

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Οκτωβρίου 1985

Αρ. Φύλλου 1209/968

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1209/968 ΔΡΧ 120 15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1985



KENTRIKA ΓPAΦEIA : Δ. ΓΟΥNAPH 2 · ΠEIPAIEYΣ
TΗΛEΦΩNA : 4111.511 · 516 (6 ΓPAMMAI)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

ΠPAKTOPEΣ

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

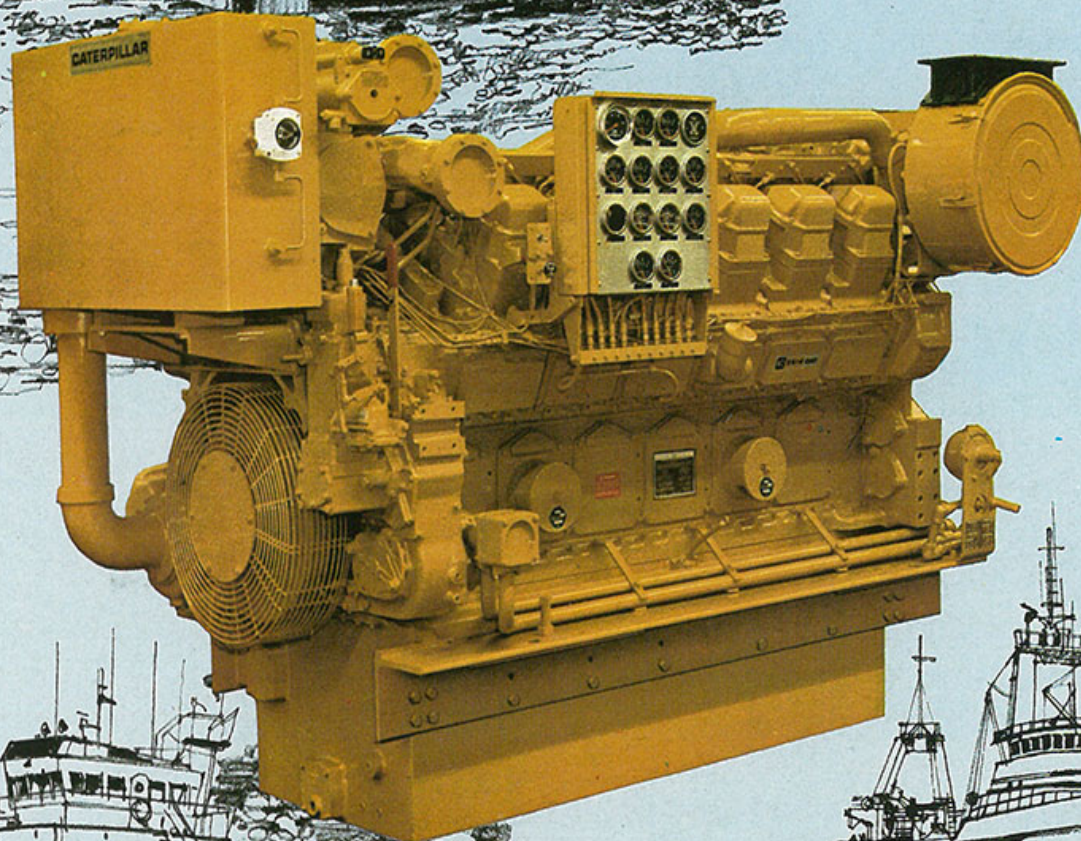
ΕΛΤΡΑΚ



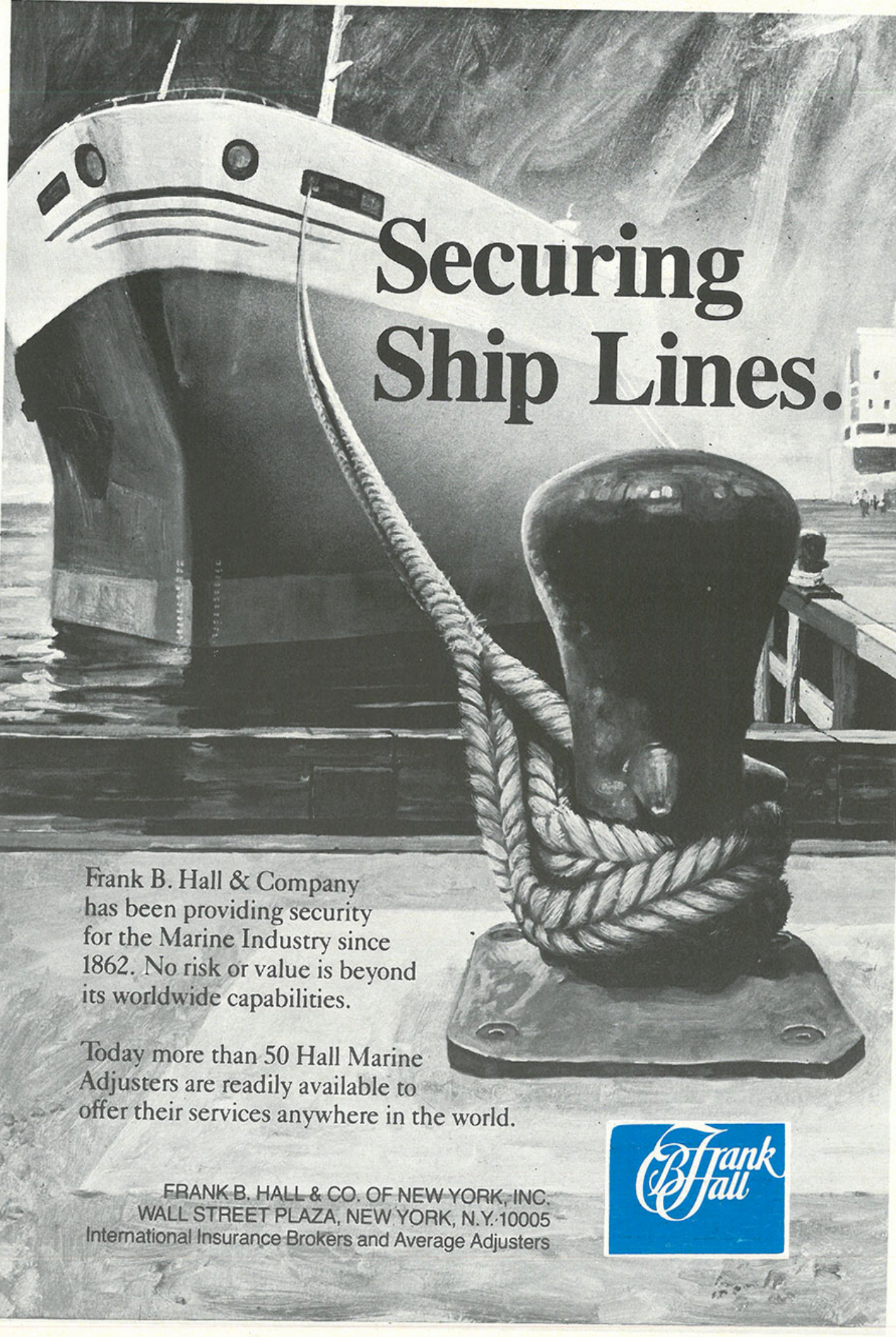
ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

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



Securing Ship Lines.

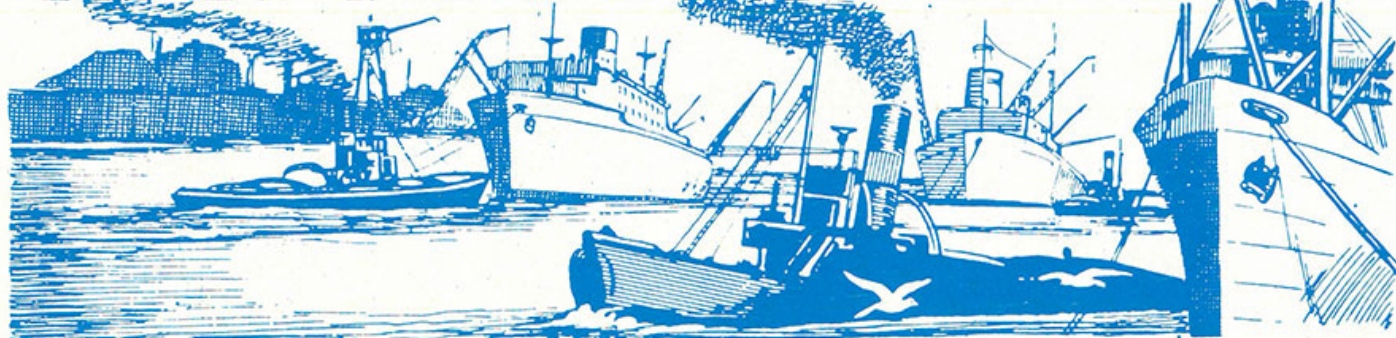
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟ 1209/968

15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

‘Η ναυτιλία μπορεί να λύσει τό πρόβλημα

Ουδείς ἐχέφρων είναι δυνατόν να διαφωνήσει — ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὴν πολιτική του τοποθέτηση — μὲ τὰ μέτρα πού ἐξήγγειλε ἡ κυβέρνησις τὸ βράδυ τῆς περασμένης Παρασκευῆς γιὰ τὴ σωτηρία τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας, ἀν μάλιστα τὰ μέτρα αὐτὰ ὀλοκληρωθοῦν καὶ πρὸς δύο ἀκόμα κατευθύνσεις: Πρῶτο, τὴ συστηματικὴ καταπολέμηση τοῦ «μαυραγοριτισμοῦ» πού ἐνσκήπτει σὲ τέτοιες περιπτώσεις καὶ συρρικνώνει ἀκόμη περισσότερο τὸ εἰσόδημα τῆς πλεον εὐάλωτης τάξεως — τῶν μισθωτῶν γενικά — πού δέχεται ἄλλωστε καὶ τὸ κύριο βάρος τῶν σκληρῶν μέτρων. Καί, δεύτερο, τὴ συστηματικὴ ἀξιοποίηση ὅλων τῶν ἐλληνικῶν δυνατοτήτων γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση καὶ τὸ ξεπέρασμα τῶν σημερινῶν δυσκολιῶν.

Καὶ οἱ δύο αὐτές ἐπιλογές ἀνήκουν στὴν κυβερνητικὴ εὐθύνη. Ἐμεῖς, ἐδῶ στὸ ναυτιλιακὸ χῶρο, θεωροῦμε ὅτι ἡ χώρα ἐνδεχομένως δὲν θὰ εἶχε φθάσει σ’ αὐτὸ τὸ τρομακτικὸ ἀνοιγμα τῆς ψαλίδας τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν πού ἐπέβαλε τὴ λήψη τῶν ἐξαγγελθέντων μέτρων ἐὰν διατηροῦσε (καὶ αὐξανε ἀκόμη περισσότερο) τὴ Ναυτιλία τῆς. Δυστυχῶς, ἓνα μεγάλο μέρος αὐτῆς τῆς Ναυτιλίας — τουλάχιστον 700 πλοῖα κατὰ τοὺς μετριότερους δικούς μας ὑπολογισμούς — δὲν ἔχει τὴν οὐσιαστικὴ σύνδεση μὲ τὸν τόπο πού ἐξασφαλίζει ἡ ἐλληνικὴ σημαία ἢ ἀκόμη καὶ ἡ σύμβαση μὲ τὸ ΝΑΤ. Μὲ λίγα λόγια δὲν προσφέρει τίποτε ἢ προσφέρει ἐλάχιστα στὴ χώρα καὶ ἀπὸ τὴ δραστηριότητά του ἐπωφελοῦνται οἱ χώρες τῶν ἀνοικτῶν νηολογίων, οἱ χώρες πού προσφέρουν πληρώματα καὶ πάντοτε, φυσικά, ἡ Βρεταννία, ἡ ὁποία ἐξακολουθεῖ νὰ παίρνει μὲ τὸν ἓνα ἢ τὸν ἄλλο τρόπο ἓνα σημαντικότερο μερίδιο ἀπὸ

τὸ ἐλληνόκτητο πλοῖο.

Αὐτὸ τὸ κομμάτι τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας πρέπει νὰ τὸ φέρουμε πάλι στὴ χώρα καὶ μαζί μ’ αὐτὸ καὶ ὅσα ἄλλα πλοῖα μπορούμε νὰ προσελκύσουμε, πού εἶναι ἓνα ἐξ ἰσου σημαντικὸ κομμάτι καὶ πού ὅταν σύνολο μπορεῖ νὰ λύσει ὀριστικά τὸ πρόβλημα τοῦ ἰσοζυγίου μας.

Γιὰ τὸν ἐπαναπατρισμό τοῦ ἐλληνόκτητου πλοίου καὶ γιὰ τὴν προσέλκυση καὶ ἄλλων πλοίων ἔχομε πεῖ ἐπανειλημμένως τί χρειάζεται νὰ γίνει — ὅλα εἶναι ἐφικτά καὶ μέσα στὶς δυνατότητές μας. Σήμερα θὰ προσθέσουμε καὶ μίᾱ ἀκόμη προϋπόθεση, ἡ ὁποία ὑπὸ τίς παρούσες συνθήκες εἶναι ἐκ τῶν οὐκ ἄνευ: Χρειάζεται νὰ ἐπιβεβαιώσουμε γιὰ μίᾱ ἀκόμη φορά τὴ συνταγματικὴ κατοχύρωση τοῦ θεσμικοῦ πλαισίου τῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ ἀναθεώρηση διατάξεων τοῦ Συντάγματος πού θὰ γίνει ἀπὸ τὴν παρούσα Βουλὴ καὶ σύμφωνα μὲ τίς κυβερνητικὲς διαβεβαιώσεις μέχρι τὸ τέλος τοῦ ἔτους, παρέχει μίᾱ μοναδική καὶ ἀνεπανάληπτη εὐκαιρία νὰ ἀξιοποιήσουμε τίς ἐλληνικὲς δυνατότητες γιὰ τὸ καλὸ αὐτοῦ τοῦ τόπου — μᾶς δίνει τὴν εὐκαιρία νὰ συγκεντρώσουμε στὸ ἐθνικὸ νηολόγιο ὅλα τὰ ἐλληνόκτητα πλοῖα καὶ ὅσα ἄλλα πλοῖα μπορούμε νὰ προσελκύσουμε γιὰ νὰ κερδίζουμε ἐπὶ τέλους καὶ ἐμεῖς ἀπὸ τὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων καὶ ὄχι μόνο οἱ ἄλλοι.

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΜΥΑΛΟ

Τίς ἡμέρες αὐτές τέθηκαν ὑπ’ ὄψιν μας δύο περιστατικά ἀπὸ τὰ ὁποῖα ἀποδεικνύεται ὅτι τὸ κοινὸ μυαλὸ εἶναι εἶδος δυσεύρετο σ’ αὐτὸν τὸν τόπο.

Τὸ πρῶτο: Στὶς 19 Ἀπριλίου τὸ πλοῖο «Γκόλντεν Πρίνς», προερχόμενο ἀπὸ τὸ

Βανκούβερ τοῦ Καναδᾶ (ταξίδι ἐνὸς μηνὸς περίπου) κατέπλευσε στὸ Γιούροπορτ ὅπου ἐκφόρτωσε 15.000 τόνους θειάφι. Ἐπειτα ἀπὸ εἴκοσι ὥρες ἀπέπλευσε γιὰ Ρουέν πρὸς ἐκφόρτωση τοῦ ὑπολοίπου φορτίου. Ὁ τότε πλοίαρχος τοῦ σκάφους κ. Ἰωάν. Γεωργαντῆς, ὅπως ἦταν εὐνόητο δὲν εἶχε χρόνο νὰ ἐπισκεφθεῖ τὸν προξενικὸ λιμενάρχη Ρόττερνταμ, τόσο ἐπειδὴ ἔπρεπε νὰ ἐποπτεύσει τὴν ἐκφόρτωση, ὅσο καὶ γιὰτὶ γιὰ νὰ μεταβῇ ἀπὸ τὸ Γιούροπορτ ὡς τὸ προξενικὸ λιμεναρχεῖο χρειάζοταν δύο ὥρες μὲ ταξὶ καὶ φυσικά ἄλλες δύο ὥρες γιὰ νὰ ἐπιστρέψῃ στὸ πλοῖο. Ὁ ἄνθρωπος κοίταξε τὴ δουλειά του ἀλλὰ γι’ αὐτὸ τὸ λόγο κλήθηκε σὲ ἀπολογία καὶ κινδυνεύει νὰ καταδικασθεῖ καὶ σὲ φυλάκιση ἕξι μηνῶν γιὰτὶ ἡ μὴ προσέλευση τοῦ πλοιάρχου στὸν λιμενάρχη ἀποτελεῖ καὶ ποινικὸ ἀδίκημα.

Τὸ δεύτερο: Στὶς ἀρχές Ὀκτωβρίου ἐφθάσε στὴ ράδα τοῦ Πειραιῶς ὅπου ἐπρόκειτο νὰ ἐκτελέσει ὀρισμένους ἐπισκευές πρὶν συνεχίσει τὰ ταξίδια του ἓνα πλοῖο πού εἶναι ἀπὸ τίς ναυαρχίδες τοῦ ἐλληνικοῦ στόλου — τὸ δεξαμενόπλοιο «Φρέντσιπ Λ.», τὸ ὁποῖο, εἰρήσθω ἐν παρόδῳ ταξίδεψε τοὺς τελευταίους 10 μῆνες στὸν Περσικὸ, μὲ τὰ γνωστά προβλήματα καὶ τίς ἐντονες ἀγωνίες, ὁ πλοίαρχος τοῦ ὁποῖου κλήθηκε σὲ ἀπολογία γιὰτὶ δὲν εἶχε ἀναρτῆσει τὴν κίτρινη σημαία τῆς ἐλευθεροκοινωνίας καὶ ἀφῆσε τὴν κύρια δουλειά του στὸ πλοῖο, ὅπου εἶχε νὰ φροντίσει γιὰ ἓνα σωρὸ πράγματα γιὰ νὰ τρέχει στὸ λιμεναρχεῖο κλπ.

Φυσικά καὶ στὶς δύο περιπτώσεις ἐγίνε ἐφαρμογὴ τῆς νομοθεσίας, ἀλλὰ κανένας δὲν σκέφθηκε, οὔτε στὸ Ρόττερνταμ, οὔτε στὸν Πειραιᾶ, ὅτι πέρα ἀπὸ τὸ τυπικὸ ὑπάρχει καὶ τὸ οὐσιαστικόν:

Στὸ Ρόττερνταμ ὁ λιμενάρχης ἔπρεπε νὰ γνωρίζῃ ὅτι μὲ παραμονὴ 20 ὥρῶν στὸ Γιούροπορτ δὲν εἶναι ἐφικτὴ ἡ μετάβαση στὸ προξενικὸ λιμεναρχεῖο γιὰτὶ ὑπάρχουν ἄλλες πολὺ σοβαρότερες ἐργασίες καὶ πολλὰ σοβαρότερα προβλήματα πού ἀπασχολοῦν τοὺς πλοιάρχους. Καὶ στὸν Πειραιᾶ ἔπρεπε νὰ πρυτανεύῃ ἡ ἀντίληψη πού εἶχε ἐπιβάλῃ ὁ πρῶτος Ὑπουργὸς κ. Γ. Κασιφάρας, σύμφωνα μὲ τὴν ὁποία τὰ πλοῖα πού ἐρχονται ἐδῶ γιὰ νὰ συμπληρώσουν τυχόν ἐλλείψεις τους ἢ καὶ γιὰ ἐπισκευές ὑπόκεινται σὲ ἐ-

λεγχο μόνο κατά τόν απόπλου τους και όχι να προσπαθούμε να βρούμε τυπικές παραλείψεις. Και όχι μόνο αυτό αλλά επί πλέον να υποδεχόμαστε ακόμη και με φιλαρμονικές και με την παρουσία ανώτατων αξιωματούχων τα πλοία — ελληνικά και ξένα — που έρχονται εδώ για να εκτελέσουν διάφορες εργασίες και να μας δώσουν έτσι δουλειά και συνάλλαγμα.

Τό διδάγμα είναι ότι εφ' όσον τόσο απλά πράγματα δεν μπορούν να γίνουν αντιληπτά και οι έχοντες εξουσίες τις εξαντλούν σε μία τυπική εφαρμογή, χρειάζεται ταχύτατη τροποποίηση της ισχύουσας νομοθεσίας ώστε να υπάρξει ή επιβαλλόμενη προσαρμογή στα σημερινά δεδομένα για να αποφεύγονται περιστατικά σαν τα ανωτέρω, τα οποία δεν είναι δυστυχώς μεμονωμένα.

ΤΟ ΤΟΥΡΚΙΚΟ «ΕΜΠΑΡΓΚΟ»

Τά «Ναυτικά Χρονικά» κατέχουν συγκεκριμένα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι έχει τεθεί σε εφαρμογή τό τουρκικό «εμπάργκο» σε βάρος της ελληνικής Ναυτιλίας, επιβεβαιώνουν παλαιότερες πληροφορίες για τόν τρόπο υλοποίησης των σχετικών προθέσεων της τουρκικής κυβέρνησης και ανατρέπουν τή δήλωση του Τούρκου ύπουργου Έ. Ξωτερικών κ. Χαλέφουλου στις 23 Σεπτεμβρίου, ότι «ή τουρκική κυβέρνηση δεν έχει πάρει κανένα μέτρο σε βάρος της Έλληνικής Ναυτιλίας».

Από τά στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών» προκύπτει ότι τό «εμπάργκο» εκδηλώνεται από τούς Τούρκους ναυλωτές οι οποίοι προσδιορίζουν ρητά ότι τά ζητούμενα για ναύλωση πλοία δεν πρέπει να είναι Έλληνικά ή Κυπριακά (NON GREEK / CYPRUS FLAG) — και αυτό γίνεται έπειτα από σχετική έντολη ή «όδηγίες» του ιδιαίτερου γραφείου του Τούρκου πρωθυπουργού, όπως είχαν αναφέρει παλαιότερα τά «Ναυτικά Χρονικά».

Επί πλέον του «εμπάργκο» ιδιαίτερα ανησυχητικό είναι τό γεγονός ότι στα χέρια των Τούρκων έχει περιέλθει και ό μεγαλύτερος όγκος των φορτίων που προορίζονται για τόν Ιράν, από τά υπάρχοντα δε στοιχεία προκύπτει ότι οι Τούρκοι αποφεύγουν συ-

στηματικά να χρησιμοποιήσουν ελληνικά ή ελληνόκτητα πλοία στις μεταφορές των Ιρανικών φορτίων και μόνον όταν οι τιμές και ή χωρητικότητα δεν επιτρέπουν άλλες λύσεις καταφεύγουν — πάντοτε όμως με πολύ βαριά καρδιά — σε ελληνικά πλοία.

Είναι άναμφισβήτητο ότι ή καταγγελία και ή ευρύτερη γνωστοποίηση των τουρκικών μεθοδεύσεων σε βάρος της Έλληνικής Ναυτιλίας τόσο για τις μεταφορές από τήν Τουρκία όσο και προς τό Ιράν είναι τό μοναδικό όπλο που διαθέτομε, ειδικότερα όμως για τή δεύτερη περίπτωση όφείλομε να αποδείξουμε στους Ιρανούς πόσο επιζήμιες είναι για τή χώρα τους οι τουρκικές μεθοδεύσεις — φυσικά όλα αυτά με συγκεκριμένα στοιχεία που έμεις θεωρούμε ότι μπορούν να συγκεντρωθούν και βεβαίως χωρίς καθυστερήσεις.

Ο ΝΟΜΟΣ 1376

Στίς 20 Οκτωβρίου, δηλαδή τήν ερχόμενη Κυριακή, λήγει ή ισχύς του Νόμου 1376 και αυτή τή στιγμή είναι άγνωστο τί θά συμβεί: «Αν με λίγα λόγια θά παραταθεί ή όχι.

Παράταση της ισχύος νόμου μπορεί να γίνει είτε με νέο νόμο, είτε με ύπουργική απόφαση που θά κυρωθεί μεταγενεστέρως με νόμο.

Αυτή τή στιγμή θεωρείται από όλους ότι δεν είναι δυνατόν να υπάρξει νομοθετική ρύθμιση εντός της εβδομάδος.

Απομένει ή λύση της ύπουργικής απόφασης ή όποια πρέπει να έχει έκδοθεί και δημοσιευθεί στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως μέχρι τήν Παρασκευή, τελευταία εργάσιμη ήμέρα της εβδομάδος.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Η Έκτελεστική Έπιτροπή της ΠΝΟ αποφάσισε τήν καταγγελία όλων των συλλογικών συμβάσεων, όπερ και έγινε, με στόχο να αρχίσουν εγκαίρως οι διαπραγματεύσεις για τήν ύπογραφη νέων. Η σχετική απόφαση είχε ληφθεί πριν ανακοινωθούν τά κυβερνητικά μέτρα για τή σωτηρία της έθνικής οικονομίας και ως χθές κανένας δεν ήταν σε θέση να πει τί θά συμβεί στον ναυτεργατικό

χώρο, αν δηλαδή θα ισχύσουν και εδώ τά γενικότερα κυβερνητικά μέτρα για τήν εισοδηματική πολιτική. Έν άναμονή νεωτέρων εξελίξεων, λοιπόν.

