διάσωσαν Βιετναμέζους φυγάδες

Η Ύπατη Αρμοστεία Προσφύγων του ΟΗΕ θά τιμήσει σέ ειδική εκδήλωση που έ- πρόκειται νά γίνει σήμερα (Κυριακή) τό από- γευμα στη Θεσσαλονίκη τούς πλοιάρχους ελληνικών πλοίων που έχουν διασώσει Βιετ- ναμέζους πρόσφυγες. Ηδη ή Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού έ- χει υποδείξει τούς πλοιάρχους των κατωτέ- ρω 34 ελληνικών ποντοπόρων πλοίων τά ό- ποια από τό 1978 μέχρι σήμερα έχουν διασώ- σει 1.287 Βιετναμέζους πρόσφυγες καθώς καί τούς πλοιάρχους των πέντε ελληνικών έ- πιβατηγών πλοίων που είχαν μεταφέρει τούς 6.400 Παλαιστίνιους από τή Βηρυττό — ένα έγχείρημα που είχε γίνει υπό την αίγ(δα των Ήνωμένων Έθνών. Τά ειδικά μετάλλια που θά άπονεμηθούν στους πλοιάρχους που αυτή τή στιγμή ταξιδεύουν θά παραλάβουν εκπρόσωποι της διοικήσεως της Ένώσεως Πλοιάρχους γιά νά τά παραδώσουν στους τι- μωμένους όταν επιστρέψουν στην Ελλάδα.

Τά πλοία που διάσωσαν Βιετναμέζους από 1978 καί έντεύθεν είναι τά έξης:

- «Μεσσηνιακός Παράδεισος»: Διέσωσε τρεις Βιετναμέζους στίς 18.11.1978 (πλοίαρ- χος Στρ. Πάλλμος, KARAGEORGIS A. MI- CHAIL S.A.).
- «Κουντουριώτης»: Διέσωσε 31 Βιετναμέ- ζους στίς 24.4.1978 (πλοίαρχος Βασ. Θωμάς, MIAMI TANK SHIPPING).
- «Αλλέγκρο»: Διέσωσε 27 Βιετναμέζους στίς 15.10.1978 (πλοίαρχος Νικ. Γκαλάγκος).
- «Νικόλαος Άγγελάκης»: Διέσωσε ένένα Βιετναμέζους στίς 19.8.1978 (πλοίαρχος Ίω- άν. Παπαδέας, ANGELAKIS SHIPPING).
- «Άγιος Γεώργιος»: Διέσωσε 13 Βιετναμέ- ζους στίς 19.7.1978 (πλοίαρχος Νικ. Φουν- τούλης, HESPEROS SHIPPING).
- «Λυδία»: Διέσωσε 51 Βιετναμέζους στίς 31.3.1978 (πλοίαρχος Άπόστ. Ρέγκος, LYDIA COMPANIA NAVIERA).

LEROS MANAGEMENT S.A.

MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS



61 - 65 FILONOS STREET
185 35 PIRAEUS
TELEX: 241548 LERO GR
PH: 4117357 - 4117304 - 4119853
CABLES: LEROSHIP PIRAEUS

- «Καπετάν Μιχάλης»: Έδωσε τρόφιμα, νερό και άλλη βοήθεια σε 14 Βιετναμέζους στις 19.4.1978 (πλοίαρχος Άνδρέας Κουνέλης, FAFALIOS SHIPPING).
- «Έλντάνια»: Διέσωσε έναν Βιετναμέζο στις 9.6.1979 αλλά το όνομα του πλοιάρχου δεν έχει γνωσθεί.
- «Ανανγκελ Φρέντσιπ»: Διέσωσε 96 Βιετναμέζους στις 15.8.1979 (πλοίαρχος Κων. Κοροπούλης, ANANGEL SHIPPING).
- «Αίγης Γουϊντον»: Διέσωσε 14 Βιετναμέζους στις 9.10.1979 (πλοίαρχος Κων. Πλαζωμίτης, AEGIS SHIPPING).
- «Ψηλή»: Διέσωσε 12 Βιετναμέζους στις 9.10.1979 αλλά το όνομα του πλοιάρχου δεν είχε γνωσθεί (METHENITIS SHIPPING).
- «Γιάννης Χαλκούσης»: Διέσωσε στις 7.7.1980 242 Βιετναμέζους που είχαν καταφύγει στο ελληνικό πλοίο «Αιγαίον» το οποίο βρισκόταν στο άγκυροβόλιο της Σαϊγκόν και δεν μπορούσε να αποπλεύσει (πλοίαρχος του «Γιάννης Χαλκούσης» Μεν. Μιμή, HALCOUSSIS A. & CO. S.A.)

- «Άλκη»: Διέσωσε 17 Βιετναμέζους στις 12.9.1980 (πλοίαρχος Στυλ. Χαβιάρας, DIANA SHIPPING).
- «Θιάκι»: Διέσωσε στις 7.9.1980 17 Βιετναμέζους (πλοίαρχος Σπυρ. Π. Λεκατσάς, KORIALOS SHIPPING).
- «Μέιζορ Μπαζιλ»: Διέσωσε 10 Βιετναμέζους στις 18.8.1980 (πλοίαρχος Σπυρ. Κοκκινόπουλος, ALL OCEANS SHIPPING).
- «Μεγαλόχαρη II»: Διέσωσε στις 10.6.1980 24 Βιετναμέζους (πλοίαρχος Δημ. Λιωνάτος, METROPOLITAN SHIPPING).
- «Άκουα Μαρίν»: Διέσωσε 34 Βιετναμέζους στις 6.8.1980 (πλοίαρχος Ήλίας Κουτλάκης, PYRSOS SHIPPING).
- Ν. Πατέρας: Διέσωσε στις 24.8.1980 16 Βιετναμέζους (πλοίαρχος 'Απόστ. Λιαούσης, PATERAS BROS).
- «Λάμπρος Τσαγκλιώτης»: Διέσωσε στις 6.8.1980 21 Βιετναμέζους (πλοίαρχος 'Ανδρέας Λαρετζάκης, THENAMARIS SHIPPING).
- «Λήδα»: Διέσωσε στις 28.7.1980 59 Βιετνα-

μέζους (πλοίαρχος Σπυρ. Σιδηροκαστρίτης, LYDIA COMPANIA MARIT.).

- «Πηλίας»: Διέσωσε 19 Βιετναμέζους στις 24.6.1980 (πλοίαρχος 'Ιωάν. Γούτης, ANANGEL SHIPPING).
- «Ολύμπικ Χάρμον»: Διέσωσε στις 27.2.1980 11 Βιετναμέζους (πλοίαρχος Δημ. Ράπτης, SPRINGFIELD MARITIME).
- «Μάρνεμπελ»: Διέσωσε στις 10.9.1981 52 Βιετναμέζους (πλοίαρχος 'Ελευθ. Καταχάνακης, SEA TRADERS S.A.).
- «Ολύμπικ Άρροου»: Διέσωσε 18 Βιετναμέζους στις 19.6.1981 (πλοίαρχος Διαμ. Γιαννακάκης, SPRINGFIELD SHIPPING).
- «Κική Γέμελου»: Διέσωσε 101 Βιετναμέζους στις 17.6.1981 (πλοίαρχος Σταύρος Χατζηπέτρος, YEMELOS BROS).
- «Ματούμπα»: Διέσωσε στις 10.6.1981 25 Βιετναμέζους (πλοίαρχος Νικ. Ρουμελιώτης, SEASCOPE SHIPPING).
- «Σεραφείμ»: Διέσωσε 93 Βιετναμέζους στις 15.10.1983 (πλοίαρχος Σταύρος Φουσφούκας).
- «Κρήτη Γκάρνερ»: Διέσωσε 60 Βιετναμέζους στις 15.12.1984 (πλοίαρχος Δημοσθ. Κυριακόπουλος, AVIN LINERS).
- «Ολύμπικ Σπλέντορ»: Διέσωσε στις 3.7.1984 37 Βιετναμέζους (πλοίαρχος Εύστρ. Δήμου, SPRINGFIELD MARITIME).
- «Κρήτη Τζέιντ»: Διέσωσε 39 Βιετναμέζους στις 5.8.1985 (πλοίαρχος Χρήστος Μαρκόπουλος, AVIN LINERS).
- «Κρήτη Έμερλιντ»: Διέσωσε 24 Βιετναμέζους στις 12.7.1985 (πλοίαρχος Παν. Χατζηγιώργης, AVIN LINERS).
- Άνδρομέδα: Διέσωσε στις 27.6.1985 21 Βιετναμέζους (πλοίαρχος Μιχ. Παϊζης, REGASUS SHIPPING).
- «Κρήτη Ρούμπι»: Διέσωσε στις 20.6.1985 58 Βιετναμέζους (πλοίαρχος Θεόδ. Μπρέσκα, AVIN LINERS).
- Δυναμικός: Διέσωσε στις 28.5.1985 18 Βιετναμέζους (πλοίαρχος 'Ιωάν. Μπογιατζόπουλος, MAYAMAR MARINE).
- «Όδυσσέας Έλύτης»: Μετέφερε 1.500 Παλαιστίνιους από τη Βηρυτό (πλοίαρχος Εύαγγελος Σκανδάλης).
- Νάξος: Μετέφερε 800 Παλαιστίνιους από τη Βηρυτό (πλοίαρχος Νικ. Νομικός).
- Βεργίνα: Μετέφερε 1.500 Παλαιστίνιους από τη Βηρυτό (πλοίαρχος Άναστάσιος Κουλουμπής).
- Σαντορίνη: Μετέφερε 1.500 Παλαιστίνιους από τη Βηρυτό (πλοίαρχος Άναστάσιος Κουλουμπής).
- «Ιόνιαν Γκλόρυ»: Μετέφερε 1.300 Παλαιστίνιους από τη Βηρυτό (πλοίαρχος Κων. Μαρίνης).

Στό μεταξύ ή Ύπατη Άρμοσθεία Προσφύγων του ΟΗΕ κυκλοφόρησε ένα ιδιαίτερα ενημερωτικό φυλλάδιο με οδηγίες προς τους πλοιοκτήτες και τους πλοιάρχους για την αποβίβαση των ατόμων που περισυλλέγονται στα πλοία (BOAT PEOPLE) ιδιαίτερα στις περιοχές της Νότιας Κίνας, του Βιετνάμ κλπ., το οποίο διανέμεται στους ενδιαφερομένους από την Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών.

Διόρθωση

Στόν δημοσιευθέντα στό τεύχος μας της 15ης Αύγουστου 'Ισολογισμό της Έστίας Ναυτικών για τη χρήση 1984, αναγράφηκε λανθασμένα στο ένεργητικό του 'Ισολογισμού και στο Κεφάλαιο Δ' 'Επιχορηγήσεις στη στήλη του κλάδου Ε.Λ.Ο.Ε.Ν. τό ποσό των δρχ. 47.279.883.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΕ

«ΙΟΝΙΣ» - «ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ» - «ΙΚΑΡΟΣ»
«ΝΑΞΟΣ» - «ΠΑΡΟΣ» - «ΣΑΜΑΙΝΑ»



Η Ε.Α. είναι μια Ανώνυμη Εταιρία, θυγατρική της ΕΤΒΑ που είναι Κρατική Τράπεζα, επομένως μια εταιρία ελεγχόμενη από το κράτος.

Οι σκοποί της είναι:

α) Να δημιουργήσει μια ΠΡΟΤΥΠΗ Ακτοπλοϊκή Εταιρία, που θ' αποτελέσει υπόδειγμα για παρόμοιες εταιρίες.

β) Να εκμεταλλευθεί πλοία κατασκευασμένα και παροπλισμένα που είναι ιδιοκτησία δημοσίων φορέων (Τραπεζες κ.λπ.) και «σκουριάζουν» στα διάφορα άγκυροβόλια (π.χ. ΙΟΝΙΣ, ΤΑΎΓΕΤΟΣ κ.λπ.).

γ) Να επέμβει για να εξυγιάνει και να στηρίξει τις προβληματικές Ε.Λ.Β. στα πλαίσια κοινής συμφωνίας μαζί τους, με σκοπό αφ' ενός να πάρει τη διαχείριση των πλοίων τους και αφ' ετέρου να ικανοποιήσει τους πρώτους μετόχους των εταιριών αυτών.

και δ) Να μελετήσει το Ακτοπλοϊκό πρόβλημα σε Εθνική κλίμακα, να προτείνει λύσεις και να γίνει ο σύμβουλος του κράτους σ' αυτόν τον τομέα.

Γραφεία: Ακτή Ποσειδώνος 12, τηλ. 4110.948-4119.285-4131.027-4131.056
Telex: 21-1567 NAXO GR

Κρατήσεις θέσεων: τηλ. 4114.107, 4114.181, 4126.709

“Ελληνες ναυτικοί κρατούνται στη Σομαλία

‘Ο διάπλους της Μεσσήνας

“Εξι “Ελληνες καί έξι ξένοι ναυτικοί μέλοι του πληρώματος του κυπριακού φορτηγού «Χριστίνα Ι» κρατούνται στο λιμάνι Μοκαντίσου της Σομαλίας γιατί στο σκάφος βρέθηκε έπειτα από έρευνα τό πτώμα ενός Σομαλού εργάτη.

Τά άνωτέρω ανέφερε στό ύπουργείο Ναυτιλίας ή διαχειρίστρια εταιρεία ή όποία διευκρίνισε ότι γιά τήν υπόθεση ύπάρχουν άσαφείς πληροφορίες. “Επειτα από αυτό τό ύπουργείο Ναυτιλίας ζήτησε από τό ύπουργείο “Εξωτερικών νά έρευνηθεί ή υπόθεση από τίς έλληνικές διπλωματικές άρχές καί νά προσφερθεί κάθε δυνατή συνδρομή στό πλήρωμα. Οί έξι “Ελληνες πού κρατούνται είναι οί Σπ. Κολώνιας, πλοίαρχος, “Ανδρέας Σιδηρόπουλος, ύποπλοίαρχος, Μάρκος Βολίκας, ναύκληρος, Πέτρος Μηγιάκης, Β’ μηχανικός, Στ. Χριστοδούλου, καί Νικ. Τζεβελέκος, Γ μηχανικός. Τό σκάφος μετέφερε φορτίο βοήθειας του ΟΗΕ γιά τή Σομαλία.

Οί παροπλισμοί

Μεταξύ 29 “Απριλίου καί 9 Αύγουςτου παροπλίσθηκαν στό κατωτέρω άγκυροβόλια τά έξης πλοία (έντός παρενθέσεως αναγράφεται ή ήμερομηνία παροπλισμού).

- “Ελευσίνα, θέση Α’: τό φορτηγά «Μίνι Λάπ» (16.5.85) καί «Μίνι Λίμπρα» (29.5.85).
- “Ελευσίνα, θέση Β’: τό φορτηγά «Θεόληπτος» (8.5.85), «Ψηλή» (15.5.85), «Κάπταιν Τζώρτζ Λ.» (7.6.85), «Λίπς» (9.6.85), «Νικόλας Γ. Παπαλιός» (10.6.85), «Μάριλιν Λ.» (19.6.85), «Αλθέα» (8.7.85), «Αλέξανδρος Α.» (2.7.85), «Αθήναιον Ρήφερ» (2.7.85), «Αγιος Νικόλαος» (6.7.85), «Γαρδένια» (16.7.85), «Αννίτσα Λ.» (10.7.85), «Κάπταιν Τζών Λ.» (10.7.85), «Φωτεινή Λ.» (13.7.85), «Δέλφικ Ρήφερ» (16.7.85), «Εύδη Λ.» (23.7.85), «Αίολος Κ.» (26.7.85) καί «Πουνέντες» (30.7.85) καί τά δεξαμενόπλοια «Ολύμπικ Σπλέντορ» (15.5.85), «Αρτεμης Γαροφαλίδη» (15.5.85), «Ολύμπικ Στάρ» (7.6.85), «Είρηνικός» (24.6.8), «Αρμονικός» (11.7.85), «Δραστήριος» (19.7.85), «Φιλικός» (26.7.85), «Κρήτη» (30.7.85), «Αρχιπέλαγος» (30.7.85) καί «Τολμηρός» (27.7.85).
- “Ελευσίνα, θέση Γ’: Τό έπιβατηγό «Σίτυ όφ “Ανδρος» (3.5.85), τό φορτηγά «Ρίο» (24.4.85), «Νίκι» (3.5.85), «Κίναρος» (2.5.85), «Αϊτζιαν Προσπερίτυ» (6.5.85), «Αϊτζιαν “Αϊλαντ» (6.5.85), «Αλεξάνδρα ΙΙΙ» (15.5.85), «Χίος Πράιντ» (20.5.85), «Αλκα» (4.6.85), «Ελ Γκαούτσο» (10.6.85), «Αθανάσιος Δ.» (1.7.85), «Φάλακον» (22.6.85), «Αλβανάδα» (7.7.85), «Μαρία Ξύλα» (24.7.85), «Ολύμπικ Χόουπ» (30.7.85) καί «Σήλο» (16.5/85) καί τό δεξαμενόπλοιο «Κίσσαμος» (14.6.85).
- Χαλκίδα: τό δεξαμενόπλοιο «Κάστωρ» (12.1.85) καί τό φορτηγά «Μάνθος» (19.7.85) καί «Κυδωνία» 623.7.85).
- “Ιτέα: τό φορτηγό «Βυτίνα» (25.7.85).

Νέοι λιμενοφύλακες

“Ορκίσθηκαν μετά τήν όλόκληρωση τής θεωρητικής καί πρακτικής εκπαιδύσεώς τους 75 νέοι λιμενοφύλακες (55 άνδρες καί 20 γυναίκες).

Γιά τήν ενημέρωση τών πλοίαρχων μας παραθέτομε τόν πλήρη κανονισμό γιά τόν διάπλου τών Στενών τής Μεσσήνας. “Ο κανονισμός πού ισχύει από 18 Μαΐου είναι ύποχρεωτικός γιά όλα τά πλοία πού διαπλέουν τά Στενά, σύμφωνα μέ νομοθετική ρύθμιση τής Ιταλικής κυβέρνησης.

“Αρθρο 1

“Ολα τά έμπορικά πλοία πού διαπλέουν τά Στενά τής Μεσσήνας μέ πορεία από βορρά πρό νότο καί αντίστροφα, πρέπει νά κινούνται στό δεξί (της νοητής) γραμμής πού σ ν δέει τά κατωτέρω γεωγραφικά σημεία:

A — 38.16.5B 15.43.5A
B — 38.14.0B 15.36.8A
Γ — 38.10.8B 15.36.0A

“Αρθρο 2

“Ολα τά έμπορικά πλοία πρέπει νά εκπέμπουν τά έξης στοιχεία:

1) Τά πλοία πού πρέπει νά έχουν πιλότο πρέπει νά μεταδίδουν στίς ναυτικές άρχές τής Καλαβρίας, τουλάχιστον 12 ώρες πρίν τόν διάπλου πληροφορίες σχετικά μέ τό όνομα του πλοίου, τήν εθνικότητα, τό διεθνές όνομα, τήν χωρητικότητα, τήν παρουσία στο φορτίο ύδρογονανθράκων ή άλλων τοξικών ούσιων (ποσότητα καί είδος), τήν ETA στό Κάπο Πελόρο γιά τά πλοία πού πλησιάζουν από βορρά καί στήν Πούντα Σάν Ραϊνέρι γιά τά πλοία πού πλησιάζουν από νότο, καί τήν ETA στό Σταθμό Πιλότων τών Στενών μία ώρα πρίν τόν κατάπλου τους εκεί.

2) Τά ύπόλοιπα πλοία πρέπει νά μεταδίδουν τά άνωτέρω στοιχεία τουλάχιστον δύο ώρες πρίν τόν διάπλου, στίς ναυτικές άρχές τής Μεσσήνας καί τής Καλαβρίας μέ ραδιοηλέφωνο στό κανάλι 16 τών VHF/FM.

“Αρθρο 3

“Ολα τά έμπορικά πλοία ύποχρεούνται:
1) νά κάνουν συνεχή ακρόαση στο κανάλι 16 τών VHF
2) νά διαπλέουν τά στενά μέ μεγάλη προσοχή, μέ τή μηχανή σέ κατάσταση έτοιμότητάς.
3) νά έχουν σέ πλήρη λειτουργία τά βοηθητικά όργανα ναυτιλίας ώστε ή θέση του πλοίου νά μπορεί νά έντοπισθεί άκριβώς.
4) νά έλέγχουν τήν θέση τους καί νά τήν άναφέρουν στίς ναυτιλιακές άρχές άν τους ζητηθεί.

“Αρθρο 4

“Η ύποχρέωση έφαρμογής τών διατάξεων αυτού του Κανονισμού δέν άναιρεί τήν ύποχρέωση έφαρμογής τών διατάξεων του Διεθνούς Κανονισμού γιά τήν “Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα του 1972.

“Αρθρο 5

Οί ναυτικές άρχές τής Καλαβρίας καί τής Κατάνια θά πάρουν τά άναγκαία μέτρα γιά τήν ύποχρεωτική παρουσία πιλότων στούς κατωτέρω τύπους πλοίων:

— έμπορικά πλοία άνω τών 15.000 τον. γκρός
— έμπορικά πλοία άνω τών 6.000 τον. γκρός πού μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου ή άλλα ύλικά επικίνδυνα γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον.

“Αρθρο 6

“Ο διάπλους τών στενών άπαγορεύεται στό πλοία άνω τών 50.000 τον. γκρός πού μεταφέρουν πετρελαϊκά προϊόντα ή άλλα ύλικά επικίνδυνα γιά τό θαλάσσιο περιβάλλον.

ROTTERDAM Ketting-Muilwijk B.V.

Wilhelminakade 68
NL 3072 AR Rotterdam

Tel. 010 84.60.33 Tx. 28780 kegac

DECK AND ENGINE REPAIRS
ELECTRICAL REPAIRS, PIPE WORK,
HYDRAYLIC, REFRIGERATION,
FIRE FIGHTING

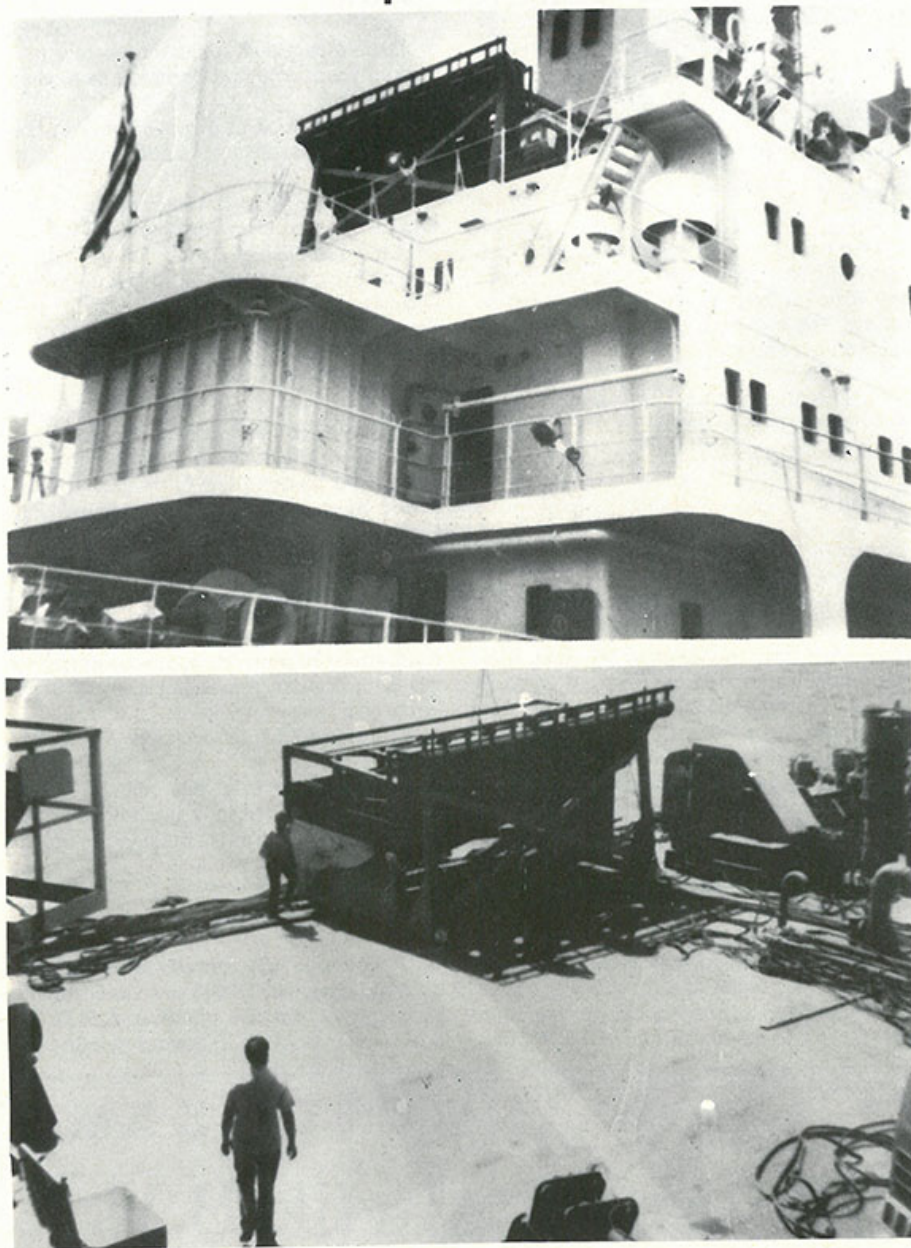
PLEASE CONTACT

CHRIS MARINE
C. PAPTAEODOROU

M. Sc. (MUNICH). C. ENG. FIMARE, MRINA

12, PLATONOS, 185 10 PIRAEUS
TEL. 4178181
TEL. 9810439 (AOH)
TX: 24 1015 CRIS GR

Μεταφορά τμήματος τριήρους στήν 'Ελλάδα



Η εταιρία EMPROS LINES, εύγενώς προσφερθείσα, μετέφερε από την 'Αγγλία στον Πειραιά με το πλοίο της «ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ» τμήμα τριήρους (TRIAL PIECE), τό οποίο κατασκευάστηκε στην 'Αγγλία από τό Ναυπηγείο COVENTRY BOATBUILDERS CO-OPERATIVE AND MARINE TRAINING AND DEVELOPMENT LTD. εις LOWESTOFT, υπό την επίβλεψη του 'Επιτίμου Καθηγητού του Κολλεγίου CHURCHILL AND WOLFSON του CAMBRIDGE, JOHN MORRISON και του ε.α. 'Αρχιναυπηγού του Βρετανικού 'Υπουργείου 'Εθνικής 'Αμύνης JOHN COATES, ενώ ή χρηματοδότηση έγινε από τό TRIMERE TRUST. Τό τμήμα της τριήρους θά χρησιμοποιηθεί ως υπόδειγμα για την κατασκευή μιάς τριήρους σέ ελληνικό ναυπηγείο υπό την επίβλεψη του 'Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού.