Ο ΦΟΡΕΑΣ ΚΑΙ Η ΗΓΕΣΙΑ

Όσα συνέβησαν τις τελευταίες ήμέρες με τή δημοσίευση Π.Δ. ύπογραφομένου από τόν ίδιο τόν Πρωθυπουργό που προέβλεπε τήν ύπαγωγή ήρμοδιότητων του ύπουργείου Ναυτιλίας στα ύπουργεία Μεταφορών και Έπικοινωνιών και Έσωτερικών και Δημοσίας Τάξεως και τήν ανάκληση των ρυθμίσεων αυτών εν συνεχεία πάλι από τόν ίδιο τόν Πρωθυπουργό είναι άπαράδεκτα και ή κυβέρνηση όφείλει να ξεκαθαρίσει τις προθέσεις της για τό διοικητικό φορέα της Ναυτιλίας. Όπως όφείλει να προχωρήσει άμέσως χωρίς άλλη καθυστέρηση στη ρύθμιση του θέματος που έχει δημιουργηθεί με τήν ύποβολή της παραιτήσεως από τόν κ. Πρωτονοτάριο — ή έκκρεμότητα δεν μπορεί να συνεχισθεί τόν άπλουστατό λόγο ότι παραλύει τά πάντα.

Με τήν εύκαιρία:

- Έκφράζομε προς κάθε κατεύθυνση τήν βαθύτατη θλίψη μας για τή λάσπη που ρίχνεται ποικιλοτρόπως προς και από κάθε πλευρά και με στόχο να εξουδετερωθούν εκείνοι που ένδεχομένως θά συγκέντρωναν τις κυβερνητικές προτιμήσεις για τις θέσεις του άρχηγού και του ύπαρχηγού.

- Υποδεικνύομε και πάλι να ανακληθεί κάποιος από τήν έφεδρεία για να μίν φορτώσουμε τά Δημόσια Ταμεία με μία νέα σειρά νεώτατων συνταξιούχων (οι μεγαλύτεροι σε ήλικία από τούς σημερινούς άρχιπλοίαρχους έχουν γεννηθεί τό 1931, ενώ ό πρώτος στην έπετηρίδα πλοίαρχος που έχει σειρά για προαγωγή μόλις κενωθεί μία θέση έχει γεννηθεί τό 1936, είναι δηλαδή κάτω των 50 ετών).

- Υποδεικνύομε επίσης να αύξηθεί δραστηκά ό χρόνος παραμονής στο βαθμό του πλοίαρχου, ό χρόνος αυτός είναι σήμερα δύο χρόνια έναντι των πέντε ή έπτά που ισχύουν, λόγω χάρη, στη Βρεταννία και τέσσερα χρόνια για τήν προαγωγή από τούς βαθμούς του πλωτάρχη και του αντιπλοίαρχου σε αντιπλοίαρχο και πλοίαρχο αντίστοιχα.

Με τήν εύκαιρία επίσης αναφέρομε ότι ό Ύπουργός κ. Στάθης Άλεξανδρής, απαντώντας σε σχετική έρώτηση σε μία από τις τακτικές συναντήσεις του με τούς δημοσιογράφους, δήλωσε ότι ούτε ό κ. Πρωτονοτάριος, ούτε ό κ. Μανουσάκης του είχαν ύποβάλλει προτάσεις για τήν αντιμετώπιση του τεραστίου προβλήματος της συρρικνώσεως του υπό Έλληνική σημαία στόλου — όσα θέματα σχετίζονται με τό θέμα του έθνικού νηολογίου τά συζητώ με τόν διευθυντή της Διευθύνσεως Όκεανοπόρου Ναυτιλίας πλοίαρχο κ. Χασιώτη, είπε ό Ύπουργός. Πρέπει να προσθέσουμε ότι επί της άρχηγίας του κ. Πρωτονοταρίου ό υπό Έλληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 500 περίπου πλοία.

ΤΟ ΕΥΧΟΜΑΣΤΕ ΟΛΟΙ

Τό πρωτοφανές — εδώ και πολύν καιρό — γεγονός ότι κατά τό έπατήμερο 3-9 Οκτωβρίου δεν ύπήρξαν διαγραφές πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο (έγιναν μόνο έγγραφές που άφορούσαν πέντε πλοία συνολικής χωρητικότητας 46.024 τόν. γκρός) σχολιάσθηκε από τόν Ύπουργό κ. Στάθη Άλεξανδρή, ό ό-

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

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Tlx: 710080 CHIOS I

Cables: CHIOS NAPLES

ποιός τό χαρακτήρισε μία εύχαιρη εξέλιξη και εύχαιρη να μην είναι συμπτωματική αλλά να αποτελεεί την άφαιρη καλύτερων ήμερών για την Έλληνική Ναυτιλία και τό ένθικό νηολόγιο — και φυσικά τις εύχες αυτές τίς επαναλαμβάνουν όσοι πονούν τόν τόπο αυτό και επί πλέον γνωρίζουν ότι τόπος μπορεί να λύσει με τη Ναυτιλία όλα τά οικονομικά του προβλήματα.

Με την εύκαιρία και έπειδή ένα από τά πέντε πλοία πού γράφθηκαν στό έλληνικό νηολόγιο στό άνωτέρω χρονικό διαστημα ήταν ηλικίας 37 έτών ό κ. Άλεξανδρή, άπαντώντας σέ σχετική έρώτηση, είπε ότι ναι μέν ή 17ετία για την έγγραφη πλοίων βάσει του άρθρου 13 θεσπίστηκε για να διατηρηθεί τό κύρος της Έλληνικής σημαίας, ήδη όμως τό θέμα μελετάται — έμεις θεωρούμε ότι ή μελέτη έχει παρατραβήξει και τό όριο αυτό πρέπει να καταργηθεί, γιατί ενώ δέν προσφέρει τίποτε ούσιαστικό, λειτουργεί σέ βάρος των γενικότερων συμφερόντων της χώρας.

Πέρα από τά άνωτέρω, ό κ. Άλεξανδρή είπε πρόσφατα και μερικά άλλα πραγματά πού έχουν ιδιαίτερο ένδιαφέρον. Είπε δηλαδή ό Ύπουργός ότι ή Έλλάδα δέν μπορεί να ζήσει χωρίς τη Ναυτιλία και ή άποδοχή αυτής της προαιώνιας αλήθειας από τόν έκπρόσωπο της Κυβερνήσεως στόν εύαίσθητο χώρο της Ναυτιλίας μπορεί να όδηγήσει στην εύέλικτη και άποφασιστική πολιτική πού χρειάζεται για να έχει ή Έλλάδα τη Ναυτιλία της.

ΤΑ ΕΛΛΗΝΟΣΟΒΙΕΤΙΚΑ

Οί συνομιλίες του πρώτου 15θήμερου του Οκτωβρίου με τους Σοβιετικούς σέ δύο επίπεδα — κυβερνητικό και έφοπλιστικό — ήταν έποικοδομητικές για τά συμφέροντα και της Έλλάδος και της Σοβιετικής Ένώσεως.

Στίς κυβερνητικές συνομιλίες πού έγιναν στό Λένινγκραντ στά πλαίσια της 7ης συνόδου της μικτής έλληνοσοβιετικής επιτροπής ναυτιλίας και σέ ιδιαίτερα φιλικό κλίμα, πέρα από την έπισήμανση της σημαντικής πρόόδου πού έχει συντελεσθεί στίς ναυτιλιακές σχέσεις της Έλλάδος και της Σοβιετικής Ένώσεως στη διάρκεια της δεκαετίας πού πέρασε, άναγνωρίστηκε και από τις δύο πλευρές ότι υπάρχουν οι προϋποθέσεις για την περαιτέρω διεύρυνση των ναυτιλιακών σχέσεων στην έπόμενη δεκαετία. Και επί πλέον — και αυτό είναι πού μάς ένδιαφέρει περισσότερο — οι δύο πλευρές έξεδήλωσαν τό ένδιαφέρον τους για την περαιτέρω ένθάρρυνση των ναυλώσεων, έπισκευών και ναυπηγήσεων πλοίων (άντιπροσωπεία των Έλληνικών Ναυπηγείων βρίσκεται πάλι στη Σοβιετική Ένωση για τις τελικές — όπως πιστεύεται — διαπραγματεύσεις για την άνάθεση της παραγγελίας των τεσσάρων πλοίων - ψυγείων στόν Σκαρμαγκά) και συμφώνησαν να έπισπευσθούν από τη σοβιετική πλευρά οι διαδικασίες για την έξουσιοδότηση του Έλληνικού Νηογνώμονα προκειμένου να διενεργεί έπιθεωρήσεις σοβιετικών πλοίων σέ ελληνικά ή κυπριακά λιμάνια. Τέλος στίς κυβερνητικές συνομιλίες έπιβεβαιώθηκε — για μία ακόμη φορά — ότι οι δύο χώρες διαπνέονται από τις ίδιες αρχές ως προς τό διεθνές καθεστώς πού πρέπει να διέπει τις θαλάσσιες μεταφορές και κυρίως τις μεταφορές των χύδην φορτίων και ύπογραμμίστηκε ή ανάγκη στενότερης συνεργασίας τους για την κοινή αντιμετώπιση των σχετικών προβλημάτων στους διεθνείς όρ-

γανισμούς.

Σύμφωνα με στοιχεία πού παρέθεσαν οι Σοβιετικοί στην έλληνική αντιπροσωπεία, οι ναυλώσεις ελληνικών πλοίων για τις σοβιετικές μεταφορές τριπλασιάστηκαν μεταξύ των έτών 1976 και 1984, ενώ τό θαλάσσιο έμποριο μεταξύ των δύο χωρών αύξήθηκε τά τελευταία χρόνια κατά 1,5 εκατ. τόννους. Συγκεκριμένα, για ναυλώσεις πλοίων με Έλληνική σημαία καταβλήθηκαν τό 1984 από τη Σοβιετική Ένωση 100 εκατ. δολάρια και για τις ναυλώσεις έλληνόκτητων πλοίων 15 εκατ. δολάρια έναντι 30-35 εκατ. ρουβλίων τό 1976, ενώ για τις έπισκευές σοβιετικών πλοίων σέ ελληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες καταβλήθηκαν τό 1984 τρία εκατομ. ρούβλια, έναντι 30.000 ρουβλίων τό 1976.

Στίς έλληνοσοβιετικές συνομιλίες σέ έφοπλιστικό επίπεδο (μεταξύ αντιπροσωπειών της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και της Ένώσεως Σοβιετικών Έφοπλιστών) πού έγιναν στό Λένινγκραντ μεταξύ 6 και 9 Οκτωβρίου έπισημάνθηκε με έμφαση ή προσήλωση των δύο πλευρών στην αρχή του έλεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στίς θαλάσσιες μεταφορές και διαπιστώθηκε ή έλλειψη άντιτιθέμενων συμφερόντων μεταξύ των Σοβιετικών και των Έλλήνων έφοπλιστών. Σέ ταυτόσημη ανακοίνωση πού έξεδόθη στό Λένινγκραντ και στόν Πειραιά ύπογραμμίζεται επί πλέον ότι οι συνομιλίες των δύο πλευρών πού έγιναν σέ εγκάρδια και φιλική ατμόσφαιρα ήταν ένδιαφέρουσες και έποικοδομητικές, άναφέρεται ότι οι καθιερωμένες έπαφές μεταξύ των Ένώσεων Έφοπλιστών των δύο χωρών έχουν συμβάλει θετικά στην περαιτέρω ένίσχυση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων μεταξύ των έμπορικών οργανισμών των δύο χωρών και τονίζεται ότι οι συναντήσεις αυτές της μορφής θα συνεχισθούν και στό μέλλον, πότε στην Έλλάδα, και πότε στη Σοβιετική Ένωση.

Στην έλληνική αντιπροσωπεία μετείχαν οι κ.κ. Στ. Γουρδομιάλης, Γεώργ. Π. Λιβανός, Δημ. Γ. Πατέρας Γρηγ. Χατζηελευθεριάδης, Π. Παναγιωτόπουλος και Γεώργ. Δ. Πατέρας και στη Σοβιετική οι κ.κ. Β. Καρτσένκο, πρόεδρος της Σόβ ASSOS, Γκ. Μασλώφ, πρόεδρος της Σόβφράχτ, Ι. Σέλντεφ, Α. Λουγκοφτσούφ, Β. Σικάρνκο και Ι. Γιουντιν.

● Η κυβερνητική αντιπροσωπεία στην 7η σύνοδο της μικτής έλληνοσοβιετικής επιτροπής Ναυτιλίας έπικεφαλής της όποίας ήταν ό γεν. γραμματέας του ύπουργείου Ναυτιλίας κ. Βασ. Παπαδόπουλος, έγινε δεκτή στη Μόσχα από τόν Σοβιετικό ύπουργό Ναυτιλίας κ. Γκουζένκο, ό όποιος διαβίβασε πρόσκληση στόν Έλληνα όμολόγό του κ. Άλεξανδρή να έπισκεφθεί έπισήμως τη Σοβιετική Ένωση και ή πρόσκληση έγινε άποδεκτή — ή ήμερομηνία θα καθορισθεί διά της διπλωματικής όδοϋ.

ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΣΤΗ ΣΥΡΟ

Η διοίκηση της Ένώσεως Πλοιαρχών, συνεχίζοντας την τακτική πού έχει έφαρμόσει για την έννημέρωση των ναυτικών πού διαμένουν στην έπαρχία, έπισκέφθηκε τό Σαββατοκύριακο την Ερμούπολη και την Κυριακή, σέ ειδική συγκέντρωση πού πραγματοποιήθηκε στό Πνευματικό Κέντρο του Δήμου Έρμουπόλεως, έννημέρωσε τους ναυτικούς της Σύρου για όλα τά προβλήματα πού τους άπασχολούν.

Πρός τους συγκεντρωμένους, πού είχαν κατακλύσει την αίθουσα του Πνευματικού

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Γνωστός της άκτοπλοϊκής ναυτιλίας έφοπλιστής, έκ των εύρύτερων έν αυτή δρώντων, κατήρτισε και ύπέβαλε εις την Διεύθυνσιν του Ε.Ν. σχέδιον όρθολογιστικής, ούτως ειπείν, κατανομής της άκτοπλοϊκής ναυτιλίας, διά της ένοποιήσεως ύπό μίαν συνεταιριστικήν όργάνωσιν όλων των συναφών έπιχειρήσεων.

— Αί παραστάσεις των πληρεξουσίων Πειραιώς και έν τώ Δημοτικώ Συμβουλίω διαμαρτυρία αί προκληθείσαι έκ της καταθέσεως εις την έπιτροπήν έξουσιοδοτήσεως του σχετικού με την κατασκευήν μονίμου δεξαμενής έν Σύρω νομοσχεδίου, δέν ήμπορούν να είναι και έξ αυτών των πραγμάτων δικαιολογημένοι.

— Μεταξύ των Βρετανικών και των άλλων ξένων ναυτιλιακών κύκλων, μετά περισσής αυστηρότητος έπικρίνεται ή έπίμονος άρνησις των Έλλήνων έφοπλιστών δεξαμενοπλοίων, όπως συμμετάσχουν εις τό διεθνές «πούλ» των «τάνκερς».

— Εισήχθησαν κατόπιν έπιτυχών έξετάσεων εις την β' τάξιν της έν Ύδρα σχολής Ναυτιλίας 5 μαθητά, εις δέ την α' τάξιν της ίδιας σχολής 21 μαθητά.

— Βάσιμοι και σταθεραί είναι πλέον αί ένδείξεις ότι ή φορτηγός ναυτιλία παρέκαμψε την κρίσιν. Από δύο ήδη έβδομάδων μία αξιόλογος εύρυτέρων διαστάσεων σημειούται βελτιώσις προς όλους τούς τομείς της παγκοσμίου ναυλαγοράς και οι ναύλοι συνεχίζουν την άνατιμητικήν αυτών πορείαν.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 116/15-10-1935)

Κέντρου, μίλησαν ό πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Κ. Γιάννης Ψαρράς, ό Α' αντιπρόεδρος Κ. Γιώργος Κατσιμπίρης και ό γεν. γραμματέας κ. Θαν. Βαρίνος.

Ο κ. Ψαρράς μίλησε για τό ΝΑΤ και έκανε μία λεπτομερή ανάλυση της σημερινής καταστάσεως ένώ ταυτόχρονα διατύπωσε και συγκεκριμένες προτάσεις για την έξυγάνωση του.

Ο κ. Κατσιμπίρης ανάλυση τό συνδικαλιστικό θέμα, άναφέρθηκε στίς διώξεις έναντι των πλοιαρχών και ύπογράμμισε ότι πάγια τακτική της Ένώσεως Πλοιαρχών είναι ή συνεργασία με τό ύπουργείο Ναυτιλίας έφ' όσον και οι δύο πλευρές εργάζονται προς την κατεύθυνση της βελτιώσεως της θέσεως των πλοιαρχών.

Ο κ. Βαρίνος μίλησε έκτεταμένα για τό θέμα της άνεργίας πού πλήττει ιδιαίτερα την τάξη των πλοιαρχών, για τη ναυτική έκπαίδευση, τό συνδικαλιστικό νομοσχέδιο και την καθιέρωση της ψήφου των ναυτικών.

Μετά τις όμιλίες ακολούθησε ή ύποβολή έρωτήσεων από τούς συγκεντρωμένους στους όποιους άπάντησαν οι όμιλητές.

Κύριο χαρακτηριστικό από την έννημέρωση της Σύρου: Η άθρόα συμμετοχή των ναυτικών. Και ούσιαστικό συμπέρασμα: Η μεγάλη χρησιμότητα της συγκεντρώσεως για την ύπεύθυνη έννημέρωση των ναυτικών πού μένουν στην έπαρχία, πράγμα πού σημαίνει ότι αυτές οι συγκεντρώσεις πρέπει να πυκνωθούν και να περιλάβουν και άλλες περιοχές.

ΑΔΕΙΞΕΣ ΟΙ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ

Η κρίση της ναυτιλίας άντικατοπτρίζεται άνάγλυφα στη σημαντική μείωση πού παρατηρείται στους δεξαμενισμούς πλοίων, ένώ

χαρακτηριστική είναι και η ευχέρεια που υπάρχει στην εξασφάλιση άγκυροβολιών, πράγμα πολύ δύσκολο σε άλλες εποχές.

Χαρακτηριστικό της υπολειπουμένης των δεξαμενών τό γεγονός ότι ο ΟΛΠ αποφάσισε και ήδη από τις 7 Οκτωβρίου επισκευάζει τον πλωτό του γερανό στην μεγάλη πλωτή δεξαμενή.

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Η επαναλειτουργία, από την 1 Οκτωβρίου, των Ελληνικών Ναυπηγείων υπό τη νέα τους μορφή δεν σημαίνει ότι έχουν επιλυθεί ή ρυθμισθεί τα γενικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η μονάδα του Σκαμαγκιά λόγω της παρατεταμένης ναυτιλιακής κρίσεως. Γι' αυτό και οι υποχρεώσεις του προσωπικού, τό οποίο ξπείτα από έξι μήνες ξανάπασε δουλειά ή λαμβάνει τίς άποδοχές του χωρίς νά άπασχολείται γιατί δέν υπάρχει δυνατότητα άπασχόλησως, είναι τεράστιες. Κατ' άρχήν πρέπει νά ξεχασθούν πολλές παλιές συνθήκες που είχαν πάρει τή μορφή «κεκτημένων δικαιωμάτων» και όλο τό προσωπικό πρέπει νά εργάζεται σέ όλους τούς τομείς δραστηριότητας των ναυπηγείων — στίς νέες κατασκευές, στίς επισκευές, στίς διαλύσεις, που κατά τήν αντίληψή μας πρέπει νά άρχίσουν χωρίς καθυστέρηση, αλλά και στίς άλλες δραστηριότητες που ένδεχομένως θά αναληφθούν: Τό έγώ δουλεύω μόνο στίς κατασκευές ή στίς επισκευές δέν μπορεί σέ καμία περίπτωση νά δικαιολογηθεί και πρέπει νά παραμερισθεί σάν κακή συνήθεια.

Είναι άνάγκη νά διευκρινισθεί ότι μέ τήν επιλογή του διεθυντικού έπιτελείου έγινε μία καλή άρχή. Χρησιμοποιήθηκαν άξιοκρατικά κριτήρια και στήν κορυφή τής πυραμίδας τοποθετήθηκαν στελέχη μέ γνώσεις, μέ μεγάλη πείρα και μέ μακρόχρονη άπασχόληση στά Ναυπηγεία: Τεχνικός διεθυντής εί-

ναι ό κ. Φωτ. Βολίκας, διεθυντής πωλήσεων ό κ. Χαρ. Μπότσης, διεθυντής έπισκευών ό κ. Χρ. Τσίγκος, διεθυντής νέων κατασκευών ό κ. Π. Γιαννούλης, διεθυντής Ναυπηγείου ό κ. Εύάγ. Στέφος, διεθυντής βιομηχανικών κατασκευών ό κ. Χαρ. Δημόπουλος και προϊστάμενος έκτιμήσεως κόστους ό κ. Άναστ. Σταμούλης. Χρειάζεται μόνο νά άξιοποιηθεί στό έπακρο — παρά τά δσα άνακριβή έχουν άναγραφεί τούς τελευταίους μήνες — ό άρτιος τεχνικός έξοπλισμός και οι σύγχρονες έγκαταστάσεις που μπορούν νά εξασφαλίσουν ύψηλή ποιότητα εργασίας σέ σύντομους χρόνους.

Οι πρώτες εργασίες των Ελληνικών Ναυπηγείων μετά τήν επαναλειτουργία τους ήταν οι έπισκευές στό πολωνικό δεξαμενόπλοιο «Ζαβράτ», 145.000 τόν. d.w. και στό μικτό «Πεντέλη», 115.000 τόν. d.w. του Οίκου Κούλουθρου. Ταυτόχρονα έχει αποφασισθεί ή ολοκλήρωση τής κατασκευής των δύο πρόντακτ κάρριερς των 30.000 τόν. d.w. των οποίων ή ναυπήγηση είχε διακοπεί μετά τό κλείσιμο των Ναυπηγείων, ένώ στίς άρχές του 1986 άναμένεται ότι θά άρχίσουν οι εργασίες γιά τόν έκσυγχρονισμό τεσσάρων σκαφών του Πολεμικού ναυτικού και ταυτόχρονα συνεχίζονται οι συζητήσεις γιά νά ναυπηγηθούν στήν Ελλάδα και οι νέες φρεγάτες που μάς χρειάζονται.

Άφήσαμε τελευταία τήν ύπόθεση τής ναυπήγσεως των τεσσάρων πλοίων - ψυγείων γιά λογαριασμό τής Σοβιετικής Ένώσεως. Όπως γράφουμε και άλλοι, αντιπροσωπεία των Ναυπηγείων βρίσκεται αυτή τή στιγμή στή Σοβιετική Ένωση και διαπραγματεύεται. Υπάρχει μία προσέγγιση στήν τιμή, θεωρείται όμως ότι τό Έλληνικό Δημόσιο θά χρειασθεί νά προχωρήσει σέ μία γενναία έπιδότηση συνολικού ύψους γύρω στά τέσσερα εκατ. δολάρια και από αυτό και μόνο καταφαίνεται πόσο μεγάλες, πόσο τεράστιες είναι οι υποχρεώσεις του προσωπικού και

πόσο επίσης μεγάλες είναι οι προσπάθειες που πρέπει νά καταβάλλει γιά νά καταδείξει στόν ελληνικό λαό ότι άξίζουν πραγματικά οι θυσίες του που τούς εξασφαλίζουν των Ναυπηγείων τήν άπασχόληση.

ΠΟΙΟΣ ΘΑ ΤΑ ΠΛΗΡΩΣΕΙ

Θέλουμε νά έλπίζουμε ότι τό «Τμήμα Άπλούστευσης Διαδικασιών και Παραγωγικότητας» του ΝΑΤ, στό όποιο κοινοποιήθηκε μαζί μέ τούς άλλους παραλήπτες ή από 17 Σεπτεμβρίου «έξαιρετικώς έπείγουσα έγκύκλιος» του προέδρου του ΝΑΤ γιά τήν αύξηση από τήν 1 Ιανουαρίου των εισφορών πρός τά Ταμεία Προνοίας θά βρει — από τόν τίτλο του προκύπτει ότι και αυτό πρέπει νά άνάγεται στίς άρμοδιότητες του — και θά ύποδεί ποιοί θά πληρώσουν τίς αύξημένες εισφορές των ναυτικών που ήδη έχουν άπολυθεί από τά πλοία, γιατί από πουμενά δέν προκύπτει ότι γιά τίς εισφορές αυτών που έχουν άπολυθεί εύθύνονται οι πλοιοκτήτες. Καί πολύ κακώς και έντελώς αυθαίρετα, κατά τήν αντίληψή τής, ό πρόεδρος του ΝΑΤ «παρακαλεί κατά τήν έξόφληση των ναυτολογίων νά ύπολογίζονται εισφορές (πρός τά Ταμεία Προνοίας) άναδρομικά από τήν 1 Ιανουαρίου 1985».