Αυτή ή προσφορά της EMPROS LINES για τή μεταφορά του τμήματος της τριήρους μπορεί νά πεί κανείς ότι περιλαμβάνεται στή

γενικότερη προσπάθεια αυτής της υποδειγματικής εταιρίας και ειδικότερα του Ιδρυτή της και εκλεκτού φίλου και συνεργάτη των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Γεωργίου Μ. Δρακοπούλου για τήν ανάδειξη της ναυτικής Ιστορίας του Αιγαίου και κατ' ακολουθίαν της ναυτικής Ιστορίας της 'Ελλάδος. Με πολυλούς κόπους και μεγάλες χρηματικές δαπάνες αλλά κυρίως μέ πολύ κέφι και μέ μεγάλο πάθος ό κ. Δρακόπουλος δημιούργησε στή γενέτειρά του, τή Μύκονο, τό Ναυτικό Μουσείο του Αιγαίου στό οποίο έχει ήδη συγκεντρώσει από διάφορες περιοχές της χώρας αλλά και από δημοπρασίες από τό εξωτερικό άφθονα κειμήλια της ναυτικής μας Ιστορίας — μοντέλα πλοίων, νομίσματα μέ ναυτικά θέματα και γκραβούρες πού στολίζουν τό μικρό αλλά πλούσιο μουσείο και παρουσιάζουν τή ναυτική Ιστορία του Αιγαίου αλλά και της 'Ελλάδος γενικότερα. Στίς άνωτέρω φωτογραφίες τό τμήμα της τριήρους φορτωμένο στό «Αγωνιστής» και κατά τή στιγμή της εκφορτώσεως στόν Πειραιά.

Θάνατος πλοίαρχου επί του πλοίου

Στό ελληνικό φορτηγό «Διστός» τό οποίο βρίσκεται στήν 'Ηγουμένισσα όπου ξεφορτώνει ταιμέντο πέθανε ξαφνικά ό πλοίαρχος του Μιχ. Τσαγκάρης, 42 ετών.

Δύο ναυτικοί άσθένησαν έν πλώ

Τό φορτηγό «Ανδρος Μελέτιμ» αποβίβασε στίς 'Αζόρες τόν θαλαμηπόλο Γεώργ. Μασόλα ό οποίος παρουσίασε ξαφνικά πόνους στό στομάχι και ύψηλό πυρετό. 'Ο Μασόλας νοσηλεύεται σέ τοπικό νοσοκομείο και θά επαναπατρισθεί μόλις τό επιτρέψει ή κατάσταση της υγείας του.

'Επίσης τό δεξαμενόπλοιο «Εύα» αποβίβασε στό Πουέρτο Ρίκο τόν μάγειρο του πλοίου Δημ. Καραβέβα ό οποίος είχε αισθανθεί ξαφνικά πόνους στό στέρνο και στά χέρια και όπως ανέφερε ή πλοιοκτήτρια εταιρία ή κατάσταση του έχει ήδη βελτιωθεί αισθητά.

'Εκπτώση 50% στά άναπηρικά όχήματα

Στά άναπηρικά όχήματα πού μεταφέρονται μέ πλοία θά παρέχεται έκπτωση 50% υπό τήν προϋπόθεση ότι τό άναπηρικό όχημα θά συνοδεύεται από τόν δικαιούχο άναπηρο. 'Η άπόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας μέ τήν οποία καθιερώνεται ή έκπτωση όρίζει ότι αυτή θά παρέχεται σέ όλες τίς άκτοπλοϊκές γραμμές της χώρας.

Βύθιση παροπλισμένων πλοίων στό Λομέ

Στίς 23 Αύγουστου προσάραξαν και βυθίστηκαν στό έξωτερικό άγκυροβόλιο του λιμανιού Λομέ του Τόγκο στή Δυτική 'Αφρική τό ελληνικό ρυμουλκό «Νικόλαος» και τό ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίο - ψυγείο «Ρίο Μιέρρα» μέ Ισπανική σημαία. Τά δύο σκάφη ήταν επί δύο χρόνια παροπλισμένα στό λιμάνι του Λομέ και μεθορμίστηκαν πρόσφατα στό έξωτερικό άγκυροβόλιο έπειτα από έντολή των τοπικών λιμενικών αρχών. Τή βύθιση των δύο πλοίων γνωστοποίησε στό ύπουργείο Ναυτιλίας ή διαχειρίστρια εταιρία ή οποία διευκρίνισε ότι οι φύλακες πού ήταν άλλοδαποι δέν έπαθαν τίποτε.

'Ολοκληρώνεται ή κάλυψη του INMARSAT

'Ο διεθνής οργανισμός δορυφορικών επικοινωνιών, στήν προσπάθειά του νά ολοκληρώσει τό Μελλοντικό Σφαιρικό Σύστημα Σημάτων 'Ασφαλείας και Κινδύνου (FGMDSS) θά προχωρήσει στήν τηλεπικοινωνιακή κάλυψη της περιοχής μεταξύ του 'Ατλαντικού και του Ειρηνικού. Πρόκειται για ένα «χάσμα» έκτάσεως 300 ναυτικών μιλίων, δυτικά της Κεντρικής και Νότιας 'Αμερικής πού δέν μπορούν νά έξυπηρετήσουν οι ύπάρχοντες δορυφόροι του 'Ατλαντικού και του Ειρηνικού. 'Η περιοχή θά μπορούσε νά καλυφθεί είτε μέ τήν μετακίνηση των δορυφόρων, είτε μέ τήν χρησιμοποίηση του έναλλακτικού δορυφόρου πού ύπάρχει σέ τροχιά για τήν περίπτωση βλάβης στους ύπόλοιπους.

'Η δορυφορική κάλυψη της περιοχής θά σήμαινε οικονομία στίς επικοινωνίες των

πλοίων, καθώς δεν θα ήταν πλέον αναγκαία η τοποθέτηση εναλλακτικών συμβατικών ραδιοεπικοινωνιών για τις περιοχές χωρίς δορυφορικές επικοινωνίες.

Σύμφωνα με προτεινόμενο κανονισμό του IMO από το τέλος της δεκαετίας, τα πλοία που θα κάνουν δρομολόγια σε περιοχές με δορυφορική κάλυψη δεν θα υποχρεούνται να φέρουν και συμβατικά συστήματα ραδιοεπικοινωνίας.

Η ύπαρξη «χασμάτων» στο FGMDSS θα σήμαινε επίσης την πιθανότητα μη λήψης ενός σήματος κινδύνου από τις περιοχές αυτές.

Νέο τακτικό μέλος στο ΑΣΝΑ

Όπως μας γνωστοποίησε το Γραφείο Τύπου του ΥΕΝ, ο κ.Γ. Μαρκογιάννης, Ναυτιλιακός Σύμβουλος, όριστηκε με υπουργική απόφαση Τακτικό Μέλος στο Β' ΑΣΝΑ εκπροσωπών την Ένωση Έλλληνων Έφοπλιτών.

Η ετήσια συνέλευση της INTERKARΓΚΟ

Την Πέμπτη 5 Σεπτεμβρίου στις 5.30 το απόγευμα, θα πραγματοποιηθεί στο Ξενοδοχείο Χανδρή της Αθήνας η ετήσια συνέλευση της «Ιντερκάργκο», που όπως είναι γνωστό όφειλε τη δημιουργία της στην ελληνική πρωτοβουλία.

Σημαντική μετασκευή άνετέθη στη ΝΑΥΣΙ

Ένα πλοίο 100.000 τόννων, το «Muscat Cement» Σαουδαραβικής πλοιοκτησίας, μετασκευάζεται στο Πέρασμα σε πλωτό σταθμό εκφορτώσεως τσιμέντου που θα εγκατασταθεί και θα λειτουργήσει στο Λός Άντζελες.

Πρόκειται για αξιόλογη τεχνική εργασία, που παραγματοποιείται σύμφωνα με τους ειδικούς κανονισμούς για την προστασία από τη ρύπανση του περιβάλλοντος και την ήχο-

ρύπανση που ισχύουν στην Καλιφόρνια και είναι από τους πιο αυστηρούς στον κόσμο.

Το έργο της τάξεως των 2.000.000 δολαρίων ανέλαβε η εταιρία «ΝΑΥΣΙ» μετά από διεθνή διαγωνισμό στον οποίο πήραν μέρος και ναυπηγεία της Άπω Ανατολής. Ο πλωτός σταθμός τσιμέντου θα έχει δυναμικότητα παροχής 300 τόν. ώριαίως και θα χρησιμοποιεί ηλεκτρική ισχύ της τάξεως των 2.000 ΚW.

Η υπόθεση του «Τασία»

Η περιπέτεια του πληρώματος του ελληνικού θαλασσοπλοίου «Τασία», το οποίο κρατείται από την περασμένη άνοιξη στη Νιγηρία, αναμένεται ότι θα λήξει αίσίως, δήλωσε ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής, ο οποίος διευκρίνισε ότι συνεχίζονται οι διπλωματικές ενέργειες για την απελευθέρωση του πλοίου και του πληρώματος μετά την έκδοση απαλλακτικής απόφασης από το νιγηριανό δικαστήριο που άσχοληθήκε με την υπόθεση αυτή.

Η ανάκριση για τις προγραφές

Ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής, απαντώντας σε σχετική ερώτηση, δήλωσε ότι θα δώσει εντολή να περατωθεί άμεσα η ένορκη διοικητική εξέταση που είχε διατάξει ο προκάτοχός του κ. Άρσένης σχετικά με τα δημοσιεύματα για καταλόγους προγραφών λιμενικών αξιωματικών.

Η αύξηση των θέσεων πολιτικών υπαλλήλων και του Α.Σ.

Στο υπουργείο Ναυτιλίας γίνεται μελέτη των αυξημένων θέσεων πολιτικών υπαλλήλων που προβλέπει ο νέος οργανισμός ενώ ταυτόχρονα προβλέπεται και αύξηση των οργανικών θέσεων του Λιμενικού Σώματος.

Τά ανωτέρω δήλωσε ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Άλεξανδρής απαντώντας σε ερωτήσεις σχετικά με το θέμα της αναβολής του εφετινίου διαγωνισμού για την κατάταξη λιμενικών δοκίμων και διευκρίνισε ότι το δλο ζήτημα (της καλύψεως των αυξημένων θέσεων πολιτικού προσωπικού του ΥΕΝ και της αύξησεως των οργανικών θέσεων του Α.Σ.) συναρτάται και με τις οικονομικές δυνατότητες. Ο υπουργός διευκρίνισε επίσης ότι αν δεν καταστεί δυνατόν να γίνουν εγκαίρως οι τροποποιήσεις ώστε να επιτρέπεται η συμμετοχή γυναικών, καθώς και εγγράμων και από τα δύο φύλα, ο σχετικός διαγωνισμός θα γίνει το επόμενο έτος με διπλάσιο αριθμό θέσεων, ενώ για να μην εξαιρεθούν υποψήφιοι που συμπληρώνουν έφετος το δριο ηλικίας θα ληφθεί πρόνοια και για την παράταση επί ένα ή δύο χρόνια του όριου ηλικίας ειδικά για όσους θα μετάρουν στους διαγωνισμούς για κατάταξη λιμενικών δοκίμων.

Δεξίωση της Σουίτσερ στην Αθήνα

Στο Βράδυ της Τετάρτης 28 Αυγούστου, η γνωστή εταιρία Σουίτσερ Μπρόδερς και η αντιπρόσωπός τους στην Ελλάδα εταιρία «Ναυτέκ» που διευθύνουν οι κ.κ. Παππάς και Χαλκιάπουλος παρέθεσαν δεξίωση στο ξενοδοχείο Χίλτον της Αθήνας.

Στην ώραία εκδήλωση παρέστη μεγάλος αριθμός Έλλληνων έφοπλιστών και πολλοί ναυπηγοί - μηχανολόγοι, τεχνικοί διευθυντές ναυπηγείων και ναυτιλιακών εταιριών.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 28 Αυγούστου, σε δολάρια ανά μετρικό τόνο, εκτός αν άλλως σημειώνεται.

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	135/136	145/146	247/248
Βοστώνης	150.70/153	156.90/157	233/235
Νέας Υόρκης	145/146	149/152	235/240
Φιλαδέλφειας	147/151	153/156	236/240
Βαλτιμόρης	148/150	155/156	240/245
Νόρφολκ	145/150	148/155	240/245
Σαβάννας	145/146	153/154	246/247
Τζάκσονβιλ	147.50	154	240
Π. Έβεργκλέιτς	141/142	146/147	236/237
Τάμπα	142.50/149	149/155	228/232
Μόμπιλ	138/145	142.50/151	235/237
Νέας Όρλεάνης	136/144	145/150	235/238
Μπωμόντ/Π. Άρθρου	145/148.50	149/152.50	235/240
Χιούστον	143/145	146/149	235/239
Κόρπους Κρίστι	143/149	149/156	236/240
Σάν Ντιέγκο	143/144	148/149	225/226
Λός Άντζελες	142/144	145/149	224/225
Λόν Φραντζίσκο	143/145	147/149	225/226
Κολομβία Ρ./Πόρτλαντ	147.50/149	151/15	
Σηάτλ	141.145/75	145/147	225/227
Βανκούβερ	157/159	160/162	245/250
Άγ. Ευσταθίου	157/159	160/162	245/250
Φρήπορτ/Μπαχάμας	149/150	154/155	255/256
Άρούμπα/Κιουρασάο	169/170	177.50/178.50	249/250
Τρίνταντ	170/175	182/187	255/265
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	168/172	173/178.50	250/254
Σαίντ Κρουά	24.10	24.45	33.10BBL
Βενεζουέλας	22.56	23.14	33.28BBL
Βραζιλίας	149	153	295
Άμβέρσας	149/150	151/154	230/235
Ρόττερταμ	148/150	150/151	226/228
Άμβούργου	147/148	151/152	235/236
Γαλλίας	142/146	152/156	243/250MTW
Ισπανίας	154/155	156/158	145/246MTW
Θέουτας	153/154	156/158	232/238MTW
Γένοβας	151/156	160/165	250/258
Αύγουστας	151/156	160/165250/28	
Πειραιώς	153/154	158/159	245/250
Σουέζ Κανάλ	155	155	260
Τζέντας	-	155	282.65
Ντάμπαμ	-	155	275
Ρας Τανούρα	-	155	275
Κουβέιτ	155	160	260
Ντάρμπαμ	-	135/136	312/31MTW
Σιγκαπούρης	155/156	157/159	218/219
Ίαπωνίας	154.50/155.50	160/162	245/250

ΠΕΝΘΗ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΕΛ. ΣΤΑΜΠΕΛΟΣ



Στις 15 Αυγούστου, σέ ηλικία 73 ετών, πέθανε από πνευμονία ο Χρήστος Σταμπέλος, αντιπρόεδρος της «Ατμοπλοίας Καβουνίδου» και εκ των κυρίων μετόχων του «Ομίλου».

Ο Χρήστος Σταμπέλος σπούδασε Νομικά και Οικονομικά στην Αθήνα και από πολύ νέος ασχολήθηκε με τη Δημόσια Διοίκηση. Διετέλεσε Νομάρχης Θράκης πριν τη γερμανική κατοχή και αργότερα διακρίθηκε για την αντίστασιακή του δράση, για την οποία καταδικάστηκε τρεις φορές σέ θάνατο.

Στά 36 χρόνια του έγινε ειδικός σύμβουλος στο υπουργείο Έργασίας. Όταν ή θέση

αυτή καταργήθηκε, έγινε γενικός διευθυντής και παρέμεινε μέχρι τό 1967, όποτε παραιτήθηκε.

Υπήρξε από τούς πρωτεργάτες των συμβάσεων έργασίας πού άφορούσαν τούς Έλληνες έργατες - μετανάστες και ήταν από τούς πρώτους πού εργάστηκαν γιά τό Συμβούλιο της Εύρώπης και την Εύρωπαϊκή Κοινότητα.

Διετέλεσε τρείς φορές ύπουργός Έργασίας σέ Ισάριθμες ύπηρεσιακές κυβερνήσεις και διακρίθηκε γιά την εργατικότητα, τη συνέπεια και γιά τό δίκαιο πνεύμα του.

Γιά την προσφορά του στή Δημόσια Διοίκηση ό Χρ. Σταμπέλος τιμήθηκε μέ πολλά παράσημα και τιμητικές διακρίσεις, μεταξύ των οποίων και μέ τόν «Φοίνικα».

Τήν τελευταία 15ετία άσχολήθηκε μέ τόν έφοπλισμό και ανέλαβε την διεύθυνση των Οικονομικών ύπηρεσιών του Όμίλου Καβουνίδη, όπου διακρίθηκε γιά τη μεθοδικότητα της έργασίας του, τίς διοικητικές του ικανότητες και συνέβαλε στήν ανάπτυξη της «Ατμοπλοίας Καβουνίδου» στόν τομέα των θαλάσσιων περιηγήσεων.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», των οποίων ό έκλιπών ύπήρξε από τούς πλέον αγαπητούς φίλους, εκφράζουν στήν οικογένειά του είλικρινή συλλυπητήρια.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τά Διοικητικά Συμβούλια των Έταιριών του Όμίλου Καβουνίδη, μόλις άναγγέλθηκε ό θάνατος του

ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΤΑΜΠΕΛΟΥ

από τούς ίδρυτές των έταιριών και Προέδρου του Δ.Σ. της KAVOLINES CORPORATION και ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ ΑΝΕ., συνήλθαν σέ έκτακτη κοινή συνεδρίαση και γιά νά τιμήσουν την προσφορά, την μνήμη

λες κατά καιρούς. Ό έχθρός άναστατώνεται μαθαίνοντας τίς κινήσεις των σκλαβωμένων και έξορμα. Πρώτα θύματα στή χώρα οι Λιμενικοί Άξιωματικοί: Πλωτάρχης Γ. Κωτούλας στήν Αθήνα, Υποπλοίαρχος Ήλίας Καζάκος, Λιμενάρχης στη Μυτιλήνη και ό έδω άναπαύμενος Άνθ/ρχος Άρβανιτάκης, Λιμενάρχης Λήμνου, πιστόι στόν όρκο του Έλληνος Άξιωματικού.

Συνάδελφος από τούς εκλεκτούς ό Άρβανιτάκης σεμνός, ήπιος, δραστήριος, γενναίος και θερμός πατριώτης, επιβάλλεται έδω στό νησί ως ήγέτης της αντίστασης κατά του κατακτητού. Όργανώνει δίκτυο πληροφοριών γιά τούς συμμάχους, φυγαδεύει έθελοντές νέους πού σπεύουν στό έξωτερικό νά ενισχύσουν τίς μαχόμενες ένοπλες δυνάμεις της πατρίδος, τόν Στρατό, τό Ναυτικό και την άεροπορία μας.

Τό μεσημέρι της 15 Ίουλίου 1942 συλλαμβάνεται και δέσμιος όδηγείται έδω στόν Μοΰδρο. Άνακρίνεται. Δέν του παίρνουν λέξη. Τόν δέρνουν, σιωπά. Τότε τόν φυλακίζουν σ' ένα στενωπό χώρο κάτω από μία έντοιχισμένη σκάλα. Του περνούν ζωστήρα στό λαιμό γιά νά περπατήσει μέ τά τέσσερα σάν σκυλί. Ό Δήμες τραβά άπότομα τό λουρί και ό θάνατος τόν λυτρώνει. Καί θάπτεται άκήδετος ό ήρωας σ' αυτή τη γή.

Έτσι έφυγες δαφνοστεφανωμένος άλλ' άκήδετος, χωρίς τό στερνό φιλή: Ίωάννη Άρβανιτάκη — στό μακρινό σου πόρεμα πού πίσω δέν γυρνάει.

και την προσωπικότητα του θανόντος και άπεφάσισαν όμόφωνα τά έξής:

— Νά άναρτηθεί μεσίστια ή σημαία σέ όλα τά πλοία και τά γραφεία των έταιριών επί ένα μήνα.

— Νά παρακολουθήσουν όλα τά μέλη των συμβουλίων την κηδεία του και νά συνοδεύσουν την σορό μέχρι της τελευταίας κατοικίας του.

— νά άργήσουν τά γραφεία του Όμίλου κατά την ήμέρα της κηδείας.

— Νά διατεθεί ποσόν 500.000 δρχ. γιά φιλανθρωπικούς σκοπούς.

— Νά δημοσιευθεί τό ψήφισμα αυτό από τύπο.

ΨΗΦΙΣΜΑ

του Δ.Σ. της Λέσχης Πλοιάρχων

Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων

Γιά την άπώλεια του Χρήστου Σταμέλου πού διακρίθηκε και σάν άριστος οικογενειάρχης και σάν δίκαιος δημόσιος άνδρας στά άνώτερα αξιώματα της Δημόσιας Διοίκησης και σάν λίαν αξιόλογος διευθυντής των οικονομικών ύπηρεσιών και συμπλοικτήτης στήν Κ-LINES, τό Δ.Σ. της λέσχης εκφράζει στήν οικογένεια του εκλιπόντος τά θερμότατα συλλυπητήρια, εύχόμενο ζεστά και άνθρώπινα όπως ό χρόνος μετατρέψει τόν μεγάλο τους πόνο στήν πιό γλυκιά άνάμνηση.

ΔΩΡΕΕΣ

Στή μνήμη ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΤΑΜΠΕΛΟΥ

ή Κυρία Άριάδνη Καβουνίδη κατέθεσε στήν Έθνική Τράπεζα Άρ. Λογ. 152-762661-43 Δρχ. 100.000 ύπέρ του νεαρού Άλέξανδρου Καρουλάνη ό όποιος νοσηλεύεται μέ σοβαρή άσθένεια στο Λονδίνο.