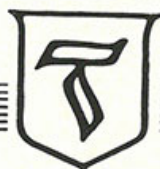
Βεβαίως γιά τήν ύπόθεση αυτή δέν εύθύνεται μόνο τό ΝΑΤ, ή κύρια εύθύνη βαρύνει τούς ύπουργούς Έθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Έμπορικής Ναυτιλίας οι όποιοι έδέχσαν νά έγκρίνουν τίς σχετικές αποφάσεις των ορίων Ταμείων στίς 27 Αυγούστου — ή εύθύνη του ΝΑΤ συνίσταται στό ότι δέν έπισήμανε έγκαίρως στούς ύπεύθυνους ύπουργούς ότι ή καθυστέρηση ύπογραφής τής αποφάσεως τους θά έχει δυσμενείς έπιπτώσεις σέ βάρος των ναυτιλιακών έπιχειρήσεων (παρόμοια εύθύνη υπάρχει και γιά τίς διοικήσεις των Ταμείων Προνοίας οι όποίες έπρεπε νά ένδιαφέρονται πρωτίστως γιά τήν ύλοποίηση των δικών τους αποφάσεων).

Έπί πλέον όμολογούμε ότι είμαστε περίεργοι νά δοίμε τί θά συμβεί άν ένδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες άρνηθούν — όπως μάς διαβεβαιώνουν — νά πληρώσουν τίς αύξημένες εισφορές ναυτικών που είχαν άπολυθεί από τά πλοία τους πρίν από τό τέλος Σεπτεμβρίου, γιατί βέβαια ή «έξαιρετικώς έπείγουσα έγκύκλιος» του προέδρου του ΝΑΤ δέν σημαίνει ότι έφθασε τήν ήμέρα τής ύπογραφής τής — 17 Σεπτεμβρίου — και στά χέρια τους.

ΔΙΚΑΙΗ ΤΙΜΩΡΙΑ

Έπικροτούμε τήν καταδίκη στήν ποινή των τριάμισι χρόνων φυλακίσεως, χωρίς άναστολή, και στήν καταβολή προστίμου ύψους 450.000 δραχμών στόν άνόητον εκείνον «φάρσέρ», ό όποιο είχε άναστατώσει τήν Άκτοπλοία και τίς λιμενικές άρχές μέ τό πλαστό SOS που έστειλε γιά κάποιο πλοίο που δήθεν βυθιζόταν τό περασμένο καλοκαίρι άνοκτά του Κάβο Ντόρο.

Οι άναγνώστες μας θά θυμούνται ότι είχαμε τότε ζητήσει τόν άυστηρό κολασμό του ύπεύθυνου γιά τήν άθλια αυτή φάρσα που παραλίγο νά στοιχίσει τή ζωή στά πληρώματα των πλοίων και των λιμενικών άξιωματικών που έσπευσαν στήν περιοχή όπου έπικρατούσαν δυσμενέστερες καιρικές συνθήκες γιά νά διασώσουν τό άνύπαρκτο πλοίο, αλλά και γιά νά μήν ύπάρξουν και στό μέλλον ένδεχόμενοι μιμητές.



INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE
TONIO COLON
TELEX
From U.S.A.: 368-8572
From Others: 379-8572
TELEPHONE
Colon 45-0127
45-0137, 45-0128
PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY FREE LIQUES

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE
TONIO PANAMA
TELEX
From USA 368-2633
From Others: 379-2633
TELEPHONE
Panama 23-9920

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

ΤΟ «ΑΚΙΛΛΕ ΛΑΟΥΡΟ»

Είναι δύσκολο να εκτιμηθούν αυτή τη στιγμή οι επιπτώσεις στο θαλάσσιο τουρισμό από την κατάληψη από Παλαιστίνιους του κρουαζιεροπλοίου «Ακίλλε Λάουρο» στην Αλεξάνδρεια, το πιθανότερο όμως είναι να υπάρξει κάποιος περιορισμός στη ζήτηση θέσεων για κρουαζιέρες που θα περιλαμβάνουν προσεγγίσεις σε αιγυπτιακά λιμάνια. Κι αυτό γιατί εκτός από την περίπτωση του «Ακίλλε Λάουρο», από την Αίγυπτο είχε ξεκινήσει ουσιαστικά — εκεί τοποθετήθηκαν τα δπια που χρησιμοποιήθηκαν — η άεροπειρατεία που έδωσε την αφορμή στον Πρόεδρο Ρήγκαν να εκδώσει την ταξιδιωτική οδηγία που απέτρεπε τα ταξίδια Αμερικανών στην Ελλάδα και από την οποία τόσο επλήγησαν τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια.

Ο ΑΣΙΑΤΙΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

Τα νέα που έρχονται από την Ασία δείχνουν πώς οι ναυτιλιακοί κύκλοι αυτής της πλευράς του κόσμου άρχισαν με τη σειρά τους να αισθάνονται τους κλυδωνισμούς της θυελλώδους κρίσεως που μαστίζει τη ναυτιλία. Αυτές οι μεγάλες Ασιατικές εφοπλιστικές επιχειρήσεις, οι οποίες την ώρα που στο δυτικό στρατόπεδο οι συνάδελφοί τους μετρούσαν τα πλήγματα, αυτές πλειοδοτούσαν σε πρωτοβουλίες και δραστηριότητες, ή μιά πιό θεαματική απ' την άλλη, τώρα άρχισαν να σείωνται και να κλονίζονται.

Εκτός της Σάνκο, οι δηλωμένες στις οποίες προβαίνουν συνεχώς οι μεγαλοεφοπλιστές του Χόγκ - Κόγκ, η πολιτική τους για μιά προοδευτική αποδέσμευση, τα πρόσφατα μέτρα του συγκροτήματος Τούνγκ και άλλα παρόμοια φαινόμενα αποδεικνύουν ότι περνούν κρίσιμες στιγμές.

Ότι ο Ασιατικός εφοπλισμός βρίσκεται τώρα στο βάθος του κύματος δεν είναι εκπληκτικό. Γιατί το φαινόμενο εκδηλώνεται την ώρα που στην ουσία όλος ο κόσμος έχει εξαντλήσει τα αποθέματά του και είναι αδύνατο να τα αποκαταστήσει υπό τις σημερινές συνθήκες. Βέβαια οι δυσκολίες ποικίλουν από εφοπλιστή σε εφοπλιστή και από συγκρότημα σε συγκρότημα, ανάλογα αν είναι λίγο ή πολύ δυσμενένοι, τόσο τα ξηρά φορτία όσο και στα πετρέλαια. Πάρα πολλοί είναι εκείνοι που έπρεσαν θύματα των υπερβολικών επενδύσεων στις οποίες οι τράπεζες και οι άλλοι χρηματοδοτικοί οργανισμοί συνέβαλαν ουσιαστικά, κρίνοντας λαθεμένα ίσως τις περίπλοκες δομές του ασιατικού εφοπλισμού.

Σήμερα, από μέν τη πλευρά των πιστοδοτικών οργανισμών παρατηρείται πολύ μεγαλύτερη σφροσύνη, δεδομένου ότι έχουν πιά συνειδητοποιήσει το βαθμό της εκπτώσεως των εγγυήσεων που τους είχαν παρασχεθεί. Γιατί οι εγγυήσεις αυτές, σε πλοία ή ακίνητα, έχουν αξία μόνο εφόσον μπορούν να πουληθούν ενώ φαίνεται πως οι αγοραστές σήμερα μετρούνται στα δάχτυλα.

Από δέ της πλευράς του ασιατικού εφοπλισμού, είναι φανερό η προσπάθεια ορθολογικότερης οργανώσεως της ναυτιλίας τους, στο σημείο που θα τους επιτρέψει να επιβιώσουν τα δύο επόμενα χρόνια, τα οποία προβλέπονται έξις, αν όχι δυσκολότερα από εκείνα που γνωρίσαμε ήδη, ιδίως αν αναλογισθεί κανείς ότι οι περισσότεροι εφοπλιστές της Ασίας και ιδιαίτερα του Χόγκ Κόγκ είναι ή πρώτη φορά που αντιμετωπίζουν μιά τόσο βαθεία και διαρκή ναυτιλιακή κρίση, και τό σπουδαιότερο, είχαν επί χρό-

νια συνηθίσει να εργάζονται βασισμένοι σε χρονοναυλώσεις και πολύ λίγοι γνωρίζουν να εκμεταλλευθούν τα πλοία τους στην αγορά των μεμονωμένων ταξιδιών.

ΑΝΟΙΚΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Τό «Συμβούλιο Λιβερτιανών Εφοπλιστών» είναι λίγο φιλόδοξος τίτλος για μιά επαγγελματική ένωση που δεν συγκεντρώνει παρά μιά ομάδα εφοπλιστών, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν μόνο τό 37% του τοννάξ της Λιβερτιανής σημαίας. Όστόσο φαίνεται πως αυτό τό 37% είναι συγχρόνως και λίγο και πολύ. Λίγο, γιατί τό ποσοστό αυτό δεν καλύπτει παρά κάτι λιγώτερο από τό 10% του παγκοσμίου τοννάξ σε μεταφορική ικανότητα. Συγχρόνως όμως είναι και πολύ, αν λάβουμε υπόψη ότι οι εφοπλιστές που χρησιμοποιούν αυτές τις σημαίες είναι κατά κανόνα φανατικοί όπαδοί της ατομικής και επιχειρηματικής ελευθερίας και άπεχθάνονται εκ φύσεως την ύπαταξη σε κάθε είδους συλλογικές εκδηλώσεις.

Τό Συμβούλιο λοιπόν αυτό επέδειξε τελευταία μιά έντονη δραστηριότητα για να πείσει τον κόσμο της UNCTAD ότι οι σημαίες του «ανοικτού νηολογίου» (όπως άρέσκονται ν' άποκαλούν αυτές που ως τώρα ξέραμε ως σημαίες ευκολίας, ή ανάγκης κ.λπ.) δεν είναι παρά μιά έκφραση του αναφαίρετου δικαιώματος της εμπορικής ελευθερίας. Ότι ή εφεύρεση του «οικονομικού δεσμού» μεταξύ πλοίου και κράτους νηολογήσεως είναι δόγμα εξωπραγματικό και επικίνδυνο. Και ότι άντ' αυτού ή δημιουργία δεσμών πραγματικής συνεργασίας στον ναυτιλιακό τομέα μεταξύ βιομηχανικών και υπό άνάπτυξη χωρών μπορεί κάλλιστα να υποκαταστήσει τά δόγματα της UNCTAD.

Εάν επέιση ή UNCTAD δεν είναι βέβαιο. Είναι όμως βέβαιο ότι οι σημαίες του έλευθέρου νηολογίου πέτυχαν στο έπίπεδο των Ηνωμένων Έθνών μιά άναγνώριση, ή όποία έστω και υπό όρους, δεν παύει να είναι έπίσημη.

ΑΜΦΙΣΒΗΤΟΥΝ ΤΟ ΜΟΝΟΠΩΛΙΟ

Είναι άξιοπρόσεκτο ότι, χωρίς να έχουν πρόθεση υποκαταστάσεως της Ταϊβάν σαν τό κυριότερο κέντρο διαλύσεως πλοίων, όρισμένες χώρες της Αφρικής άναπτύσσουν στον τομέα αυτό μιά πολιτική άμφισβήτησεως του μονοπωλίου της Απω Ανατολής. Στην προσπάθεια αυτή πρωτοστατούν ή Λιβερία και ή Γουινέα.

Στή Λιβερία ό άλλοτε ναυτιλιακός έπίτροπος Gerard Cooper εργάζεται από χρόνια, σε στενή συνεργασία με μεσιτικούς οίκους του Λονδίνου, για τή δημιουργία μιάς τέτοιας βιομηχανίας. Τό σχέδιο, τό όποιο υπό τό όνομα Atlantic Ship Breaking Associates συνενώνει άρκετούς επιχειρηματίες, ευνοείται σημαντικά από τό γεγονός ότι τό νόμισμα της Λιβερίας είναι τό άμερικανικό δολάριο, από τή γεωγραφική θέση της χώρας και από φθηνά εργατικά χέρια. Αντίθετα ή πολιτική κατάσταση της χώρας φοβίζει πολλούς ευρωπαίους σιδηροβιομηχάνους και δυσκολεύει τή χρηματοδότηση του έργου.

Πάντως οι ένδοξαφερόμενοι έλπίζουν ότι τελικά θα πετύχουν να αναλάβει τό πατρωνάρισμα κάποιος μεγάλος διεθνής εμπορικός οίκος (προφανώς Ιαπωνικός) συνδεδεμένος με τής ναυτικές κατασκευές, τον εφοπλισμό και τή χαλυβουργία.

Στή Γουινέα έξάλλου, μολοντί τούς λεί-

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Τά έντυπωσιακά όμολογουμένως έργα που άναφέραμε στο σχόλιό μας του προηγούμενου τεύχους δεν είναι τά μόνα δείγματα άναπτύξεως των Αραβικών χωρών. Παράλληλα υπάρχουν και πολλά θαυμαστά και παράδοξα που άκολουθούν κατά άπαράβατο κανόνα την νεο-πλουτική ευημερία.

Έτσι, όπως μάς διηγούνται τά «Gulf News», πρόκειται να σταλούν σε Αραβικές χώρες άνακλαστικά φώτα φτιαγμένα ειδικά για να προσαρμόζονται στα πόδια της καμήλας. Μέ τον τρόπο αυτόν ό Βρεταννός σχεδιαστής τους ύπολογίζει να γλυτώσει πολλές καμήλες (που άφήνονται συνήθως έλεύθερες να πλανώνται μέσα στη νύχτα) από τον τροχαίο θάνατο που τις άπειλεί κάθε βράδυ.

Μαθαίνουμε ακόμα πως ή κυβέρνηση της Σαουδαραβίας έταξε προθεσμία σε όλα τά ξενοδοχεία της χώρας να προσλάβουν προσωπικό ύποδοχής που να γνωρίζει... άραβικά, ενώ έξάλλου επέτρεψε τή διαμονή στα ξενοδοχεία γυναικών χωρίς άνδρα συνοδό, πράγμα που άπαγορευόταν άυστηρά έως τώρα.

Τέλος, μαθαίνουμε πως στο Μπαχρέϊν άποφασίστηκε με τή συνεργασία Αμερικανικής εταιρίας, ή εγκατάσταση τεράστιου ψυχολογικού τουριστικού κέντρου ίκανού να παραβληθεί με τήν περίφημη Disneyland.

Έτσι λοιπόν σιγά - σιγά εκπολιτίζεται ό Αραβικός κόσμος. Μέ τής πλάξ και τά μεγάλα ξενοδοχεία, με τά zoo και τά Disneyland, οι «τρωγλοδύται» Αραβες της αρχαιότητας, άφου διέγραψαν τήν εκπληκτική μεσαιωνική τους καμπύλη στη θρησκεία, στα γράμματα και τής έπιστήμης, θα βγούν και πάλι από τήν άφάνεια για να ζήσουν τήν American way of life.

πει τό πλεονέκτημα του δολλαρίου, έχουν τή χρηματοδοτική ύποστήριξη της Νορβηγίας ή όποία αναλαμβάνει τό 50% των δαπανών του σχεδίου, ενώ για τό υπόλοιπο ύπάρχουν πρόθυμοι χρηματοδότες από τή Γουινέα και τή Νορβηγία. Τό διαλυτήριο προβλέπεται να κατασκευασθεί σε μιά νήσο με δημιουργία έλεύθερης ζώνης για τήν άποφυγή συναλλαγματικών προβλημάτων, θα είναι δέ αρχικής ικανότητας 15.000 τόννων έτησίως για να φθάσει σύντομα τούς 75.000 τόννους.

ΟΙ ΠΛΩΤΕΣ ΑΠΟΘΗΚΕΣ

Υστερα από έπτά χρόνια έφαρμογής, εγκαταλείπει ή Ιαπωνία τό σύστημα της άποθηκεύσεως πετρελαίου σε μεγάλα δεξαμενόπλοια. Η πολιτική αυτή, που άρχισε τον Σεπτέμβριο του 1978 όδήγησε στην άποθήκευση 2,5 έκ.τ. κ.μ. άκαθάρτου πετρελαίου σε έπτά VLCC που είχαν ναυλωθεί με σημερινό ναύλο 2-3 έκ.τ. γιέν έτησίως. Τά έν λόγω δεξαμενόπλοια άνήκαν σε Ιαπωνικές εφοπλιστικές εταιρίες. Έξ αυτών τρία άνήκαν στη Japan Line, τρία στη Sanko και από ένα στις εταιρίες NYK, Showa και Kawasaki.

Η άπόφαση αυτή δεν σημαίνει φυσικά τήν παραίτηση από τή δημιουργία πετρελαϊκών άποθεμάτων στη χώρα, αλλά σημαίνει τήν άντικατάσταση των πλοίων με ειδικά ναυηγούμενες πλωτές άποθήκες, τής όποιες κατασκευάζει ήδη ή Έθνική Έταιρία Πετρε-

λαίου της 'Ιαπωνίας. Θά τής εγκαταστήσει σε ειδικά επιλεγμένη θέση στο νησί Goto και θά έχουν χωρητικότητα 900 χιλιάδων κ.μ. 'Η δ-λη επιχείρηση θά πραγματοποιεί από μία εταιρία στην οποία μετέχουν οι γνωστές φίρμες Mitsubimipi και Χιτάτσι. Τό πρώτο τέτοιο ρεζερβουάρ θά είναι έτοιμο στό τέλος του 'Οκτωβρίου και θά τεθεί σε δοκιμαστική χρήση επί 18μην, μετά τό πέρας του οποίου θά δοθεί παραγγελία γιά τήν κατασκευή έξι όμοιων παραδοτέων από τής αρχές του 1988. Τό σχέδιο περιλαμβάνεται στό πρόγραμμα θαλάσσιων και χερσαίων αποθεμάτων τής 'Εθνικής 'Εταιρίας Πετρελαίου και καλύπτει τής προβλέψεις εισαγωγών ακαθάρτου πετρελαίου από σήμερα μέχρι τό έτος 2000.

'Εννοείται ότι οι ενδιαφερόμενοι έφοπλισται έξεδήςλυσαν ζωηρά τήν αντίθεσή τους γιά τήν εγκατάλειψη τής σημερινής πολιτικής, ή οποία τούς επέτρεπε νά έχουν ένα σταθερό εισόδημα από πλοία τά όποια δέν ήταν δυνατό νά εκμεταλλευθούν άλλοιώς. Μάλιστα ή Japan Line γιά νά περιορίσει τή ζημία από τήν πλευρά αυτή, απέφασε νά ελαττώσει τό στόλο των πετρελαιοφόρων της κατά 50%, πουλώντας περί τά τρία σκάφη έτησίως τά έπόμενα πέντε έτη. Σημειώνεται ότι ή έν λόγω εταιρία διαθέτει σήμερα 20 μονάδες και εκμεταλλεύεται μέσω θυγατρικής εταιρίας της άλλα 29 VLCC.

ΑΠΑΤΕΣ ΣΤΟ ΣΟΥΕΖ

'Η «'Ιντερτάνκο» μέ διαμαρτυρία της προς τήν αϊγυπτιακή κυβέρνηση ζήτησε τή λήψη μέτρων έναντίον όρισμένων εταιριών παροχής υπηρεσιών προς τά πλοία πού διαπλέουν τή Διώρυγα του Σουέζ. 'Όπως κατήγγειλε ή «'Ιντερτάνκο», οι εταιρίες αυτές αποστέλλουν στους πλοιοκτήτες λογαριασμούς προς εξόφληση υπηρεσιών που όμως στην πραγματικότητα δέν είχαν άνατεθεί.

Στήν βρετανική έφημερίδα «Lloyd's List» τής 18ης Σεπτεμβρίου αναφέρεται και τό δ-νομα μίας εταιρίας, τής «Suez Canal Mariti-

me Services» πού έστειλε λογαριασμούς έξόδων γιά «έκτακτες υπηρεσίες άκάτου» και «γιά άκατο προς βοήθεια του πλοίου κατά τόν διάπλου της Διώρυγας», ενώ άλλες εταιρίες έστειλαν ανάλογους λογαριασμούς γιά υπηρεσίες «άποστολής καταλόγων θέσεων» δίνοντας όνόματα πλοίων πού διαπλέουν τήν Διώρυγα του Σουέζ, χωρίς τέτοιοι κατά-λογοι νά έχουν ζητηθεί.

'Η «'Ιντερτάνκο» συμβουλεύει τά μέλη της νά μήν έξοφλούν παρόμοια τιμολόγια από αυτές τής εταιρίες, αλλά νά τά αποστέλλουν στό αϊγυπτιακό ύπουργείο Θαλασσίων Μεταφορών γιά τής περαιτέρω ένέργειες.

ΤΟ ΥΕΝ ΔΕΝ ΘΑ ΤΟΥΣ ΒΡΑΒΕΥΣΕΙ;

Μετά τήν 'Υπατη 'Αρμοστεία Προσφύγων του ΟΗΕ, και ή 'Ακαδημία 'Αθηνών θά βραβεύσει τούς πλαιάρχους των ελληνικών

πλοίων τά όποια έχουν περισυλλέξει και διασώσει Βιετναμέζους φυγάδες — ή σχετική τελετή θά γίνει στό τέλος Δεκεμβρίου και ή 'Ενωση Πλοιάρχων έχει ήδη υποβάλλει στην 'Ακαδημία τά όνόματα όλων των πλοιάρχων πού πρέπει νά βραβευθούν.

'Η 'Ακαδημία 'Αθηνών, πράττει, λοιπόν, τό καθήκον της. Τό ύπουργείο Ναυτιλίας θά περιορισθεί στό συγχαρητήριο τηλεγράφημα πού έστειλε ό 'Υπουργός κ. 'Αλεξανδρής στην 'Ενωση Πλοιάρχων; Κανένας εκεί δέν σκέπτεται ότι ή 'Ελληνική Πολιτεία έχει υποχρέωση νά τιμήσει αυτούς πού τηρώντας τής προαιώνιες παραδόσεις του ναυτικού γε-νους των 'Ελλήνων τιμούν τό ελληνικό όνομα και τήν 'Ελληνική Ναυτιλία;

Δέν περιμένουμε άπάντηση αλλά έμπρακτη ύλοποίηση των υποχρεώσεων τής Πολιτείας, πού στην προκειμένη περίπτωση έκ-προσωπείται από τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας.

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

'Υπό τήν πίεση τής χαμηλής ναυλαγοράς και των έξευτελιστικών τιμών πού προσφέ-ρονται γιά τά μεταχειρισμένα πλοία, ή αγο-ρά των διαλύσεων έφθασε σε νέα επίπεδα ρεκόρ.

'Ηδη στις αρχές του διαρρυσαντος δεκα-πενθήμερου ύπολογίζονταν ότι τό σύνολο του τοννάζ πού κατέληξε στό διαλυτήρια άπό τής αρχές του 1985 ξεπέρασε τούς 30 έκα-τομ. τόννους d.w.

Χαρακτηριστικά βρεταννοί ναυλομεσίτες ύπολογίζουν ότι μέχρι τής αρχές 'Οκτωβρίου πωλήθηκαν γιά διάλυση 191 δεξαμενόπλοια και μικτά και 490 πλοία ξηρού φορτίου, όπου έφέτος σημειώθηκε μία ιδιαίτερη στροφή προς τή διάλυση, υπό τή πίεση τής τραγικής αγοράς των μπάλκερς και των φορτηγών πλοίων.

Πρέπει νά αναφερθεί ότι ή σοβαρή παρού-σία τής Κίνας στην αγορά των διαλύσεων, ι-διαίτερα γιά σκάφη μεσαίου μεγέθους, έχει

υποβοηθήσει τήν διατήρηση τής ζητήσεως σε άνεκότο επίπεδο τιμών.

Οί διαβουλευσεις των ύπουργών Πετρε-λαίου του ΟΠΕΚ έληξαν στη Γενεύη χωρίς νά υπάρξουν αλλαγές στό πλαφόν παραγω-γής των κρατών - μελών, παρά τό γεγονός ό-τι έξι από τά 13 κράτη - μέλη πίεσαν νά τούς έπιτραπεί νά αύξήσουν τή παραγωγή τους γιά νά αντιμετώπισουν άμεσα οικονομικά προβλήματα.

Στό μεταξύ οι τιμές στην αγορά σπότη και ι-διαίτερα του άργου προελεύσεως Βορείου Θαλάσσης ύπέστησαν μεγάλη πίεση και μειώθηκαν κατά 80 σέντς, ενώ ανεξαρτίω-τες πληροφορίες αναφέρουν ότι οι Σαουδά-ραβες προέβησαν σε όρισμένες πωλήσεις σε επίπεδα χαμηλότερα από τά όριζόμενα ά-πό τον ΟΠΕΚ.

'Εκείνο πού θεωρείται βέβαιο είναι ότι γιά τή διετή περίοδο 1986-87 ή αγορά του πετρε-λαίου θά παρουσιάζει πλεόνασμα παραγω-γής τής τάξεως των 10 έκατομ. βαρελιών τήν ήμέρα, γεγονός πού σημαίνει ότι οι τιμές του μαύρου χρυσού θά παραμείνουν σταθερά ύ-πό πίεση και αναμένεται νά σημειώσουν πτώση, μόλις ολοκληρωθούν οι άγορές του φετινού χειμώνα.