Στή μνήμη ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΤΑΜΠΕΛΟΥ έγιναν γνωστές άκόμη οι παρακάτω δωρεές ύπέρ φιλανθρωπικών σκοπών:

Κος & Κα	Κ. Λεμού	Δρχ. 10.000
»	Δ. Άγγελουπούλου	» 10.000
»	Λ. Μπουρνιά	» 5.000
»	Α. Γαβριήλ	» 3.000
»	Κ. Μητσούτση	» 5.000
»	Στρ. Στρατήγη	» 5.000
»	Ι. Άγγελουπούλου	» 5.000
»	Έμμ. Κατσούλη	» 5.000
»	Λουκά Μάτσα	» 10.000
»	Π. Χριστοδουλόπουλου	» 5.000
»	Γ. Μάνεση	» 5.000
»	Ι. Ψημένου	» 5.000
»	Κωνσταντινίδου	» 5.000
Κυρία	Μαργαρώνη	» 6.000
»	Καλλ. Καβουνίδη	» 10.000
»	Άλ. Λάρδη	» 5.000
»	Μ.Ι. Άγγελουπούλου	» 5.000
»	Ε. Ραυτοπούλου	» 3.000
»	Ε. Άργυροπούλου	» 3.000
»	Τέα Καβουνίδου	» 5.000
Κύριος	Δ. Καβουνίδης	» 10.000
»	Άγγ. Καραγιάννης	» 10.000

ΜΝΗΜΗ ΙΕΡΗ

Έκει κάτω στό άκριτικό μας νησί τη Λήμνο, κάθε χρόνο τό καλοκαίρι, μπροστά σ' ένα άπέριττο μνημείο άναπέμπεται δέηση στήν μνήμη του ήρωα Λιμενάρχη Ι. Άρβανιτάκη πού κατέθεσε τά νειάτα και τη λεβεντιά του στό βωμό της Πατρίδος. Ό Άρβανιτάκης είναι ένας από τούς τρείς πρώτους Έλληνες άξιωματικούς πού έξετέλεσαν οι έχθροι γιά αντίσταση στην κατακτητική τους μανία. Έφέτος βρισκόμενος στό νησί ό παλιός συνάδελφός του Άντ/ρχος Κωνστ. Γεωργιάδης, ένώπιον του κλήρου, εκπροσώπων της άμυντικής δυνάμεως της νήσου και του λαού, προσεφώνησε τόν νεκρόν μετά τόν σημερινό Λιμενάρχη Σημαιοφ. Λ.Σ. Μαωλάκον, μέ τά έξής λόγια:

Ό τρομερός έχθρός της εποχής έντός των τειχών. Ό λαός άπελπισμένος από την έκβαση της μεγάλης του και ένδόξου προσπάθειας άναπνέει βαριά και έλπιζει. Στήν πρώτη γραμμή οι κλεισμένοι στρατιωτικοί, άναζητούν διέξοδο πρός τόν έλεύθερο κόσμο, γιά νά συνεχίσουν τόν άγώνα. Τά λιμάνια ρημαγμένα από την όργή του πολέμου, ύποφέρουν κάτω από τό άγρυπνο μάτι του κατακτητή. Τό Λιμενικό Σώμα μέ διαφόρους χειρισμούς, πολλές φορές ξεγελάει τόν κατακτητή. Σέ συνεργασία μέ τίς άλλες ένοπλες δυνάμεις, στέλνει έθελοντές στήν Μέση Άνατολή από λιμάνια, κόλπους, κάβους: αί όποιοι σ' όποιο κρίνονται κατάλλη-



Θαλάσσια ατυχήματα

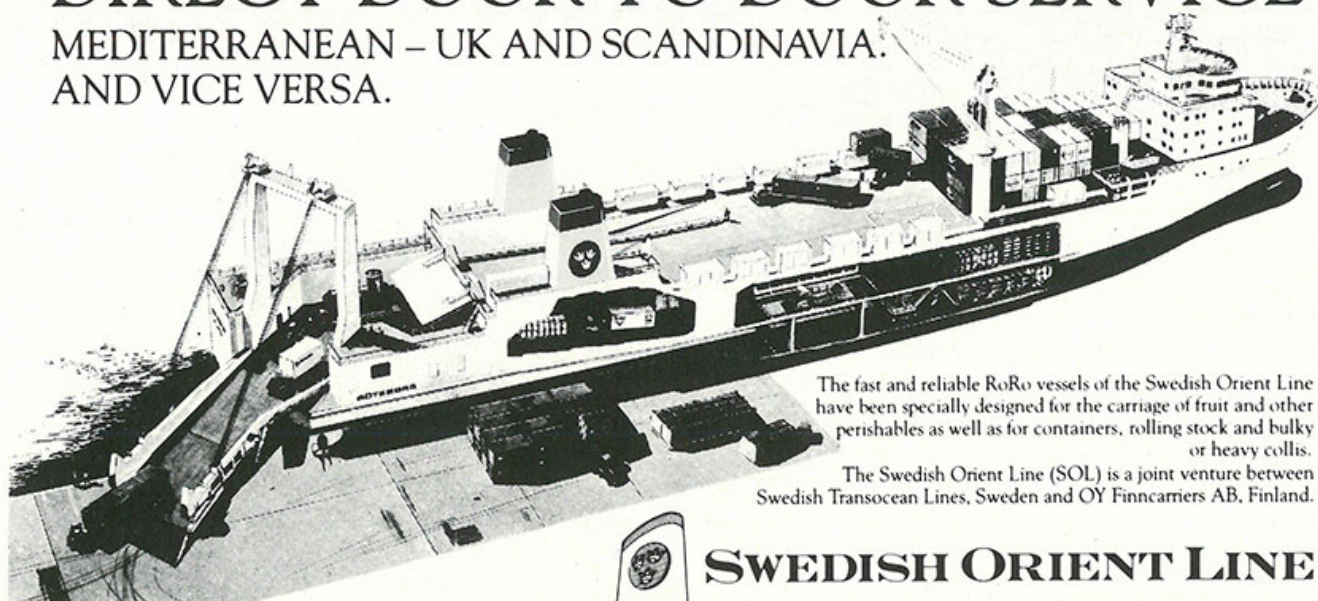
Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΣΙΑ	Έλληνική	9.525	1967	Παροπλισμένο στον Πειραιά, συγκρούστηκε στις 27/8, με το φορτηγό «Ντάϊμοντ Πρίνσε» και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ	Φιλιππίνων	8.915	1968	Συγκρούστηκε στον Πειραιά, στις 7/8, με το μπάλκερ «Κάπταιν Διαμαντής» λόγω κακοκαιρίας, και άμφότερα τα σκάφη υπέστησαν ελασματοουργικές ζημιές.
ΕΙΡΗΝΗ	Έλληνική	12.811	1985	Υπέστη ζημιές σε γερανό στη Σάντα Μάρτα, στις 18/6 και κατέπλευσε στο Άμβουργο για έπισκευές.
ΕΛΠΙΔΑ	Έλληνική	9.985	1969	Κατά την εκφόρτωση στο Μπρούκλιν, στις 19/8, υπέστη ζημία στην βοηθητική μηχανή.
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	Έλληνική	8.677	1966	Κοτονού για Ροζάριο, κατέπλευσε στο Μπουένος Άϊρες στις 22/8 για έπισκευές συνεπεία ζημιών στην προπέλλα και την μηχανή.
ΣΙΜΟΥΝ	Έλληνική	9.093	1971	Κουγχουαγκντάο για Σουραμπάγια, έμφορτο, προσάραξε στο Άπο Ρήφ, στις 8/8 χωρίς να σημειωθούν είσορές ύδατων. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών για την αποκόλληση.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΠΝΟΙΑ	Έλληνική	34.409	1975	Προσάραξε στον ποταμό Κολούμπια, στις 10/7 και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν έπισκευές.
ΑΣΤΡΑΛ	Λιβεριανή	11.543	1965	Επιθεωρήθηκε στο Καρντέγιεβο στις 8/8 συνεπεία σύγκρουσης με το μπάλκερ «Kruisevac». Αναέφερε ελασματοουργικές ζημιές.
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	Έλληνική	20.354	1974	Ανέφερε ζημιές σε γερανό στην Ίντσόν στις 9/8.
ΒΥΖΑΝΤΙΟ	Έλληνική	35.041	1967	Συγκρούστηκε στον Πειραιά, στις 27/8 με το φορτηγό «Αϊν» και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΚΙΜΩΛΟΣ III	Παναμαϊκή	6.995	1966	Επιθεωρήθηκε στο Φλάσσινγκ συνεπεία ζημίας στη κυρία μηχανή που υπέστη στο Τερνούζεν στις 26/7.
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	Έλληνική	16.640	1973	Συγκρούστηκε στο Γιβραλτάρ, στις 23/8 με το μικτό «Maguim» χωρίς να γίνει γνωστή ή έκταση των ζημιών.
ΣΑΡΩΝΙΣ	Έλληνική	13.714	1962	Παροπλισμένο στον Πειραιά υπέστη κλίση, συνεπεία είσορης ύδατων στις άρχες Αύγουστου.
ΤΡΕΊΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	Έλληνική	39.214	1968	Αναλήφθηκαν έπισκευές. Αναέφερε απώλεια της άγκυρας και μέρους της άλυσίδας, στο Μιλάζο στις 16/8.

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

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finn timers AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,
Akti Miaouli 35 – 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).



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.

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

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

LARRY Λ.: Νότιο Ισπανία 22.000 τον. κριθής Λε-μεσσό δολ. 5 φίο, 2.500/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΕΥΘΥΓΗΣ: Άκαμπα 14.000 τον. φωσφάτα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 12,25 φίο, 3.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 1-5.

ΕΥΣΤΑΘΙΑ: Άκαμπα 9.500 τον. φωσφάτα Τσιταγκόγκ, δολ. 12 φίο, 3.000/750 τον. άμεση.

ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ: Άκαμπα 14.000 τον. φωσφάτα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 12,25 φίο, 3.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 15-28.

ΜΠΛΟΥΜΠΕΡΝΤ Σουαίμπα 14.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 12,25 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 20-29.

ΜΕΡΥΛΑΝΤ: Πολωνία 20.000 τον. τσιμέντα 'Ινδία, δολ. 23,50 φίο, 1.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 23-25.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Άκαμπα 15.500 τον. φωσφάτα δυτική άκτή 'Ινδίας δολ. 12,25 φίο, όψιόν άνατολ. άκτή δολ. 12,75 φίο πλέον 50 σέντς για δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης, 4.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 24-31

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ: 15.358 τον. d.w. του 1971, παράδοση Φλάσσιγκ Αύγουστου 27, ταξίδι 'Ερυθράς με έπαναπαράδοση Τζέντα, δολ. 3.300 την ημέρα, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών.

ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ: 15.100 τον. d.w. του 1984, παράδοση Άμβέρσα/Άμβούργο Αύγουστου 28-31, ταξίδι με έπαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΤΙΤΙΣΗ: 15.384 τον. d.w. του 1970, παράδοση Μαϊάμι Σεπτεμβρίου 15-20, ταξίδι με έπαναπαράδοση Περού, δολ. 3.050 την ημέρα.

ΑΛΤΙΣ: 18.094 τον. d.w. παράδοση Ντουρές Αύγουστου 20-25, έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 2.800 την ημέρα.

ΚΑΡΛΟΒΑ: 54.220 τον. d.w. του 1975, παράδοση στον πιλότο Παρανάγκουα Αύγουστου 28 — Σεπτεμβρίου 8, έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Ρότερ-

ταμ δολ. 3.500 την ημέρα, συμπεριλαμβανομένων ύπερωριών.

ΑΛΚΜΗΝΗ: 16.908 τον. d.w. του 1979, παράδοση Άμβούργο Αύγουστου 15-16, έπαναπαράδοση Άκαμπα δολ. 4.000 την ημέρα.

ΑΜΥΝΤΑΣ: 14.935 τον. d.w. του 1970, παράδοση Νότιο Φινλανδία Αύγουστου 16-19, έπαναπαράδοση Δυτική Άφρική δολ. 3.000 την ημέρα.

ΤΟ ΠΡΩΤΟ: 14.948 τον. d.w. του 1972, παράδοση Βραζιλία Αύγουστου 28 — Σεπτεμβρίου 10, έπαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/Νότιο Ιαπωνία, δολ. 2.950 την ημέρα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.: 28.814 τον. d.w. του 1976, παράδοση στον πιλότο Σογκούντο Αύγουστου 20-21, έπαναπαράδοση στον πιλότο λιμάνι 'Ινδίας, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ: 33.796 τον. d.w. του 1973, παράδοση στον πιλότο Χάβρη Σεπτεμβρίου 1-10, έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.400 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ: 27.106 τον. d.w. του 1977, παράδοση Φός Αύγουστου 17-21, ταξίδι Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 2.900 την ημέρα για τις πρώτες 80 ημέρες και δολ. 3.500 για τις επόμενες ημέρες.

ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 28.053 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νιού Γουεστμίνστερ Αύγουστου 25-Σεπτεμβρίου, έπαναπαράδοση Κίνα/Ιαπωνία δολ. 3.500 την ημέρα, πλέον δολ. 75.000 για πλού ύπο έργα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΑΝΤΩ V: Άμουαυ Μπαίη 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Λέικ Τσάρλς, WS 155, Αύγουστου 30.

ΠΡΟΚΥΟΝ: Άμουαυ Μπαίη 47.500 τον. μέρος φορτίου, Σήρασπορτ WS 91, Αύγουστου 28.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 105, Σεπτεμβρίου 2.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II: Νιγηρία 78.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 55, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού/ Άμερ. Κόλπο WS 52,5, Σεπτεμβρίου 2.

ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ: Περσικό Κόλπο 90.000 τον.

μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, ναύλος δέν έγνώσθη.

ΑΛΕΝΤΑΛΕ: Λά Σκχίρα 80.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 47,5, όψιόν Μεσόγειο WS 50, ¼ amesh.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Ζουεϊτίνα 77.000 τον. Φός, WS 55, Αύγουστου 28.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Μεσόγειο 60.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 62,5, Αύγουστου 25.

ΟΒΕΡΣΗΖ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: Σαλλόμ Βόε 130.000 τον. μέρος φορτίου, Μάρκους Χούκ WS 32,5, Σεπτεμβρίου 2.

ΗΛΕΚΤΡΑ: Δυτ. Άφρική 100.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 37,5, Αύγουστου 20.

ΓΟΥΑ'Ι'Ζ: Σκίκντα 28.000 τον. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ WS 95, όψιόν Μεσόγειο WS 100, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 85, Αύγουστου 19.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Κουβέιτ 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Καραίτι WS 95, Αύγουστου 20.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Μεσόγειο 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 115, Αύγουστου 17.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Μπόνου 62.000 τον. μέρος φορτίου, Κεμπέκ WS 75, Αύγουστου 21.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Σίρρι Άϊλαντ 80.000 τον. μέρος φορτίου, WS 50, όψιόν 'Ιταλία WS 47,5, Αύγουστο.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΖΗΛ: Σάουθ Ράιντιγκ Πόιντ 73.000 τον. μέρος φορτίου, Λουϊσιάνα όφφορ πόρτ, WS 50, Αύγουστου 15.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Άμουαυ Μπαίη 25.000 τον. μέρος φορτίου, Νόρφολκ WS 105, Αύγουστου 17.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Δυτική άκτή Νοτ. Άφρικής 30.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 130, Αύγουστου 22.

ΕΙΡΗΝΗ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου, Γιούρομεντ WS 30, Αύγουστου 22.

ΤΑΥΡΟΣ: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 75, όψιόν Νέα Ζηλανδία/Αύστραλία, WS 105, τέλη Αύγούστου.

ΜΑΝΤΟΛΥΝΑ: Έκουαντόρ 54.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 68,75, Αύγουστου 25.

ΣΕΡΙΦΟΣ: Περσικό Κόλπο 70.000 τον. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη WS 53, Αύγουστο.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

Sale & Purchase:

Tel. 413 4227 453 1144

Telex 21 3893 THAN GR

Chartering:

Tel. 453 1883 453 1556 453 1707

Telex. 21 3891 THAN GR 21 3892 THAN GR

Branch:

107-109 Filonos Str.

P.O.Box 80167

GR - 185 10 Piraeus - Greece

AMAZON BENTSIΟΥP: Βραζιλία 49.000 τον. μέ-
ρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο
WS 64, Σεπτεμβρίου 3.

ΑΘΩΣ: Περσικό Κόλπο 240.000 τον. μέρος φορ-
τίου, 'Ιαπωνία WS 24, Αύγουστο.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Περσικό Κόλπο 25.000
τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ινδία WS 115, Αύγου-
στο.

ΣΕΙΡΗΝΑ: Μεσόγειο 18.000 τον. καθαρά
ΗΒ/Κόντινεντ, WS 135, όψιόν Μεσόγειο WS 145, Σε-
πτέμβριο.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: 'Εξ Σιντέρ 80.000 τον. μέρος
φορτίου, Φός WS 46, Αύγουστο 24.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Έκουαντόρ 52.500 τον. μέρος
φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερικ. Κόλπο
WS 80, όψιόν Καραϊβική WS 85, όψιόν Λάς Μίνας

WS 105, Αύγουστο 13.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Λά Σαλινά και Πουέρτο Λά
Κρούζ 101.000 τον. μέρος φορτίου, Γουίλχελσά-
βεν WS 25, Αύγουστο 14.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Περσικό Κόλπο 75.000 τον. μέρος

φορτίου Σιντενέ και Γκηλόγκ WS 42,5, Αύγουστο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ: Σαλλόμ Βόε 85.000 τον.

μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 42, ό-
ψιόν 'Αμερικ. Κόλπο WS 39,5, Αύγουστο 13.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

MENT XEPON: 123.597 τον. d.w. του 1977, παρά-
δοση Αύγουστο 30, ταξίδια 35/45 ημερών προς
δολ. 8.000 την ημέρα.

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Τό «κράκ» της «Σάνκο Στήμσιπ» δέν ήταν
δυνατό νά αφήσει άνεπηρέαστη τήν αγορά
τών αγοραπωλησιών, ή όποία εξάλλου τό τε-
λευταίο δίμηνο κινείται μέσα σέ πολύ άβέ-
βαιο κλίμα.

Παρά τό ένδιαφέρον γιά κάποιες εύκαιρια-
κές άγορές, δέν είναι ύπερβολικό νά ύπο-
στηρίξουμε ότι τό 50% σχεδόν των άρχικών
συμφωνιών δέν ύλοποιείται, τίς περισσότε-
ρες φορές λόγω περαιτέρω κάμψης των τι-
μών.

Ετσι κατά τό διαρρευσαν δεκαπενθήμερο
οί παραγματοποιηθείσες αγοραπωλησίες εί-
ναι ελάχιστες στά σκάφη ξηρού φορτίου και
σχεδόν μηδαμινές στά δεξαμενόπλοια, όπου

ή αγορά άναμένει τις έξελίξεις σχετικά μέ τά
χρονοναυλωμένα σκάφη της «Σάνκο».

Στά μπάλκ κάρριερς σημειώνουμε:

«OCEAN RANGER» 26.500/1972 δολ.
1.100.000

«ZIEMINA WIELKOPOLSKA» 26.362/1967
δολ. 700.000

Στά φορτηγά 'Ινδοί άγόρασαν τά πλοία:

«OROYA» και «MERCHANT PRINCIPAL»
17.945/1978 μέ φορτωτήρες 1/100 τον. και
8/22 τον. και 500 κοντέινερς προς δολ.
3.900.000 έκαστον.

'Επίσης 'Ινδοί απέκτησαν τό φορτηγό
«JOHNNY» 16.580/1976 μέ δυνατότητα 398
κοντέινερς έναντι δολ. 2.200.000. Τέλος, τό

φορτηγό «APAPA PALM» 11.600/1973 αλλά-
ζει χέρια έναντι δολ. 800.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Στασιμότητα τιμών παρατηρήθηκε στό
χώρο της 'Απω 'Ανατολής και του 'Ινδικού
'Ωκεανού.

Οί τρέχουσες τιμές διαμορφώθηκαν στά
παρακάτω επίπεδα.

Ταϊβάν:

VLCC δολ. 120 (άγοράστηκαν 4 μέ παρά-
δοση άλλες περιοχές σέ χαμηλότερες
τιμές).

Φορτηγά 5/10.000 τον. δολ. 100/108.

Κίνα:

5/8.000 τον. δολ. 108/112

Ν. Κορέα:

Μικρά φορτηγά (3-7.000 τον.) δολ. 102-110.

'Ινδία:

Φορτηγά 4/6.000 τον. δολ. 100 -102

Μπαγκλαντές:

Φορτηγά 4/6.000 τον. δολ. 105-110.

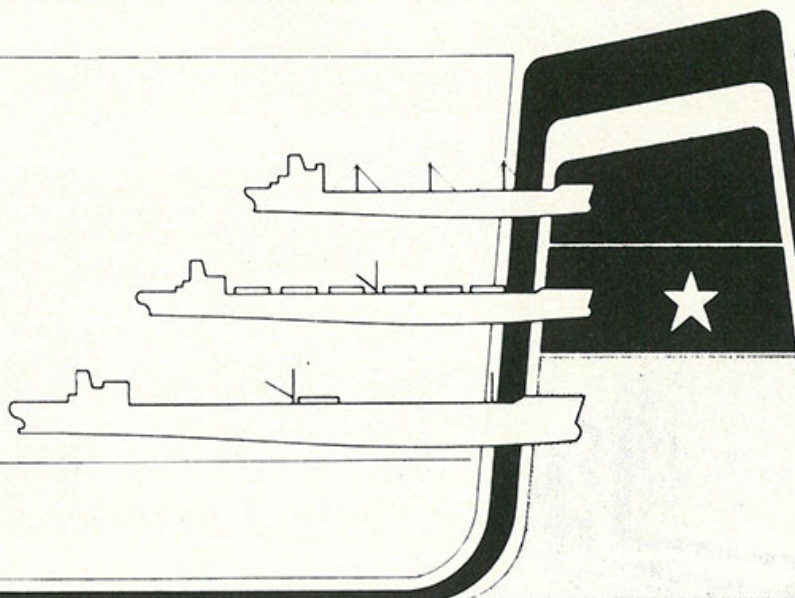
Πακιστάν:

Φορτηγά 5.000 τον. δολ. 101-102
Ψυγεία δολ. 95

'Ισπανία:

Γενικά άπραξία, τιμές δολ. 65-75.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



★ ADDRESS:
★ 153 - 157 GALE STREET
★ OR P.O. BOX 475
★ DURBAN - R.S.A.

TELEX No. 6-20129 SA ★
CABLE ADDRESS: ★
"HERMES" DURBAN ★

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

Directors: A. TSELENTIS C. TSELENTIS G. PAPAS P. ROUSSOS G. KATSAROS

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 67577/8/9
65181

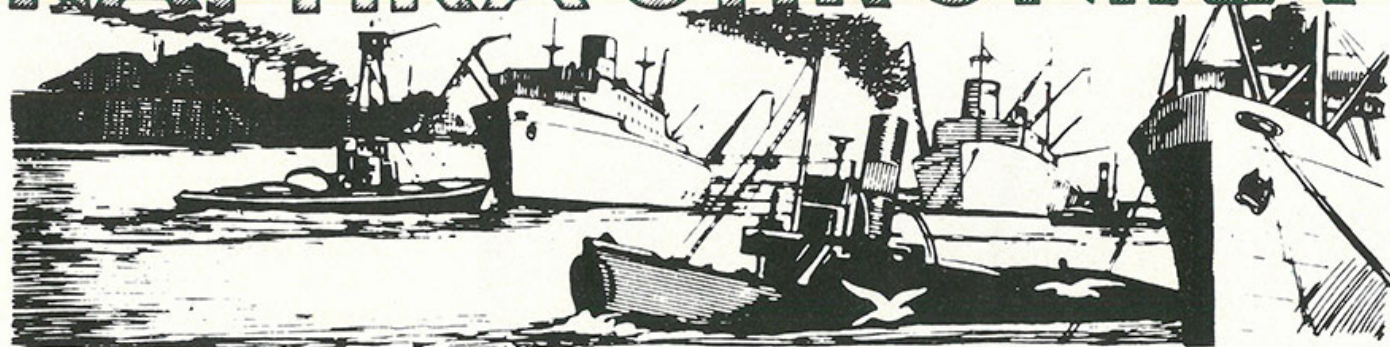
Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW
BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1206/965 — September 1st, 1985

CAUSE FOR WORRY

The news that has been attributed to a Ministry official and according to which the measures to be taken for shipping will be radical and will cause an international sensation has given us cause for worry — if it is true.

It makes us think that the government is bent on taking decisions on shipping without first consulting those concerned or hearing their proposals.

As far as we know, the new minister, Mr. Stathis Alexandris, has not heard any proposals or views from the Shipowners' Union.

In Mr. Katsifaras's day, certain proposals had been made with regard to abo-

lishing crew rotation and preserving the system of bilateral agreements, plus reducing crew complements. But at this point these remedies cannot provide the solutions needed today that will enable Greek ships to survive on the world scene.

Greek ingenuity is needed at peak performance to attain this objective and it is up to the owners, who are possessed of it to a large degree, to chart the future course of Greek shipping and submit it to the government. No step should be taken without consulting them first.

GREEK SHIPS DETAINED IN ALGIERS

This month the Greek authorities have had to cope with the detention of five ships (three Greek-flag and two Cyprus flag ships owned by Greeks) in Algiers. The ships were attached by court order following a suit filed by the consignees of the flour cargo carried by the vessels regarding a claim against the shippers of the cargo (TRADIGRAIN) that the flour was not the type ordered.

In other words, the vessels were considered under Algerian law to be a guarantee by the claimants against the shippers. The owners, on the other hand, claimed that the ships were being unlawfully detained because the claim in question was not contained among those for which a ship's arrest is allowed, in accordance with the International Convention of Brussels of October 1952 which has been ratified both by Greece and Algeria. In other words, it is not a maritime claim.

Nevertheless, the Algerian court to which the owners appealed to rescind the arrests deemed that although it ordered the arrests it was not competent

to rescind them. It referred the case to another court which, however, is not due to sit until the beginning of October!

At this point it is up to the Greek diplomacy to intervene and to raise its voice in protest. All it has done so far is inform itself on the arrests and inquire into the condition of the crews who are not facing any problems. There is little doubt that the spirit of the Convention is being blatantly violated. Cases of this sort are always tried immediately and usually within 24 hours of a ship's arrest.

Moreover, it should be noted that the P and I association's offer to guarantee the owners was rejected by the consignees while TRADIGRAIN refused to

put up any guarantees because it considers the claim completely unfounded and does not trust Algerian courts. It is in circumstances such as these that Greek owners are expected to survive? And survive they will, because they have faced worse storms than this kind. But that does not absolve the government from its duty in giving them all the support in its power.

FILIPINO CREWS

It would seem that Filipino crews will not only continue to form a substantial proportion of foreigners working on Greek ships but are very likely to increase it. One of the signs is the resumption of the cooperation between Greek owners and the Manila office of Mr. Petros Tountzis entitled "EL GRECO".

Moreover, this office appears to be the most reliable one since there have been unhappy experiences with other crew offices in Manila, also run by Greeks.

We are informed from Manila that the "EL GRECO" office is in a position to provide any number of Filipino seamen with all the necessary guarantees, particularly against trouble with the ITF.

According to NAT's census of 1984, the number of Filipinos serving on Greek flag ships was 1,178 constituting 13.9% of all foreign seamen serving on Greek ships at the time of the census. They were followed by Pakistanis (1088 or 12.8%) and Indians (892 or 10.5%) and lesser numbers of many other nationalities.

"SACORAFOS"

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

ANSAPHONE 86.27.469



This full-scale section of a classical Greek trireme — a 33 metre boat rowed by 170 oarsmen seated on three levels — formed one of the unusual attractions at Britain's four-day Henley Royal Regatta which drew a record crowd of more than 100,000 people. An authentic touch was given by a team of 15 oarsmen giving three-tier rowing demonstrations on the trial section which was designed and built in Britain to assist in the construction of a trireme in Greece for the first time in 1500 years. Designed to ram other warships at high speed, triremes were a decisive factor in the victory secured by the Athenian-led Greeks over the Persians at the Battle of Salamis in 480 BC, which established Europe free from Asiatic domination.

It has been possible to plan the trireme in detail using information gathered from naval, literary and archaeological sources coupled with a knowledge of naval construction methods. The project has been made possible due to the assistance of the Greek Government and the Hellenic Navy who will be responsible for supervising the work to plans prepared by three British experts on nautical history: John Coates, former Chief Naval Architect at Britain's Ministry of Defence; Professor Hohn Morrison, formerly President of Wolfson College, Cambridge, and Frank Welsh, a director of Grindlay's Bank who set up the Cambridge-based Greek Trireme Trust in 1983. The trust aims to promote the reconstruction of the most famous oared warships in which the naval battles of the ancient world were fought.

"JAPAN INC." IN DEEP TROUBLE

When Sanko Steamship and its creditors stood a few days ago in a Kobe district court, seeking "corporate rehabilitation" with outstanding loans in the region of 2,2 billion dollars, it was the first unique example of "Japan Inc." in deep trouble.

One really wonders how in view of the economic and energy negative forecasts, Sanko's bunkers were so eager to

extend credit to a company that owned only 47 ships and had another 217 on charter.

It seems that they were expecting the Japanese government to buy a great number of surplus tankers for oil storage purposes, while on the other hand, they felt that the massive new order for the 125 bulk carriers was the correct step forward into the multi-purpose bulker filed with technologically advanced vessels.

Now the Japanese government is fa-

cing the problem of unemployment of 2,400 seamen in case Sanko is left to be liquidated, while the Banks, Trading Houses and various creditors are to solve the disastrous consequences of the political miscalculation and inept management that led to the collapse of the shipping giant.

LAY UPS INCREASE BY HALF A MILLION TONNES

Laid up shipping rose in both sectors of the market over the last month to 1273 vessels of 64.72 million tonnes deadweight compared with 1257 vessels of 64.11 million tonnes at the beginning of July.

According to details from Lloyd's and the General Council of British Shipping the tanker sector only increased marginally, giving an August 1st figure of 337 vessels of 54.63 m tonnes compared with 333 vessels of 54.49 m tonnes a month earlier. Eighty-seven percent of this figure is made up of vessels over 200,000 dwt and also represents 74% of the total figure.

Dry cargo figures which stood at 924 vessels of 9.66 m tonnes last month have increased to 936 vessels of 10.09 m tonnes. This includes 127 bulk carriers of 4.17 m tonnes, representing 41% of the total dry cargo tonnage currently laid up.

COASTAL SHIPPING IN THE EEC

The British proposal in the last meeting of European Community's Transportation Ministers was not emphasized enough. The British Minister demanded the free use of EEC registered vessels in all the coast lines of the Community, threatening that if all the restrictions were not lifted, his country would prohibit the participation of foreign shipowners of other EEC countries in the British coast traffic.

Today only four EEC countries (Ireland, Belgium, Holland and G. Britain)

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-18535 Piraeus, Greece
Tel: (01) 4533700/3, 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 C
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

permitted free participation in their coastal trade while Denmark and W. Germany are to follow in the new future. A special committee was assembled in Luxembourg to study the matter and submit its proposals to the next meeting of EEC's Transportation Ministers to take place next December.

THE PURCHASE OF HELLENIC SHIPYARDS

The administration of the National Bank of Industrial Development (ETVA) is scheduled to meet with the representatives of "Hellenic Shipyards" on September 2nd to sign the final agreement for the purchase of Skaramanga yard, according to the preliminary agreement signed on August 22nd.

The Niarchos Group insists on their positions for discharge of all economic and legal responsibilities for the previous administration since the shipyard was founded and also on the payment of the personnel from April 8 up to today, which will require a sum of around 12 millions dollars!

VAF INSTRUMENTS APPOINTS NEW GREEK EXCLUSIVE AGENT

VAF INSTRUMENTS of Holland has appointed SHIPCARE TECHNICAL SERVICES INC. as its new exclusive agent for Greece.

VAF INSTRUMENTS, a subsidiary of ITT, is the market leader in marine fuel viscosity control systems known as Viscotherm. Furthermore, its production programme for the maritime and land based industries incorporates fuel consumption meters and other positive displacement flow meters, for chemical and petrochemical liquids.

Another product of VAF is the 15 PPM bilge water alarm monitor, which fully complies with IMO Resolution A 393 and can be fitted on any oily water separator.

USEFUL FOR THE PROFESSIONAL MARINER

"Shiphandling for the Mariner" is a new text book, written by Captain Daniel MacElrevey, which is recommended for all maritime schools and should be found on the professional Mariner's bookshelf.

Written primarily for the practicing mariner — the shipmaster, mate, Naval or Coast Guard officer — who already possesses some degree of professional knowledge, experience and training, the

text follows a nontechnical format, stressing maneuvers routinely used by working pilots and mariners. Since piloting is as much an art as a science, recent tests of the hydrodynamics of ship behavior and simulator developed data are utilized as well as the author's practical experiences gained while working as a shipmaster, canal pilot, and mooring master for VLCCs and ULCCs.

50 YEARS AGO

— No progress has been made in the negotiations between the Seamen's Federation and the owners for the renewal of the agreement on a fixed wage scale.

— The captain of a cargo ship that calls often at Black Sea ports has noted

that Greek crews tend to become undisciplined after spending time in the seamen's clubs at these ports and being subjected to Soviet propaganda.

— A reader from Syros has written to say that the loading and unloading charges applied by shipping agents there are so exorbitant they are almost extortionate.

— The British cargo ship "Assiut" of 4,215 grt. 2,633 nett and 7,110 dwt. built in 1918 in Ireland was bought for £ 8,500 pounds by Mr. M. Kydonieffs with delivery at Liverpool.

— The ss "Kondylis" was fixed from Hampton Roads 7,000 tons coal for Rio de Janeiro or Santos 7/6 immediate loading.

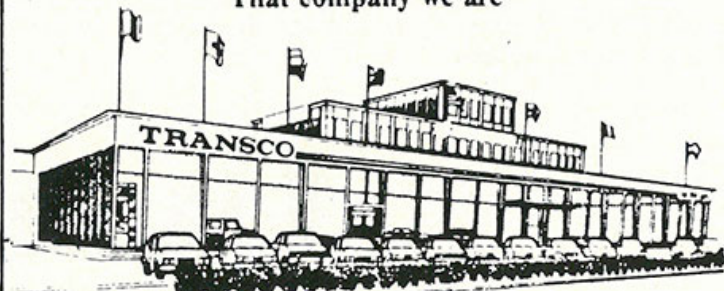
(Naftika Chronika No. 113/1.9.1935)



we deliver cars to the world
TRANSCO

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

That company we are



TRANSCO TAX FREE CARS

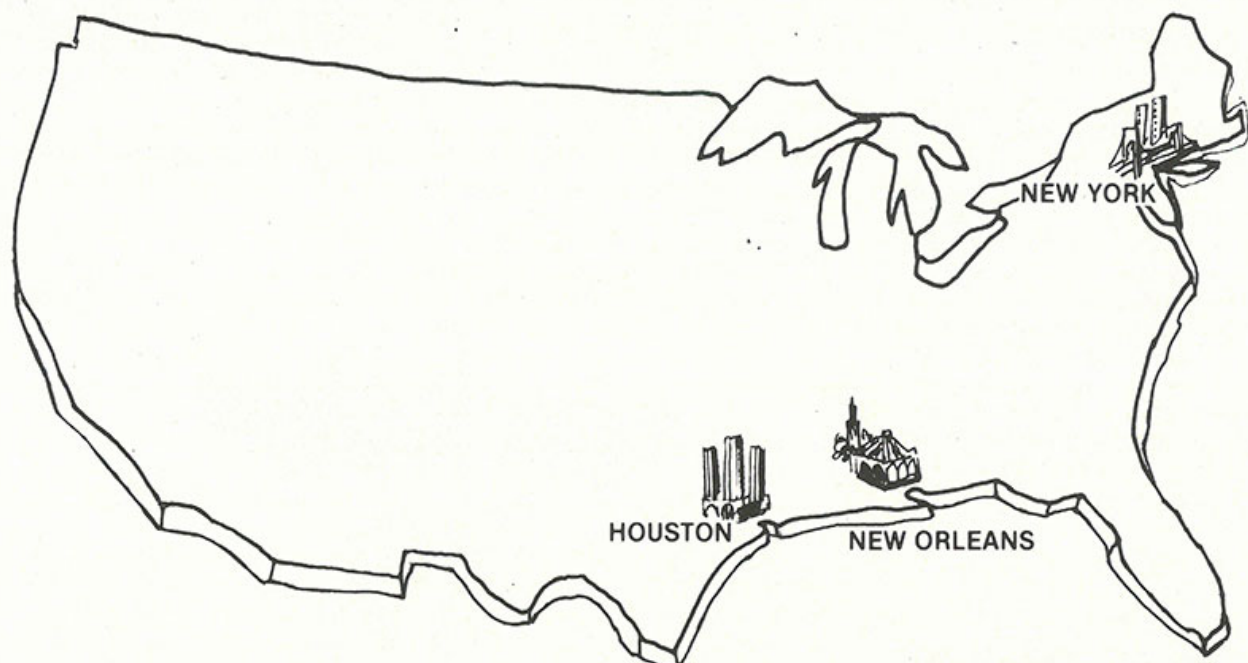
NOORDELAAN 95 B-2030 ANTWERP - BELGIUM
Phone: 03/542.82.40 (10 lines) Telex: 35.207 Trans B

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ
TRANSCO HELLAS

Λεωφ. Συγγρού 336. Τηλ.: 9561948 - 9565820
9594877 TELEX: 22 2343

ΣΑΣ ΣΥΜΦΕΡΕΙ ΑΠΟ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΛΕΥΡΕΣ

WHEN YOU TAKE 22 YEARS TO BUILD A COMPANY YOU HAVE EVERY PROBLEM SOLVED BEFORE IT HAPPENS



This is the promise of Liamar. A service organization built on the strength of experience, and on the wisdom that comes from more than a generation of professional dedication to the shipping industry.

From our first day of operation we have made it our business to be ready for anything.

Our warehouses are strategically located and our trucks are always ready to roll.

Our buyers settle for nothing less than quality. Our multi-lingual staff is prepared for the unexpected, and instinctively anticipates the growing needs of our customers.

This is Liamar. A combination of family pride and professional integrity. And when it comes to the supply of cabin, deck, engine and general provisions...it makes all the difference in the world.

Call us...and let us offer you the benefit of our experience.

Liamar INC.

MARINE AND INDUSTRIAL SUPPLIES

HOUSTON

5922 Harvey Wilson Drive
Houston, Texas 77020
713-672-1000 • Telex 6711038 - LIAHU
Cable Address: LIAMAR HOU

NEW YORK

4100 West Side Avenue
North Bergen, New Jersey 07047
201-864-1800 • Telex 6711065 - LIANY
Cable Address: LIAMARA NY

NEW ORLEANS

122 Industrial Avenue
Jefferson, LA. 70121
504-832-3994 • Telex 6711102 - LIANL
Cable Address: LIAMAR NLN

OVERSEAS REPRESENTATIVES:

LONDON

DERHAM INC.
PRINCE RUPERT HOUSE
9-10 COLLEGE HILL
LONDON EC4R 1AS
Phone: 2488781 Telex: 886976

HONG KONG

GOLDRICH INTERNATIONAL CO
272 QUEENS ROAD CENTRAL
HONG KONG
Phone: 5-412894 • Telex: 72697

SINGAPORE

HILCOT MARINE PTE. LTD.
27 KIAN TECK WAY, JURONG
SINGAPORE 2262
Phone: 2650055 • Telex: 33925

A Tradition of Uncompromised Service in the World of Marine Supply



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



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

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΘΗ...	74	8017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ...	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)...	74	74376
ΑΓΑΠΗ...	69	10008
ΑΓΓΕΛΙΚΗ...	78	8217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ...	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η...	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ...	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ...	71	9875
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ...	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ...	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ...	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ...	82	38000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ...	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ...	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ...	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ...	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ...	66	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΑΙΟΣ...	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ...	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ...	68	28537
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ...	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ...	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ...	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ...	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ...	79	5178
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ...	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ...	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ...	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)...	83	30648
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ...	70	4231
ΑΕΤΟΣ...	72	3065
ΑΘΑΝΑΣΙΑ...	74	8915
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ...	69	15.474
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ...	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ...	69	9099
ΑΘΗΝΑ Κ...	81	11880
ΑΘΗΝΑΙ...	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ...	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ...	73	7594
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)...	85	18510
ΑΘΗΝΟΥΛΑ...	52	3361
ΑΘΛΟΝ...	79	10428
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ...	67	17418
ΑΘΩΣ...	72	1586
ΑΙΑΣ...	67	9457
ΑΙΓΑΙΟΝ...	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ...	72	4109
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ...	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ...	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ...	69	4838
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ...	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ...	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ...	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ...	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ...	70	9025
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ...	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ...	72	11225
ΑΙΔΗΨΟΣ...	73	9369
ΑΙΘΒΟΝ...	68	14383
ΑΙΗΤΖΑΣ...	83	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ...	64	5831
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ...	74	18006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ...	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ...	84	18800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ...	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ...	85	16800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ...	68	16715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ...	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ...	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ...	72	18235
ΑΙΟΛΟΣ...	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ...	66	40787

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ...	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΑΛ...	68	13633
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ...	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ...	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ...	68	8805
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ...	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ...	77	10153
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ...	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ...	72	4838
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ...	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ...	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ...	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ...	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ...	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ...	73	57781
ΑΙΤΩΛΙΑ...	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ...	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ...	73	9044
ΑΚΜΗ...	77	18080
ΑΚΜΩΝ...	71	15119
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ...	72	9784

ε. Πειραιά 8/7	
ε. Μαρίνα ντι Καράρα 4/7	
α. Φλάττερου Χάρμπορ 17/7	
πρ. «London Enterprise»	
α. Π. Σαϊδ 17/7	
α. Μπαρμπάδος 17/7	
ε. Πειραιά 18/7	
ε. Ντάρμπαν 20/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Σίμα 16/7	
αργεί Πειραιά	
α. Σαγκανασέκι 29/6	
α. Γιβραλτάρ 12/7	
α. «Ωλμπαν» 17/7	
ε. Ριστ Λόντον 17/7	
δ. Σουέζ 23/7	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 10/7	
αργεί Πειραιά	
πρ. «Cast Seal»	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ντάρμπαν 22/7	
αργεί «Ελευσίνα	
α. Σαλβαντόρ 12/7	
ε. «Πισονίτις 20/7	
α. «Αμβέρσα 1/3	
α. Κακινόδα 16/7	
α. Κεμπέκ 16/7	
α. Ρίο «Ιανέιρο 19/7	
αργεί Πειραιά	
ε. «Ανκόνα 19/7	
α. Πενσάκωλα 17/5	
ε. Ροζάριο 19/7	
αργεί «Ελευσίνα	
αργεί «Ιθάκη	
δ. Σουέζ 16/7	
α. «Ιλεούς 10/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 1/7	
υπέστειλε κυπριακή	
αργεί Πειραιά	
α. Σαγκάκη 2/7	
α. Μουτσούρε 17/7	
α. Βρέμη 17/7	
διάλυση 'ινδία	
α. Σάο Φραντζίσκο 5/7	
αργεί Πειραιά	
ε. «Αμβούργο 22/7	
ε. «Αμβούργο 21/7	
αργεί Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 9/7	
α. Κολόμπο 22/7	
ε. Πειραιά 5/7	
στό Λάγος	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. «Αντοφαγκάτα 15/7	
αργεί «Αργονόλι	
αργεί Πειραιά	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Κολομπίνα 10/7	
α. Τάμπα 14/6	
ε. Βενετία 11/7	
ε. Λισαβόνα 13/7	
ε. Σιγκαπούρη 16/7	
α. Πειραιά 23/6	
αργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 4/7	
α. Κόρπορας Κρίστι 12/7	
α. Ν. «Ορλεάνη 4/7	
δ. Κων/πολη 22/6	

ε. Ν. «Ορλεάνη 4/7	
ε. Ρότερνταμ 20/7	
ε. Π. Σουδάν 29/6	
αργεί Πειραιά	
ε. Ντάρ ες Σαλάμα 14/7	
ε. Γένοβα 17/7	
ε. Μπαμόντ 20/7	
α. Κάρντιφ 15/6	
αργεί Πειραιά	
δ. Ντόβερ 12/7	
α. Χόγκ Κόγκ 17/7	
αργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 6/7	
ε. Σάρφα 11/7	
α. Χάμπτον 10/7	
ε. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 14/7	
ε. Φρητάδων 15/7	
ε. «Ασάμπ 20/7	
δ. Παναμά 3/7	
αργεί Πειραιά	
δ. Σουέζ 1/7	

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)...	72	19869
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ...	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ...	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ...	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ...	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ...	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ...	75	23785
ΑΛΛΑΡΕΝ...	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ...	60	6125
ΑΛΛΑΚΑ 2...	59	1012
ΑΛΒΥΟΝ...	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ...	77	5868
ΑΛΕΑ...	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ...	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ...	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ...	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)...	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ...	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ...	68	18048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΠ...	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ...	74	23757
ΑΛΙΚΑΜΟΝ...	68	16229
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ...	68	11434
ΑΛΙΚΗ...	72	10069
ΑΛΙΚΗ ΙΙ...	76	12376
ΑΛΙΚΗ Ι. Π...	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ...	83	15857
ΑΛΙΝΤΑ...	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ...	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ...	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ...	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ...	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ...	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ...	79	10998
ΑΛΚΥΟΝΙΑ...	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ...	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ...	73	13631
ΑΛΜΑ...	80	11584
ΑΛΜΑ...	83	1584
ΑΛΜΑΡ...	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ...	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ...		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ)...	72	17355
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ...	78	12598
ΑΛΤΙΣ...	79	11000
ΑΛΤΙΣ...	70	2605
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ...	85	10500
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ...	74	12498
ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΙΚ...	75	12498
ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ...	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ...	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ...	74	12498
ΑΛΦΑ ΤΣΟΥΠΙΤΕΡ...	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ...	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ...	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ...	68	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ...	77	9328
ΑΜΑΖΟΝ...	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ...	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ...	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ...	83	13800
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ...	72	6680
ΑΜΙΛΛΑ...	72	13831
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ...	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ...	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ...	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ...	78	10995
ΑΜΦΙΟΝ...	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ...	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ...	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ...	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ...	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ...	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ...	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ...	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ...	68	9118
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ...	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΙΜΠΕΡΤΥ...	78	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ...	71	9049
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ...	74	13831
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ...	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ...	81	35522
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ...	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ...	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ...	78	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ...	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ...	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	74	13833
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ...	73	13831
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ...	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ...	76	13833
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ...	74	13833
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ...	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	68	23392
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ...	80	15688

α. «Αμοτέρνταμ 1257	
στό Μοντεβιδέο 15/7	
α. Λάγος 4/6	
δ. Σουέζ 28/6	
δ. Παναμά 12/7	
α. Ρίο Γκράντε 6/7	
α. Ροζάριο 22/6	
α. Πόρτ Κελάνγκ 14/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Βηρυτό 9/7	
α. Σπλίτ 16/7	
ε. Πειραιά 7/7	
ε. Σαλβαντόρ 12/7	
α. Κέιπ Τάουν 19/7	
α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 18/7	
δ. Παναμά 13/7	
α. Τουμπάρσο 20/6	
αργεί Χαλκίδα	
δ. Κων/πολη 28/6	
αργεί Σάρφα	
ε. Πειραιά 8/7	
ε. Ν. «Ορλεάνη 14/7	
δ. Παναμά 11/7	
ε. Κολομπίνα 27/6	
δ. Σουέζ 18/7	
δ. Σουέζ 18/7	
α. «Αν'εν 9/7	
ε. Λάγος 4/7	
ε. Τσάλεστον 20/7	
αργεί Πειραιά	
ε. «Αμβούργο 23/7	
ε. Χακάτα 4/7	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Θέουτα 11/7/8	
α. Πόιντ Νουάρ 11/7	
α. Π. «Εσκουβέλ 16/7	
α. Σιρεμπάν 11/6	
α. Γιοκχάμα 18/7	
επισκευές «Αμβέρσα	
ε. Μαδέιρα 18/7	
δ. Σουέζ 30/6	
α. Λάς Πάλμας 25/6	
α. Ρότερνταμ 10/7	
α. «Αγκινία 22/7	
α. Λεμεσό 6/7	
α. Λά Παλις 15/7	
ε. Λισαβόνα 19/7	
υπό ναυπήγηση	
δ. Γιβραλτάρ 3/7	
α. Τζιμουτί 2/6	
δ. Σουέζ 15/7	
ε. Τζέντα 16/7	
α. Τασμασία 25/6	
α. Π. όφ Σπαίν 10/7	
δ. Παναμά 29/6	
ε. Βανκούβερ 20/7	
α. Μπ. «Αίρες 6/7	