Διάχυτος σκεπτικισμός στην 'Ιαπωνία γιά τήν έπιτυχία τής από μακρού αναμενόμενης φόρμουλας, τήν όποια άνακοίνωσε πρό ήμε-ρών ό Κυβερνητικός έπίτροπος κ. Μιγιάτα γιά τή διάσωση τής «Σάνκο Στήμισι».

Τό σχέδιο άνόρθωσης τής περιβόητης έ-ταιρίας περιλαμβάνει νέο δανεισμό σε συνολικό ύψος 145 έκατ. δολλαρίων, ποσό πού οι Τράπεζες και τά Trading Houses δέν φαίνον-ται διατεθειμένοι νά προσφέρουν χωρίς κά-ποια μορφή κρατική έγγύηση.

'Όπως είχαμε σημειώσει στο τεύχος μας τής 15ης Σεπτεμβρίου, ή άποζημίωση προς τούς πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων ναυλομέ-νων στις «Σάνκο» θά ανέλθει στό 5% του συνόλου των ύπολειπομένων ναύλων βάσει του σχετικού συμβολαίου, ενώ γιά τά νεό-τεκτα handy size μπάλκ κάρριες προτείνε-ται ή καταβολή bare boat άποζημίωσης ίσης προς 6% τής αξίας του πλοίου γιά τά πρώτα πέντε χρόνια και ή πληρωμή κεφαλαίου μό-νο μετά τή συμπλήρωση τής πεντατίας και σε ίσες δόσεις καταβλητέες μεταξύ του πέμ-πτου και του δέκατου έτους.

YOUR PARTNER FOR SHIP REPAIRS

BÖTTCHER & GRÖNING
HAMBURG AND WORLDWIDE



The machinery specialists, modern workshops, staffed by qualified Engineers

Rethwisch 15 - 2000 Hamburg 11

Tel: 78 18 11 — Telex: 2 163 364 bug d

Repair and Spare Part Service Contractors for:

**Borsig — Fiat Diesel Motors — B & W "Alpha" Diesel —
Bergen Diesel — Stork - Werkspoor B.V. — Crépelle & CIE —
Brissonneau & Lotz Marine S.A. — Mitsubishi Kakoki Kaisha
Purifiers — Mitsubishi Exhaust - Turbocharger "MET" — Akasaka —
Mitsubishi UE Diesel Engines — Kobe Mitsubishi UE Diesel Engines
— Yanmar Diesel Engines — Sabroe Ship Refrigerating**

PLEASE CONTACT

CHRIS MARINE

C. PAPATHEODOROU

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

12, PLATONOS, 185 10 PIRAEUS

TEL. 4178181

TEL. 9810439 (AOH)

TX: 24 1015 CRIS GR

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

Τό λιμάνι του Πειραιά

Τά προτεινόμενα από φορείς της Ναυτιλίας και του Πειραιά έργα για την ανάπτυξη του λιμανιού

Τά προβλήματα του Πειραιά και οι προοπτικές για την παραπέρα ανάπτυξη και προβολή του στον ευρύτερο χώρο τέθηκαν στην «ήμερίδα», που οργάνωσε, στις 9 'Οκτωβρίου, στην αίθουσα του 'Εμπορικού και Βιομηχανικού 'Επιμελητηρίου Πειραιώς τό Κέντρο 'Αναπτύξεως και Προβολής του Πειραιά.

Οι εισηγήσεις που έγιναν από όλους τους φορείς μέλη του ΚΑΠΠ ήταν και ενδιαφέρουσες και έποικοδομητικές για μία γενική και σωστή θεώρηση όλων των θεμάτων, που αναζητούν λύσεις, ώστε ο Πειραιάς να μπορέσει να συνεχίσει την ανέλικτική του πορεία, χωρίς ιδιαίτερα δομικά προβλήματα.

Ειδικότερα σέ ό,τι αφορά τό λιμάνι και τά έργα ύποδομής για την καλύτερη εξυπηρέτηση της ναυτιλίας μας επισημάνθηκαν τά εξής:

- Προχωρούν οι εργασίες για την αποπεράτωση του νέου σταθμού έμπορευματοκιβωτίων, στό Νέο 'Ικόνιο. Στήν ολοκληρωμένη μορφή του θά πρέπει νά ένταχθει σέ κάποιο επενδυτικό πρόγραμμα.

- 'Απελευθερώνονται όλα τά κρηπιδώματα του έπιβατικού λιμανιού από κτιριακές

κατασκευές και άλλα στοιχεία.

- 'Εκβαθύνεται τό λιμάνι και άρχισε ή ανέλκυση των ναυαγίων από ή λιμενική λεκάνη.

- Άρχισε ή κατασκευή συγχρόνων κτιρίων έπιβατικών σταθμών.

- Καθορίζονται μόνιμα άγκυροβόλια για τά άκτοπλοϊκά πλοία διαφόρων γραμμών.

- Προχωρεί ή σύνδεση του κεντρικού λιμανιού μέ τό λιμάνι 'Ηρακλέους.

- Κρίνεται άναγκαία ή καθιέρωση του Πειραιά ως διεθνούς κέντρου διακινήσεως όρισμένων προϊόντων και ή ανάδειξη του σέ μεγάλο διεθνές κέντρο διαμετακομιστικού έμπορίου.

- Πρέπει νά προχωρήσει ταχύτατα ή ανακαίνιση του έπιβατικού σταθμού του λιμένος Πειραιά.

- Χρειάζεται κατασκευή νέων δρόμων προσπελάσεως στή λιμενική περιοχή.

- 'Ακόμη επισημάνθηκε ότι οι ύφιστάμενοι χώροι και εγκαταστάσεις του λιμένος δέν άνταποκρίνονται στίς σύγχρονες συνθήκες συγκοινωνιακών λειτουργιών.

- Κρίνεται πλέον άναγκαία ή διάθεση της περιοχής από την προβλήτα Βασ. Κωνσταντίνου μέχρι την 'Ακτή Ξαβερίου για τό

έλλιμενισμό των κρουαζιεροπλοίων.

- 'Επισημάνθηκε στό Δήμο Πειραιώς ή άνάγκη αδιάλειπτης μέριμνας για την καθαριότητα και τόν καλλωπισμό της λιμενικής περιοχής.

- 'Επίσης για ή διευκόλυνση της τουριστικής κινήσεως ζητήθηκε ή έλεύθερη είσοδος και κυκλοφορία στή λιμενική περιοχή τουριστικών λεωφορείων, ώστε νά εξυπηρετούνται καλύτερα οι άφικνούμενοι και άναχωρούντες μέ κρουαζιερόπλοια έπιβάτες.

- Μέ την προϋπόθεση ότι ή σημερινή ναυτιλιακή κρίση θά ξεπερασθεί μετά δύο - τρία χρόνια, ό ΟΛΠ νά προβλέψει από τώρα την εγκατάσταση νέων δεξαμενών για νά άντιμετωπισθεί ή μελλοντική ζήτηση.

Τέλος, νά προβληθούν από τόν Τύπο, αλλά κυρίως από τά μέσα μαζικής ενημέρωσης οι εύκολες και τά πλεονεκτήματα που παρέχει και συγκεντρώνει λόγω της γεωγραφικής του θέσεως, ώστε νά προσελκύσουν νέα έμπορευματικές κινήσεις και ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες στήν ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

Sale & Purchase:

Tel. 413 4227 453 1144

Telex 21 3893 THAN GR

Chartering:

Tel. 453 1883 453 1556 453 1707

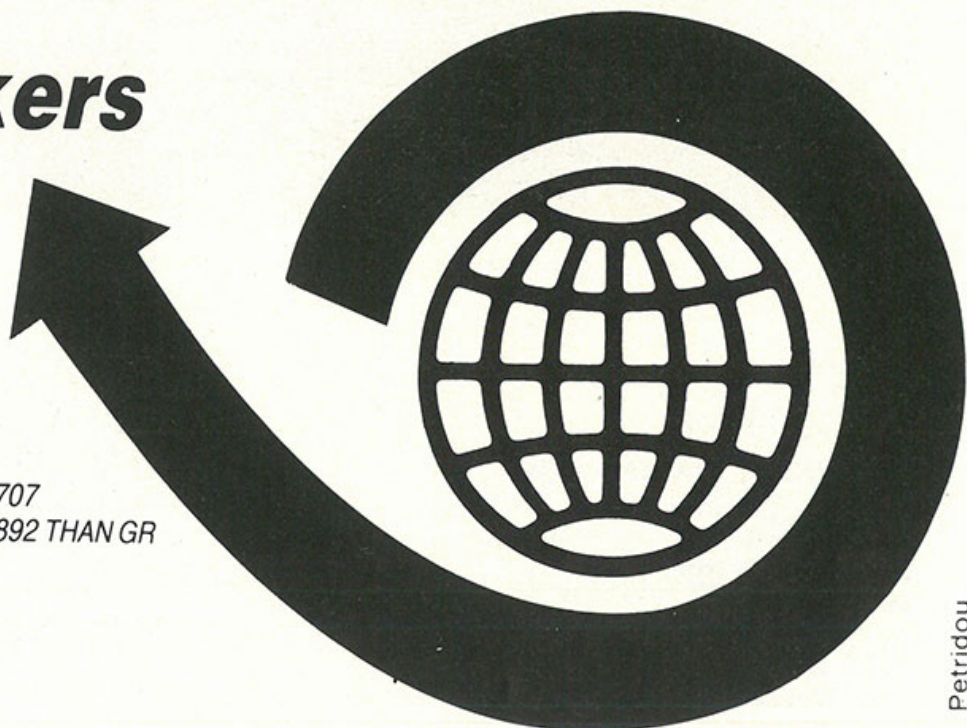
Telex. 21 3891 THAN GR 21 3892 THAN GR

Branch:

107-109 Filonos Str.

P.O.Box 80167

GR - 185 10 Piraeus - Greece



ΟΙ 'Αρχιπλοίαρχοι

Τά πρώτα υποψήφια θύματα της «μονεταριστικής συνταγής» σωτηρίας (;) του ΝΑΤ — Οί Φαρισαίοι «επαναστατικολόγοι» πρωτοπόροι στόν αγώνα ενάντια στά κοινωνικά δικαιώματα τών αρχιπλοιάρχων.

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΚΑΤΣΙΜΠΙΡΗ, Α' Αντιπροέδρου της ΠΕΠΕΝ

Έδω και μερικά χρόνια οί άρμόδιοι και οί ειδικοί, όπως και τά προσχέδια και τά σχέδια «σωτηρίας του ΝΑΤ», αλλάζουν και διαδέχονται ό ένας τόν άλλον.

Μέσα σέ αυτήν τή μεταβολή και διαδοχή προσώπων, δηλώσεων και σχεδίων μένει σταθερά άμετάβλητη ή φιλοσοφία πού όλοι άκολουθούν στίς δηλώσεις και τά σχέδιά τους: ή φιλοσοφία τους συγκεντρώνεται σέ μία «μονεταριστική συνταγή», πού λέει ότι γιά νά σωθεί τό ΝΑΤ είναι άναγκαίο νά περιορισθούν άκόμα και νά καταργηθούν συνταξιοδοτικά κ.λπ. ασφαλιστικά δικαιώματα τών ναυτεργατών.

Έπειδή, όμως, τά συνταξιοδοτικά κ.λπ. ασφαλιστικά δικαιώματα τών ναυτεργατών, όπως και όλων τών εργαζόμενων, δέν αποτελέσαν ούτε άποτελούν άντικείμενο κάποιας δωρεάς «καλών Κυβερνήσεων», αλλά άποτελέσμα αδιάκοπων και σκληρών αγώνων, είναι από πρίν βέβαιο — άποδείχτηκε άλλωστε — ότι μία τέτοια «συνταγή» θά ξεσηκώσει τήν καθολική αντίδραση του ναυτεργατικού κόσμου, πού έδειξε ότι δέν είναι διατεθειμένος νά δεχτεί όποιαδήποτε περικοπή στά δικαιώματά του αυτά ή άκόμα και σταμάτημα τής διεύρυνσής τους.

Έτσι, τό φάρμακο τής «συνταγής» όνομάστηκε «έξυγίανση του ΝΑΤ».

Μέσα από τό «ζαχαρόπηκτο περίβλημα» «έξυγίανση του ΝΑΤ» καλύπτεται ή συρρίκνωση συνταξιοδοτικών κ.λπ. ασφαλιστικών δικαιωμάτων, είτε του συνόλου τών ναυτεργατών είτε κατηγοριών και κλάδων αυτών.

Στό σημείο αυτό έγινε μία προσεκτική έπιλογή τόσο στά δικαιώματα όσο και στίς κατηγορίες και κλάδους τών ναυτεργατών — αυτό φαίνεται από όσα μέχρι τώρα και έπίσημα και άνεπίσημα έχουν κυκλοφορήσει — πού θά αποτελέσουν στόχο τής συρρίκνωσης. Σάν πρώτος στόχος — από όσα επαναλαμβάνω έχουν έπίσημα και άνεπίσημα κυκλοφορήσει — έπιλέχθηκαν τά δικαιώματα και ή κατηγορία τών αρχιπλοιάρχων, άρχιμηχανικών και άρχιραδιοτηλεγραφητών.

★

του πολιτικού κόστους, ή έπιλογή ήταν άπόλυτα πετυχημένη.

Αυτό γιατί οί ίδιοι οί ναυτεργάτες και ειδικά εκείνοι πού αυτοπροβάλλονται σάν πρωτοπόροι και μοναδικοί ύπερασπιστές τής εργατικής τάξης πάσχισαν και πασχίζουν — μέ μεγάλη όπωσδήποτε έπιτυχία — νά εμφανίσουν και παραπέρα νά διαβάλλουν τήν παραπάνω κατηγορία ναυτεργατών — τό τονίζω ναυτεργατών — όχι μόνο σάν κομμάτι εργαζομένων ξένο πρός τήν εργατική τάξη, αλλά άκόμη περισσότερο σάν «γενίτσαρους» του ναυτεργατικού κόσμου, γιά έντελώς μικροπαραταξιακά συμφέροντα.

Είναι χαρακτηριστικό αυτής τής προσπάθειας τό παρακάτω άπόσπασμα από τό κείμενο τών προτάσεων τής ΕΝ.ΣΥ.ΠΑ. - ΠΕΠΕΝ γιά τήν τροποποίηση του καταστατικού τής «Ένωσής μας. Γράφουν: «Βάση γιά τήν λειτουργία κάθε σωματείου, άποτελεί ή καθαρότητα τών γραμμών του, ώστε νά συσπειρώνει σάν μέλη του, τούς εργαζόμενους του χώρου ή κλάδου πού αντιπροσωπεύει και ΜΟΝΟΝ ΑΥΤΟΥΣ. ...Σήμερα στήν ΠΕΠΕΝ, παραβιάζεται κατάφωρα και αυτή ή στοιχειώδης αρχή. Έφοπλιστές, αρχιπλοίαρχοι (ή ύπογράμμιση δική μου)... και γενικά τραπέντες σέ άλλα έπαγγέλματα... Πιστεύουμε ότι οί προαναφερόμενες κατηγορίες είναι εργαζόμενοι, πού φυσικά πρέπει νά έχουν συνδικαλιστική κάλυψη! Όμως δέν έχουν καμιά θέση στό σωματείο μας γιατί στερούνται του καθοριστικού χαρακτηριστικού του επαγγέλματός μας, δηλαδή ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΕΣ — ΔΕΝ ΤΑ ΞΙΔΕΥΟΥΝ — ΟΥΤΕ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΝΑΛΟΓΗ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ...».²

Δέν νομίζω ότι όσοι έπιβουλεύονται τά συνταξιοδοτικά κ.λπ. ασφαλιστικά δικαιώματα τών ναυτεργατών θά μπορούσαν νά βρουν καλύτερους συνήγορους από τούς συναδέλφους τής ΕΝΣΥΠΑ - ΠΕΠΕΝ. Και έπειδή οί ίδιοι αυτοί συναδέλφοι κατηγορούν όλους έμάς σάν φερέφωνα του έφοπλιστικού κεφαλαίου θά ήθελα νά τούς ρωτήσω: Μήπως γνωρίζουν ποίους έξυπηρετεί ό «μονεταρισμός»; Μήπως γνωρίζουν ότι

βασική συνταγή του μονεταρισμού είναι ό περιορισμός του εργατικού κόστους και ό έπίσης περιορισμός τών κοινωνικών δαπανών; Ασφαλώς, αυτό τό γνωρίζουν όλοι, ό μονεταρισμός έξυπηρετεί τό κεφάλαιο. Έσείς, λοιπόν, φίλοι τής ΕΝΣΥΠΑ - ΠΕΠΕΝ μέ τό νά γινόσαστε συνήγοροι, συνειδητά ή άσυνείδητα, του περιορισμού τών συνταξιοδοτικών κ.λπ. ασφαλιστικών δικαιωμάτων μιας κατηγορίας εργαζομένων ποίου τά συμφέροντα ύπηρετεί;

Μιά εύκολη άπάντηση στά παραπάνω έρωτήματά μου θά ήταν ότι όσα λένε παραπάνω οί συνάδελφοι τής ΕΝΣΥΠΑ - ΠΕΠΕΝ, τά λένε γιά τό Καταστατικό, ένώ γιά τά συνταξιοδοτικά μας δικαιώματα θά λένε τά αντίθετα, δηλαδή ότι οί αρχιπλοίαρχοι είναι ναυτεργάτες. Θά πρέπει νά θεωρούν πολύ άφελείς ή άνυπαρκτους τούς ταξικούς αντίπαλους μας γιά νά δώσουν μία τέτοια άπάντηση.

★

Οί συνάδελφοι πού σέ ύψηλούς τόνους «επαναστατικολογίας» πετάνε — στήν κυριολεξία χωρίς περίσκεψη και χωρίς αιδώ — έξω από τόν κλάδο μας και τό ναυτεργατικό κόσμο ένα κομμάτι εργαζομένων συναδέλφων μας βορά στό μονεταριστικό τέρας ίσως δέν σκέφτονται ότι, όπως πολύ σωστά λέει ό λαός μας «τρώγοντας έρχεται ή δρεξη».

Σήμερα ή συρρίκνωση τών συνταξιοδοτικών κ.λπ. ασφαλιστικών δικαιωμάτων χτυπά τήν πόρτα τών αρχιπλοιάρχων. Αύριο θά χτυπήσει τήν πόρτα του γείτονα, πού είναι κάποιο άλλο κομμάτι του κλάδου μας.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΜΠΙΡΗΣ

Σ.Σ. 'Ο άμεσος κίνδυνος πού απειλεί του συναδέλφους αρχιπλοίαρχους — άνάμεσα τους και έγώ — μου έπιβάλλει νά αλλάξω τήν σωστή σειρά πού θά έπρεπε νά ακολουθήσω στήν έκθεση τών άπόψεών μου γιά τή θέση αυτών τών συναδέλφων στόν κλάδο, στό σωματείο μας και στήν εργατική τάξη. Γιά τό θέμα αυτό θά επανέλθω.

ΠΡΟΣΤΑΤΕΨΤΕ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΜΑΣ ΑΠΟ ΤΑ ΣΚΟΥΠΙΔΙΑ



·HELMEPA·

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
HELLENIC MARINE ENVIRONMENT
PROTECTION ASSOCIATION

Βλέποντας τά πράγματα έντελώς έπιφανειακά μπορούμε νά πούμε ότι από τήν άποψη τής ένδεχόμενης — σέ συνδικαλιστική βάση — αντίδρασης και

1. Έδω κρατάνε οί φίλοι τής ΕΝΣΥΠΑ - ΠΕΠΕΝ και λίγη «πισινή».
2. Γιά όλους αυτούς τούς άφορισμούς — γιατί περί άφορισμών πρόκειται — έλπίζω ότι θά άνοιχτεί ένας διάλογος και τότε μέσα από έπιχειρήματα θά άποδειχτεί ότι είναι ναυτεργάτες. Έγώ προσωπικά θά επανέλθω σέ αυτό ειδικά τό θέμα.

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

Οι προτάσεις του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος για μία 'Εθνική Ναυτιλιακή Πολιτική

Η συνεχιζόμενη κρίση στην διεθνή ναυτιλία και οι επιπτώσεις της, στον ελληνικής πλοιοκτησίας στόλο και στην υποδομή της εθνικής του στήριξης, επιβάλλουν ένταση προσπάθειων και συντονισμό ενεργειών σε εθνικό επίπεδο, για την επιβίωση βραχυπρόθεσμα και την ανάπτυξη μακροπρόθεσμα του συνόλου της ναυτιλιακής δραστηριότητας της χώρας μας.

Αυτή άκριβως ή ένταση και ο συντονισμός προσπαθειών και ενεργειών, πρέπει να είναι το περιεχόμενο μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, με την ευρύτερη δυνατή συναίνεση που θεσμοποιούμενη, να υλοποιηθεί το ταχύτερο δυνατό.

Για να ώθησει προς την κατευθυνση αυτή τα πράγματα, το ΝΕΕ προχώρησε στην σύνταξη σχεδίου μιας τέτοιας πολιτικής που αποτελεί προϊόν συστηματικής μελέτης επιτροπής εμπειρογνομόνων στα πλαίσια των αναγκών της ναυτιλίας και των δηλωμένων ικών προθέσεων.

Η συνεχιζόμενη κρίση στην διεθνή ναυτιλία και οι επιπτώσεις της, στον ελληνικής πλοιοκτησίας στόλο και στην υποδομή της εθνικής του στήριξης, επιβάλλουν ένταση προσπάθειων και συντονισμό ενεργειών σε εθνικό επίπεδο, για την επιβίωση βραχυπρόθεσμα και την ανάπτυξη μακροπρόθεσμα του συνόλου της ναυτιλιακής δραστηριότητας της χώρας μας.

Αυτή άκριβως ή ένταση και ο συντονισμός προσπαθειών και ενεργειών, πρέπει να είναι το περιεχόμενο μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, με την ευρύτερη δυνατή συναίνεση που θεσμοποιούμενη, να υλοποιηθεί το ταχύτερο δυνατό.

Για να ώθησει προς την κατευθυνση αυτή τα πράγματα, το ΝΕΕ προχώρησε στην σύνταξη σχεδίου μιας τέτοιας πολιτικής που αποτελεί προϊόν συστηματικής μελέτης επιτροπής εμπειρογνομόνων στα πλαίσια των αναγκών της ναυτιλίας και των δηλωμένων κυβερνητικών προθέσεων.

Τά προτεινόμενα από το Ναυτικό 'Επιμελητήριο μέτρα είναι ρεαλιστικά και κινούνται στα όρια του εφικτού και των σημερινών αναγκών και δυνατοτήτων της ναυτιλίας και της χώρας. Έχουν απόλυτα επείγοντα χαρακτηριστικά γιατί αποσκοπούν στο να ανοίξουν τον δρόμο του μέλλοντος μέσα από ένα εξαιρετικά δυσμενές και περίπλοκο παρόν.

Στό σημείο αυτό πρέπει να τονισθεί ότι τα προτεινόμενα μέτρα βασίζονται στο παρακάτω πλαίσιο αρχών:

— Ότι η πολιτική αναγνωρίζει τη ναυτιλία σαν χώρο ανάπτυξης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

— Ότι οποιαδήποτε παρέμβαση της πολιτείας πρέπει να έχει την ευρύτερη δυνατή κοινωνική συναίνεση και να στοχεύει άκριβως στην ενίσχυση των ιδιωτικών πρωτοβουλιών, και

— Ότι η 'Ελλάδα είναι και πρέπει να παραμείνει μεγάλη ναυτική δύναμη και έχει διεθνή συμφέροντα που χρειάζονται προστασία.

Σημειώνουμε επίσης, ότι το Ναυτικό 'Επιμελητήριο δεν εξέτασε το ζήτημα του εκδημοκρατισμού του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος εν όψει της πρωτοβουλίας

του 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας να συστήσει για το θέμα αυτό ειδική γνωμοδοτική επιτροπή, οι προτάσεις της οποίας δεν έχουν γίνει γνωστές.

Τέλος, υπογραμμίζουμε ότι οι προτάσεις του ΝΕΕ για κάθε τομέα δράσεως της Ναυτιλίας δεν έχουν στενή συντεχνιακή ύφή, ενώ έχουν ληφθεί υπ' όψη οι απόψεις και τα συμφέροντα των ενδιαφερομένων κοινωνικών και επαγγελματικών ομάδων, στα πλαίσια όμως μιας σφαιρικής αντιμετώπισης της καταστάσεως, των δυνατοτήτων του Κλάδου και των προτεραιοτήτων.

Τό ΝΕΕ προτείνει για τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας:

Στό σχεδιασμό της προτεινόμενης αναδιοργάνωσης πρέπει να παρθεί ιδιαίτερη μέριμνα για την ενίσχυση των υπηρεσιών του 'Υπουργείου, που θα αναλάβουν τό βάρος της χάραξης, παρακολούθησης και εφαρμογής της πολιτικής για την ανάπτυξη της υπάρχουσας υποδομής με γνώμονα την αρχή ότι η ύπαρξη ενός ισχυρού στόλου προϋποθέτει, εκτός των άλλων, σωστή υποστήριξη της ναυλαγοράς, ρύθμιση των ναυτασφαλιστικών προβλημάτων, προώθηση λύσεων των χρηματοδοτικών θεμάτων, κατάρτιση σχεδίων ανανεώσεως του στόλου και συνολικού ναυπηγοεπισκευαστικών προγραμμάτων.

Τό YEN, στά πλαίσια της νέας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, πρέπει να αποκτήσει τη δυνατότητα, αλλά και την ικανότητα να παρεμβαίνει ενεργά στον έλεγχο της λειτουργίας των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, καθώς και στο κύκλωμα διαλύσεως των παλαιών πλοίων, τομείς, που σήμερα ελέγχονται σχεδόν αποκλειστικά από τό 'Υπουργείο Βιομηχανίας. Ο σχεδιασμός, όμως, ενός προγράμματος ανανεώσεως του εμπορικού στόλου και ή εφαρμογή του, είναι αδύνατοι χωρίς τον έλεγχο των κλάδων αυτών της βιομηχανίας και τη σαφή γνώση των αναγκών της ναυτιλίας.

Ειδική παρέμβαση επίσης απαιτείται για τό σχεδιασμό μιας πολιτικής ναυτικών ασφαλίσεων με πρώτο στόχο την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου, που σήμερα είναι απόλυτα ανεπαρκές, ώστε να δοθεί ή δυνατότητα για τη δημιουργία μιας αγοράς ναυτικών ασφαλίσεων ικανής να καλύψει τις σύγχρονες ανάγκες της ελληνικής πλοιοκτησίας. 'Ιδιαίτερη ενθάρρυνση χρειάζεται ο κλάδος της αλληλασφαλίσεως, που ή ανάπτυξη του προσκρούει σήμερα στο αναχρονιστικό νομοθετικό καθεστώς περί συνεταιρισμών. Η δημιουργία μιας υπηρεσίας για τη παρακολούθηση αυτών των ζητημάτων στο YEN είναι έντελώς απαραίτητη.

Η διεκδίκηση ενός ηγετικού ρόλου στη διαμόρφωση μιας κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής, σύμφωνης με τά ζωτικά ελληνικά συμφέροντα επιβάλλει την αντίστοιχη ενίσχυση των αρμόδιων υπηρεσιών του YEN και την άμεση εφαρμογή ενός σχεδίου μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσης των υπηρέτουμένων και πεπειραμένων στελεχών του. Είναι φανερό, πώς ενώ σε όρισμένους τομείς ή αναδιοργάνωση,

που προτείνεται, μπορεί να γίνει με τό σημερινό νομοθετικό καθεστώς, σε άλλους χρειάζεται ή προσαρμογή του κανονισμού του 'Υπουργείου στις νέες ανάγκες. Αυτό πρέπει να γίνει αφού ακουσθούν και οι γνώμες των εκπροσώπων των επαγγελματικών κλάδων, που δικαιολογούν τό αντίστοιχο συμφέρον.

Πρόταση για τη Ναυτιλιακή και Ναυτεργατική Νομοθεσία και τη Ναυτική Δικαιοσύνη:

Άμεση υλοποίηση της κυβερνητικής απόφασης για τη λειτουργία στο Πειραιά ναυτικών δικαστηρίων και των δύο βαθμών μέ σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών απονομής της δικαιοσύνης, την αύξηση της δικηγορικής ύλης προς όφελος των ελλήνων δικηγόρων, που αντιμετωπίζουν τον ανταγωνισμό των μεγάλων ειδικευμένων ευρωπαϊκών γραφείων, τη προβολή της χώρας σαν κέντρου επίλυσεως διεθνών ναυτιλιακών διαφορών με αυτόνομη αύξηση του κύρους της στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο και την ενίσχυση της εμπιστοσύνης των διεθνών συναλλασσομένων στην ελληνική δικαιοσύνη, μπορεί και πρέπει να επιδιωχθεί με τη προσεκτική τροποποίηση του υπάρχοντος νομοσχεδίου, ώστε να ξεπεραστούν οι επιφυλάξεις των μελών του 'Εφετερίου Πειραιώς. Μία παρόμοια εξέλιξη θα είχε ασφαλώς ευεργετικές συνέπειες στη προσπάθεια, που γίνεται για τη προώθηση του θεσμού της ναυτικής διαιτησίας με φορέα τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο και θα άποτελοΰσε ισχυρό επιχείρημα στα χέρια των ελλήνων πλοιοκτητών κατά τις διαπραγματεύσεις τους με άλλοδαπους, όσον αφορά τό τόπο επίλυσης διαφορών, που προκύπτουν από διεθνείς συμβάσεις θαλασσίων μεταφορών, δανείων, ασφαλίσεων κλπ.

Από την άλλη μεριά ο έκσυγχρονισμός του Κώδικα 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου με βάση τις παραπάνω αρχές, ή κωδικοποίηση και άπλοποίηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας και ή προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου επίλυσης των συλλογικών διαφορών στις συνταγματικές επιταγές πρέπει να άποτελέσουν στόχους ύψηλης προτεραιότητας στα πλαίσια μιας νέας ναυτιλιακής πολιτικής.

Μεσογειακό και Διεθνές Κέντρο Ναυλώσεων:

Η δημιουργία στον Πειραιά ενός κέντρου ναυλώσεων «χρηματιστηρίου ναύλων» ανάλογου του 'Αγγλικού «BALTIC AND INTERNATIONAL FREIGHT EXCHANGE» προσαρμοσμένου στις σύγχρονες ανάγκες της ναυλαγοράς είναι σήμερα και δυνατή και επιβεβλημένη. Τό κέντρο αυτό θα συμβάλλει θετικά στη καθιέρωση ενός κώδικα επαγγελματικής συμπεριφοράς, στοιχείο άπαραίτητο για τη λειτουργία της ναυλαγοράς και την ενίσχυση της ναυτιλιακής πίστης, θα βοηθήσει στη μεταφορά έργου προσφοράς υπηρεσιών από τό εξωτερικό στην 'Ελλάδα και θα συντελέσει στη μελέτη και βελτίωση των σταθερών τύπων ναυλοσμφώνων και φορτωτι-

κων παίρνοντας υπ' όψη τὰ συμφέροντα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Τό κέντρο αὐτό θά μποροῦσε νά λειτουργήσῃ μέ τή μορφή νομικοῦ προσώπου δημοσίου δικαίου, στή διοίκηση τοῦ ὁποίου θά ἦταν ἐξασφαλισμένη ἡ συμμετοχή τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπαγγελματικῶν ὁμάδων. Τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο σέ συνεργασία μέ τοὺς συνδικαλιστικούς φορεῖς τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπαγγελματικῶν μονάδων θά μποροῦσε νά ἐπεξεργασθεῖ τοὺς κανόντες λειτουργίας τοῦ προτεινόμενου κέντρου καί νά προτείνει τοὺς ἀναγκαίους πόρους γιά τήν χρηματοδότησή του.

NAT — Οἶκος Ναύτου καί Εἰδικά Κεφάλαια:

Ἡ σημερινή κατάσταση κρίσης, στήν ὁποία βρίσκεται τό NAT ἐπιβάλλει τήν ἄμεση ἀναδιοργάνωσή του μέ βάση τή πείρα, πού ἔχει ἀποκτηθεῖ καί τίς εἰδικές συνθήκες, πού ἐπικρατοῦν στήν ἀγορά τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, ὥστε νά ἀναπτυχθεῖ ὁ ἐκσυγχρονισμός τῶν ὑπηρεσιῶν του καί ἡ ἀποδοτικότερη λειτουργία του μέσα στά πλαίσια τῶν οικονομικῶν περιορισμῶν πού ἐπιβάλλει ἡ οικονομική συγκυρία. Στή προσπάθεια αὐτή ἰδιαίτερο βάρος πρέπει νά δοθεῖ στή πληρέστερη ἀξιοποίηση τοῦ προσωπικοῦ, τή γενίκευση τῆς μηχανογράφησης καί τήν ἀποδοτικότερη τοποθέτηση τῶν διαθέσιμων τοῦ Ταμείου. Ἡ ἐγκαιρή σύνταξη τῶν ἱσολογισμῶν καθώς καί ρεαλιστικῶν καί εὐέλκτων προϋπολογισμῶν εἶναι στοιχειώδης προϋπόθεση γιά τήν ὀρθολογική λειτουργία τοῦ Ταμείου καί τήν ἀσκηση μιάς ἀξιόπιστης πολιτικῆς παροχῶν.

Τά οικονομικά προβλήματα τοῦ ὁργανισμοῦ αὐτοῦ πρέπει νά λυθοῦν μέ τήν ὀρθή ἀξιοποίηση τῶν ὑπαρχόντων πόρων, ἀν ὅμως ἀπαιτηθοῦν πρόσθετοι πόροι, αὐτοί θά πρέπει νά ἀναζητηθοῦν τόσο στή διεύρυνση τῶν καλυπτομένων ἀπό τό NAT ἀσφαλιστικῶν κινδύνων, ὅσο καί στή συμμετοχή τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου ἔτσι πού τό NAT νά γίνῃ πραγματικός φορέας ὁλοκληρωμένης κοινωνικῆς ἀσφάλισης. Ἡ λύση τῆς αὐξήσεως τῶν εἰσφορῶν πρέπει ἀπολύτως νά ἀποκλεισθεῖ ἐξ αἰτίας τῆς ἀμεσῆς ἐπιδράσεως πού θά ἔχει στό εἰσόδημα τοῦ ναυτικοῦ καί στό κόστος ἐκμετάλλευσής τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καί κατὰ συνέπεια στήν διεθνή ἀνταγωνιστικότητα του, μιά μείωση ἡ ὁποία θά ὁδηγήσῃ ἀσφαλῶς σέ μιά παραπέρα συρρίκνωση τοῦ

στόλου καί τῶν ἀπασχολουμένων σέ αὐτόν ναυτεργατῶν μέ ἀποτέλεσμα τή χειροτέρευση τῆς σχέσης ἀσφαλισμένων — συνταξιούχων τοῦ Ταμείου καί διαιώνιση τοῦ προβλήματος.

Ὁ ἔλεγχος τοῦ μητρώου τῶν συνταξιούχων τοῦ NAT συμπεριλαμβανομένης τῆς ἐπανεξέτασης ὅλων τῶν περιπτώσεων τῶν συνταξιούχων λόγω ἀναπηρίας, ἡ λύση τῶν προβλημάτων πού προέκυψαν ἀπό τό θεσμό τῆς διαδοχικῆς ἀσφάλισης μέ τή λήψη διορθωτικῶν μέτρων καί ἡ μεταφορά ὅλων τῶν μὴ συνταξιούχων ναυτικῶν σέ ἄλλο ἀσφαλιστικό φορέα σέ συνδυασμό μέ τήν ἄμεση καί ὀριστική ρύθμιση τῶν ὀφειλῶν πρὸς τό Ταμείο εἶναι ὁροι γιά τήν ὑπάρξη τοῦ NAT σάν ἀνεξάρτητου ἀσφαλιστικοῦ φορέα, στόχο, πού βρίσκει ὁμόφωνα σύμφωνους τόσο τοὺς ἐργοδότες, ὅσο καί τοὺς ναυτεργάτες.

Τά μέτρα, ὅμως αὐτά θά ἀποδειχθοῦν ἀνεπαρκῆ ἀν δέν υλοποιηθεῖ ἄμεσως μιά δίκαιη πολιτική πού θά βασίζεται στήν ἀρχή τῆς ἀνταποδοτικότητος τῆς παροχῶν καί ἀσφαλίσεων.

Ἡ ἐνιαία διαχείριση τῶν εἰδικῶν κεφαλαίων ἀπό τό NAT μέ γνώμονα τήν ἀμοιβαία στήριξη καί ἀποδοτικότερη τοποθέτηση τῶν διαθέσιμων εἶναι σήμερα μιά ὁλοφάνερη ἀναγκαῖότητα.

Ὅσον ἀφορᾷ τόν Ο.Ν., εἶναι ἐπείγουσα ἀνάγκη νά συνταχθεῖ σύγχρονος κανονισμός λειτουργίας μέ σαφῆ καθορισμό τῶν καθηκόντων καί ἀρμοδιοτήτων τοῦ διοικητικοῦ καί ἐπιστημονικοῦ προσωπικοῦ τοῦ ὁργανισμοῦ καί νά βάζει τίς βάσεις γιά τή μελλοντική ἐνοποίηση τοῦ Ο.Ν. καί τοῦ NAT σέ ἓνα ἐνιαῖο φορέα.

Ἡ λύση αὐτή θά ἐπέτρεπε τήν ἀξιοποίηση πόρων καί προσωπικοῦ, ὥστε νά βελτιωθοῦν οἱ προσφερόμενες ὑπηρεσίες, νά ἐντατικοποιηθεῖ ὁ ἔλεγχος τῶν δαπανῶν καί νά μειωθεῖ τό διοικητικό κόστος.

Ἡ καλλίτερη ἐξυπηρέτηση ἐξάλλου τῶν ναυτικῶν, σέ συνδυασμό μέ τήν οικονομικότερη λειτουργία τοῦ ΟΝ ἐπιβάλλει τή καθιέρωση μιάς στενότερης συνεργασίας μέ τό ΙΚΑ, πού θά μποροῦσε νά ἀναλάβῃ τήν ἐξυπηρέτηση τῶν ναυτικῶν, πού ζοῦν σέ περιοχές, ὅπου ἡ ἴδρυση καί λειτουργία Παραρτημάτων ΟΝ εἶναι ἀσύμφορη ἢ καί ἀδύνατη.

Ἄν καί στρατηγικός στόχος πρέπει νά εἶναι ἡ κάλυψη ὅλων τῶν ἀσφαλιστικῶν κινδύνων ἀπὸ ἐνιαῖο φορέα καί μάλιστα ἀπὸ τό NAT, δέν πρέπει νά παραβλεφθεῖ, ὅτι αὐτό δέν μπορεῖ ἀπὸ τὰ πράγματα νά γίνῃ μέσα

σέ μιά μέρα. Γιά τό λόγο αὐτό εἶναι ἀνάγκη σέ ἓνα μεταβατικό στάδιο νά ἐνθαρρυνθοῦν οἱ πρωτοβουλίες γιά τή δημιουργία ἀλληλασφαλιστικῶν συνεταιρισμῶν (P AND I CLUBS) μέ σκοπό τή κάλυψη τῶν κινδύνων ἐκείνων, πού σήμερα δέν καλύπτονται ἀπὸ τό NAT. Ἡ πείρα, πού ἔχει ἀποκτηθεῖ ἀπὸ τή μέχρι σήμερα πετυχημένη λειτουργία τοῦ HELLENIC WAR RISK ASSOCIATION πρέπει στό σημεῖο αὐτό νά ἀξιοποιηθεῖ.

Γιά τήν χρηματοδότηση τῆς Ναυτιλίας:

Εἶναι ἀναγκαῖο νά ἐπιτραπῇ ἡ λειτουργία στήν Ἑλλάδα γραφείων ἀλλοδαπῶν τραπεζικῶν ὁργανισμῶν μέ ἀποκλειστικό σκοπό τήν ἐξυπηρέτηση τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας. Τό καθεστῶς λειτουργίας αὐτῶν τῶν γραφείων θά εἶναι ἀνάλογο μέ αὐτό, κάτω ἀπὸ τό ὁποῖο λειτουργοῦν σήμερα στή χώρα τὰ γραφεῖα καί ὑποκαταστήματα τῶν ἀλλοδαπῶν ναυτιλιακῶν καί ἐμπορικῶν ἐπιχειρήσεων. Εἶναι αὐτονόητο, ὅτι τὰ γραφεῖα αὐτά θά ἀσχολοῦνται ἀποκλειστικά μέ ἐργασίες σέ ἐλεύθερο, μὴ ὑποχρεωτικά ἐκχωρητέο στή Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος συνάλλαγμα καί μόνο γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας ἀπαγορευομένης τῆς ἀνάμειξής τους στήν ἐσωτερική χρηματαγορά. Ὁ ἔλεγχος τῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος στή λειτουργία τῶν γραφείων αὐτῶν θά πρέπει νά ἀφορᾷ μόνο τή συμμόρφωσή τους μέ τοὺς ὁρους τῆς ἀδείας ἐγκαταστάσεώς τους.

Τά γραφεῖα αὐτά θά μπορούσαν νά συμβάλλουν στήν ἐπίλυση τῶν παραπάνω προβλημάτων τῆς ναυτιλίας, χωρίς τή παραμικρή ἐπιβάρυνσή τῆς ἐθνικῆς οικονομίας, ἡ ὁποία, ἀντίθετα, θά εἶχε ὅλα τὰ ὀφελήματα ἀπὸ τή λειτουργία τους. Ἐπιπλέον τὰ γραφεῖα αὐτά θά μπορούσαν νά ἀποτελέσουν τοὺς ἀγωγούς γιά τή διοχέτευση πόρων ἀπὸ τή ναυτιλία πρὸς τήν ἐθνική οικονομία, ἀφοῦ μέσω αὐτῶν θά μπορούσε νά χρηματοδοτηθεῖ τό πρόγραμμα μεγάλων δημοσίων ἔργων, ἀλλά καί ἄλλα προγράμματα, ὅπως αὐτό τῆς στεγαστικῆς ἀποκατάστασης τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν.

Κάτω ἀπὸ τό ἴδιο νομοετικό καθεστῶς θά μπορούσε νά λειτουργήσῃ ἀποτελεσματικά καί ἓνα γραφεῖο συντονισμοῦ τῶν χρηματοδοτήσεων γιά τήν ἀγορά πλοίων ἀπὸ δεύτερο χέρι ἢ τή ναυπήγηση νέων. Σκοπός τοῦ γραφείου αὐτοῦ θά εἶναι ἡ κάλυψη κάθε δανείου ἀπὸ τό μεγαλύτερο δυνατό ἀριθμὸ τραπεζῶν. Αὐτό θά εἶχε σάν ἀποτέλεσμα τό

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIoudi" BALTIMORE

JAMES SMYRNIoudIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

περιορισμό του κινδύνου από δανειοδοτήσεις αυτού του τύπου, ενώ παράλληλα, τό γραφείο αυτό θα μπορούσε να απορροφά τις περισσότερες από τις τριβές στις σχέσεις πλοιοκτησίας και τραπεζών, ώστε να αποφεύγονται αιφνιδιασμοί, που πολλές φορές είναι καταστροφικοί.

Γιά τή Λιμενική 'Ανάπτυξη:

Η άμεση δημιουργία ενός 'Οργανισμού Λιμένων της 'Ελλάδος με σκοπό τον ορθολογικό σχεδιασμό των αναγκαίων λιμενικών έργων συμπεριλαμβανομένου του έκτακτου χρονισμού των μέσων φορτοεκφόρτωσης, της εγκατάστασης σταθμών συλλογής καταλοίπων, της δημιουργίας αποθηκευτικών χώρων αναγκαίων για τη λειτουργία σταθμών ανεφοδιασμού πλοίων, της ανάπτυξης της ασύρματης και ένσυρματης τηλεπικοινωνίας, του σχεδιασμού των οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων των λιμανιών μεταξύ τους και με την ενδοχώρα, αλλά και την κατανομή των διαθέσιμων πόρων με γνώμονα τη γενικότερη πολιτική αποκέντρωσης είναι σήμερα επιβεβλημένα, για να ξεπεραστούν τα προβλήματα άφιξης ανάπτυξης και δυσλειτουργίας των λιμανιών της χώρας.

Ναυτικές ασφαλίσεις:

Η δημιουργία ενός συντονιστικού όργα-νου παρόμοιου με τον αγγλικό LLOYD'S θα μπορούσε να κινητοποιήσει τις αναγκαίες επιχειρηματικές δυνάμεις για την κάλυψη του σημαντικού αυτού κενού και την ανάπτυξη της ελληνικής ασφαλισταγοράς. Τό συντονιστικό αυτό όργανο θα μπορούσε να λειτουργήσει εξυγιαντικά συντελώντας έτσι στη βελτίωση της εμπιστοσύνης των ελλήνων πλοιοκτητών στην ελληνική ασφαλισταγορά, που όχι άδικαιολόγητα, βρίσκεται σήμερα σε χαμηλό επίπεδο. Μία τέτοια εξέλιξη θα έβαζε αποτελεσματικό φραγμό στη ροή πολύτιμου συναλλάγματος προς τις ξένες αγορές και θα δημιουργούσε νέες ευκαιρίες απασχόλησης στο κλάδο αυτό.

Ο όργανισμός, του οποίου η ίδρυση προτείνεται παραπάνω, θα μπορούσε να λειτουργήσει σαν νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με τη πρωτοβουλία ασφαλιστικών εταιριών, που ελέγχονται από κρατικοποιημένες τράπεζες σε συνεργασία με τους ειδικευμένους ασφαλιστές.

Τεχνική και τεχνολογική ύποστήριξη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και ανάπτυξη των διαλύσεων:

"Ενα σχέδιο ορθολογικής οργάνωσης των υπάρχοντων ναυπηγείων, που δεν θα αποκλείει τη συγνώρευση ορισμένων από αυτά, ώστε να δημιουργηθούν βιώσιμες μονάδες, είναι σήμερα απαραίτητο. Επίσης πρέπει να καταρτισθεί ένα πρόγραμμα ναυπηγήσεων για την ανανέωση του άκτοπλοϊκού (φορτηγού και επιβατηγού) και τουριστικού στόλου με στόχο τη κάλυψη των αντίστοιχων αναγκών σε σύγχρονα πλοία κατάλληλα διά τη χρήση που προορίζονται. Η συμμετοχή των ελλήνων πλοιοκτητών σε ένα τέτοιο πρόγραμμα θα πρέπει να θεωρείται εξασφαλισμένη, αν συνδυασθεί με τη παροχή κινήτρων για τη διάλυση των παλαιών στην 'Ελλάδα και την εξασφάλιση μακροπρόθεσμων πιστώσεων. "Ενα τέτοιο πρόγραμμα (SCRAP AND BUILT) τουλάχιστον όσον αφορά τον άκτοπλοϊκό και τουριστικό στόλο, όπου οι ανάγκες είναι γνωστές και τά μεγέθη ύπολογίσιμα με παραδεκτή ακρίβεια, είναι απόλυτα έφικτο.

Ο σχεδιασμός μιάς επιτακτικής οικονομικής πολιτικής στο τομέα της επισκευαστικής βιομηχανίας δεν μπορεί παρά να βασίζεται στην εξάλειψη των αντικινήτρων, που υπάρχουν σήμερα. Αυτό μπορεί να γίνει: α) Με την απλούστευση των πραγματικά άφορτων τελωνειακών γραφειοκρατικών διατυπώσεων, β) τον έκτακτο χρονισμό της υπάρχουσας επισκευαστικής βάσης στο Πέραμα, γ) τη προσαρμογή της πολιτικής του ΟΛΠ στη προσπάθεια ανάπτυξης της επισκευαστικής βιομηχανίας και δ) την απλούστευση των διαδικασιών έγκρισης και χορήγησης έπισκευαστικών και μετασκευαστικών δα-νείων.

Η βιομηχανία διαλύσεως πλοίων παρουσιάζει σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης, με τη προϋπόθεση ότι θα λυθούν τά βασικά προβλήματα, που την συγκρατούν σήμερα σε έμβρυα κατάσταση, δηλαδή, α) τό πρόβλημα της έλλειψης χώρων για τη μόνιμη εγκατάσταση των επιχειρήσεων του κλάδου, που αποτελεί σήμερα τον πιό σημαντικό άνασταλτικό παράγοντα για τη πραγματοποίηση επενδύσεων σε σύγχρονο μηχανολογικό έξοπλισμό, β) τό πρόβλημα της δυσκολίας στη χρηματοδότηση για την αγορά μεγάλων πλοίων για διάλυση και γ) τό πρόβλη-

μα των γραφειοκρατικών διαδικασιών, που συνδέονται με την εισαγωγή, τον έκτελωνισμό και την τελωνειακή μεταχείριση του προϊόντος της διάλυσης, που δεν επιτρέπει την έκμετάλλευση αυτοτελών μηχανημάτων ή εξαρτημάτων μηχανών. Η βιομηχανία διαλύσεως πλοίων έχει επίσης αξιόλογες εξαγωγικές δυνατότητες, που πρέπει να αξιοποιηθούν.

Η βιομηχανία κατασκευής ειδών ναυτικού και ναυτιλιακού έξοπλισμού είναι σήμερα ύποτονική και άνικανη και καλύψει τις ανάγκες των πλοίων που εξυπηρετούνται στην 'Ελλάδα. Σημαντική ώθηση στον κλάδο αυτό της παραναυτιλιακής βιομηχανίας θα προσέφερε η τυποποίηση των ειδών αυτών με τη δημιουργία προτύπων και τη καθιέρωσή προδιαγραφών από την 'Επιθεώρηση 'Εμπορικών Πλοίων σε συνεργασία ίσως με τον 'Ελληνικό 'Οργανισμό Τυποποίησης. Ο έλεγχος των παραγόμενων προϊόντων θα μπορούσε να ανατεθεί στον 'Ελληνικό Νη-γώνωμα.

'Ανάπτυξη του 'Ελληνικού Νηγώνωμα

'Επιβάλλεται η χάραξη και έφαρμογή μιάς επιθετικής πολιτικής με στόχο τη κατάκτηση από τον 'Ελληνικό Νηγώνωμα ενός μέρους της διεθνούς αγοράς, που να είναι ανάλογο με τό μέγεθος του ελληνικού στόλου. Η προσπάθεια αυτή πρέπει να ενισχυθεί από την πολιτεία, που όφείλει να επιβεβαιώνει στη καθημερινή πρακτική την εμπιστοσύνη της στο έργο του νηγώνωμα.