α. Πόρτ Βέσμε 19/7	
α. Σάντος 17/7	
δ. Παναμά 21/7	
ε. Μπλάφ 12/7	
ε. Κουβέιτ 4/7	
δ. Παναμά 16/7	
στό Λάγος 3/5	
ε. Σάουθεντ «Ανκωρ. 22/6	
α. Ρίο «Ιανέιρο 9/7	
δ. Γιβραλτάρ 11/7	
δ. «Ελινόρε 1	
στη Φιλαδέλφεια 3/7	
ε. Μπουμπουρι 4/7	
δ. Κων/πολη 28/6	
δ. Παναμά 12/7	
ε. Μόντρεαλ 14/7	
δ. Σουέζ 18/7	
α. Ρίο «Ιανέιρο 1/7	
α. Μπανγκόγκ 28/6	
α. Ν. «Υόρκη 18/7	
α. Σέτε 21/6	
ναυπηγ. «Αϊδί	
δ. Σουέζ 1/7	
α. Γουλιμνγκτον 17/7	
δ. Σουέζ 19/6	
ε. Σιγκαπούρη 17/7	
α. Ντάρμπαν 25/6	
α. Χιούστον 27/6	
α. Λάς Πάλμας 6/7	
α. Μόντρεαλ 20/7	
ε. Π. Κέμπλα 10/7	
δ. Παναμά 17/7	
α. Ν. «Ορλεάνη 18/7	
ε. Ρίο «Ιανέιρο 21/7	
α. Μανίλα 23/6	
δ. Σουέζ 18/7	
α. Κολομπίνα 11/7	
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 4/7	
ε. Μόντρεαλ 18/7	
διάλυση «Ιντσόν	
δ. Σουέζ 8/7	

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α' ΓΛ.	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115481
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΗ ΜΑΡΙΝΑ	64	10741
ΑΝΘΙΠΗ Α.	76	18646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	85	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	18438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ	73	6350
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	85	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	18379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	18356
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557
ΑΝΤΕΛΑ	62	4207
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΞ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733
ΑΠΙΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899
ΑΠΟΥΣ	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΙΑ	84	2375
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877
ΑΡΓΟΣ	69	9842
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ' ΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13800
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	78	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	85	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	85	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ	85	11334
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6908
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	68259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	78	10142
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	83	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25083
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ	68	35001

ἀργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
ὕπὸ ναυπήγησης
ἀργεί Ἀμβούργο
α. Φραντρεϊτσια 13/7
α. Ἰμνιχαμ 8/7
α. Μπαχρέιν 18/7
α. Λός Ἀντζελες 8/7
α. Μπ. Ἄλρες 8/8
α. Τουμπόρα 15/7
α. Ὑμουίντεν 5/7
ἀργεί Πειραιά
α. Παρανάνγκουα 11/7
α. Ἄϊοι 18/7
α. Λούπ Τέρμιναλ 4/7
α. Σινγκάνγκ 8/7

ε. Βενετία 14/7
α. Μουμπάσα 21/7
α. Ρεσίφε 5/7
πρ. «Ἀννίτα»
α. Ρίτοαρντς Μπαίη 15/7
ε. Σάντος 18/7
ε. Κάδιξ 18/7
μεσογειακές μεταφορές
ε. Βομβάρ 18/8
ἀργεί Πειραιά
ε. Ἀλεξάνδρεια 2/7
ἀργεί Σίδνεϋ
α. Πειραιά 10/7
α. Χάμπτον 21/7
ε. Πόρτ Κάιζερ 21/7
ἀργεί Πειραιά
δ. Παναμά 10/7
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Χαλκίδα
ἀργεί Πόρτσμουρου
α. Γιούροπορτ 11/7
δ. Κωνσταντή 14/7
α. Ροζάριο 17/7
ε. Ροζάριο 7/7
ναυπηγ. Σασέμπο
α. Νταμύ 15/7
ε. Σαγκάη 18/8
δ. Παναμά 3/7
ε. Σάντος 18/7
ε. Φιλαδέλφεια 20/7
ε. Πειραιά
ε. Γιούροπορτ 21/7
α. Ντάρμπαν 20/7
δ. Σουέζ 15/7
ἀργεί Πειραιά
α. Κολομπούτα Ρίβερ 10/7
α. Πράϊ Μόλε 10/7
α. Φλάσσινγκ 22/8
ἐπισκευές Κίελο 25/7
ἀργεί Πειραιά
ναυπηγ. Τόκυο
ε. Πειραιά 12/7
α. Ἀμβούργο 23/7
ε. Σακάλντε 10/7
ἐπισκευές Γιοκαχάμα 13/7
α. Ντάρμπαν 5/7
ἀργεί Πειραιά
α. Ἀδελφίδα 3/7
ε. Γάνδη 28/8
ε. Πειραιά 30/8
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Λός Πάμας 7/7
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά

α. Ἀσσάμπ 8/7
στό Τζιμπούτι 27/8
α. Ρίο Γκράντε 2/7
ἀργεί Πειραιά
ε. Γκάλβεστον 3/5
στό Σασέμπο 2/7
ἀργεί Ἰθάκη
ἀργεί Πειραιά
στό Ντάρμπαν 25/8
ἀργεί Πειραιά
ἐπωλήθη ἄλλοδαπούς
α. Ρότερνταμ 4/7
α. Ν. Ὁρλεάνη 21/8
ε. Σάντα Μάρτα 3/7
μεσογειακές μεταφορές
α. Ντάρμπαν 11/7
α. Φόινες 30/8
α. Λίβερπουλ 22/7
ε. Ἀμβέρσα 23/7
ε. Βρέμη 19/7
ἀργεί Στουλδα
ἀργεί Στουλδα
ἀργεί Στουλδα
ε. Σάν Νικόλας 21/7
ἀργεί Ἐλευσίνα
ε. Βρέμη 22/7
α. Πόρτ Λίνκολν 22/8
ε. Πειραιά 11/7
α. Σίδνεϋ 27/8
στό Κουβέτι
α. Μουρράν 2/7
δ. Σουέζ 25/8
ε. Πειραιά 14/5
ε. Νταμύ 19/7
α. Λός Ἀντζελες 9/7
ἀργεί Γάνδη
στό Κισαράζου 24/7
α. Ν. Ὁρλεάνη 5/7
ἀργεί Πειραιά
στή Βαλέττα 13/7
α. Ἀαρμπενρά 9/7

ΑΣΙΑ	67	9525
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45085
ΑΣΤΕΡΙ	65	8151
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΟΡ	78	29880
ΑΣΤΥΝΑΛΕ	75	38811
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9486
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	78	18056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4918
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΩΣΜΑΝ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	8103
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΖ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΘΕΡ	73	7594
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΥΛΙΣ	72	18402
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476
ΑΥΡΑ	68	9824
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΑΦΘΟΡΟΣ	69	44327
ΑΦΘΟΒΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	68	3340
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	78	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	18432
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18843
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20808
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΒ	66	10210
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	18636
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ	68	12005
ΒΙΝΤΖΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	18500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811
ΒΟΛΟΣ	75	6952
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	8374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	38038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	78	16037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΩΝΗΣ	67	15421
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7118
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18834
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19182
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6885
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	72	1508
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500

ἀργεί Πειραιά
α. Λός Ἀντζελες 13/5
δ. Γιβραλτάρ 17/7
ε. Βαλτιμόρη 17/7
α. Αὐγούστα 15/7
διάλυση Πακιστάν
α. Ντάρμπαν 18/7
δ. Σουέζ 22/7
στήν Π. Ἀρένας 15/7
ε. Ρίο Ἰανέιρο 23/8
ε. Βρέμη 23/7
α. Ν. Ὁρλεάνη 18/7
α. Χιούστον 5/7
δ. Μπρουκλίν 15/7
ε. Ντάρμπαν 9/7
διάλυση Πακιστάν

ε. Φός 22/7
δ. Παναμά 18/8
ε. Ἀμβέρσα 22/7
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 18/7
ε. Λά Γκουέρα 19/8
α. Ν. Ὁρλεάνη 14/8
α. Σκώ 8/8
στήν Ἀλεξάνδρεια 22/7
δ. Κωνσταντή 13/7
ἐπωλήθη διάλυση
α. Μπανγκόκ 17/7
α. Σαβάννα 13/7
ε. Καρντένιβε 20/8
α. Πράϊ Μόλε 28/8
α. Πόρτ Κελάγκ 15/7
ἀργεί Σατουμάλ
ε. Λάγος 10/8
μεσογειακές μεταφορές
α. Ρίο Ἰανέιρο 8/7
ε. Παραμαρίμπο 17/7
ἀργεί Χαλκίδα
ἀργεί Πειραιά
διάλυση Πακιστάν
α. Κέιπ Τάουν 7/7
πρ. «Sibotte»
α. Ρότερνταμ 4/7
ἀργεί Γάνδη
α. Π. Ἀντζελες 28/8
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
πρ. «Φρόσω»
α. Μπαχρέιν 28/5

ἀργεί Σατουμάλ
ἀργεί Τρικινιάλη
ἀργεί Ἀργουστόλι
δ. Κωνσταντή 11/7
δ. Γιβραλτάρ 18/8
ε. Τσάρλεστον 11/7
ἀργεί Ἀλιβέρι
δ. Π. Σάϊδ 28/5
α. Κορούνα 3/7
α. Ρεγιονιόν 12/7
ε. Καλκούτα 22/7
δ. Παναμά 13/7
ε. Καλκούτα 22/8
δ. Παναμά 13/7
ε. Σάν Λορέντζο 15/7
α. Μέθουλ Ρόουντς 17/7
ε. Τίς 23/7
ἀργεί Πειραιά
α. Χάμπτον 18/7
α. Βίγκο 11/7
πρ. «Northern Valley»
στο Κίελο 25/7
ε. Καζαμπλάνκα 14/7
α. Π. Σάϊδ 15/7
α. Τζακάρτα 30/8
α. Τσάλνα 10/7
α. Πράϊ Μόλε 30/8
ἀργεί Πειραιά
δ. Παναμά 21/7
ε. Ἀσνόντ 21/7
ἀργεί Στουλδα
ἀργεί Στουλδα
ἀργεί Πειραιά
α. Χάμπτον 5/7
α. Βουλώνη 15/5

ε. Ν. Ὁρλεάνη 35/7
α. Φάμουθ 17/7
α. Μπαχρέιν 19/7
ε. Πειραιά 10/7
α. Βαρκελώνη 18/7
ε. Χόγκ Κόγκ 17/7
α. Μπωμόν 12/5
δ. Ἐλσινόρε 5/7
δ. Γιβραλτάρ 3/7
ε. Ἀμστερνταμ 3/7
ἀργεί Ἰγουμέντσια
μεσογειακές μεταφορές
μεσογειακές μεταφορές
δ. Κωνσταντή 14/5
μεσογειακές μεταφορές
α. Φόινες 15/8
στό Ντάρ ἐς Σαλάμ
ε. Καραϊσι 30/8
α. Σμύρνη 4/7
α. Π. Σάϊδ 8/8
α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 28/8
ἐπωλήθη διάλυση
ὕπερστειλε λιβεριανή
α. Ἀμβούργο 9/7
μεσογειακές μεταφορές
στό Ἀμβούργο 19/7
ε. Σαγκάη 1/7

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	δ. Γιβραλτάρ 12/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	α. Μπουσάν 11/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	αργεί Πόρτομπαουρου
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Ν. Όρλεάν 27/8
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Π. Σαΐδ 22/7
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	ε. Π. Καμπέλο 11/8
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Ίλεούς 16/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ.	60	3847	στόν Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038	δ. Παναμά 3/5
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	αργεί Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Βιτόρια 7/7
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	δ. Κωνίπολη 8/8
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	18581	αργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Καρσιάνη 17/7
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	19702	δ. Ντόβερ 11/7
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Ντουάλα 18/5
ΓΙΩΤΑ	62	10163	αργεί Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ).	65	2986	ε. Φουτζέιρα 22/7
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ).	65	3998	ε. Πειραιά 8/8
ΓΚΑΛΛ	70	15302	ε. Μπρινγκόν Μπαρ 18/6
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ	83	21200	ε. Δρέπανον 28/8
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7689	αργεί Άστακό
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1438	αργεί Πειραιά
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Βαλπαράισο 15/7
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	στόν Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	αργεί Έλευσίνα
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	67	51644	α. Π. Τάλμποτ 10/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	ε. Μπ. Άιρες 10/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	18275	α. Φουτζέιρα 18/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑΪΡ	76	18014	ε. Π. Καμπέλο 18/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Μπρίνσβιλ 2/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Ν. Όρλεάν 18/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Ν. Όρλεάν 22/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	α. Σάντα Φε 4/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ε. Βομβάρ 10/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Π. Καμπέλο 11/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	ε. Βερακρούζ 19/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Ν. Όρλεάν 35/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	18275	α. Ντόρμπαϊν 15/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ροζάριο 19/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Σάν Νικόλας 10/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Σάντα Φε 12/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Φλάσινγκ 30/6
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	ε. Π. Καμπέλο 19/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Ν. Όρλεάν 18/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Βαλέντια 17/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ	77	14531	δ. Π. Άρένας 4/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	78	14531	α. Μπάγια Μπλάνκα 13/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Ν. Όρλεάν 9/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	78	14800	α. Χιούστον 18/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Γιβραλτάρ 14/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕΪΪΣ	74	13036	α. Ν. Όρλεάν 27/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	α. Λας Πάμας 21/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	13479	δ. Γιβραλτάρ 11/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Βίλα Κονστιτούουσιν 10/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΥΠ	77	14531	α. Σάντος 15/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	75	13036	δ. Σουέζ 11/8
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12483	ε. Λάγος 28/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	σ. Όμιν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	α. Όλμπαν 14/7
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	α. Σάν Νικόλας 55/5
ΓΚΡΕΪΪΣ Λ	71	16306	
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	δ. Γιβραλτάρ 8/8
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	18229	α. Λας Πάμας 25/8
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942	αργεί Άργοστόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΛΙΝΒ	69	26356	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΛΙΝΒ (δ)	58	12732	ε. Λεμεσό 11/8
ΓΟΥΪΝΤ ΦΟΡΟΣΤ	62	1427	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19284	α. Βανκούβερ 5/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19284	α. Ν. Ύορκ 18/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	α. Ν. Όρλεάν 17/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ	79	19267	ε. Ταρραγκόνα 18/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Γιβραλτάρ 21/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΤ	76	19264	δ. Σουέζ 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	δ. Σουέζ 24/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Φλάσινγκ 17/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Χακοντάι 27/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	α. Όσκαρσάν 12/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Ντόβερ 5/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	67	22817	α. Ροζάριο 22/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	α. Παρανάγκουα 1/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΑΝΟΓΚ (δ)	85	17199	α. Ν. Ύορκ 18/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ)	84	17199	α. Ν. Ύορκ 15/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	74	18204	α. Παρανάγκουα 18/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199	α. Βοστώνη 18/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ).	85	18300	ναυπηγ. Σκαρμαγκά
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	αργεί Γαλαξείδι
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Χάβρη 22/7
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	αργεί Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	δ. Π. Σαΐδ 22/7
ΔΕΛΤΑ (δ).	61	7884	αργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Ρίο Ίανέιρο 10/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II.	63	10085	ε. Ντόβερ 12/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	α. Μπαντνάρ Σαχίν Ρεζαΐ 30/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στο Μπαντνάρ Άμπας
ΔΗΛΟΣ (δ).	71	17957	α. Καρταγένα 18/7
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Θέουτα 14/7
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ).	82	31000	α. Φρήπορτ 19/7
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9881	δ. Κωνίπολη 15/7
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	επωλήθη άλλοδαπούς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	ε. Ρίο Ίανέιρο 18/7
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958	ε. Γιοκχαμά 21/5
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	αργεί Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19186
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΙΟΝΥΣΟΣ (δ.)	62	23180
ΔΟΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΟΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΑΕΪΜ	72	16398
ΕΒΕΛΥΝ	63	11865
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	78	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125497
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48887
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΛΑΦΙ	68	19495
ΕΛΛΑΦΙΝΑ	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ Ι	64	10652
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	63	10938
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6008
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60870
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΗΝΙΚ ΙΚΑΪ	62	6846
ΕΛΛΗ	78	12315
ΕΛΛΗ	78	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΙΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	18605
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	18207
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΞΕΑΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΓΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548
ΕΝΤΕΒΟΡ Ι	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9798
ΕΠΟΣ	78	8053
ΕΡΗΝΙΟ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	4508
ΕΡΟΊΚ ΣΕΪΛΟΡ	57	2074
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑ (δ.)	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Λ.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13831
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006
ΕΥΡΙΠΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	80	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344
ΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΦΔΙΜ ΧΟΥΟΥ	80	10342
ΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ZANTE (δ.)	69	54282
ZETTA	71	20516
ZHNOBIA	68	15841
ZHNO	81	23100

ὄργει Πειραιά
 ὄργει Μίνα Σάκρο
 α. Σουέμπια 25/6
 δ. Π. 'Αρένας 27/6
 ὄργει 'Ιθάκη
 δ. Παναμά 11/7
 ε. 'Αλεξάνδρεια 1/7
 α. Χιουστών 15/8
 α. Χιουστών 15/8
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Λόρνανα 11/6
 ε. Πειραιά 18/6
 α. Γάνδη 17/7
 δ. Σουζέ 4/7
 ε. Κουβέιτ 21/8

ὄργει Πειραιά
 ὄργει Βασίδα
 δ. Σουζέ 18/6
 ὄργει Γαλαξίδι
 ὄργει Πειραιά
 α. Ντάρμπαν 30/6
 α. Γένοβα 13/7
 ε. Καρταγόνα 28/6
 δ. Γιβραλτάρ 3/7
 στη Λιβύη
 δ. Γιβραλτάρ 14/7
 ὄργει Πειραιά
 α. Σίμπα 29/6
 δ. Ντόβερ 17/7
 α. Τζέντα 3/7
 α. Λά Γκούερα 1/7
 δ. Κων/πολη 11/7
 α. Σαγκάη 15/5
 μετ. «ΣΗ Πρόγκρεσς» (κ.)
 ὄργει Στυλίδι
 ε. Πουνταρένας 457
 διδύλων 'Ινδία
 ὄργει Πειραιά
 α. Παρανάγκουα 10/7
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Π. Σαϊζ 13/7
 μετ. «ΣΗμπρηξ» (κ.)
 μεσογειακές μεταφορές

ε. Π. Καμπέλο 19/6
 α. Ντάρμπαν 27/6
 πρ. «Trillight»
 δ. Σουζέ 3/7
 στίς Μ. Λέικς
 ὄργει Πειραιά
 α. Ντάρμπαν 23/6
 δ. Π. Σαϊζ 27/6
 υπέροστη πανομαϊκή
 α. Λισαβόνα 4/7
 δ. Κων/πολη 5/7
 α. Ρότερνταμ 28/6
 α. Λός 'Αντζελες 11/7
 πρ. «Sankos Dealing»
 δ. 'Εσκουμίνς 7/7
 δ. Κων/πολη 3/7
 α. Σάντος 11/7
 α. Τενερίφ 19/5
 ε. Χιουστών 29/5
 α. Βαλτιμόρη 17/7
 ε. Πρίνς Ρούπερτ 21/7
 ε. Λόγος 28/6
 ὄργει Πειραιά
 ε. Θεσσαλονίκη 18/7
 ε. Θεσσαλονίκη 21/7
 ὄργει Πειραιά
 α. Σιγκαπούρη 27/4
 πρ. «Εντερπράιζ 1»
 α. Νιούκαστλ 9/6
 α. Γκέρλαντον 12/7
 ε. 'Αμβέρσα 14/7
 α. Κοντόν 2/7
 ὄργει Πειραιά
 ε. Πειραιά 15587
 ὄργει Πειραιά
 α. Κολούμπια 17/7
 ε. 'Αμβέρσα 19/7
 ὄργει Χαλκίδα
 ε. Ρεαίε 5/7
 έπισκευές Γιοκοχάμα 18/7
 ε. Μ. 'Ορλεάν 17/6
 α. Μπόια Μιλάννα 1/7
 α. Βρέμ 13/7
 ε. Μονφαλκόνε 19/7
 ε. Νόρντεχαμ 22/7
 δ. Κων/πολη 21/6
 δ. Σουζέ 8/7
 ε. Κάντλα 3/6
 α. Σετούμπάλ 15/7
 ὄργει Χαλκίδα
 μεσογειακές μεταφορές
 πρὸς Κέιπ Ρέις 10/6
 ὄργει Στυλίδι
 ὄργει Πειραιά
 ε. 'Ημοχάβεν 13/5
 διδύλων 'Ελλάδα
 ε. Ν. 'Ορλεάν 18/7
 δ. Σουζέ 28/6
 α. Γιουρπόρτ 22/7.

ε. Θεσσαλονίκη 2157.
 α. Λ. 'Αντζελες 457
 α. Ρίτσονιν Μπαίλ 28/6
 ε. Σ. Ράιτινγκ Πόλιν 16/7
 α. Ντάρμπαν 8/7
 α. Μ. 'Ορλεάν 10/7
 α. Λός 'Αντζελες 24/8

ZINI 76 11348
 ΖΥΓΟΣ 78 19186
 ΖΥΓΟΣ 89 3490
 ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ 85 34501

HBN 70 2885
 HZY PA'INTER 81 4617
 ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.) 72 54719
 ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ 77 34035
 ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ 81 18700
 ΗΣΤΠΟΡΤ 87 27018
 ΗΦΑΙΣΤΟΣ 88 21374

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ 84 16794
 ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ 76 14052
 ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ 78 15680
 ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ 77 15680
 ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ 68 12680
 ΘΑΝΙΚΙ 81 9518
 ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ 84 4628
 ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.) 69 51732
 ΘΑΣΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ 76 9444
 ΘΕΑΓΕΝΗΣ 72 9988
 ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ. 72 22888
 ΘΕΚΟΣ 78 16885
 ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ 68 35477
 ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ 73 69904
 ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ 85 41872
 ΘΕΟΜΑΝΑ 85 40473
 ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.) 68 44883
 ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ 82 24.000
 ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ 77 16380
 ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.) 55 8992
 ΘΕΤΙΣ 74 35540
 ΘΗΡΑΣΙΑ 84 28100
 ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.) 72 2895

ΙΔΕΑ (δ.) 85 41195
 ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ 87 4390
 ΙΛΙΑΝΚΑ Α. 73 9771
 ΙΟΛΙ 72 4999
 ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ 83 20980
 ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ 73 15498
 ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ 82 10420
 ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ 85 8002
 ΙΟΝΙΟΝ 70 15387
 ΙΟΥΣ 85 34400
 ΙΧΘΕΙΣ 77 19186
 ΙΩ 69 8909
 ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.) 61 22075
 ΙΩΑΝΝΗΣ 59 3139
 ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ 68 18227
 ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.) 82 30041

K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ 76 18023
 ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ 88 10322
 ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ 77 12772
 ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ 76 12772
 ΚΑΘΡΙΝ Α. 70 16285
 ΚΑΛΑΒΡΙΑ 86 24309
 ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α. 74 15938
 ΚΑΛΜΑΡ 51 6199
 ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β. 73 11349
 ΚΑΛΥΨΟ 73 6172
 ΚΑΜΑΤΕΡΗ 78 14568
 ΚΑΜΠΟΣ 71 13116
 ΚΑΝΑΡΗΣ 79 19037
 ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.) 78 151225
 ΚΑΠ ΙΤΕΑ 71 4960
 ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ 74 3600
 ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ 81 31850
 ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ 88 24801
 ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ 59 8313
 ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ 88 24688
 ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ 87 8113
 ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ 69 10839
 ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ 69 14807
 ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ 81 15819
 ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ 87 16098
 ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ 80 32600
 ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ 67 13858
 ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.) 72 58185
 ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ 71 30193
 ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ 58 1763
 ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ 68 13531
 ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ 82 32241
 ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ 78 10372
 ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ 60 9163
 ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π. 76 123648
 ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ. 77 21194
 ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α. 61 13338
 ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α. 66 19595
 ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑ-ΡΗΣ 82 29281
 ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ 82 15961
 ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ 73 23688
 ΚΑΡΛΟΒΑ 75 29314
 ΚΑΡΜΕΝ 65 23391
 ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ 13 13098
 ΚΑΡΜΕΝ ΣΕΡΕΝΑ 72 15952
 ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ 72 13098
 ΚΑΡΟΛΙΝΑ 68 10562
 ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π. 73 13324
 ΚΑΡΟΣ 67 12702
 ΚΑΡΠΑΘΟΣ 68 12701
 ΚΑΡΥΑΝΤΑ 73 34087
 ΚΑΡΥΑΤΙΣ 70 18040
 ΚΑΣΚΑΝΤΑ 63 12407
 ΚΑΣΟΣ 76 14983
 ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ 69 14318

α. Λάρνακα 15/7
 α. Άμβέρσα 6/7
 άργει Άστακός
 άργει Πειραιά

άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Σάλλου 8/6 17/7
 ε. Ροζάριο 13/7
 δ. Ντόβερ 2/7
 άργει Άργοςστόλι
 άργει Λονδίνο