Παράλληλα, πρέπει να τονισθεί ιδιαίτερα ό επιτελικός ρόλος της 'Επιθεώρησης 'Εμπορικών Πλοίων με στόχο τη προώθηση της έρευνας, την ανάπτυξη της τεχνολογίας και τη καθιέρωση διεθνώς των ελληνικών προδιαγραφών στον στρατηγικό κρίσιμο αυτό τομέα.

'Ανεξάρτητες Τηλεπικοινωνίες:

Ο ΟΤΕ πρέπει να δημιουργήσει ένα ειδικό εύελικο και ανεξάρτητο κλάδο με στόχο την κάλυψη των αναγκών της ναυτιλίας σε τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες, χωρίς τις όποιες ό μαρσμός του ναυτιλιακού κέντρου του Πειραιά είναι αναπόφευκτος. Με δεδομένη τη κάλυψη των δαπανών λειτουργίας του ό ανεξάρτητος αυτός κλάδος πρέπει να προικοδοτηθεί με τά απαραίτητα εκείνα με-



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.

81-85 FILONOS STR. · 4th FLOOR
ΑΘ · 185-35 PIRAEUS
GREECE

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

σα, πού θα του επιτρέψουν να προσφέρει υπηρεσίες επιπέδου αντίστοιχου με αυτό που μπορούν να εξασφαλίσουν οι ανταγωνιστές του ελληνικού πλοίου στα μεγάλα παραδοσιακά ναυτιλιακά κέντρα.

Στή περίπτωση, πού ο ΟΤΕ δεν είναι σε θέση να προσφέρει τις απολύτως αναγκαίες αυτές υπηρεσίες, η κυβέρνηση πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα ανάθεσης αυτού του έργου σε ιδιωτική επιχείρηση.

Καθεστώς ελεύθερων λιμανιών:

Με γνώμονα το εθνικό συμφέρον πρέπει να μελετηθεί η δυνατότητα δημιουργίας ενός ή περισσοτέρων ελεύθερων λιμανιών. Το έργο αυτό θα μπορούσε να αναλάβει το Ναυτικό Έπιμελητήριο σε συνεργασία με τον Όργανισμό Λιμένων, ή ίδρυση του οποίου προτείνεται παραπάνω. Άμεσα μέτρα προς την ίδια κατεύθυνση είναι η απόλυτα αναγκαία απλούστευση των τελωνειακών διατυπώσεων όσον αφορά την εισαγωγή, διακίνηση, αποθήκευση και επανεξαγωγή καταναλωτικών και διαρκών αγαθών που προορίζονται για την εξυπηρέτηση της ναυτιλίας, η κατάργηση των άχρηστων γραφειοκρατικών διαδικασιών και η κωδικοποίηση των σχετικών διατάξεων, ώστε να αποφεύγονται οδυνηρές τριβές μεταξύ των διοικουμένων και των αρμόδιων αρχών, που οδηγούν σε κρίση εμπιστοσύνης και αποθαρρύνουν τις πρωτοβουλίες για ανάπτυξη.

Διεθνής Έκπροσώπηση της Ναυτιλίας:

Στά πλαίσια της κυβερνητικής απόφασης για την αναμόρφωση του θεσμού του εμπορικού ακόλουθου και του επαναπροσδιορισμού του ρόλου του είναι απαραίτητο να ληφθούν υπ' όψη και οι ειδικές ανάγκες προβολής και υποστήριξης της ναυτιλίας, σάν κλάδου της εμπορικής δραστηριότητας, χωρίς να υποβαθμιστεί η διά των ειδικών αντιπροσωπειών παρουσία και υποστήριξη των ελληνικών συμφερόντων στους Διεθνείς Οργανισμούς.

Ναυτική Έκπαίδευση, Έρευνα και Τεχνολογία:

Η αναδιοργάνωση των σχολών που λειτουργούν σήμερα, η ίδρυση νέων για τη κάλυψη των αναγκών σε προσωπικό υψηλής στάθμης, όπως θαλαμηπόλων και μαγείρων για την επάνδρωση κυρίως των επιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων, η ανάπτυξη των ναυτιλιακών σπουδών στην Άνωτάτη Βιομηχανική σχολή Πειραιά, με στόχο τη μετατροπή της σε ναυτιλιακό πανεπιστήμιο και η ένταξη όλων αυτών των εκπαιδευτικών οργανισμών

σε ένα ενιαίο σύστημα κατώτερης, μέσης, ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης θα κάνει δυνατή την άσκηση μίας ενιαίας και ορθολογικής εκπαιδευτικής πολιτικής, χωρίς αντιφάσεις και θα επιτρέψει τη προσέλευση υποψηφίων ναυτικών υψηλών δυνατοτήτων, το σχεδιασμό πλήρων εκπαιδευτικών προγραμμάτων, πού θα περιλαμβάνουν συνδυασμένη πρακτική και θεωρητική εκπαίδευση (SADWICH COURSES), και τη δημιουργία τμημάτων συνεχούς επιμόρφωσης κατά κλάδο και βαθμό.

Στά πλαίσια της ενιαίας αυτής οργάνωσης της ναυτικής εκπαίδευσης, πού πρέπει να στελεχωθεί με εκπαιδευτικούς ειδικών προσόντων, στά οποία πρέπει αναγκαία να συμπεριλαμβάνονται και γνώσεις παιδαγωγικής, είναι αναγκαίο να επιδιωχθεί η αναβάθμιση των προγραμμάτων σπουδών και η αναθεώρηση των κανονισμών εκπαίδευσης, προς τη κατεύθυνση της ενοποίησης τους, ώστε να διαμορφωθούν ενιαίοι κανόνες μέσα από τους οποίους θα πηγάζουν αρχές ιεραρχίας και πειθαρχίας αντίστοιχες με αυτές πού επικρατούν στα πλοία. Ακόμη να επιδιωχθεί να διατυπωθούν με σαφήνεια οι στόχοι της ναυτικής εκπαίδευσης και να γίνουν οι κανονισμοί αυτοί πραγματικά έργα λεία εκσυγχρονισμού.

Αναγκαίο συμπλήρωμα της προτεινόμενης πολιτικής για τη ναυτική εκπαίδευση είναι ο σχεδιασμός και η υποστήριξη έρευνητικών προγραμμάτων με σκοπό τη προώθηση νέας τεχνολογίας στη ναυπήγηση και εκμετάλλευση των πλοίων με φορέα τα εργαστήρια μελετών των ναυπηγικών επιχειρήσεων σε συνεργασία με τα αντίστοιχα πολυτεχνικά και πανεπιστημιακά τμήματα και η ενίσχυση του ρόλου του ΙΩΚΑΕ στη μελέτη και αντιμετώπιση των προβλημάτων προστασίας και εκμετάλλευσης του θαλάσσιου και υποθαλάσσιου χώρου.

Άκτοπλοία και Θαλάσσιος Τουρισμός:

Παίρνοντας υπ' όψη ότι η αμερικανική αγορά αποτελεί το βασικότερο πελάτη του ελληνικού κρουαζιεροπλοίου πράγμα πού δημιουργεί την ανάγκη της πληρέστερης δυνατής κάλυψης των υπερατλαντικών αεροπορικών γραμμών είναι ανάγκη να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα για το σκοπό αυτό στά πλαίσια της αναδιαπραγμάτευσης των διεθνών αεροπορικών συμφωνιών της χώρας.

Η αναμόρφωση του πιστοδοτικού καθεστώτος και η ρύθμιση των παλαιών δανείων, η παροχή κινήτρων για επισκευές, ναυπηγήσεις, μετασκευές κρουαζιεροπλοίων και άκτοπλοίων στην Ελλάδα στά πλαίσια της επισκευαστικής πολιτικής, η καθιέρωση πιά ευέλικτων κανόνων για την σύνθεση των

πληρωμάτων των κρουαζιεροπλοίων κατά τους χειμερινούς μήνες ώστε να ενθαρρυνθεί η λειτουργία των πλοίων πού άργούν τούς μήνες αυτούς, η προβολή του θαλασσίου τουρισμού από την ΕΟΚ εντός και εκτός Ελλάδας, η βελτίωση των ελέγχων Τελωνειακών — Αγορανομικών — Επιθεωρήσεων και των Λιμενικών διευκολύνσεων, η κατάργηση του όριου ηλικίας των κρουαζιεροπλοίων για την ασφάλιση στο ΝΑΤ, η ανασύνθεση της επιτροπής άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών με εκπροσώπηση του ΝΕΕ, η αναπροσαρμογή του ναυτολογίου με τις αυξήσεις συντελεστών εκμετάλλευσης, η ενίσχυση της κοινοπρακτικής εκμετάλλευσης, η κρατική μέριμνα και παρέμβαση στο φορτηγό άκτοπλοίο (Cabotage), η αύξηση του ποσοστού των κρατικών μεταφορών σε σχέση με τα χερσαία μεταφορικά μέσα προς όφελος των άκτοπλοϊκών φορτηγών κλπ., είναι μέτρα απολύτως αναγκαία για τη διατήρηση αυτού του τμήματος του στόλου πού έχει δυνατότητες γρήγορης εξόδου από την κρίση.

Επίσης έχουν άμεση ανάγκη φροντίδας από το κράτος με τη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών και τη νομοθετική ρύθμιση του καθεστώτος ναύλωσης και εκμετάλλευσής τους τα ίστιοπλοϊκά και μη σκάφη θαλάσσιας αναψυχής, ίσως με βάση την εμπειρία των εταιριών μίσθωσης αυτοκινήτων, εξευρεθούν τρόποι εύκολωτερας ναύλωσης.

Ναυτιλία και Κοινωνικό Σύνολο

Είναι πολύ δύσκολο σε λίγες σελίδες να περάσουν θέσεις και ιδέες για το μεγάλο πρόβλημα της εθνικής μας ναυτιλίας.

Είναι επίσης πολύ δύσκολο στη ικανότητα και αν υπάρχει, στη επιχειρηματολογία και αν επιστρατευθεί να μπορεί κανείς να παρουσιάσει το μέγεθος, το μεγαλείο και τη συμβολή της Έθνικής μας Ναυτιλίας στο οικονομικό, κοινωνικό, εργασιακό οικοδόμημα του τόπου μας.

Τό ΝΕΕ πιστεύει με τα στοιχεία πού έχει ότι ο σφυγμός της ζωής του τόπου μας θα εκινδύνευε να υπάρχει, αν η ναυτιλία άφανιζόταν.

Αυτό ο κλάδος της οικονομίας πού πάρα πολλά προσφέρει και ελάχιστα παίρνει από το κράτος και το κοινωνικό σύνολο, αυτό τό κομμάτι της ζωής του τόπου, πού και σε ώρες εθνικών κινδύνων κράτησε ψηλά τη σημαία μας με τη προσφορά του στον αγώνα της ελευθερίας των λαών, είναι αναντικατάστατο.

Τό ΝΕΕ ελπίζει ότι τούς σημερινούς χαλεπούς καιρούς πού περνάει η ναυτιλία θα δεχθούν χρόνοι καλύτεροι, χρόνοι δημιουργικοί, χρόνοι προσοδοφόροι για τό καλό και την ευημερία της Ελλάδος.

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363

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

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

Paraguay 808, 5th Floor,
1067 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:
CAPT. C. TSAMIS

7 - 9, AKTI MIAOULI
GR-185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES: 4132996 - 4131198
TELEX: 21 1376 BYTM GR



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΟΚ

Η απόφαση του Συμβουλίου της Ε.Ο.Κ. για την ελευθερία των Θαλασσιών Μεταφορών

Ο νέος Κανονισμός που υιοθέτησε το Συμβούλιο, όπως δημοσιεύτηκε στην επίσημη εφημερίδα της ΕΟΚ στις 23/8/85. Οι λόγοι που οδήγησαν στη λήψη των μέτρων. Οι τακτικές γραμμές και τα ελεύθερα φορτία. Η κοινή δράση των κρατών - μελών. Η καθοριζόμενη διαδικασία. Τα διπλωματικά μέτρα και τα αντίμετρα.

Άρθρο 1

Το Συμβούλιο της Ε.Ο.Κ. αφού έλαβε υπόψη: — ότι συνεχώς μεγαλύτερος αριθμός χωρών προβαίνει σε νομοθετικά ή διοικητικά μέτρα ή και σε διμερείς συμφωνίες με άλλες χώρες για την προστασία του εμπορικού στόλου, — ότι στις τακτικές γραμμές, ή Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών περί όρισμένων δικαιώματα των Κόνφερανς παρέχει κώδικος συμπεριφοράς στις εταιρίες που αποτελούν μέλη Διασκέψεων, — ότι ένας συνεχώς μεγαλύτερος αριθμός τρίτων χωρών που πήραν μέρος ή υπέγραψαν τη Σύμβαση εξηγεί τις διατάξεις της κατά τρόπο αντιβαίνοντα στα δικαιώματα που παρέχει ή Σύμβαση, σε βάρος των ναυτικών εταιριών της Κοινότητας ή άλλων χωρών του ΟΟΣΑ, μελών ή μη της Συμβάσεως, — ότι στις θαλάσσιες μεταφορές που ή Σύμβαση δεν είναι δεκτική εφαρμογής, οι συναπτόμενες διμερείς συμφωνίες ή τα μονομερώς λαμβανόμενα μέτρα επιφυλάξεως μέρους των φορτίων, απειλούν να περιορίσουν την ελεύθερη πρόσβαση στο εμπόριο των τακτικών γραμμών πέρα από τις αρχές της Συμβάσεως και των διεθνών συμφωνιών και συγκεκριμένα πέρα από την αρχή της επιφυλάξεως στην εθνική σημαία μέρους των κρατικών φορτίων χωρίς παραβίαση των διεθνών υποχρεώσεων περί ελευθέρων συμμετοχής των άλλων σημαιών, — ότι στις μεταφορές χύδην φορτίων, οι τρίτες χώρες έχουν την τάση περιορισμού της ελεύθερης συμμετοχής, πράγμα που απειλεί σοβαρά τους όρους του ελεύθερου συναγωνισμού που ισχύει σ' αυτή την κατηγορία των μεταφορών, — ότι ο περιορισμός της συμμετοχής στις μεταφορές χύδην φορτίων θα έχει αρνητική επίδραση στους εμπορικούς στόλους των κρατών - μελών και θα αυξήσει σημαντικά το κόστος μετα-

φοράς, σε βάρος των εμπορικών συμφερόντων της Κοινότητας,

— ότι η Κοινότητα και τα κράτη - μέλη που τη συγκροτούν έχουν προέλθει στο ναυτιλιακό τομέα σε συμφωνίες με τις τρίτες χώρες αναφερόμενες στη συμμετοχή στις θαλάσσιες μεταφορές,

— ότι η Κοινότητα οφείλει να υποστηρίξει κάθε συνδυασμένη ενέργεια των κρατών - μελών όταν ή συναγωνιστική θέση του εμπορικού στόλου τους αποδυναμωθεί με το σύστημα της επιφυλάξεως των φορτίων υπέρ των ναυτικών εταιριών των τρίτων χωρών ή όταν τό απαιτεί διεθνής συμφωνία,

— ότι ή απόφαση 77/587 του Συμβουλίου της Κοινότητας προβλέπει μεταξύ των άλλων τη διαπραγμάτευση επί των διαφορών απόψεων σχετικά με τις σημειούμενες εξελίξεις στις ναυτιλιακές σχέσεις μεταξύ κρατών - μελών και τρίτων χωρών,

— ότι ή απόφαση 83/573 του Συμβουλίου προβλέπει, μεταξύ των άλλων, την προσπάθεια συμφωνίας μεταξύ των κρατών - μελών επί παντός αντιμέτρου τό οποίο ήθελε εφαρμοσθεί σε σχέση με τρίτες χώρες καθώς και τη δυνατότητα ομόφωνης απόφασεως για την ενιαία εφαρμογή από τα κράτη - μέλη πρόσφορων αντιμέτρων προβλεπόμενων από την εθνική τους νομοθεσία,

— ότι είναι αναγκαίο να βελτιωθούν οι μηχανισμοί που προβλέπονται στις ανωτέρω αποφάσεις, ώστε να επιτραπεί στα κράτη - μέλη να προβαίνουν σε συνδυασμένη δράση υπό όρισμένες συνθήκες τη αίτησε ενός ή περισσότερων κρατών - μελών ή επί τη βάσει διεθνούς συμφωνίας.

Εξέδωσε τον ακόλουθο κανονισμό:

Η υπό του παρόντος Κανονισμού προβλεπόμενη διαδικασία κοινής δράσεως των κρατών - μελών εφαρμόζεται όταν εκ μέρους τρίτης χώρας ληφθεί μέτρο που απειλεί να περιορίσει την πρόσβαση των ναυτικών εταιριών των κρατών - μελών ή άλλου κράτους του ΟΟΣΑ: στις μεταφορές τακτικών γραμμών, εφόσον τό ληφθέν μέτρο δεν είναι σύμφωνο με τη Σύμβαση των Ην. Εθνών περί Κώδικος συμπεριφοράς των Ναυτιλιακών Διασκέψεων ή με κάθε άλλη συμφωνία στην οποία μετέχει ή Κοινότητα και τα κράτη - μέλη της ή/και στις μεταφορές χύδην φορτίων.

Άρθρο 2

1. Συνδυασμένη ενέργεια μπορεί να προέλθει τη αίτησε: α) ενός κράτους - μέλους εφόσον ή συναγωνιστική θέση του εμπορικού στόλου του αποδυναμωθεί ή κινδυνεύει να αποδυναμωθεί και β) παντός άλλου κράτους του ΟΟΣΑ εφόσον έχει υπογράψει μετά της ΕΟΚ συμφωνία προβλέπουσα τη συνδυασμένη αντίδραση σε κάθε περιορισμό προσβάσεως στις μεταφορές που αποδυναμώνει ή κινδυνεύει να αποδυναμώσει ή συναγωνιστικότητα του εμπορικού του στόλου.

2. Η αίτηση υποβάλλεται στην Επιτροπή, ή οποία εφόσον πεισθεί ότι πληρούνται οι όροι της αίτησεως και ότι είναι προς τό συμφέρον της Κοινότητας ή ανάληψη ενεργείας, υποβάλλει εντός των προσεχών τεσσάρων εβδομάδων σχετική πρόταση προς τό Συμβούλιο για την υιοθέτηση απόφασεως καθορίζουσας την αναληφθήσασυνη συνδυασμένη ενέργεια κατά τό επόμενο

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



Άρθρο 3.

Άρθρο 3

1. Η συνδυασμένη ενέργεια περιλαμβάνει: α) διπλωματικά μέτρα, όπως είναι η αποστολή διπλωματικής νότας προς την εν λόγω τρίτη χώρα ή διπλωματικής αποστολής στη χώρα αυτή, εν ανάγκη από κοινού μετά χώρας του ΟΟΣΑ με την οποία έχει συναφθεί διεθνής συμφωνία προβλεπόμενη από το άρθρο 1, β) αντίμετρα κατά της εταιρίας ή των εταιριών των εν λόγω τρίτων χωρών που δρουν με την ιδιότητα εθνικών εταιριών (home trade) ή τρίτων προς το Κοινοτικό εμπόριο εταιριών, τα οποία δύναται να συνίστανται σε: άδεια φορτώσεως, μεταφοράς ή εκφορτώσεως, εφαρμογή συνεισφοράς, επιβολή φόρου ή τέλους, από κοινού ή μεμονωμένως.

Κατά την έννοια του παρόντος ως εθνική εταιρία νοείται η ναυτιλιακή εταιρία τρίτης χώρας που εξυπηρετεί γραμμή μεταξύ της δικής της χώρας και ενός ή περισσότερων κρατών - μελών, ως τρίτη δε εταιρία νοείται η ναυτιλιακή εταιρία τρίτης χώρας που εξυπηρετεί γραμμή μεταξύ μιας άλλης τρίτης χώρας και ενός ή περισσότερων κρατών - μελών.

2. Τα διπλωματικά μέτρα προηγούνται των αντιμέτρων. Τα αντίμετρα δεν πρέπει να γίνονται σε βάρος υποχρεώσεων επιβαλλομένων στην Κοινότητα και τα Κράτη - μέλη που την συνθέτουν, υπό του διεθνούς δικαίου, συμπεριλαμβανομένων και των συμφωνιών μετά τρίτων

χωρών αναφερομένων στη συμμετοχή στο ναυτικό εμπόριο.

Άρθρο 4

1. Όταν αποφασίζεται η λήψη ενός ή περισσότερων αντιμέτρων εκ των προβλεπόμενων στο άρθρο 3, το Συμβούλιο, τυχούσης περιστάσεως, παρέχει τις ακόλουθες πληροφορίες: τις εξελίξεις που οδήγησαν στην υιοθέτηση των αντιμέτρων, τις γραμμές ή το δίκτυο των λιμένων που εφαρμόζεται το αντίμετρο, τη σημαία ή την εταιρία της τρίτης χώρας της οποίας τα μέτρα επιφυλάξεως φορτίων περιορίζουν την ελεύθερη πρόσβαση στην περί ης ο λόγος ζώνη εκμεταλλεύσεως, τον μέγιστο ή ελάχιστο όγκο (ποσοστό, βάρος σε τόνους, εμποροκιβώτια) ή τη μέγιστη ή ελάχιστη αξία των φορτίων που επιτρέπεται να φορτωθούν ή εκφορτωθούν στους λιμένες κρατών - μελών, τον μέγιστο ή ελάχιστο αριθμό ταξιδιών προελεύσεως ή προορισμού λιμένων των κρατών - μελών, το ύψος ή το ποσοστό και τη βάση υπολογισμού των φόρων ή δασμών και τον τρόπο εισπράξεώς τους, την διάρκεια ισχύος των αντιμέτρων.

2. Εφόσον τα αντίμετρα που προβλέπονται στην προηγούμενη παράγραφο δεν προβλέπονται από την εθνική νομοθεσία κρατών - μελών, μπορούν να ληφθούν σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου την αναφερόμενη στο άρθρο 2 παράγρ. 2, από το ενδιαφερόμενο κράτος - μέλος βάσει του παρόντος Κανονισμού.

Άρθρο 5

1. Εφόσον το Συμβούλιο δέν υιοθετήσει εντός δύο μηνών την πρόταση συνδυασμένης ενέργειας, τα κράτη - μέλη μπορούν, εάν η κατάσταση τό απαιτεί, να εφαρμόσουν εθνικά αντίμετρα μεμονωμένως ή κατά ομάδες.

2. Σε επείγουσα περίπτωση, τα κράτη - μέλη μπορούν ακόμη να λάβουν εθνικά αντίμετρα τα οποία εφαρμόζονται προσωρινώς στη διάρκεια των δύο μηνών της προηγούμενης παραγράφου.

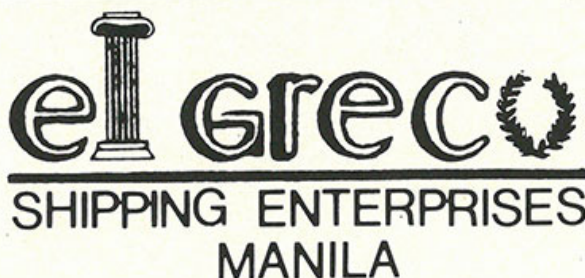
3. Τα εθνικά αντίμετρα που λαμβάνονται κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, πρέπει να γνωστοποιούνται άμεσα στην Επιτροπή και τα λοιπά κράτη - μέλη.

Άρθρο 6

Διαρκούσης της περιόδου εφαρμογής αντιμέτρου, τα κράτη - μέλη και η Επιτροπή συνέρχονται ανά τρίμηνο, ή εν ανάγκη και ενωρίτερα, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει η 77/587 απόφαση, για να συζητήσουν τα αποτελέσματα του εφαρμοζόμενου αντιμέτρου.

Άρθρο 7

Ο παρών Κανονισμός τίθεται σε ισχύ από της 1ης Ιουλίου 1986. Είναι υποχρεωτικός καθ' όλην αὐτοῦ τις διατάξεις και ἀπ' εὐθείας ἐφαρμόσιμος σὲ ὅλα τὰ κράτη - μέλη.



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

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

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)

99-09-91

A.O.H.— 99-05-64

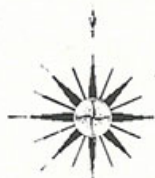
CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

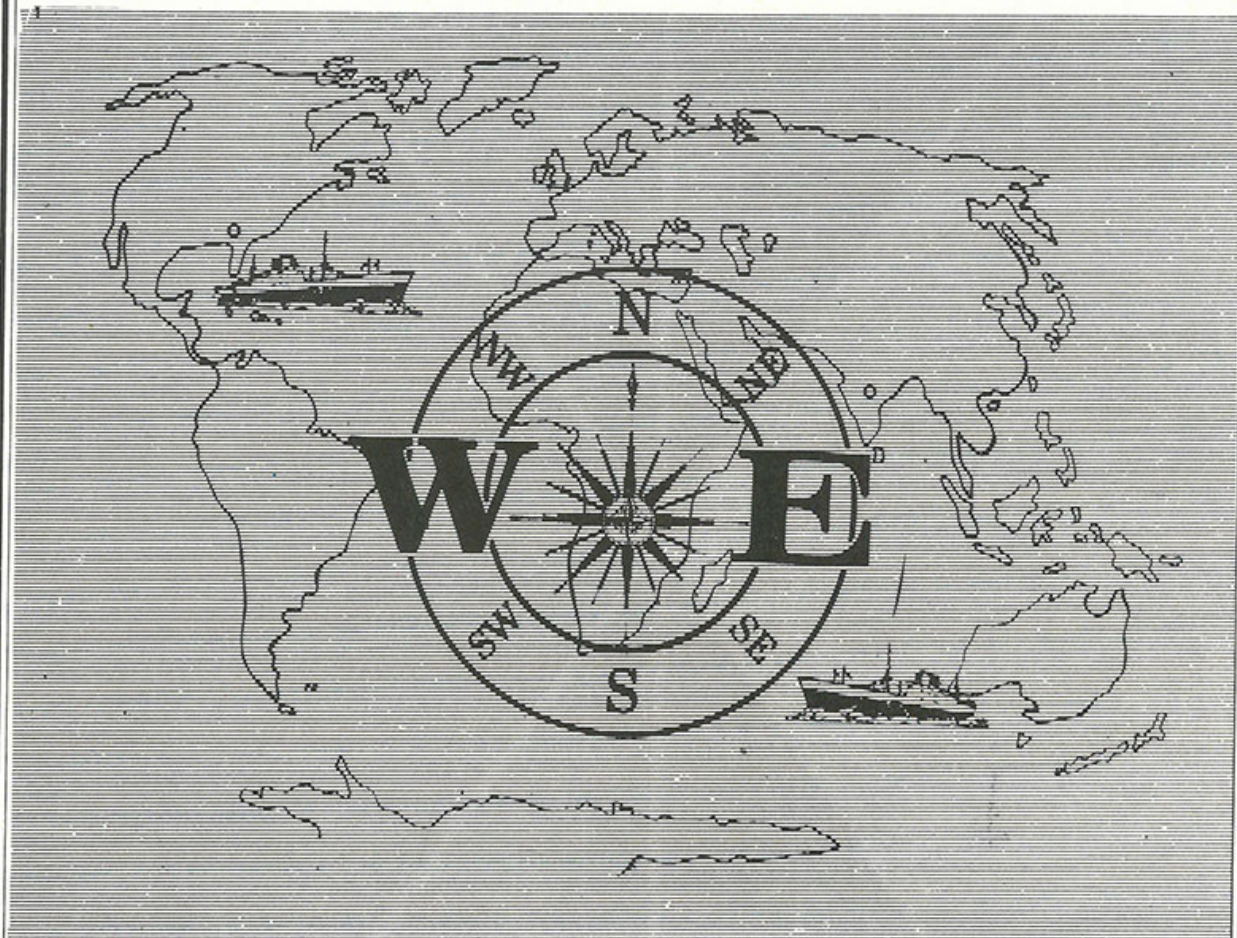
(WUI-63329 ELLIN PN)

ITT 42018 EL GRECO PN



Hellarabia BUNKERS

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



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

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

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

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Γράψαμε ήδη για τους στατιστικούς πίνακες της UNCTAD σχετικά με την ιδιοκτησία και την εκμετάλλευση των πλοίων που τελούν υπό σημαίες ευκολίας και δώσαμε μερικούς χαρακτηριστικούς αριθμούς. Λόγω όμως του ενδιαφέροντος που προκάλεσε το θέμα, δημοσιεύουμε σήμερα τους τρεις πλήρεις πίνακες της στατιστικής που αναφέρονται αντίστοιχα: α) Στην κατά χώρες κατανομή του στόλου των ξένων σημαίων, β) στην κατά χώρες ιδιοκτησίας κατανομή μεταξύ των πέντε κύριων σημαίων ευκολίας και γ) στην κατά χώρες εκμεταλλεύσεως κατανομή μεταξύ των πέντε κύριων σημαίων ευκολίας.

Σημειώνουμε ότι στους πίνακες δεν περιλαμβάνονται μικρές σημαίες ευκαιρίας που διαθέτουν κάτω του 1 εκατομ. τον. d.w., δεδομένου ότι σε πολλές περιπτώσεις ολόκληρο το νηολόγιό τους καταλαμβάνει ο στόλος ενός μόνο φυσικού προσώπου. Άλλωστε όλες μαζί οι μικρές αυτές σημαίες δεν αντιπροσωπεύουν πέραν του 2% του συνολικού τοννάζ των σημαίων ανοικτού νηολογίου.

Διευκρινίζεται ότι «χώρα αληθούς ιδιοκτησίας» είναι η χώρα στην οποία έχει την μόνιμη κατοικία του τό φυσικό ή νομικό πρόσωπο (εταιρεία ή οργανισμός) που αποκομίζει οικονομικό κέρδος από την υπηρεσία της θαλάσσιας μεταφοράς, ενώ «χώρα αληθούς εκμεταλλεύσεως» είναι η χώρα στην οποία έχει την μόνιμη κατοικία του τό φυσικό ή νομικό πρόσωπο (εταιρεία ή οργανισμός) που έχει την καθημερινή διαχείριση του πλοίου σε αντίθεση με τον έχοντα την ονομαστική εκμετάλλευση ιδιοκτήτη του πλοίου. Σημειώνεται τέλος η επιφύλαξη της UNCTAD όσον αφορά τις τε-

ράστιες δυσχέρειες που παρουσιάζει η ανίχνευση του συνόλου των μετόχων στις πλοιοκτήτριες εταιρίες, ιδίως στις

περιπτώσεις του Χόγκ - Κόγκ και της Ελλάδος. Οι πίνακες αναφέρονται στις 31 Ιουλίου του 1984

ΑΛΗΘΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΑΛΗΘΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΤΩΝ ΣΤΟΛΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ 1984 (Αριθμός πλοίων και χωρητικότης σε χιλιάδες τον. d.w.)

ΑΛΗΘΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ				ΑΛΗΘΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ		
Χώρες καταγωγής	Αριθμός	Χιλιάδες τον. d.w.	%	Αριθμός τον. d.w.	Χιλιάδες	%
Ηνωμένες Πολιτείες...	717	48.212	23,8	714	49.766	24,6
Χόγκ Κόγκ.....	1.093	42.625	21,0	854	37.252	18,4
Ελλάδα.....	920	21.494	10,6	1.135	36.412	18,0
Ιαπωνία.....	1.119	22.204	11,0	1.164	22.926	11,3
Νορβηγία.....	175	6.256	3,1	214	7.971	3,9
Δυτική Γερμανία.....	352	5.953	2,9	359	6.013	3,0
Ανεξαρτίβτες.....	206	4.442	2,2	233	5.675	2,8
Μεγάλη Βρεταννία....	297	9.731	4,8	221	5.563	2,7
Ελβετία.....	145	4.231	2,1	145	4.650	2,3
Κίνα.....	—	—	—	119	3.097	1,5
Κορέα.....	84	2.147	1,1	83	2.145	1,1
Πακιστάν.....	8	38	—	63	1.758	0,9
Ισραήλ.....	25	1.168	0,6	33	1.530	0,8
Ιταλία.....	49	1.237	0,6	58	1.459	0,7
Ινδονησία.....	82	1.190	0,6	89	1.324	0,6
Ολλανδία.....	94	1.252	0,6	93	1.239	0,6
Μονακό.....	71	6.371	3,2	25	1.141	0,6
Δανία.....	60	1.092	0,5	59	1.088	0,5
Σουηδία.....	3	969	0,5	41	1.048	0,5
Χώρες ή περιοχές των οποίων το ποσοστό συμμετοχής στην πλοιοκτησία δεν υπερ- βαίνει το 0,5%.....	845	19.054*	9,4	643	7.609	3,8
Άγνωστοι.....	270	2.876	1,4	270	2.876	1,4
Σύνολο στόλων ελευ- θέρου νηολογίου.....	6.615	202.542	100,0	6.345	190.066	100,0

(*) Στους αριθμούς αυτούς πρέπει να συνυπολογισθούν κυρίως οι Έλληνες έφοπλιστές που έδρεύνουν στη Μεγάλη Βρεταννία (10,4 εκατομ. τον. d.w.) και στις ΗΠΑ (2,2 εκατομ. τον. d.w.).

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

**OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.**

**2, AFENTOUYLI STR.
PIRAEUS**

**PHONES: 4132208 - 4515388 - 4516098
TLX: 21 1339 FLOT GR.**

ΑΛΗΘΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΤΩΝ ΣΤΟΛΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ 1984

(Αναφέρεται ο αριθμός των πλοίων και η χωρητικότητα σε χιλιάδες τον. d.w.)

Χώρες άληθοῦς πλοιοκτησίας	Χώρες νηολογήσεως											
	Λιβερία		Παναμάς		Κύπρος		Μπαχάμες		Βερμούδες		Σύνολο	
	Αριθμός πλοίων	Χιλιάδες τον. d.w.	Αριθμός πλοίων	Χιλιάδες τον. d.w.	Αριθμός πλοίων	Χιλιάδες τον. d.w.	Αριθμός πλοίων	Χιλιάδες τον. d.w.	Αριθμός πλοίων	Χιλιάδες τον. d.w.	Αριθμός πλοίων	Χιλιάδες τον. d.w.
Ηνωμ. Πολιτείες..	366	38.151	304	7.447	3	7	25	4.78	16	83	714	49.766
Χόγκ Κόγκ.....	410	27.214	440	9.990	3	34	1	14	—	—	854	37.252
Ελλάδα.....	247	18.407	516	9.877	368	8.049	2	60	2	19	1.135	36.412
Ιαπωνία.....	199	10.216	964	12.705	1	5	—	—	—	—	1.164	22.926
Νορβηγία.....	158	6.275	47	862	3	625	5	196	1	13	214	7.971
Δυτ. Γερμανία.....	88	2.190	184	3.130	85	680	1	6	1	7	359	6.013
Ανεξακρίβωτες...	69	2.850	164	2.825	—	—	—	—	—	—	233	5.675
Μεγάλη Βρεταννία	39	2.348	128	1.935	16	60	16	377	22	843	221	5.583
Ελβετία.....	57	3.332	82	1.268	5	58	1	2	—	—	145	4.650
Κίνα*.....	5	171	114	2.926	—	—	—	—	—	—	119	3.07
Κορέα.....	10	989	73	1.156	—	—	—	—	—	—	83	2.145
Πακιστάν.....	38	1.292	25	466	—	—	—	—	—	—	63	1.758
Ισραήλ.....	25	1.356	5	140	2	32	—	—	1	2	33	1.530
Ιταλία.....	16	960	34	380	5	120	—	—	3	9	58	1.459
Ινδονησία.....	21	309	68	1.050	—	—	—	—	—	—	89	1.324
Όλλανδία.....	18	729	60	481	7	11	8	7	—	—	93	1.239
Μονακό.....	17	1.053	7	59	—	—	1	29	—	—	25	1.141
Δανία.....	21	766	16	55	5	16	17	251	—	—	59	1.088
Σουηδία.....	13	939	23	70	4	36	1	3	—	—	41	1.048
75 χώρες των ό- ποιών ή άληθής πλοιοκτησία είναι κάτω του 1 έκτομ. τον. d.w.....	75	3.068	492	3.610	43	396	17	113	16	422	643	7.609
Ανεξακρίβωτες...	10	335	210	1.683	46	854	1	—	3	4	270	2.876
ΣΥΝΟΛΟ.....	1.092	122.930	3.956	62.080	596	10.994	96	5.136	65	1.402	6.615	202.542
Ποσοστό επί του συνολικού στόλου έλευθέρως νηολο- γήσεως.....	28,8	60,7	59,8	30,7	9,0	5,4	1,4	2,5	1,0	0,7	100,0	100,0

(*) Η Κυβέρνηση γνώρισε ότι πολλά πλοία αποδιδόμενα στην Κίνα, είναι πλοία ναυλωμένα στην έκμεταλλευση της China Shipping Company.

ΑΛΗΘΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΛΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ ΤΟ 1984

(Αναφέρεται ο αριθμός των πλοίων και η χωρητικότητα σε χιλιάδες τον. d.w.)

Χώρες άληθοῦς έκμεταλλεύσεως	Χώρες νηολογήσεως											
	Λιβερία		Παναμάς		Κύπρος		Μπαχάμες		Βερμούδες		Σύνολο	
	Αριθμός πλοίων	Χιλιάδες τον. d.w.	Αριθμός πλοίων	Χιλιάδες τον. d.w.	Αριθμός πλοίων	Χιλιάδες τον. d.w.	Αριθμός πλοίων	Χιλιάδες τον. d.w.	Αριθμός πλοίων	Χιλιάδες τον. d.w.	Αριθμός πλοίων	Χιλιάδες τον. d.w.
Ηνωμ. Πολιτείες..	394	38.636	292	5.488	3	7	25	4.078	3	3	717	48.212
Χόγκ Κόγκ.....	452	28.467	635	14.106	3	34	1	14	2	4	1.093	42.625
Ιαπωνία.....	202	10.264	916	11.935	1	5	—	—	—	—	1.119	22.204
Ελλάδα.....	136	9.385	452	7.212	328	4.818	2	60	2	19	920	21.494
Έλληνες μέ έδρα στή Μεγ. Βρεταννία	75	5.444	54	2.273	37	2.737	—	—	—	—	166	10.453
Μεγάλη Βρεταννία	99	5.747	119	2.281	22	110	19	407	38	1.186	297	9.731
Μονακό.....	36	3.727	34	2.615	—	—	1	29	—	—	71	6.371
Νορβηγία.....	123	4.559	44	865	2	623	5	196	1	13	175	6.256
Δυτ. Γερμανία.....	85	2.151	183	3.121	82	668	1	6	1	7	352	5.953
Ανεξακρίβωτες...	45	1.652	161	2.790	—	—	—	—	—	—	206	4.442
Ελβετία.....	52	2.991	87	1.180	5	58	1	2	—	—	145	4.231
Έλληνες μέ έδρα στis ΗΠΑ.....	26	1.673	8	68	3	494	—	—	—	37	2.235	
Κορέα.....	10	989	74	1.158	—	—	—	—	—	—	84	2.147
Σιγκαπούρη.....	9	376	139	1.009	1	7	1	1	—	—	150	1.393
Όλλανδία.....	17	696	63	522	7	22	6	5	1	6	94	1.252
Ιταλία.....	12	782	29	326	5	120	—	—	3	9	49	1.237
Ινδονησία.....	17	252	65	938	—	—	—	—	—	—	82	1.190
Ισραήλ.....	18	1.011	5	140	1	15	—	—	1	2	25	1.168
Δανία.....	21	766	17	59	5	16	17	251	—	—	60	1.092
60 χώρες έκμεταλ- λευόμενες κάτω του 1 έκτ. τον. d.w. έκαστη.....	63	3.077	369	2.311	45	406	16	87	10	149	503	5.980
Ανεξακρίβωτες...	10	335	210	1.683	46	854	1	—	3	4	270	2.876
ΣΥΝΟΛΟ.....	1.902	122.930	3.956	62.080	596	10.994	96	5.136	65	1.402	6.615	202.542

ΤΟ ΒΙΒΛΙΟ ΣΤΗ ΖΩΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Μιά εμπειρική έρευνα του Πλοιάρχου — Συγγραφέα ΚΩΣΤΑ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

Γιά μιά Έθνική Ναυτιλία δύο πράγματα χρειάζονται. Σύγχρονα πλοία και κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό για την επάνδρωσή τους.

Μπορείς να έχεις εξειδικευμένο προσωπικό - ναυτικούς χωρίς να έχεις πλοία; Ή απάντηση ήταν μέχρι χθές ΟΧΙ. Σήμερα, μέσα στην Ε.Ο.Κ., η απάντηση γίνεται ΝΑΙ.

Μπορείς να έχεις εξειδικευμένο προσωπικό που να δουλεύει στα πλοία της ΕΟΚ.

Αλλάστε ένας άριστος επαγγελματίας είναι παντού και πάντοτε ευπρόσδεκτος, στις χώρες της φιλελεύθερης οικονομίας, όπου ο ναυτιλιακός τομέας είναι ιδιαίτερα εύκαμπος και εύλυγιστος στις διεθνιστικές του δυνατότητες.

Χώρια που αυτό το εργατικό δυναμικό είναι και εθνικό κεφάλαιο σε περιπτώσεις πολεμικών αναγκών για την πολύχρονη εφαρμογή εκπαιδευτή τους.

Όμως, τί κάνουμε γι' αυτό το σκοπό;

Εδώ και πολλά χρόνια οργανώνουμε επαγγελματικές σχολές και εκσυγχρονίζουμε τα μαθήματα για την ναυτική εκπαίδευση.

Εκτός απ' την προσπάθεια για βελτίωση του επιπέδου των σχολών προσπαθούμε, διαρκώς, να προσελκύσουμε περισσότερη και καλύτερη «πρώτη ύλη» υποψηφίων.

Αλλά τί συμβαίνει μετά την αποφοίτηση;

Τί γίνεται όταν ο ναυτικός απομακρύνεται από τον κοινωνικό του περίγυρο, κι' απομονώνεται στον επαγγελματικό του χώρο, που είναι τρομερά μικρός, με μόνο σύντροφό της μοναξιάς του;

Τό δημοκρατικό μας σύνταγμα παρέχει τα δημοκρατικά δικαιώματα σε όλους τους Έλληνες ανεξαρτήτως επαγγέλματος κ.λπ.

Για παράδειγμα ως σταθούμε στην εκτέλεση των στερεωμένων της ελευθερίας ποιών, που είναι θεμελιωμένη πάνω στον απόλυτο σεβασμό του δικαιώματος των καταδίκων για εργασία, μόρφωση, και ψυχαγωγία.

Κι' αυτό σαν τό καλύτερο μέσον για την κοινωνική επαναπροσαρμογή του εγκληματία - κατάδικου.

Ή θητεία του ναυτικού στο πλοίο είναι ό-κτώ, με δώδεκα μήνες και επαναλαμβάνεται κάθε φορά μετά από ένα με δύο μήνες διακοπή για ανάπαυση.

Είναι αρκετή ή κοινωνική συμβίωση ενός ή δύο μηνών κάθε χρόνο για ένα ναυτικό ώστε να συμμετέχει στον αγώνα του κοινωνικού συνόλου για περισσότερη και μεγαλύτερη εξέλιξη έτσι που να μην είναι αναχρονιστικός στην οικογένειά του, στην κοινωνία και στην πατρίδα;

Αν όχι, τότε πρέπει αυτή η θητεία να γίνει πιο σύγχρονη πιο εποικοδομητική, και πιο ενδιαφέρουσα για την προσωπικότητα του σύγχρονου ανθρώπου.

Πρέπει αυτή η θητεία να περιέχει κάποια μόρφωση ή έστω κάποια συντήρηση της αρχικής μόρφωσης ώστε να αποφεύγεται η κοινωνική αποπροσαρμογή του Έλληνα ναυτικού;

Έτσι, ώστε ο ναυτικός να συμμετέχει κι' αυτός στην εξελεκτική πορεία του κοινωνικού συνόλου όπου είναι εθνικά και πραγματικά ένταγμένος;

Τό ερώτημα έρχεται μόνο του:

Έχουν οι ναυτικοί μας πλημμελή κοινωνικοποίηση;

Ποιά είναι η μόρφωση, η ενημέρωση που παρέχεται μέσα στο πλοίο, όπου ο ναυτικός διανύει τα όκτω με έννεα δέκατα του χρόνου της ενήλικης ζωής του; Υπάρχει τόσο σεβασμός προς την εργασία, τη μόρφωση και την ψυχαγωγία του ναυτικού στο πλοίο που να ικανοποιεί και να εφυσυχάζει το κοινωνικό σύνολο και κυρίως τους υπεύθυνους φορείς;

Ένα αξιόλογο τμήμα της κοινωνίας από κάπου εκατό χιλιάδες άνδρες ναυτικούς που κοντά σ' αυτούς θα πρέπει να υπολογιστούν άλλες διακόσιες χιλιάδες άτομα - μέλη των οικογενειών τους που όσο νάναι επηρεάζονται από τό ποσοστό κοινωνικοποίησης και εξέλιξης του πατέρα - ναυτικού. Δηλαδή, ένας όγκος ενός τετάρτου του εκατομμυρίου κοινωνικών μονάδων, που δεν είναι καθόλου εύκαμπροήτος, επιβλέπει μιά έρευνα για την ιδιαιτερότητά του, που ίσως συμβάλει και στην επίλυση του παλαιού προβλήματος για την προσέλευση νέων ναυτικών αλλά και για τη διατήρηση στο επάγγελμα των εν ενεργεία επαγγελματιών που ίσως ή ναυτιλιακή κρίση των τελευταίων ετών να μην τό προβάλει σαν άμεσα αναγκαίο ενώ ή διαρκώς έντεινόμενη ανεργιακή κρίση στη στεριά επαναφέρει την επικαιρότητά του.

Μιά έρευνα για τό πώς διαθέτουν οι ναυτικοί μας τόν ελεύθερο χρόνο τους στο πλοίο, θά ήταν πολύ παραγωγική για τη μελέτη της κοινωνικότητας του ναυτικού. Κι' αν αυτός ό χρόνος έχει χώρο στο σεβασμό του κοινωνικού συνόλου τότε άς προχωρήσουμε κι' άς έντοπίσουμε την έρευνά μας στο διάβασμα.

Είναι τό διάβασμα ένα υγιές μέσο για άποκτηση γνώσεων και για ψυχαγωγία για τό ναυτικό στο πλοίο όπως και για τό στεριανό;

Και ποιά είναι τό είδος των βιβλίων που προτιμούν οι ναυτικοί για τούς άνωτέρω λό-

γους; Έχουν τη δυνατότητα έπιλογής και διαλογής;

Σέ μιά έρευνα, αν θάπρεπε ό ναυτικός να διαβάσει στο πλοίο και τί είδους βιβλία, θά παίρναμε ίσως άπαντήσεις σαν κι' αυτές:

«Διαβάζω για να μή σκέφτομαι διαρκώς αυτούς που έχω αφήσει πίσω στη στεριά».

«Διαβάζω στο πέλαγος γιατί δίνονται στο βιβλίο και ξεχνιέμαι». (Θέλει να πει ξεχνά τα άλλα που μου λείπουν, τό σέξ, την κοινωνική συντροφικότητα, τούς φίλους, την προσδοκία κάποιας ένναλλαγής στη ζωή).

«Διαβάζω για να σπάσω τη μονοτονία στο πέλαγος, έχει τό φαγητό που κι' αυτό είναι καθορισμένο μέ τό έδεσματολόγιο. Και είναι τό ίδιο για τίς ίδιες πάντοτε μέρες».

«Θά ήθελα να διαβάζω για να παρακολουθώ την διεθνή και κυρίως την έθνική επικαιρότητα και τίς διαμορφούμενες κοινωνικές εξελίξεις».

«Θά ήθελα, αν είχα βιβλία, να διάβαζα για να μάθαινα την ιστορία μας την αρχαία και τη νέα, τώρα που υπάρχουνε μεταφράσεις».

«Διαβάζω για να εργάζομαι πνευματικά σε μιά χειρωνακτική δουλειά που κάνω κατώτερου πληρώματος».

«Διαβάζω για να επικοινωνώ μέ τόν έξω κόσμο».

«Διαβάζω για να μάθω μιά ξένη γλώσσα».

«Θέλω να διαβάζω βιβλία ποιότητας. Έχω χρόνο και όφελω να ξέρω ποιός είναι ό Σεφέρης, ό Έλύτης, ό Ρίτσος, για ν' αναφέρω αυτούς που πολλές φορές μου έχουν όνοματίσει οι ξένοι μέ τούς όποιους έρχομαι σ' έπαφή στα διάφορα κράτη που επαγγελματικά έπισκέπτομαι, Άνατολικά και Δυτικά».

«Θάπρεπε να μή στερούμαστε τό βιβλίο που τώρα πιά τό απολαμβάνει σχεδόν ό κάθε Έλληνας κι' όχι μόνο στις πόλεις αλλά και στα νησιά κι' άκόμα πιο πέρα στα μεγάλα κι' ίσως και στα μικρότερα χωριά».

Αν στη συνέχεια ρωτήσουμε κάποιο ναυτικό που γράφει: Γιατί γράφετε; Οι άπαντήσεις που παίρνουμε είναι:

«Γράφω για να επικοινωνώ μέ τόν κόσμο μέσα μου».

«Γράφω για να αισθάνομαι συντροφιά και να σπάω τη μοναξιά μου».

«Ή μοναξιά σου δίνει την εύκαιρία να μορφωθείς, άλλωστε γράφω τό έπίσημο ήμερολόγιο σαν Άξιωματικός. Βρήκα πώς γράφοντας ένα προσωπικό ήμερολόγιο κάνεις τη ζωή σου ουσιαστικότερη».

Γιατί αυτό σε μαθαίνει να παρατηρείς τη ζωή και μέσα από εκείνη - έσένα τόν ίδιο».

«Γράφω γιατί τό γράψιμο είναι μιά έκτόνω-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE

CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR

TEL.: 4182705, γραμμές 6

4182711, γραμμές 3.