ε. Βομβάη 35/7
 α. Τσάρλεστον 19/7
 ε. Ξινκάγκ 18/6
 δ. Παναμά 30/6
 δ. Σουέζ 2/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Μόρεχεντ 18/7
 α. Πειραιά 22/6
 α. Σαγκάη 18/5
 α. Μπάχια Μπλάνκα 15/5
 α. Ροζάριο 29/6
 α. Γιουροπόρτ 19/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Γκάλφον 20/7
 ε. Χαλδία 20/7
 δ. Γιβραλτάρ 11/7
 άργει Πειραιά
 δ. Π. Σαίξ 16/7
 α. Σάντος 21/7
 πρ. «Pilat»

δ. Κων/πολη 21/6
 έγκαταλείφθηκε 15/4
 άγορά εκ Παναμά
 α. Πειραιά 17/7
 α. Χιούστον 19/57
 δ. Σουέζ 23/7
 ε. Μόκχα 28/6
 ε. Σάρζα 9/7
 ε. Πειραιά 15/7
 α. Γιοκοχάμα 11/7
 ε. Σάν Άντόνιο 10/7
 άργει Ντόβερ
 α. Ρίο Άνέιρο 25/5
 α. Άστακός 18/10
 α. Σάντος 25/6
 α. Φαλαδέφεια 20/7

ε. Ντόβερ 21/7
 στη Σαχάνα 6/7
 ε. Π. Έλζαμπεθ 22/7
 ε. Άμβέρσα 11/7
 ε. Μπάχια Μπλάνκα 28/6
 δ. Γιβραλτάρ 19/7
 α. Μπιλμπάο 18/7
 άργει Λονδίνο
 α. Κοτόου 10/7
 α. Ρεσίφε 14/7
 ε. Π. όφ Σπαιην 6/7
 στο Κιουρασάο
 ε. Ροζάριο 9/7
 άναμένει Όρν 15/6
 δ. Κων/πολη 8/6
 α. Λισαβώνα 9/7
 α. Μπρέμερχαδεν 29/6
 άργει Χαλκίδα
 στο Ούμ Κάσρ
 ύψωσε Κυπριακή
 ε. Έσπερυγκ 20/7
 ε. Πειραιά 14/7
 α. Μανζανίλο 1/7
 πρ. «Βασιλική»
 άργει Χαλκίδα
 «Άμστερνταμ 1457
 α. Πειραιά 8/6
 άργει Πειραιά
 δ. Κων/πολη 11/7
 άργει Βρέμη
 α. Γένοβα 15/7
 α. Βανκούβερ 20/7
 α. Π. Σαίξ 19/7
 άργει Νουέβιτας

α. Σιγκαπούρη 3/7
 α. Ρίο Άνέιρο 8/7
 α. Πειραιά 10/7
 άργει Πειραιά

πρ. «World Jade»
 δ. Κων/πολη 10/7
 ε. Μουτσούρε 15/7
 α. Φλάσσινγκ 10/7
 ε. Γκάλβεστον 9/6
 άργει Πειραιά
 ε. Πειραιά 22/6
 άργει Πειραιά
 ε. Ν. Μαγκάλος 28/5
 ε. Τσάλνα 20/7
 ε. Τερνέσι 18/7
 α. Σάντος 16/7
 στο Σακά 18/7
 ε. Βομβάη 17/7
 άργει Άργοςστόλι
 α. Τολέδο 22/7
 δ. Π. Σαίξ 22/7

ΚΑΣΣΙΑ 72 16704
 ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥ 59 4632
 ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ 68 26537
 ΚΑΤΕΡΙΝΑ 57 9061
 ΚΑΤΕΡΙΝΑ 76 3824
 ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.) 58 2580
 ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 77 8750
 ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε. 70 14370
 ΚΑΤΙΕ 60 10187
 ΚΑΤΙΝΑ (δ.) 66 38878

ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ 72 14651
 ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ 73 9219
 ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ 62 11416
 ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ 71 9868
 ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ 78 9862
 ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ 77 9736
 ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ 77 10480
 ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ 71 9984
 ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ 72 10013
 ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ 74 8896
 ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ 78 8890
 ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ 69 12251
 ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ 75 16307
 ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ 58 5250
 ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.) 78 245140
 ΚΙΜΩΛΟΣ 64 7783
 ΚΙΝΑΡΟΣ 67 12701
 ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ 77 17300
 ΚΛΑΣΙΚ (μ.) 73 73492
 ΚΛΕΑΝΘΗΣ 76 16386
 ΚΛΕΙΩ 58 8791
 ΚΟΜΕΤ 72 9824
 ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ 71 15547
 ΚΟΝΔΩΡ 67 6842
 ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ 73 39219
 ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ 81 16000
 ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ 83 45025
 ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.) 77 105000
 ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ 81 16000
 ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ 72 39219
 ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ 71 38820
 ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ 80 16000
 ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.) 73 114543
 ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι ΟΝΗΡ 68 22836
 ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ 79 16000
 ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ 70 24693
 ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ 67 7680

ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ 67 7680
 ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ 77 5539
 ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ 77 7687
 ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ 71 14764
 ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.) 84 38000
 ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.) 55 8998
 ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ 62 10451
 ΚΟΡΟΝΕΤ 78 9882
 ΚΟΡΥΤΟΝ 75 19134
 ΚΟΡΩΝΙΑ 70 11826
 ΚΟΣΜΟΣ 59 2670
 ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ 66 5153
 ΚΡΑΝΤΟΡ 71 8630
 ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ 76 6598
 ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ 75 6084
 ΚΡΑΤΩΝ 76 7427
 ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ 58 3914
 ΚΡΗΤΗ (δ.) 69 34189
 ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ 82 11500
 ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.) 68 14923
 ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ 82 11500
 ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.) 74 42470
 ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ 78 10832
 ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.) 87 14926
 ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ 82 11500
 ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.) 73 42470
 ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ 77 10832
 ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ 82 11500
 ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ 78 10832
 ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ 79 10832
 ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.) 71 14923
 ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.) 74 81054
 ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.) 73 81054
 ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.) 73 42470
 ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ 82 11500
 ΚΡΙΟΣ 75 18875
 ΚΡΙΟΣ 75 7028
 ΚΡΙΤΙΑΣ 67 9549
 ΚΡΙΤΩΝ 59 7158
 ΚΡΙΤΩΝΑΣ 76 6598
 ΚΡΟΝΟΣ 73 11170
 ΚΡΟΝΟΣ 67 8911
 ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ 78 21194
 ΚΥΔΩΝΙΑ 65 2025
 ΚΥΘΗΡΑ 66 13870
 ΚΥΘΝΟΣ 62 4784
 ΚΥΘΝΟΣ (δ.) 71 17355
 ΚΥΜΑ 60 7758
 ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ. 77 23598
 ΚΥΡΑΡΗΝΗ 61 9443
 ΚΥΡΙΑΚΗ 81 38000
 ΚΥΡΙΑΚΗ 66 8943
 ΚΥΡΙΑΚΗ 66 20516
 ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ 66 3748
 ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ 82 2935
 ΚΩΣΤΑΣ Κ. 81 29710
 ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ 77 20823
 ΚΩΣΤΗΣ 68 2298

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Ι'Υ 68 4350
 ΛΑΕΡΤΗΣ 59 6140
 ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.) 77 18658
 ΛΑ'ΤΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ 80 7952
 ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ 78 9485
 ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ 71 13907
 ΛΑΚΩΝ 69 8825

δ. Σουέζ 10/7
 άργει Χαλκίδα
 άργει Πειραιά
 δ. Σουέζ 7/7
 δ. Γιβραλτάρ 11/7
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Βρέμη 17/7
 ε. Κων/πολη 35/7
 άργει Γαλαξίδι
 α. Χιούστον 31/5

ε. Ντόβερ 22/7
 α. Σιγκαπούρη 25/5
 άργει Ρίβερ Φόλ
 α. Ντουλούθ 1/7
 α. Άμβούργο 13/7
 ε. Μπ. Άίρες 10/7
 στη Βρέμη 1157
 δ. Παναμά 21/6
 ε. Άμβέρσα 16/7
 α. Σίδνεϋ 17/7
 ε. Σχζέιν 19/6
 ε. Μπαρρού 22/7
 δ. Παναμά 11/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Παρανάγκουα 7/7
 στον Πειραιά
 δ. Ντόβερ 17/7
 διάλυση Φορμύζα
 α. Ντόβερ 19/7
 άργει Πειραιά
 α. Σάν Άντόνιο 2/6
 α. Ρίο Άνέιρο 3/7
 άργει Πειραιά
 ε. Ν. Όρλεάνη 19/7
 ε. Τζέντα 13/7
 α. Μίλφροντ Χάβν 22/7
 α. Σάν Νίκολας 10/6
 ε. Κόμπε 18/7
 α. Χέϋ Πόιντ 19/6
 α. Ρίτσαρντ Μπαίλ 14/7
 α. Φιλαδέφεια 2/7
 α. Τουμπάρδο 23/6
 «Άμστερνταμ 23/7
 ε. Ν. Γουεστμίνστερ 20/7
 ε. Ρόττερταμ 22/7
 ε. Θεσσαλονίκη 20/7

ε. Κων/πολη 14/7
 ε. Γουίλμινγκτον 12/7
 δ. Π. Σαίξ 22/7
 α. Σακά 12/7
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Τσιταγκόγκ 20/7
 α. Λός Άντζελες 19/7
 δ. Σουέζ 21/6
 άργει Άστακός
 α. Ντουμπά 8/7/84
 α. Ντόβερ 28/6
 α. Παρανάγκουα 14/7
 δ. Γιβραλτάρ 17/6
 α. Λός Πάλας 12/7
 διάλυση Μαμωνά
 δ. Γιβραλτάρ 1/6
 α. Μπουσάν 8/7
 δ. Γιβραλτάρ 3/7
 δ. Σουέζ 9/7
 δ. Σουέζ 17/7
 α. Χοντζέντα 1/7
 δ. Κων/πολη 15/7
 ε. Π. Έλζαμπεθ 11/7
 δ. Σουέζ 23/7
 ε. Κόμπε 17/7
 ε. Σάντος 17/7
 α. Νταμμά 2/7
 ε. Ντουμπά 22/7
 ε. Πειρς 17/7
 α. Γένοβα 13/7
 α. Τάραντα 18/7
 ε. Τζέντα 23/5
 α. Τζέντα 8/7
 άργει Πειραιά
 δ. Παναμά 14/7
 ε. Βενετία 13/7
 άργει Πειραιά
 α. Σαντά'ερ 8/7
 δ. Κων/πολη 12/7
 στη Τζέντα 22/5
 α. Ντόβερ 457
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Άμστερνταμ 29/6
 άργει Πειραιά
 ε. Ραβέννα 18/7
 άργει Άστακός
 δ. Ντόβερ 11/7
 ε. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 25/6
 άργει Πειραιά
 δ. Γιβραλτάρ 21/7
 άργει Πειραιά
 α. Γιουροπόρτ 17/7
 δ. Σουέζ 18/7
 μεσογειακές μεταφορές

ε. Σ. Ναζαίρ 23/7
 άργει Λευκάδα
 α. Αύγουστα 19/7
 άργει Πειραιά
 α. Σάντος 18/6
 στη Βομβάη 15/7
 άργει Πειραιά

ΛΑΜΥΡΑ	83	38000
ΛΑΟΔΙΚΗ	84	10305
ΛΑΟΥΡΑ	85	1599
ΛΑΡΑ Σ	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α	70	18306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30844
ΛΕΔΕΑ	83	17879
ΛΕΜΑΝ	86	2953
ΛΕΝΑ II	88	15781
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	88	10618
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079
ΛΕΩΝ	75	15884
ΛΕΩΝ	72	2311
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	86	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	89	17485
ΛΗΤΩ	78	18104
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7983
ΛΙΜΠΕΠΟΡΤ	83	19343
ΛΙΜΠΕΠΡΕΣ	82	19337
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'ΙΝΤ	83	20200
ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ	78	75134
ΛΙΝΤΕΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118
ΛΙΤΣΑ	77	8228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	81	21894
ΛΙΦ	88	9850
ΛΟΓΙΑΛΥ	89	9045
ΛΟ'ΙΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	18008
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ	84	8547
ΛΥΡΑ	87	41914

Μ. Γ. ΣΤΑΓΚΑΡΗΣ	69	25188
ΜΑΔΕΡ	88	11381
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	84	14500
ΜΑΙΡΗ	88	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΘΕΡ	88	9504
ΜΑΝΕΞΙ	70	11258
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V	72	17432
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	88	18525
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19878
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	82	32300
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΔΕ'Ι'Κ	82	8967
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΘΕΡ	88	9505
ΜΑΡΑΚΙ	78	11282
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	8807
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	78	81108
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9823
ΜΑΡΙ	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	68	18569
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9565

ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	78	10108
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9089
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	87	11001
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	78	8034
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	87	9385
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9787
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	87	40075
ΜΑΡΙΛΥ	71	18289
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	88	14589
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.	85	19586
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85387
ΜΑΡΙΟΝ	87	33588
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΙΩ	68	3782
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19874
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3388
ΜΑΡΩ	73	32510
ΜΑΡΩ Α.	85	25000
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	84	1988
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	89	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455
ΜΑΤΘΙΛΔΑ	85	7896

α. Κασσιούνγκ 12/7	
α. Κολόμπο 24/3	
α. Σεβίλλη 18/7	
δ. Παναμά 5/7	
α. Πειραιά 12/7	
ε. Γάνδη 22/7	
αργεί Γαλαξείδι	
αργεί Πειραιά	
α. Κακινάδα 28/5	
αργεί Σετουμπάλ	
αργεί 'Ελευσίνα	
στη Λισαβόνα	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Λά Γκούερα 1/7	
αργεί 'Ηγουμένισσα	
ε. 'Ακαμπα 28/6	
αργεί Φορταλέζα	
α. ΜαρσαΕλκ 9/7	
ε. Κάρσι 17/7	
αργεί Σετουμπάλ	
α. Μόλμο 23/7	
δ. Π. Σάϊδ 10/7	
ε. Σπλιτ 15/7	
δ. Ντουμπάϊ 4/8	
α. Φουτζέιρα 13/7	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 19/7	
α. Μομπίλ 25/8	
α. Ράς Τανούρα 20/7	
ε. Πειραιά 9/8	
αργεί Βασόρα	
α. Χόβκ 9/7	
δ. Σουέζ 9/7	
α. 'Αμστερνταμ 20/7	
δ. Σουέζ 17/7	
α. Φιλαδέλφεια 19/7	
α. Θεσσαλονίκη 19/7	
αργεί Σετουμπάλ	

α. Π. 'Αντζελες 8/5	
α. Γάνδη 18/8	
α. Βοστώνη 11/7	
α. Ν. 'Υόρκη 1/7	
ε. Σιγκαπούρη 18/7	
ε. Σετουμπάλ 8/7	
α. Μιζουσίμα 7/7	
αργεί 'Ελευσίνα	
αργεί Σετουμπάλ	
στών Πειραιά	
α. Πειραιά 18/7	
ε. Σάντος 21/7	
ε. Πειραιά 14/7	
α. Σάντος 5/7	
δ. Παναμά 19/7	
ε. Σαγκάη 5/7	
αργεί Στυλίδα	
α. Πειραιά 4/7	
δ. Κων/πολη 10/7	
α. Ρόττερταμ 9/7	
δ. Σουέζ 1457	
δ. Σκώ 8/7	
ε. Σίδνεϊ 10/8	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Σετουμπάλ 20/8	
ε. 'Αμβούργο 5/7	
ε. Καλαμπά 22/5	
αργεί Χαλκίδα	
στών Πειραιά	
δ. Σουέζ 18/7	
ε. Σετουμπάλ 28/8	
αργεί Πειραιά	
α. Τσαγκουάρμας 20/7	
ε. Μουτούρε 1457	
α. Γάνδη 30/8	

α. Κόμπε 18/7	
ε. Πόρτ 'Αντζελες 19/7	
ε. Γκάβρεστον 11/8	
α. Σιγκαπούρη 17/8	
ε. Κακινάδα 1/7	
μετ. 'Μαραθών (κ.)	
α. Μπάρι 2/7	
ε. Σύρο 25/7	
α. 'Αμβέρσα 28/8	
α. Ν. 'Υόρκη 1/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 14/7	
ε. Ρουέν 19/7	
δ. Κων/πολη 12/4	
ε. Ν. 'Υόρκη 15/7	
ε. Πειραιά 18/8	
α. Τραμάντι 13/7	
α. 'Αμβούργο 18/7	
α. Τσίμπα 12/7	
αργεί Σετουμπάλ	
αργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 19/7	
ε. Γιβραλτάρ 19/7	
προς Ούντεβαλλα 22/7	
δ. Σουέζ 13/7	
α. Λονδίνο 1/7	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 2/7	
αργεί Χαλκίδα	
ε. 'Αμβέρσα 19/7	
δ. Κων/πολη 15/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Σάν Λορέντζο 17/7	
ε. Σαγκάη 23/8	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Γάνδη 19/7	
α. Ρίο Γκράντε 8/7	
αργεί Πειραιά	

ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	32723
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15888
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2298
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9989
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	81172
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991

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	1583
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1582
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1583
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	70	1592
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	68	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	80930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23087
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2887
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	18726
ΜΙΝΗΜΟΥΣΗΝ	68	38188
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΥΣΧΑ Δ.	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35508
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13888
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	68	8877
ΜΠΑΡΡΥ	68	14359
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΛΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7248
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	18935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	68	9085
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8985
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ.)	75	88831
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΛΙΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΙΝΙΔΙ	77	5511
ΜΥΡΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	68	20199
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35581
ΝΑΞΟΣ	70	8825
ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΙ Κ.	53	3577
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	18224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	18248
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	18478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	18478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1987
ΝΕΛΑ	68	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10983
ΝΕΜΟΣ	71	4981
ΝΕΝΑ	74	39888
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27980

δ. Π. Σάϊδ 15/7	
ε. Σιγκαπούρη 17/7	
α. Βισακαπαντάμ 14/7	
α. 'Αλγκεθίρας-11/8	
ε. Ρόττερταμ 15/5	
ε. Πειραιά 28/8	
αργεί Πειραιά	
α. 'Αμπιζάν 19/5	
αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 12/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Τζέντα 9/7	
α. Γιβραλτάρ 20/7	
ε. 'Αμβέρσα 23/7	
α. Σιγκαπούρη 23/8	
α. Π. ντε Μπούκ 12/7	
α. 'Αλγκεθίρας 10/7	
α. Τζέμπελ Ντάνα 7/7	
α. Ράς Τανούρα 7/7	
α. Σαλβαντόρ 10/7	
α. Λίβερπουλ 10/7	

αργεί Ν. 'Ορλεάν	
α. Χιόστον 3/7	
α. Βαρκελώνη 17/7	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Τζιότζια 13/7	
α. Ν. 'Ορλεάν 9/7	
αργεί Ν. 'Ορλεάν	
αργεί Ν. 'Ορλεάν	
αργεί Πειραιά	
αργεί Ν. 'Ορλεάν	
αργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 18/7	
ε. Σέτε 8/7	
α. Γκιζάν 17/7	
ε. Πειραιά 25/5	
αργεί Ν. 'Ορλεάν	
αργεί Πειραιά	
αργεί Ν. 'Ορλεάν	
α. Γκιζάν 19/7	
αργεί Ν. 'Ορλεάν	
αργεί Πειραιά	
αργεί Ν. 'Ορλεάν	
α. 'Αμβέρσα 13/7	
δ. Γιβραλτάρ 17/7	
α. Σίδνεϊ 5/7	
μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.	
ε. Σετουμπάλ 11/7	
ε. Πειραιά 5/8	
α. Ν. 'Ορλεάν 10/7	
α. Π. Σουδάν 10/7	
μετ. 'Manze Moon» (M)	
α. 'Ιντσόν 1/7	
αργεί Σάρζα	
δ. Παναμά 19/8	
ε. Μπάγια Μπλάνα 8/7	
δ. Σουέζ 28/5	
α. Πειραιά 29/3	
α. Κομό Μπαίλ 8/8	

ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Σιγκαπούρη 30/6	ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	δ. Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ	88	25755	διάλυση Παρανάγκουα	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Πειραιά 2/7
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ	72	9806	ε. Βαρκελώνη 18/7	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	ε. Πειραιά 15/6
ΝΕΦΕΛΗ	70	14098	δ. Κωνσταντή 25/6	ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	α. Πειραιά 18/7
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό 'Ελ Χάλε (αποθήκη)	ΠΑΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	α. Μονφαλκόνε 18/7
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44805	δ. Κωνσταντή 1457				
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	πρ. «Κοι»	ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Π. Σαΐδ 20/7
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Πειραιά 18/7	ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Π. 'Αντζελος 9/7	ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. 'Ικόνιο 7/7
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	8163	δ. Πειραιά	ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. 'Αλγέρι 10/7
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/6	ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Βενετία 18/7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19182	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4	ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1478	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Μακάρι 27/6
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΥ	75	29004	Λεμεσός 7/6	ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	δ. Πειραιά
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Βοστώνη 18/7	ΠΕΡΙΠΛΩΣ	68	44842	δ. Ντόβερ 7/7
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	δ. Πειραιά	ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623	ε. Πειραιά 11/7
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	δ. Πειραιά	ΠΕΡΑ	76	23149	δ. Κωνσταντή 1357
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	δ. Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	58	17212	δ. Π. Σαΐδ 18/7
ΝΙΚΥ	73	14867	δ. Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 14/7
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	δ. Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	68	43399	διάλυση Τουρκία
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	δ. Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	ε. Πειραιά 23/6
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 28/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 38 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιά 12/7
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	ε. Ν. 'Υόρκη 1/7	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. 'Αμβέρσα 22/7
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Ναβλάκι 28/3	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Πειραιά
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΣ	54	7701	α. Νιούκαστλ 21/6	ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.)	77	15552	ε. Σάν Λορένζο 21/7
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	δ. Πειραιά	ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Κακινάνα 15/7
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΟΝΣ	84	36300	δ. Πειραιά	ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	ε. 'Αμουδι Μπαϊν 9/7
ΝΟΡΘΑΦΕΝ	65	1236	α. Γκλάντσον 13/7	ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	δ. Κωνσταντή 10/6
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	μεσογειακές μεταφορές	ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	α. Σιγκαπούρη 9/7
			δ. Γιβραλτάρ 24/6	ΠΗΛΕΑΣ	69	10018	α. Π. 'Ελζαμπέτ 5/7
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Ντακάμ 9/7				
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	α. Π. Νουάρ 2/7	ΠΗΛΕΟΠΗ	62	6299	δ. Πειραιά
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Κόρπους Κρίστι 17/6	ΠΗΛΕΟΠΗ II	56	6198	δ. Πόρτ 8/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΝ	77	15320	α. Λ. Τσάρλς 3/7	ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	δ. Πειραιά
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. 'Αμβέρσα 20/7	ΠΙΝΔΑΡΟΣ	83	10617	δ. Πειραιά
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 17/7	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Πειραιά
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	δ. Πειραιά	ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	δ. Πειραιά
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	65	7700	δ. Πειραιά	ΠΛΑΝΕΤ	78	9884	δ. Πειραιά
ΝΤΕΚΑ ΦΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	δ. Πειραιά	ΠΛΑΤΙΝΟΣ	85	10679	δ. Πειραιά
ΝΤΕΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	δ. Πειραιά	ΠΟΛΑΡ ΜΠΑΡΑΛΙΑ	68	5537	δ. Πειραιά
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	δ. Πειραιά	ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	δ. Πειραιά
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35784	δ. Πειραιά	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	δ. Πειραιά
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (δ.)	66	48081	ε. Σιγκαπούρη 13/7
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Ντόχα 12/7	ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48081	διάλυση Κορέα
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	δ. Πειραιά	ΠΟΛΥΣΕΝΗ	62	17953	διάλυση Τσιταγκόνγκ
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. 'Αμπιτζάν 17/6	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	επωλήθη διάλυση
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	δ. Πειραιά	ΠΟΛΥΤΩ	68	36385	δ. Παναμά 12/7
ΟΔΕΛΙΑ	69	3266	μετ. «Οδέα»	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	18014	α. Λός 'Αντζελος 27/6
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382	πρ. «London Glory»	ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	84	2981	δ. Πειραιά
ΟΔΥΣΣΕΙΑ-10	74	15976	μετ. «Ποντοπόρος» ('Ελ.)	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	δ. Πειραιά
				ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Βανκούβερ 6/7
				ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Καμαϊσί 19/6
				ΠΟΠΗ	67	11002	ε. 'Αμβέρσα 19/7
				ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Γιβραλτάρ 18/7
				ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	δ. Σουέι 11/7
				ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10520	α. Σχέζον 10/7
				ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	α. Γιοκοχάμα 7/7
				ΠΟΞΕΙΔΩΝ	67	18656	επισκευές Πειραιά
				ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	δ. Σουέι 8/7
				ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	α. 'Οράνιεσταντ 27/6
				ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	α. Πειραιά 15/7
				ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9850	στό Σουέι (αποθήκη)
				ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	α. Νταβάο 10/7
				ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	ε. Αιγούστα 18/7
				ΠΡΟΣΠΛΑΕΙΑ	70	9885	α. Σιγκαπούρη 25/6
				ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	δ. Ντόβερ 17/7
				ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17284	δ. Πειραιά
				ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	80	15718	δ. Κωνσταντή 21/6
				ΠΡΟΤΕΥΣ	67	10691	α. Λονδίνο 2/
				ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Ν. 'Υόρκη 28/6
				ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16183	δ. Σουέι 17/7
				ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	α. Ρίο 'Ιανέριο 19/6
				ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Τζέντα 8/7
				ΠΥΛΟΣ	68	10244	ε. Κουάνγκκου 7/7
				ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	α. 'Ασπιντ 17/7
				ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Σαγκάι 19/6
							α. 'Ικόνιο 11/7
				ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	ε. Ροζάριο 12/7
				ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 1 (δ.)	77	18325	α. Τενερίφ 14/7
				ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Θεσσαλονίκη 18/7
				ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69018	ε. Πειραιά 1257
				ΡΑΝΙΑ	67	9919	στή Βομβάρν 27/6
				ΡΕΑ	71	9025	στό Λάγος 9/7
				ΡΕΑ	58	4275	δ. Πειραιά
				ΡΕΓΑ ΣΗ.	69	2995	δ. Πειραιά 11/7
				ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	δ. 'Επτανήσα 30/5
				ΡΕΝΑ	72	14851	α. Βουλώνη 17/7
				ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Ν. 'Υόρκη 5/7
				ΡΙΒΑ	63	10299	δ. Πειραιά
				ΡΙΟ	75	9112	δ. Πειραιά
				ΡΙΟ (δ.)	68	48719	διάλυση Εινηγκόνγκ
				ΡΟΔΟΣΙ	67	15382	δ. Δαρδανέλλια 12/7
				ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	80	20416	α. Σηάτλ 8/7
				ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11180	δ. Πειραιά
				ΡΟΛΟΝ	73	38611	δ. Πειραιά
				ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	α. Ροζάριο 17/7
				ΡΟΥΛΑ	62	811	δ. Πειραιά
				ΣΑΙ'Τ'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606	στή Μομπάσα
				ΣΑΙ'Τ'ΝΕΚΑΡΙΜΟΣ	71	9644	α. Χόγκ Κόγκ 13/7
				ΣΑΙ'ΝΤ ΝΕΚΑΡΙΟΣ	65	14493	δ. Π. 'Αρένας 7/7
				ΣΑΙ'ΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	16186	ε. Κουίν 15/6
				ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	δ. Πειραιά
				ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	δ. Πειραιά
				ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Καλαμπόρ 2456
				ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	ε. 'Ααρχους 17/7
				ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'Υ	71	7013	α. Λός Πάμας 2157
				ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5983	α. Πειραιά 17/7
				ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	9847	δ. Πειραιά
				ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	δ. Πειραιά
				ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
				ΣΑΜΠΙΛΕ (δ.)	65	2916	δ. Πειραιά
				ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	δ. Πειραιά
				ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Ρίο Γκράντε 18/6
				ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	α. Σιγκαπούρη 14/7

ΣΑΜΤΩΝ ΠΑ'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11284
ΣΑΝ ΤΩΝ	79	10800
ΣΑΝ ΤΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΣΕΤ	78	9884
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6180
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948
ΣΕΜΕΛΗ	64	9982
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273
ΣΕΡ ΤΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47889
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12081
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9787
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'ΙΝΤ	71	9810
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36485
ΣΙΓΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016

ΣΙΛΒΕΡ ΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ	69	9305
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	58980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19186
ΣΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534
ΣΟΝΙΝΤ	68	11859
ΣΟΥΑΝ	63	5404
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΕΚΤΡΕ Φ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878
ΣΤΑΜΥ	72	30315
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287
ΣΤΑΡ Ι	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16844
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	78	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	8676
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ.)	65	30490
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	80	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΟΡΚ	70	15302
ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	69	2997
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38280
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΝΝΕΒΕΛΣ	79	12958
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11788
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	62	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11582

άρχει Πειραιά		
ε. Σίμα 22/5		
δ. Παναμά 22/7		
α. Μομπάσα 21/6		
α. Χιροσίμα 28/4		
δ. Παναμά 9/6		
α. Χόγκ Κόγκ 8/7		
α. Σάντοβαλλ 20/7		
α. Πειραιά 22/6		
δ. Ντόβερ 24/5		
α. Ματάνζας 28/6		
δ. Σουέζ 10/7		
α. Μπαόνος 'Αίρες 7/6		
α. Μουτσούρε 23/6		
άρχει Ρίο 'Ιανέιρο		
άρχει Σετομπάλ		
άρχει Λομπίτο		
άρχει Πειραιά		
α. Λάς Πάλμας 20/7		
α. Χοντίντα 19/10		
άρχει Πειραιά		
ε. Νόρντρεχτ 21/7		
α. Άρατου 10/Α7		
άρχει Πειραιά		
α. Νταμάι 21/7		
δ. Π. Σάις 17/7		
α. Τζέντα 14/7		
α. Γιβραλτάρ 19/6		
α. Σιγκαπούρη 15/7		
ε. Ροζάριο 19/7		
α. Λάγος 12/6		
στο Π. Λίνκολν 24/7		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 21/7		
α. Ροζάριο 17/5		
α. Γιοκοχάμα 15/7		
δ. Σουέζ 13/7		
άρχει Χαλκίδα		
α. Χόγκ Κόγκ 14/7		

ε. Λάγος 30/5		
α. Ναγκόγια 15/7		
α. Μαντράς 21/7		
ε. Μαντράς 15/7		
α. Κεμπέκ 10/7		
α. Όζακα 14/7		
ε. Λάγος 22/5		
δ. Ντόβερ 12/7		
ε. Σχέζον 5/7		
άρχει Πειραιά		
α. Κόμπε 9/7		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Φιλαδέλφεια 20/7		
α. Σάντος 17/7		
ναυπηγ. 'Αϊδί		
ε. Ντόρμπαν 22/7		
άρχει Χαλκίδα		
στη Μομπάσα		
α. Κόρπους Κράσι 29/6		
α. Ρίτσαρντς Μπαί 22/7		
άρχει Πειραιά		
άρχει Γαλαξίδι		
επωλήθη αλλοδαπούς		
άρχει 'Εμδεν		
άρχει 'Ελευσίνα		
ε. Π. Νουάρ 11/7		
πρ. «Santa Sofia»		
α. Αιγούστα 17/7		
άρχει Πειραιά		
α. Κάλουντμποργκ 21/7		
α. Κόμπε 8/7		
ε. Θεσσαλονίκη 14/7		
άρχει 'Ελευσίνα		
ε. Μπιλμπό 18/7		
άρχει Πειραιά		
δ. Κων/πολη 13/6		
α. Ρίο Γκράντε 19/7		
δ. Γιβραλτάρ 21/7		

άρχει Πειραιά		
άρχει Λευκάδα		
ε. Κάντλα 17/7		
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 28/6		
ε. Ναούρου 19/7		
δ. Ντόβερ 23/6		
α. 'Αμβέρσα 20/7		
δ. Γιβραλτάρ 2/7		
α. Ντόρντρεχτ 12/7		
αναμένει Όμιν 15/5		
α. Καζαμπλάνκα 3/7		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
διάλυση Ταϊβάν		
δ. Σουέζ 27/6		
στο Σουέζ		
ε. Σαβάννα 22/7		
α. Πειραιά 11/7		
δ. Κων/πολη 7/7		
άρχει Γκουαγιακουλά		
ε. Λά Γκουέρα 21/6		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Χοσέ 'Ιννάντιο 31/5		
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/6		
άρχει Γαλαξίδι		
άρχει 'Ιθάκη		

ε. Γκουαγιακουλά 4/7		
άρχει Πειραιά		
α. Καρταγένα 1257		
α. Σιγκαπούρη 15/7		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Κίγκστον 20/6		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ρουέν 18/7		
α. Χουάνγκου 8/7		

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΞΙΑ (δ.)	69	63969
ΤΑΞΙΑ	62	14150
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	76	47344
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17848
ΤΕΡΝΙΝΓΚ ΠΟ'Ι'ΝΤ	71	38094
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΤΕ Α.	68	14589
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160
ΤΖΩΝ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	53	2731
ΤΖΩΝΗ	65	19750
ΤΖΩΝΝΥ	70	9887
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΛΑΣ	85	28000
ΤΟ ΠΡΟΤΟ	72	9824
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΑ'Ι'Τ	66	25327
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΒΕΛΣ	74	11844
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΝΤ ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11844
ΤΣΕΡΡΥ	78	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167

ΦΑΔΕΡ	77	17745
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266
ΦΑΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΑΣ	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΙΑ Α'Ι'ΒΟΡΥ	77	9477
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΡΡΟΥ	66	10046
ΦΑΜΙΛΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΟΞΙΩΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22800
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730

ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
FINTEALTY Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΕ	69	11489
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	18141
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192

α. Λάντσεστον 18/7
δ. Κων/πολη 28/6
στη Βόνη 4/7
ε. Ν. 'Υόρκη
ε. Πειραιά 12/7
μετ. «'Ελλάσποντ Τατίνα» ('ΕΛ.)
ε. Σιγκαπούρη 457
α. Κασσιούργκ 14/7
πρ. «Δημήτριος»
α. Σάν Φραντζίσκο 28/6
υπέστειλε παναμαϊκή
ε. 'Ελσινόρε 1357
άρχει 'Αστακό
α. Φιλαδέλφεια 18/6
α. Ρίο Γκράντε 25/6
α. Ρίο Γκράντε 11/6
α. Ρουέν 18/7
α. Ρουέν 3/7
δ. Σουέζ 26/5
δ. Κων/πολη 1/6
α. Γένοβα 18/7
α. Τολέδο 19/7
α. Χιούστον 18/7
στο Μόχι 24/6
α. Ντόρμπαν 18/7
άρχει Μανφρεντόνια
υψώσε παναμαϊκή
δ. Ντόβερ 7/6
α. Π. 'Αλις 15/7
άρχει 'Ελεουσία
ε. Π. 'Αντζελες 8/7
α. Ναντόρ 8/7
άρχει Χαλκίδα
άρχει Πειραιά
α. 'Αμβέρσα 28/6
άρχει Πειραιά
δ. Σουέζ 12/7
α. Τερνέστη 2/7
α. Πειραιά 12/7
α. Χόγκ Κόγκ 6/7
α. Λονδίνο 22/7
α. Πόρτλαντ 20/6
α. Λάς Πάλμας 18/7
άρχει Πειραιά
α. Ν. 'Υόρκη
άρχει Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 9/7
α. Σάν Χουάν 14/7
α. Λουλέα 11/7
α. Λάς Πάλμας 17/7
ε. Μελίλι 19/7
άρχει Πειραιά
ε. Νουακτσότ 14/7
άρχει Ν. 'Ορλεάνη
έπισκοπεί Πειραιά 2/6
α. Φουτζέιρα 2/7
α. Μπόγγουντ 9/7

ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.....	71	10192
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι.....	66	1444
ΦΟΡΤΟΥΝΕ.....	84	19562
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9484
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12483
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΗΒ.....	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ.....	73	29709
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	69	1581
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.).....	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885
ΦΡΟΣΩ Κ.....	70	9089
ΦΩΤΕΙΝΗ.....	77	19253
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.....	70	11169
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	78	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928

Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.....	70	16149
ΧΑΡΑΠΑΝ.....	70	12483
ΧΑΤΑΝ (δ.).....	58	12377
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ.....	77	38366
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΛΙΗΒ.....	68	10016
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ.....	68	10121
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.....	69	10016

ε. Ναβαλάκι 2/8	
α. Μπρασουναβίλ 29/8	
αργεί Χαλκίδα	
α. Μαζατάν 15/7	
ανάμενει Χάρ Φακάν	
α. Π. Σάιθ 28/8	
στό Χώρ άλ Ζουμπαίρ	
ε. 'Αμβέρσα 23/7	
α. Δουνκέρκη 19/7	
ε. 'Ιντσόν 12/7	
α. Σάντος 14/7	
ε. Σάντος 13/7	
α. Λός 'Αντζελες 28/8	
μετ. «Ρήφερ Πρόγκρες» (κ.)	
μεταφορές Περισκοῦ	
ε. Ντάνκαν Μπαίη 21/7	
ε. Χουάνγκου 45/7	
ε. Φιλαδέλφεια 12/7	
θέση 15.54 Β. 78.37 Δ 25/7	
α. Πειραιά 12/7	
δ. Κων/πολη 9/7	

ε. Π. Κέλανγκ 10/7	
ε. Καέν 22/7	
α. Ναγκόγια 13/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Μοντουάρ 24/7	
α. Σιγκαπούρη 5/7	
ε. Ροζάριο 14/7	
έπισκευές Χακίδα	
δ. Σουέζ 15/7	

ΧΙΑΝ ΣΑΝ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ.....	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ.....	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	67	5517
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.....	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	78	1594

ΧΛΟΗ.....	75	16421
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.....	67	3831
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ.....	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.....	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.....	57	2361

ΨΗΛΗ.....	65	12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.....	75	11442

ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6880
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	73	3717

δ. Σουέζ 25/8	
δ. Σουέζ 18/7	
δ. Σουέζ 19/7	
έπωλήθη αλλοδαπούς	
ε. Μπαγκόγκ Μπαρ 29/8	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 16/7	
αργεί 'Αμβέρσα	
αργεί Πειραιά	
διάλυση Πακιστάν	
α. 'Αμβέρσα 17/8	
ε. 'Αμβούργο 20/7	

ε. Κάρντιφ 20/7	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Π. Τσάρλς 3/7	
αργεί Πειραιά	
α. Τσάρλεστον 19/7	
α. Βενετία 11/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ρός Τανούρα 18/7	
μεσογειακές μεταφορές	

ε. Πειραιά 15/5	
δ. Π. 'Αρένας 4/7	

α. Λός 'Αντζελες 12/7	
α. Σάντος 29/8	
αργεί Χαλκίδα	

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἀμεσα ἀλλὰ καί γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιὰ νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καί γιὰ τό 1985, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στά πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμές 2.000 (ἐναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 2.500 (ἐναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτούς τοὺς εἰδικούς δρους συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρᾶ 77, 185 35 Πειραιᾶς.



Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους.....

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

Ὑπογραφή



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΒΟΣΕΤ (δ.κ.)	66	21504
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ*	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14871
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940
ΑΘΗΝΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑ ΣΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1718
ΑΘΩΣ (π.)	83	10141
ΑΪΒΥ (κ.)	67	9987
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΪΝΤ (π.)	70	9178
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	89	9241
ΑΪΚΟΝ*	71	27958
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΛΑΝΤΕΡ (Μόλ.)	66	9135
ΑΪΝΤΗΛΑ (Μόλ.)	65	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930

ΑΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33081
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ (π.)	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ*	68	25133
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (π.)	72	82701
ΑΚΡΟΝ *	77	17395
ΑΚΤΗ	73	81300
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	72	18724
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	69	15418
ΑΛΒΥΟΝ I (π.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ		
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126821
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ.	65	18389
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	8054
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	39911
ΑΜΒΡΟΣΙΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19887
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	87	48344
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54810
ΑΜΠΕΡ (κ.)	82	10344
ΑΜΠΥ (π.)	85	12495
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204

α. Θέοντα 15/7
ε. Κολόμπο 1/8
α. Ρόττερνταμ 29/5
μεσογειακές μεταφορές
ε. Σιγκαπούρη 4/8
άρχει Πειραιά
δ. Ντόβερ 23/7
α. Ν. Όρλεάνη 1/8
δ. Κων/πολη 21/6
α. Ν. Υόρκη 28/7
α. Βενετία 4/5
μεσογειακές μεταφορές
α. Μπ. Άιρες 30/5
ε. Ν. Όρλεάνη 20/4
α. Σιγκαπούρη 23/7
α. Λός Άντζελες 20/7
θέση 35.598, 04.57Δ 5/8
δ. Π. Σάϊντ 13/7
α. Μπαράν 1/8
ε. Χόγκ Κόγκ 11/8
α. Γιοσσό 28/7

δ. Ντόβερ 23/7
α. Γιούροπορτ 29/7
ε. Πειραιά 2/8
δ. Σουέζ 23/7
δ. Σουέζ 29/7
α. Σουέμα 27/7
άρχει Πειραιά
ε. Μπεντί 23/5
στη Κων/πολη 15/7
άρχει Πειραιά
στο Χάρ αλ Ζουμπάρ
ε. Χαλκίδα 1/7
μετ. *Αγγέλικα* (π.)
υπέστειλε ελληνική
επισκευές Πειραιά
δ. Μπρανσπάτελ 19/7
άρχει Πειραιά
δ. Κων/πολη 15/6
ε. Αρατού 2/7
α. Τζιμπούτι 12/7
α. Ίντσον 14/7
στο Ταμπόκο
α. Ρόττερνταμ 17/7
α. Μπιλμπο 5/7
α. Χιουσόν 13/6

ε. Βοστώνη 26/7
ε. Βρέστη 29/7
α. Παρανάγους 16/6
α. Μπουσάν 28/6
α. Ρόττερνταμ 4/7
α. Μπρέϊκ 5/7
ε. Βανκούβερ 25/7
α. Γιούροπορτ 3/8
α. Ρόττερνταμ 27/6
α. Χάμπτον 31/7
α. Μπαχραϊν 3/7
α. Λά Πλάτα 23/7
α. Βανκούβερ 19/7
α. Πειραιά 17/7
δ. Σουέζ 26/7
ε. Π. Κέλιονγκ 30/7
α. Σάντος 4/7

άρχει Μπρούνι Μπαίη
ε. Δακάρ 7/7
α. Ρουέν 29/7
α. Σιγκαπούρη 18/7
ολική απώλεια Τρίνταντ
α. Κάδιξ 18/7
ε. Ρεσίφ 25/7
ε. Πειραιά 4/8
στο Τζουμπούλ (αποθήκη)
άρχει Χώγκσααντ
ε. Ήστ Λόντον 25/7
άρχει Πειραιά
α. Άμστρονγκ 8/8
α. Πειραιά 2/8
α. Τζέντα 5/4
α. Ίντσον 1/3
ε. Κων/πολη 28/7
α. Ρίο Ίανέιρο 5/7
α. Ρίο Ίανέιρο 23/7
α. Ράς Τανούρα 29/6
α. Ν. Πλύμουθ 4/8
άρχει Πειραιά
α. Γιούροπορτ 18/7
άρχει Καρατάι
άρχει Πειραιά
δα. Π. Μπέρνις 27/6
ε. Ρόττερνταμ 4/8

α. Θεσσαλονίκη 25/7
α. Π. Γουόλφστ 22/7
δ. Παναμά 1/8
δ. Παναμά 17/7
ε. Βανκούβερ 2/8
δ. Παναμά 13/7
α. Κολούμπια 20/7
άρχει Πειραιά
στη Λισαβόνα 25/7
μεσογειακές μεταφορές

ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	18451
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	85	14088
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μόλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	78	11477
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	11406
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	10888
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	74	14324
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	15898
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	78	15934
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	67	9843
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	1286
ΑΠΟΛΟΝΙΑ VII (κ.)	69	5872
ΑΠΟΛΟΝΙΑ VIII (κ.)	54	1220
ΑΠΟΛΟΝΙΑ IX (κ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΑΔΗΝΗ (π.)	79	16189
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	78	125485
ΑΡΚΑΔΙΑ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1183
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛ (π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16368
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	18154

ΒΑΪΣΤΡΟΤ (κ.)	65	21374
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΒ (π.)	85	18623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	18258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128
ΒΕΓΚΑ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΡΑ	65	24314
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	78	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19854
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12380
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΥΚΑΝΟΥΣ (λ.β.)	64	15718

ΓΑΛΑΤΕΙΑ*	56	9537
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	63	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΡΓΙΟΣ (Μ.)	62	10405
ΓΕΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006
ΓΕΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΝΙΟΝ No. 1 (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2891
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	66	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΑΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.	71	15004
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΕΪ (π.)	65	21281
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΝΤ Π.	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38784
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΦΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φα.)	68	8915
ΓΟΥΑΪΖ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΪΝΕΡ (π.)	73	13831
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ (π.)	72	4931
ΓΟΥΡΠΟ	62	19555
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΤΥ	83	24500

δ. Ντόβερ 11/7
α. Νάπολη 31/7
δ. Π. Σάϊντ 27/7
δ. Κων/πολη 18/7
στο Σάφι
ε. Παλέρμιο 16/7
ε. Βισκαπατάνμ 25/6
άρχει Χαλκίδα
α. Τζάκσονβιλ 29/6
ε. Κοσίν 27/6
α. Χόγκ Κόγκ 26/7
ε. Σιγκαπούρη 20/7
ε. Γιβραλτάρ 8/8
ε. Έπτανησα 3/7
ε. Χόγκ Κόγκ 24/5
δ. Κων/πολη 14/7
ε. Χουάνγκκου 28/7
στη Σιγκαπούρη 1/8
μεσογειακές μεταφορές
πρ. *Πέραμο I*
μεσογειακές μεταφορές
ε. Μπ. Άιρες 31/7

ε. Παρανάγους 30/7
ε. Γένοβα 27/7
άρχει Χαλκίδα
ε. Άμστρονγκ 8/8
ε. Λέγκχορν 3/8
δ. Π. Σάϊντ 4/8

άρχει Μπρούνι Μπαίη
α. Λός Πάμπος 28/7
άρχει Πειραιά
α. Σάντος 2/8
άρχει Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 24/7
α. Γένοβα 8/7
ε. Γκνάνσας 28/7
ε. Άνγκρα ντος Ρέϊς 1/8
άρχει Πειραιά
α. Βάλβις Μπαίη 31/7
α. Σαλβαντόρ 25/7
άρχει Πειραιά
στο Ντουμπάι 17/5
α. Π. Χάρκωρτ 9/7
δ. Σουέζ 17/7
ε. Σετομπάλ 14/7
ε. Τζέντα 27/7

α. Γένοβα 3/8
α. Ντάρμπαϊν 17/7
α. Λός Πάμπος 23/7
α. Ν. Όρλεάνη 9/5
α. Ράς Σουκχέιρ 14/6
στη Ν. Όρλεάνη 24/7
άρχει Πειραιά
ε. Πειραιά 27/7
α. Χάιφας 27/7
ε. Φάλασινγκ 28/7
α. Ν. Όρλεάνη 27/6
α. Ταρραγκόνα 18/6
δ. Σουέζ 23/7
α. Μαλάγα 30/7
α. Σιγκαπούρη 24/5
α. Ξινγκάνγκ 19/7

άρχει Πειραιά
ε. Βουβάη 16/7
α. Γιβραλτάρ 20/7
πρ. *Αβόε*
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Πειραιά
στη Μομπάσα (αποθήκη)
δ. Κων/πολη 22/7
ε. Ντότζες 4/8
ε. Ν. Όρλεάνη 31/7
ε. Άβάννα 10/6
σωστό όνομα *Γιούνιον 1*
α. Πειραιά 28/7
ε. Ρόττερνταμ 24/8
άρχει Πειραιά
ε. Καρατάι 4/8
ε. Φουτζέιρα 1/8
ε. Σουέζ 4/8
άρχει Πειραιά
α. Πλύμουθ 30/7
στη Καζαμπλάνκα
α. Ν. Όρλεάνη 27/7
α. Παρμαρίμπο 24/7
α. Ταμπόκο 21/7
δ. Παναμά 22/6
στο Μπαντάρ Άμπας
δ. Ντόβερ 3/8
ε. Γκιζάν 24/7
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πειραιά 18/7
α. Π. ντε Μπούκ 28/7
ε. Σχέζιν 31/7
α. Άβονμαουθ 5/8
άρχει Πειραιά
α. Άμστρονγκ 2/8
ε. Λός Άντζελες 26/7
δ. Γιβραλτάρ 1/8

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	88	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	58799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	58800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	128261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	128280
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	80	8235
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115

ΔΑΣΑΚΙ	72	14334
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9584
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ (κ.)	77	6597
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	10794
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.)	68	8845
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΟΤΩ	68	35191

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10825
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ (Μ.)	68	23390
ΕΛΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11089
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9894
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24768
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (π.)	84	22200
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	78	150518
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΣΤ.	77	22893
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μόλτ.)	69	12102
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6168
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)	68	19044
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I (π.)	84	22829
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498
ΕΥΔΟΡΗ (δ.)	64	35410
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΛΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8878
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	78	21380
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35408

ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16368
ΖΕΥΣ I (π.)	80	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093
ΖΗΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΖΗΝ	79	16379
ΖΗΛΟΠΟΛΙΣ (Μ.)	68	9066
ΖΗΡΑ	79	16390
ΖΗΡΑΙΑ (κ.)	67	8799
ΖΗΡΑΙΑΣ (π.)	57	2875
ΖΗΡΑΙΑΣ (Λιβ.)	53	5891

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10850
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021

ΙΜΑ	68	27989
ΙΝΔΙΑΝΑ (Λιβ.)	77	11280
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524
ΙΩΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	68	5428
ΙΩΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (Μαλ.)	55	5890
ΙΩΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ.)	58	3825
ΙΩΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834
ΙΩΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704
ΙΩΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Μαλ.)	52	3840
ΙΩΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΩΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039
ΙΟΣ I (π.)	70	3971
ΙΩΣΗΝΗ (π.)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631

α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 22/7		
α. Άλ Ρουαίς 30/7		
α. Τενερφόφ 30/7		
ε. Μπάχια Μπλάνκα 28/7		
α. Τερνέουζεν 25/7		
ε. Γκάνδη 4/8		
α. Άργεντινή 27/7		
α. Σάντος 28/7		
α. Γκντάνσκ 3/8		
δ. Ντόβερ 2/8		
α. Π. Γουάλλοτ 28/8		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
α. Βενετία 11/7		
αργεί Χαλκίδα		
ε. Βομβάρη 30/7		
α. Μπουσάν 25/7		

στό Τζέμπελ "Αλι		
α. Ν. Υόρκη 19/7		
αργεί Μπλάουότερ		
α. Μανφρεντόνια 18/7		
δ. Σουέζ 26/7		
ε. Πειραιά 29/7		
ε. Άμστέρνταμ 8/8		
α. Ρίο "Ιανέιρο 23/7		
δ. Γιβραλτάρ 30/7		

ε. Πειραιά 19/5		
α. Ν. Όρλεάνη 10/7		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Παράνοια 22/7		
πρ. «Γκραϊσιαν Τέμπλ»		
δ. Σουέζ 20/7		
δ. Σουέζ 28/7		
α. Ντουμπάι 27/5		
α. Πόντα ντο Όμπου 25/8		
δ. Σουέζ 3/7		
α. Βαλτιμόρη 28/7		
α. Ρίο Γκράντε 22/8		
ὕψωση ἑλληνική		
ε. Ίκνιο 27/7		
α. Σιγκαπούρη 12/7		

α. Μπουλνέ Μπαϊν 30/5		
α. Μανίλα 24/7		
α. Σιγκαπούρη 27/7		
α. μεσογειακές μεταφορές		
δ. Κωνσταντή 19/7		
ε. Γκουαγιακουίλ 12/8		
α. Λός "Αντζελες 31/7		
αργεί "Αστακό		
δ. Κωνσταντή 28/8		
ε. Βομβάρη 23/7		
ε. Λαύριο 30/8		
α. Μπάχια Μπλάνκα 29/7		
ε. Πειραιά 1/7		
παράδοθηκε Χιουντάι		
α. Π. Χάρκωτ 21/7		
μεσογειακές μεταφορές		
αργεί "Ιτέα		
α. "Ιντσόν 25/7		
ε. Ροζάριο 25/7		
ε. Πειραιά 3/8		
α. Λά Παλις 28/8		
α. Σάντος 28/7		
α. Σάντος 8/8		
αργεί "Ιτέα		

ε. Γιβραλτάρ 5/8		
στη Σαφάγκια (ἀποθήκη)		
δ. Κωνσταντή 25/4		
πρ. «Μεσο. Αιγύη»		
αργεί Χώγκεσαντ		
α. Ντάρ ἐς Σαλάμ 6/7		
ε. Βανκούβερ 30/7		
δ. Κωνσταντή 26/7		
ε. Λονδίνο 3/8		
δ. Σουέζ 3/8		
α. "Αδεν 11/7		
αργεί Πειραιά		

α. Σιγκαπούρη 18/7		
στη Βασίρα		
δ. Κωνσταντή 8/7		
αργεί "Αγ. Δομνίκο		
ε. Σετούμπάλ 11/7		
α. Ν. Όρλεάνη 22/7		
πρ. «Βύρων Γεννέος»		

α. Βίλλα Κονσταντίνου 20/7		
στό Σάντος 2/8		
δ. Γιβραλτάρ 20/7		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
αργεί Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
αργεί Πειραιά		
α. Σιγκαπούρη 14/8		
μεσογειακές μεταφορές		
αργεί Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
αργεί Πειραιά		
α. Ντουάλα 12/7		
α. Σιγκαπούρη 28/7		
α. Ρίο "Ιανέιρο 25/5		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Σουέζ 25/7		

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051
ΚΑΘΥ (κ.)	68	11533
ΚΑΛΑΝΙ'Υ'Α (Κεϋλ.)	65	11841
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18828
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17086
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4287
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	38112
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (κ.)	68	24894
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2968
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.)	68	16301
ΚΑΡΙΝΑ I (δ.π.)	78	19018
ΚΑΡΝΤΦ (Φιλ.)	71	9208
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17874
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μ.)	58	2448
ΚΑΤΙΑ Κ(π.)	57	1324
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13894
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24888
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΙΠΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40826
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	178009
ΚΟΜΠΟΣ (π.)	67	3809
ΚΟΜΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΥΚΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354
ΚΡΑΝΤΩΡ (π.)	64	2304
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129
ΚΡΙΣΟΣ (Λιβόν.)	68	15809
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	8777
ΚΥΡΟΣ (Μπαχ.)	73	15382
ΚΥΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	65	10596
ΚΥΡΑΚΑΤΙΚΩ (π.)	67	28493
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056

ΛΑΕΡΤΗΣ (Μόλτ.)	59	6140
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13168
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1428
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	12000
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11182
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993
ΛΑΤΙΝΙ (μ.)	68	28481
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΝΑ	68	22449
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982
ΛΕΡΟΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (Μ.)	67	27984
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6108
ΛΙΑ (π.)	65	15887
ΛΙΑΙΛΑ (π.)	64	16323
ΛΙΑΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	25253
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μόλ.)	(2)	11229

ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992
ΜΑΙΡΗ Π.	67	10797
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064
ΜΑΚΦΟΡΟΣΤ	69	8064
ΜΑΛΟΟΥ	70	15579
ΜΑΛΟΣ (π.)	78	12498
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36834
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37814
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΟΛΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΙΩ	65	17238
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Μ.)	68	8370
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	69	9116
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	18623
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200
ΜΕΛΕΤΜΙ (δ.)	78	24412

α. Λός "Αντζελες 15/7	
αργεί Πειραιά	
α. Χασοσίμα 7/5	
επιβλήθη άλλοδαπούς	
α. Ν. "Ορλεάνη 8/7	
α. Ντάρμμαν 31/7	
ε. Σέτε 30/7	
ε. Ν. "Ορλεάνη 6/78	
ε. Γάνδη 2/8	
ε. Π. Σουδάν 22/7	
ε. Ρίο Γκράντε 24/7	
α. Μπείρα 30/4	
αργεί Π. ορ. Σπαίν	
α. Σιγκαπούρη 5/7	
αργεί Πειραιά	
α. Ρόττερνταμ 3/8	
αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 27/7	
στό Κέιπ Ρεσίφ 7/8	
α. Πειραιά 25/7	
στη Βίλα Μανς (ἀποθήκη)	

MENT ΤΡΕΠ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903
MENT ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60855
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φ.Α.)	67	21141
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522
ΜΕΣΣ	69	9850
ΜΗΛΟΣ (π.)	68	10715
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983
ΜΙΑ *	80	15552
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΜΙΛΕΝΑ Α. (Μ.)	68	18094
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000
ΜΙΛΛΥ (κ.)	76	21372
ΜΙΜΗ Μ. (Μ.Α.Τ.)	69	13525
ΜΙΝΑ (κ.)	67	11870
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19833
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1480
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520
ΜΠΛΟΥΜΠΕΡΝΤ	68	10398
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	58273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38903
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9089
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	83	12273
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	85	35324
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8384
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15825
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	89	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	84	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376
ΝΟΡΑ (π.)	65	21986
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	34000
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (κ.)	66	22280
ΝΤΑΡΕ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.π.)	59	12483
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932

ἀργεί Κουβέιτ
ε. Κάριο "Αρκας 29/7
δ. Ντόβερ 17/7
α. Σαβάννα 1/7
ε. Τζέντα 23/7
ἀναμένει Ρίγα 11/7
στό Μπόου (ἀποθήκη)
α. Σέτε 29/7
ε. Ρίτσαρντ Μπαϊ 1/8
α. Πειραιά 11/12
μετον. «Κατίνα» (κ.)
ε. Μουτσούρε 25/7
α. Κεϋχάν 29/7
πρ. «Αρχιμήδης»
δ. Παναμά 4/7
μετ. «Αδούρα Σ.» (π.)
α. Μόρρο Ρεντόντο 25/7
δ. Κων/πολη 28/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/7
ε. Δεμεράρα 28/7
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 25/7
ἀργεί Πειραιά
α. Ν. 'Ορλεάνη 31/7
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/7
α. Μόρεχεντ 19/7
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
α. Ν. 'Ορλεάνη 24/7
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
α. Ταμπίκο 25/7
α. Σαβόνα 5/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/7
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη

ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ε. Σιγκαπούρη 4/8
α. Μπ. 'Αίρες 29/7
α. Σακόντε 28/7
ε. Φιλαδέλφεια 22/7
ε. Λας Πάμας 23/7
ε. Σάφι 23/7
α. Ρουέν 16/5
ἀργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
α. 'Ιταλί 15/7
α. Πόρτ 'Αρθουρ 12/8
δ. Σουέζ 15/7
στη Νιγηρία
α. Λ. Τσάρλς 3/7
ε. Γουακαμάτσου 28/8
δ. Ντόβερ 3/8
ἀργεί Πειραιά
στό Μπουσίρ 20/7
α. Φαλκονδρά 19/7
α. Θέοντα 27/7
α. Μόντρεαλ 31/7
α. Γάνδη 18/7
α. Χόβικ 22/7

ε. 'Αμβέρσα 5/8
α. Σιτακόγκ 30/8
α. 'Ινστόν 27/7
α. Καρατί 4/8
δ. Σουέζ 3/8
α. Σετσουμπά 19/7
ε. 'Ελάτ 1/7
μεσογειακές μεταφορές
μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
δ. Παναμά 23/8
α. 'Αμστερνταμ 8/8
α. Καρατί 3/8
στό Μπαντάρ 'Αμπάς 2/7
ἀργεί Πειραιά
α. Π. 'Ελ(ζαμπε 28/7
ἀργεί Τουλόν
ἀργεί Δουνκέρκη
ε. Διέπη 20/7
α. Λειζόες 27/7
στην Καλκούτα
ε. Πειραιά 6/8
μεσογειακές μεταφορές
α. 'Ικόνιο 27/7
ἀργεί Πειραιά
α. Μπωμόν 28/7
ἀργεί Χαλκίδα
ε. Χιούστον 28/7
ε. Βενετία 13/7
α. Ραβέννα 31/7
δ. Σουέζ 2/8
μετ. «Θάλια» (κ.)
α. Φλάσσινγκ 25/7
α. 'Αντεν 30/7
ἀργεί Στυλ(δα
α. 'Εμδεν 8/8
ἀργεί Πειραιά
α. 'Αμβέρσα 30/8
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 18/7
α. Π. Νουάρ 5/7
α. Μομπάσα 28/7
ἐπωλήθη 'Αλλοδαπούς
α. Ραγκούν 30/7
στό Παλάου Σαμπού (ἀποθήκη)
διόλυση Κίνα
ε. Πειραιά 12/7
α. Τραμαντάϊ 30/7
ὕψωσε ἐλληνική
στό Χούκ οφ Χόλλαντ 2/8
δ. Γιβραλτάρ 27/7

Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ *	80	16200
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΒΕΡΣΙΣΑΡΓΚΟΝΩΤ(Βρ.Δ.)	75	69222
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	108123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ(δ.)	72	108123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128581
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128581
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ(π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	81	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΤΑΝΣ (Μ.)	67	25279
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53480
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248
ΟΣΕΑΝ ΤΖΟ'Υ' (Μ.)	66	9058
ΟΣΤΡΙΑ	77	38247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΝΘΡΟΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΘΡΟΣ (π.)	68	10271
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (π.)	70	16128
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΛΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18738
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15688
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	85	15577
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	63	9707
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΙΛΑΡΜΑΙΣ (π.)	71	90757
ΠΙΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΙΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΙΛΟΝΑ (κ.)	69	6182
ΠΙΛΩΤ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΙΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118480
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	58	3597
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (π.)	66	15585
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΞΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3986
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959

ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ Ι (π.)	63	15982
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (π.)	70	43598
ΡΙΟΜΑΡ	65	16334
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2832

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΝ ΓΟΥΛΙΝΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΑΚ (π.)	84	3671
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΚΟΝΤΕΑΡΙΝΓΚ(π.)	84	16805
ΣΑΝΚΟΝΤΕΑ'Ι'ΑΝΤ(π.)	85	16500
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΖΑ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΑΛΚ (κ.)	68	3314
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	18459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΑΤΑ (π.)	67	3881
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	8098
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΡ ΠΕΡΑ (μ.)	76	43143

α. Ντουλούθ 2/8
α. Σάο Σεμπασιάνο 4/8
α. Τίς 25/7
δ. Π. Σαίτ 5/8
ἀργεί 'Αστακό
στην 'Ιντόν 2/8
ἀργεί 'Ιτέα
ἀργεί 'Ελεούσα
ε. Π. 'Αρθουρ 24/7
δ. Κων/πολη 7/7
α. Ταρτούς 15/8
ἀναμένει Λαμπουάν
ἀργεί 'Ιτέα
ἀργεί Πειραιά
α. Σάρροχ 2/8
ε. Φός 2/8
ε. Πράια Μόλε 22/7
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ἐπισκευές Πειραιά 5/8
δ. Σουέζ 23/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/7
μεσογειακές μεταφορές
ἀργεί Πειραιά
ε. Λάρνακα 30/7
πρ. «Αλκαίος Κ.»
πρ. «Σήγκαλ»
δ. Γιβραλτάρ 31/7
μετον. «Χάρις» (Λ.)
ε. Καρταγένα 27/8
α. Αιγούστα 27/7
δ. Κων/πολη 25/7
α. Ταχεχάρα 7/7
ε. Γιοκοχάμα 25/7
ἀργεί Σαράς

α. Κοπέρ 12/8
δ. Γιβραλτάρ 19/7
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/8
δ. Σουέζ 30/7
α. Νταλίν 5/7
α. Μιζουσίμα 13/7
πρ. «Μαρία Α.»
α. Ρίο Γκράντε 7/7
α. Μπωμόν 21/7
ἀργεί Καμπάνας
ἀργεί Πειραιά
ε. Ρίο Γκράντε 9/7
δ. Κων/πολη 24/7
α. 'Αμβέρσα 12/7
μεταφορές Αιγύπτου
ε. Τζέντα 13/7
α. 'Αδεν 22/7
α. Χόγκ Κόγκ 29/7
α. Ρίο Γκράντε 25/7
α. Σαλάα 7/7
ε. Ναυλίκι 3/8
ἐπωλήθη διόλυση
ε. Πόρτ Χάρκωρτ 20/7
α. 'Ίμμινγκχαμ 31/7
α. Π. 'Αρθουρ 23/5
α. Τάραντα 18/7
δ. Κων/πολη 10/7
ε. Πειραιά 25/7
α. Γιούροπορτ 28/7
ἀργεί Κίμωλο
α. Φιλαδέλφεια 17/7
δ. Ντουμπάϊ 3/8
ε. Ριγιέκα 27/7
στό Κατάκωλο
α. Χόγκ Κόγκ 19/3
α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 1/8
ἀργεί Πειραιά
ε. Γιούροπορτ 7/8
α. Πειραιά 25/7
δ. Σουέζ 20/7
α. Ν. Χάβεν 2/8
α. Μπαρκαγκουίλα 27/7
α. Σιγκαπούρη 21/7
α. Ρόττερνταμ 19/7

μεσογειακές μεταφορές
ἀργεί 'Αστακό
δ. Γιβραλτάρ 27/7
α. Λας Πάμας 7/7
ε. Σαφάγκα 30/7
ε. Ρόττερνταμ 24/7
ἐπωλ. διόλυση
ε. Μορμουγκάο 27/5
δ. Ντόβερ 1/8

α. Ράς Τανούρα 20/7
α. Νάπολη 2/8
α. Γένοβα 26/7
ε. Πόρτ 'Αρθουρ 29/7
α. Σάν Λορέντζο 24/7
δ. Σουέζ 4/8
στη 'Οζόκα 3/8
μεσογειακές μεταφορές
ἀργεί Σιγκαπούρη
μετ. «'Ελλεσποντ Ντέαρινγκ» (ε.)
μετ. «'Ελλεσποντ Νηφάδιαντ» (ε.)
α. Σακάϊ 25/5
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 1/8
ε. Σιτακόγκ 18/7
α. Σηάτλ 1/8
α. Σιγκαπούρη 27/7
δ. Παναμά 2/8
α. Κολόμπο 13/7
α. Πειραιά 18/7
ἐπισκευές 'Αμβούργο 21/7

ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9988
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.)	72	69874
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	18287
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΙΙ (π.)	76	12443
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ.)	71	8894
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	78	16277
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	18239
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΟΤ (λ.)	70	5748
ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ (κ.)	69	15889
ΣΗ ΦΟΥΡΥ (π.)	62	9979
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34840
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	18095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21856
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΛΟΥ (Μ.)	66	10073
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29783
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΦΡΟΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414
ΣΚΥΡΟΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.)	73	134011
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12581
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΝΑΖ ('Ονδ.)	62	4412
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103178
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	78	31725
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781

ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 20/8		
έπισκευές Ν. 'Ορλεάνη 19/7		
ε. Μπιλμπάο 17/7		
α. Μπ. 'Αίρες 3/7		
δ. Κων/πολη 25/7		
ε. Λομέ 25/7		
δ. Σουέζ 21/7		
δ. Σουέζ 23/7		
α. Χόγκ Κόγκ 30/7		
α. Κίγκστον 20/7		
δ. Κων/πολη 14/7		
δ. Κων/πολη 10/4		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Τενερίφη 4/8		
ε. Τσάδλεστον 26/7		
α. Νόρντενχαμ 29/7		
στο Λάος		
μετ. «Πάνθηρ» (κ.)		
στη Κωνσταντινού		
στο Μαντράς 8/8		
δ. Σουέζ 2/8		
δ. Ντόβερ 13/7		
δ. Θέρωντ 13/7		
πρ. «Γιουροκάρτερ»		
α. Βισκαπαπανάμ 29/7		
δ. Παναμά 17/7		
α. Γιούροπουρτ 2/8		
στο Στενό Χάδσον 2/8		
α. Νάπολη 2/8		
στο Γκνάνσκα 7/8		
δ. Παναμά 30/7		
α. Αιγούστα 31/7		
α. Γκάνδη 25/7		
α. Π. Χουενέμ 14/7		
άρχει Πειραιά		
ε. Γιούροπουρτ 6/8		
ε. Παραμαρίμπο 30/7		
ε. Ρεσίφ 28/8		
δ. Παναμά 3/7		
ε. Ριγίεκα 1/8		
α. Λομπίτο 27/7		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ντάρμπαν 28/7		
στο Μπαντάρ Χομείνι		
ε. 'Αμβούργο 3/8		
μεσογειακές μεταφορές		
πρ. «Βυρμπε Ρερίδο»		
στο Π. Σουδάν 27/7		
α. 'Αντοφαγκάστα 31/7		
άρχει Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Ντόβερ 29/5		
δ. Ντουμπάι 1/8		
α. Σιγκαπούρη 28/7		
α. Σαγκάη 12/7		
δ. Κων/πολη 5/7		
α. Σεβίλλη 12/7		
υπέστειλε ελληνική		
ε. Θεσ/νίκη 26/7		
ε. Σάρζα 18/7		
α. Ρεσίφ 22/7		
α. Βρέμη 6/8		
δ. Κατάρ 6/8		
άρχει Πειραιά		
δ. Παναμά 3/7		
ε. 'Αμβούργο 4/8		
α. Πρίνς Ρούπερτ 20/7		
α. 'Επτάνησα 17/8		
ε. Κεϋχάν 29/7		
α. Βρέμη 5/8		

ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)	73	9842
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	18329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	18380
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10818
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)	64	15910
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20870
ΤΡΑΝΣ ΔΙΝΚ (κ.)	66	2186
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΣΤ	68	2737
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3285
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)	71	4635
ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15788
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΝΥΑΝ	66	14817
ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38829
ΦΛΑΜΙΝΙΑ 24/7	69	15808
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΙΒΟΣ (λιβ.)	63	10738
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	82	10738
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9828
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51820
ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.)	60	7925
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279
ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918
ΧΑΡΡΙΣ (δ.)	67	45300
ΧΕΛΑΜΕΡ (π.)	64	10595
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768
ΧΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	79	12598
ΧΩΚ (κ.)	64	10292
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540
ΩΡΙΩΝ(κ.)	73	18958

άρχει 'Αστακό		
άρχει 'Αστακό		
α. Λάος 15/7		
α. Κοκόλα 15/6		
α. Κέιπ Τάουν 4/8		
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 27/7		
άρχει Πειραιά		
α. Σαβάννα 17/7		
α. Ρουέν 19/6		
α. Λός 'Αντζέλες 31/7		
άρχει 'Αστακό		
δ. Σουέζ 15/7		
άρχει Πειραιά		
α. Τουρικόριν 1/8		
δ. Παναμά 2/8		
δ. Παναμά 1/8		
α. Σιγκαπούρη 28/7		
ε. Ντάρμπαν 23/7		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Σουέζ 27/8		
α. Γιούροπουρτ 22/7		
α. Μπανόλι 18/8		
στη Σιγκαπούρη 6/8		
μετ. «Σήκορα» (κ.)		
άρχει Χαλκίδα		
δ. Σουέζ 27/7		
δ. Παναμά 1/8		
ε. Γκουαγιακούλ 29/7		
α. Φρημάντλ 4/7		
ε. Μουπίλ 21/7		
άρχει Πειραιά		
Ώψασε ελληνική		
α. Μπάχια Μπλάνκα 12/7		
δ. Παναμά 25/6		
δ. Ντόβερ 1/8		
α. Πειραιά 4/8		
δ. Κων/πολη 17/7		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Π. Σάϊδ 31/7		
ε. Π. Σάϊδ 23/7		
α. Φλαμίνια 24/7		
α. Σιγκαπούρη 15/7		
α. Ρουέν 25/6		
δ. Σουέζ 3/8		
ε. Ρουέν 3/8		
α. Κολόμπο 15/7		
ε. Θεσσαλονίκη 9/4		
α. Λός Πάμας 24/7		
α. Μπάρμπερς Π. 27/7		
α. Σιγκαπούρη 27/7		
ε. Πόρτ 'Ορνάζ 19/7		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 28/7		
α. 'Αμβέρσα 28/7		
ε. Σπέζια 1/7		
διόλυση Κασσιούνηκ		
α. Πειραιά 6/8		
α. Σιγκαπούρη 23/7		
άρχει Πειραιά		
ε. Συμπενί 1/8		
στη Σιγκαπούρη		
α. Τζέντα 30/7		
δ. Σουέζ 29/7		
πρ. «Κασσιότος»		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Σουέζ 2/8		

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιά
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

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

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



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

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

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

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

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

Apart from cutting fuel costs the RTA gives you built-in Golden Benefits



The First Golden Benefit:
Sulzer η -Booster



The Second Golden Benefit:
**Locked-in fuel
efficiency**



The Third Golden Benefit:
**Full reliability at
lowest rpm**



The Fourth Golden Benefit:
**Aux power flexibility
by integral PTO**



The Fifth Golden Extra:
**Exhaust valve
superiority**

Proven longer life between
overhauls through:

- optimally low seat
temperatures
- full rotational symmetry
- smooth hydraulic
actuation
- air spring
- vane impeller
- corrosion-resistant
valve alloy



I should like to know more about the RTA and its
Golden Benefits

Name

Company name and address

My position

send to **NAUTEC O.E.**
Th. G. Pappas · A.A. Halkiopoulos
18, Valaoritou Str. 106 71 Athens · Greece
ph. 3639 359 · tx 21 5716

011 84 20e

SULZER®