ση, όμως δεν μπορώ να βγάλω πρὸς τὰ ἔξω τὴ συλλογὴ μου — (δὲν ἔχω γνωριμίες). Καί συμπληρώνει: 'Εδῶ ἄλλοι δὲν μποροῦν νὰ ἐκδόσουν τὸ ἔργο τους στὴ στεριά, καί θὰ μπορέσω ἐγὼ ἀπὸ τὸ πέλαιος».

«Τὸ γράψιμο, γιὰ μένα, εἶναι μέσον φυγῆς ἀπὸ τὴν καθημερινὴ πραγματικότητα. Κι' ἀκόμη ἀπὸ τὴν κάθε λογῆς καταπίεση τοῦ κλειστοῦ χώρου - κυκλώματος πού ὑπάρχει σὲ κάθε πλοῖο».

«Τὸ κάθε πλοῖο ἀγαπητὸ μου λέει ἕνας λοστρόμος, εἶναι σὰν ἕνα μικρὸ πολὺ μικρὸ χωριό, μὲ 30-40 κατοίκους. Φαντάζεσαι πόσο στενός εἶναι ὁ κύκλος».

Ἡ ἔρευνα προσωρεῖ τώρα βαθύτερα:

Ποιά βιβλία θὰ προτιμούσατε νὰ διαβάξετε;

«Διαβάξω κυρίως βιβλία μὲ ποίηση».

Ὑπάρχουν οἱ βιβλιοθηκὲς στὰ πλοῖα. τί νομίζετε πὼς θάπρεπε νὰ γίνεῖ συμπληρωματικά;

«Νὰ γίνεῖ μιά καλὴ βιβλιοθήκη, ὅχι ἀπληροῦσθαι βιβλία σὲ μιά καθαρεύουσα ἀπρόσιτη γιὰ τοὺς περισσότερους ἀπὸ μᾶς. Ἀπλὰ βιβλία πού μιλοῦν στὴν καρδιά τοῦ ἀνθρώπου, ὅπως τὰ βιβλία τοῦ Λουντέμη».

Ἐμεῖς θὰ προσθέταμε πὼς μποροῦν νὰ δημιουργηθοῦν βιβλιοθηκὲς στὰ μεγάλα λιμεναρχεῖα, νὰ ὑπάρξουν κατάλογοι μὲ τὰ βιβλία πού διατίθενται, πού νὰ μποροῦν τὰ Ἑλληνικά πλοῖα νὰ ἀνταλλάσσουν βιβλία πού ἔχουν διαβάσει μὲ ἄλλα πού εἶναι ἀδιάβαστα γιὰ τὸ πλήρωμα πού ὑπηρετεῖ.

Κι' ἔτσι νὰ ὑπάρχει μιά τόνωση στὸ ἐνδιαφέρον τοῦ πληρώματος πού εἶναι τὸ ἀναγνωστικὸ κοινόν.

Διαβάζουμε στὸν ἡμερήσιο τύπο:

«37.000 βιβλία σὲ 441 βιβλιοθηκὲς.

Τριανταεπτὰ χιλιάδες τόμοι βιβλίων, χορηγοῦνται σὲ 441 βιβλιοθηκὲς τῆς χώρας ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖο Πολιτισμοῦ. Οἱ βιβλιοθηκὲς αὐτές εἶναι: 38 δημόσιες, 16 δημοτικές, 37 κοινοτικές καί 350 διαφόρων συλλόγων».

Ἀγοράζονται κάθε χρόνο βιβλία ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖο Πολιτισμοῦ (ἂς μὴ σταθοῦμε στὸ ποιά βιβλία ἀγοράζονται καί μὲ ποιά κριτήρια), ἔχουν θεσμοθετηθεῖ βραβεῖα γιὰ τὴν βράβευση καί ἐνθάρυνση ἐκείνων πού ἀσχο-

λοῦνται μὲ τὴν τέχνη τοῦ λόγου.

Τὸ ὑπουργεῖο Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας σὲ συνεργασία μὲ τὸ ὑπουργεῖο Πολιτισμοῦ, θὰ μπορούσε νὰ λάβει θέση γιὰ ἐκείνους τοὺς ναυτικούς, ἀλλὰ καί τοὺς ἄλλους πού γράφουν σχετικὰ μὲ αὐτὸ τὸν τομέα τῆς κοινωνίας μας.

Θὰ μπορούσε τὸ κράτος νὰ δωρίζει κάθε χρόνο μιά ποσότητα βιβλίων στὰ Ἑλληνικά πλοῖα καί νὰ μὴν περιμένει ἀπὸ τὸ ὑποχρεωτικὸ χαράτσι τῆς ἀγορᾶς βιβλίων πού ἔχει θεσπίσει ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστές. Ἄλλη σημασία ἔχει ἡ κρατικὴ περιουσία ἀπὸ τὴν ἰδιωτική, τοῦ ἐφοπλιστή. Ἀλλιῶς θὰ ἐκτιμηθῇ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κρατικοῦ φορέα.

Μήπως τὸ YEN θάπρεπε νὰ διαθέτει ἕνα ποσό γιὰ τὴν ἀγορὰ βιβλίων πού ἔχουν γραφῇ ἀπὸ ναυτικούς καί νὰ τὰ προωθεῖ στὰ πλοῖα, ὥστε νὰ ἔχει συμβάλει στὴν ἐνίσχυση ἑνὸς μελλοντικοῦ Νίκου Καββαδία; Κανεὶς δὲν εἶναι πού νὰ μὴν συμφωνεῖ πὼς αὐτὸ θὰ εἶναι προτιμώτερο ἀπὸ τὴ μεταθανάτια κι' ἀρκετὰ καθυστερημένη βράβευση τοῦ ἔργου του. Κι' ἂν ποτὲ αὐτὸ γίνεῖ γνωστὸ ἀπὸ ἄλλους ἀσχετους πρὸς τὴ ναυτιλία παράγοντες.

Βέβαια μιά τεχνικὴ βιβλιοθήκη στὸ ἐπαγγελματῆ μας θὰ ἦταν πολὺ χρήσιμη κι' ἐδῶ βέβαια θὰ πρέπει νὰ τονιστεῖ ὅτι εἶναι ἀνάγκη τὰ βιβλία νὰ εἶναι γραμμένα σὲ ἀπλὴ γλῶσσα γιὰ νὰ αὐξάνει τὶς γνώσεις του τὸ κατώτερο πλήρωμα, γιὰ αὐτὸ ἔχει πῶς πολὺ ἀνάγκη νὰ ἐξελιχθεῖ.

Κι' ἀκόμα βιβλία κυρίως μὲ ποίηση. Καλὴ ποίηση, χωρὶς πρωτοποριακοὺς ἀκροβατισμούς, οὔτε ὅμως καί ἐλαφρά ποίηση τῆς παλαιᾶς προπολεμικῆς Ἀθῆνας.

Μεταφέρω τὰ λόγια ἑνὸς ναυτικοῦ:

«Ὅταν διαβάζει κάποιος ποίηση γίνεται πῶς ρομαντικός, ἀλλάζει μυαλὰ γίνεσαι ἕνας καλλίτερος ἄνθρωπος».

Θὰ ρωτήσῃ κάποιος πού δὲν ξέρει. Μὰ γιατί οἱ ναυτικοὶ δὲν ἀγοράζουν βιβλία νὰ τὰ πάρουν μαζί τους νὰ τὰ ἔχουν γιὰ τοὺς 8-10 μῆνες, νὰ τὰ διαβάξουν; Ἡ ἀπάντησή εἶναι ἀπλή καί γρήγορη:

«Μερικοὶ ἀπὸ μᾶς κυρίως ἀξιωματικοί, παίρνουμε μερικά βιβλία ὅταν μπαρκάρουμε

καί τὰ διαβάζουμε στὰ ταξίδια, ἀλλὰ λόγω τοῦ περιορισμένου βάρους ἀποσκευῶν γιὰ τὸ ἀεροπλάνο καί τῆς ἀνάγκης νὰ ἔχουμε τὰ προσωπικά μας εἶδη, ρούχα τῆς δουλειᾶς, βιβλία ἐπαγγελματικά, παπούτσια καί ρουχισμό γιὰ τέσσερις ἐποχές, δὲν μπορούμε νὰ πάρουμε μαζί μας παρά ἐλάχιστα βιβλία ψυχαγωγίας. Κι' αὐτὸ τὸ κάνουν πολὺ λίγοι ναυτικοί. Οἱ περισσότεροι, ἀρκοῦνται σὲ μερικά περιοδικὰ χαμηλῆς πνευματικότητας τὰ ὅποια ἀνταλλάσσονται μεταξὺ τους. Κι' ἔτσι τὸ πνευματικὸ ἐπίπεδο παραμένει χαμηλὸ καί κάθε φορὰ πού ξεμπαρκάρουμε τὸ βρίσκουμε — ὅσοι τὸ καταλαβαίνουμε — πῶς χαμηλότερο».

Αὐτὰ λένε οἱ ναυτικοὶ μας κι' οἱ ὑπεύθυνοι φορεῖς μποροῦν νὰ τὸ ἐπιβεβαιώσουν πολὺ εὐκόλα.

Εἶχα γράψῃ καί περίσιν (Ν. Χρονικά 1.9.84), γιὰ παρόμοιο θέμα μὲ μιά σχετικὴ πρόταση: Τὴ θέσπιση ἑνὸς ἐπιδόματος βιβλιοθηκάρου στὸν τηλεγραφητῆ. Θυμᾶμαι πὼς ὁ κρατικὸς φορέας εἶχε εὐαισθητοποιηθεῖ σ' αὐτὴ τὴν ἰδέα. Εἶχε ἐκφράσει κάποιον ἐνθουσιασμό. Χωρὶς ὅμως καμμία ἐξέλιξη.

Γι' αὐτὸ καί ξαναπροβάλλουμε σήμερα τὸ θέμα βαθύτερα, ἀναλυτικότερα, ἐλπίζοντας πὼς ἴσως ὁ χρόνος ὠρίμανσης νὰ εἶναι πιά ἀρκετὸς γιὰ νὰ γεννηθεῖ κάποια δραστηριότητα πού θὰ τιμὰ ὅλους ὅσους θὰ ἔχουν ἀγωνιστεῖ γι' αὐτὸ.

Γιὰτὶ ἂν εἶναι ἀνάγκη κάθε μέλος τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου, ἂν κάθε Ἑλληνας πρέπει νὰ ξέρει τὴν ἱστορία τῶν προγόνων του, τοὺς ἐθνικοὺς ἀγῶνες, τὴν κοινωνικὴ ἐξέλιξη. Κι' ἂν αὐτὸ τὸ τμήμα τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου οἱ διακόσιες - τριακόσιες χιλιάδες ναυτικοὶ καί οἱ ναυτικὲς οἰκογένειες, πρέπει νὰ συμμετέχουν στὴν ἐξέλιξη.

Τότε γι' αὐτοὺς πού ἐπαναλαμβάνω, παίρνουν τὰ ὀκτὼ μὲ ἑννέα δέκατα τῆς ἐνῆλικης ζωῆς τους μέσα στὸ πλοῖο, πρέπει κάτι νὰ γίνεῖ γιὰ νὰ μὴν παραμένουν στὸ περιθώριο τῆς κοινωνικῆς ἐξέλιξης. Κι' αὐτὸ πού πρέπει νὰ γίνεῖ, πρέπει ν' ἀρχίσει νὰ γίνεῖται, ἔστω λίγο - λίγο, ἀλλὰ ἀπὸ σήμερα. Ὅχι αὐριο.

ΚΩΣΤΑΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ



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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αρ. 862/1985

Πρόεδρος: Ζ. Κώττας

Δικηγόρος: Α. Τσιαντής, Β. Νομικός

Συντηρητική κατάσχεση ελληνικού πλοίου που βρίσκεται στην ανοικτή θάλασσα και εκτελεί ταξίδια ανάμεσα σε ξένα λιμάνια - Δυνατή και όταν υπάρχει τίτλος εκτελεστός.

Η τελεσίδικη εκδίκαση απαίτησης δεν εμποδίζει τη συντηρητική κατάσχεση του πλοίου, όταν η αναγκαστική εκτέλεση της τελεσίδικης απόφασης είναι αδύνατη διότι το πλοίο είναι στην ανοικτή θάλασσα και εκτελεί ταξίδια ανάμεσα σε ξένα λιμάνια.

Επειδή με την αίτηση που κρίνεται ζητείται να διαταχθεί, ως ασφαλιστικό μέτρο, η συντηρητική κατάσχεση του υπό ελληνική σημαία νηολογημένου στον Πειραιά πλοίου «Μ» της καθής, προς εξασφάλιση της απαίτησης του αιτούντος, που επιδικάστηκε σ' αυτόν τελεσίδικα με την υπ' αριθμό 1275/1984 απόφαση του Εφετείου Πειραιώς. Η αίτηση αυτή είναι νόμιμη, κατά τις διατάξεις των άρθρων 683, 707 και 709 Κ.Πολ.Δ., παραδεκτά δε ζητεί-

ται η λήψη του πιο πάνω ασφαλιστικού μέτρου, παρά την ύπαρξη εκτελεστού τίτλου, αφού, κατά τα εκτιθέμενα στην αίτηση, ο τίτλος του αιτούντος δεν είναι δυνατόν, επί του παρόντος, τουλάχιστον, να εκτελεσθεί αναγκαστικώς στην ήμεδαπή, γιατί το κατασχετέο πλοίο, που είναι το μοναδικό περιουσιακό στοιχείο της καθής, βρίσκεται στην ανοικτή θάλασσα και εκτελεί πλόας στην αλλοδαπή (βλ. σχετ. Τζιφρα, 'Ασφ. Μέτρα 6. 169, Σταυρόπουλος, 'Ερμ. Κώδ. Πολ. Δικ. σελ. 933, Κ. Μπέη, 3-292, Μον. Πρ. Πειρ. 542/71 Δ3, 291). Επομένως πρέπει να ερευνηθεί περαιτέρω η ένδικη αίτηση κατά την προκειμένη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων των άρθρων 686 επ. Κ.Πολ.Δ.

Επειδή από τις καταθέσεις των μαρτύρων που εξετάστηκαν στο ακροατήριο, τα έγγραφα τα οποία επικαλούνται και προσκομίζουν οι διάδικοι και την όλη αποδεικτική διαδικασία πιθανολογήθηκε ότι η καθής αλλοδαπή εταιρία περιορισμένης ευθύνης διαπραγματεύεται την εκποίηση του πλοίου της «Μ», που είναι το μόνο εμφανές περιουσιακό στοιχείο αυτής, δεν μπορεί δε να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο αυτό, δηλαδή η εκποίηση του παραπάνω πλοίου, από το γεγονός ότι η απαίτηση του

αιτούντος, που επιδικάστηκε σ' αυτόν με την υπ' αριθμό 1275/1984 τελεσίδικη απόφαση του Εφετείου Πειραιώς, όπως απ' αυτή προσκομιζόμενη νομίμως προκύπτει, ανέρχεται στο ποσό των 76.652 δραχμών και ήδη, με τους τόκους και λοιπά έξοδα, στο ποσό των 149.238 δραχμών, ενόψει μάλιστα της περιορισμένης περιουσιακής κατάστασης της καθής. Εξ άλλου βεβαιώθηκε ότι το πλοίο «Μ» βρίσκεται στην ανοικτή θάλασσα και εκτελεί πλόας στην αλλοδαπή, έτσι είναι αδύνατη η αναγκαστική εκτέλεση του τίτλου του αιτούντος, ήτοι της υπ' αριθμό 1275/1984 εφετειακής απόφασης, από την οποία, με δύναμη δεδικασμένου, προκύπτει η απαίτηση του αιτούντος κατά της καθής, κατά της οποίας άσκηση αναιρέσεως δεν ασκεί έννομο έπιρροή στην προκειμένη ασφαλιστική δίκη. Κατ' ακολουθίαν αυτών, πιθανολογούνται τόσο η απαίτηση του αιτούντος κατά της καθής, όσο και ο κίνδυνος μη ικανοποίησης αυτής, ή πιθανολόγηση των οποίων (απαίτησης και κινδύνου) αποτελεί προϋπόθεση για τη λήψη οποιουδήποτε ασφαλιστικού μέτρου (άρθρο 682 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.). Συνεπώς πρέπει να γίνει δεκτή η κρινόμενη αίτηση, ως και κατ' ουσία βάσιμη, κατά τα όριζόμενα ειδικότερα στο διατακτικό.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29
Phone: 541361/268532 - Telex: 2700048/271480/213836 - Cables: MEDOV
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

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



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Τά διόδια

Τελικώς η αύξηση των διοδίων του Σουέζ από τις αρχές του νέου έτους θα είναι περιορισμένη για τα σκάφη ξηρού φορτίου και ελάχιστη για τα δεξαμενόπλοια.

Συγκεκριμένα, υπολογίζεται ότι για τα δεξαμενόπλοια η επιβάρυνση θα είναι της τάξεως του 2,7%, για τα φορτηγά 3,8% και για τα μπάλλ κάρριερς θα φθάσει τα 3,9%.

Η επιβάρυνση για τα τάνκερς είναι μικρότερη από τα πλοία άλλων κατηγοριών καθώς η διοίκηση της διώρυγας δεν αυξάνει τον συντελεστή για πλοία άνω των 85.000 SCNT για να προσελκύσει τη διέλευση μεγάλων σκαφών, ενώ για τον διάπλου υπό έρμα θα ισχύει και κατά τον νέο χρόνο η φεικτική ταρίφα μείον 20%, χωρίς άλλη επαύξηση.

Τό «Ακίλλε Λάουρο»

Η Αιγυπτιακή κυβέρνηση συνέλαβε τον πλοίαρχο του κρουαζιεροπλοίου «Ακίλλε Λάουρο», με το αιτιολογικό ότι δεν ανακοίνωσε εγκαίρως τον θάνατο ενός αμερικανού επιβάτη από τους Παλαιστίνιους τρομοκράτες, παρά το γεγονός ότι οι τρομοκράτες είχαν πλέον εγκαταλείψει την Αίγυπτο και συλληφθεί μετά την περιβόητη ενέργεια του προέδρου Ρήγκαν και οδηγηθεί στις φυλακές της Ρώμης.

Ηδη καθυστερεί η επιστροφή του πλοίου στη Γένοβα από όπου ξεκινούν οι δύο τελευταίες κρουαζιέρες του πλοίου που είναι προγραμματισμένες αντίστοιχα για τις 17 και 28 Οκτωβρίου.

BRAZILIA

Κρατική συμπαράσταση

Η εθνική αεροπορική εταιρία τακτικών γραμμών Lloyd Brasileiro πήρε την κυβερνη-

τική άδεια για να προχωρήσει στην παραγωγή τριών νέων πλοίων κοντέινερς και στην έκποληση του παροπλισμένου στόλου της.

Μεταξύ των μέτρων που πήρε η Κυβέρνηση για να εξασφαλίσει το οικονομικό μέλλον της εταιρίας είναι η μετατροπή των ληξιπρόθεσμων δανείων της σε μετοχές, τις οποίες θα αποκτήσει η Κυβέρνηση. Τα δάνεια αυτά ανέρχονται σε 210 εκατ. κρουζέιρος, και το σημαντικότερο μέρος τους αφορά την παραγωγή των δύο σκαφών μεταφοράς πολτού που ναυπηγούνται τώρα στην Πολωνία κατ' εντολή της παλαιάς στρατιωτικής κυβερνήσεως.

Η Κυβερνητική αυτή απόφαση θα ενισχύσει σημαντικά την οικονομική θέση της εταιρίας και θα καταστήσει μάλλον περιττή τη διάθεση των μετοχών της σε δημόσια αγορά, όπως είχε αρχικά σχεδιασθεί.

H.Π.Α.

Λιμενικά τέλη

Η αρμόδια κοινοβουλευτική επιτροπή ενέκρινε την πρόταση της Διοικήσεως για την επιβολή νέου δασμού επί των μέσω των αμερικανικών λιμένων εισαγομένων ή εξαγομένων αγαθών. Ο δασμός προβλέπεται να εφαρμοσθεί από της 1ης Ιανουαρίου 1986, θα ανέρχεται σε 4 σέντς κατά παρτίδα εμπορευμάτων αξίας 100 δολλαρίων και θα εισπράττεται υπέρ ειδικού λιμενικού Κεφαλαίου.

Η Επιτροπή υπολογίζει ότι ο νέος δασμός μπορεί να αποφέρει περί τα 200 εκατομ. δολλαρίων ετησίως. Προστιθέμενος δε στα 800 εκατομ. δολλαρίων που εισπράττονται από άλλες πηγές θα φθάσει σε 1 δισεκ. δολλάρια τα έσοδα του λιμενικού Κεφαλαίου.

Ο νέος φόρος δεν θα εφαρμοσθεί επί αγαθών προελεύσεως ή προορισμού Χαβάης και αμερικανικών περιοχών ως και επί προϊόντων θαλάσσης.

Σχετικώς ή Ένωση των λιμενικών οργανισμών της χώρας άνησχει διότι ο άκρατος προστατευτισμός της Κυβερνήσεως ενδέχεται να οδηγήσει σε σοβαρή μείωση της κινήσεως των λιμένων.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η παραγωγή μηχανών θαλάσσης

Τό ύψος ρεκόρ των 20 εκατομ. Ιππων ξεπέρασε πρόσφατα ο γνωστός Ιαπωνικός βιομηχανικός κολοσσός Ίσικαβατζίμα Χαρίμα Χέβυ Ίνταστρις στην παραγωγή δηλαδή μηχανών για έμπορικά πλοία.

Στό διάστημα των 37 τελευταίων ετών, που η ΙΗΙ έχει τό δικαίωμα κατασκευής υπό license μηχανών σχεδιασμένων από την Σούλτζερ και την Πήλστικ, έχει κατασκευάσει συνολικά 1.916 μηχανές συνολικής ιπποδυνάμεως πλέον των 20 εκατομμυρίων. Συγκεκριμένα, η Σούλτζερ υπήρξε η πρώτη που παρέσχε τό δικαίωμα κατασκευής μηχανών της τό 1948, ενώ η Πήλστικ ακολούθησε τό 1964 και αντίστοιχα η ΙΗΙ έχει κατασκευάσει μέχρι σήμερα 1.149 μηχανές Σούλτζερ συνολικής ισχύος 14,2 εκατομ. Ιππων και 767 μηχανές βάσει σχεδίων της Πήλστικ ισχύος 5,8 εκατομ. Ιππων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στις παραπάνω μηχανές συγκαταλέγονται 68 μηχανές Σούλτζερ χαμηλής καταναλώσεως της σειράς RTA και 39 οικονομικού τύπου μηχανές της σειράς RC4-2 και RC2-6 που έχει σχεδιάσει ή γαλλική Πήλστικ.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Ο άκτοπλοϊκός στόλος

Τά άκτοπλοϊκά σκάφη που ανήκουν σε μέλη της Ένώσεως Όλλανδών Έφοπλιστών υπερέβησαν ήδη τό ένα εκατομμύριο τον. d.w. Η αύξηση οφείλεται κυρίως στις νέες αγορές δύο εκ των κυριωτέρων μελών της Ένώσεως, του Spliethoff και του M. Smits του Ρόττερνταμ. Σημειώνουμε ότι ή Ένωση περιλαμβάνει 125 άκτοπλόους έφοπλιστές εκ των οποίων οι 90 περίπου διαθέτουν ένα μόνο σκάφος, ενώ μόνο 17 διαθέτουν άνω των τεσσάρων σκαφών έκαστος, ενώ άκόμη ένα 10% των άκτοπλόων έφοπλιστών δεν ανήκουν στην Ένωση.

Τό σύνολο του άκτοπλοϊκού στόλου της Ένώσεως ανέρχεται σήμερα σε 343 πλοία συνολικού τοννάζ 1.017.089 τόν. d.w., από τά όποία τό 90% είναι χωρητικότητος κάτω των 6.000 τόν. γκρός.

Κατά κανόνα οι έφοπλισταί που διαθέτουν ένα μόνο σκάφος αναθέτουν την έκμε-

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

τά λειψή του σέ είδικά πρακτορεία.

Μεταξύ αὐτῶν τὰ γνωστότερα εἶναι τὸ Sandfirden καὶ τὸ Amasus. Τὸ πρακτορεῖο Amasus ἐκμεταλλεύεται 36 ἐν ὧν πλοῖα ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν, μεταξύ τῶν ὁποίων καὶ ἓνα νοεναυπηγῆτο κοντέινερ 2.290 τόνων πού μπορεῖ νὰ μεταφέρει 86 ἐμποροκιβώτια.

ΠΕΡΣΙΑ

Ἀγορά τάνκερς

Ἡ Περσικὴ Ἐθνοσυνέλευση ἐνέκρινε μέσα στὸν Αὐγούστο τὴν ἀγορά ἐπτά πετρελαιοφόρων ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 260 ἐκατ. δολλαρίων. Κατὰ τοὺς ναυτιλιακοὺς κύκλους ἡ τιμὴ αὐτὴ ἀρκεῖ γιὰ ἀγορά σκαφῶν μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου τῆς τάξεως τῶν 100.000 τόν. d.w. Τὰ πλοῖα αὐτοῦ τοῦ μεγέθους θὰ χρησιμοποιηθοῦν γιὰ τὴ τακτικὴ γραμμὴ μεταφοράς πετρελαίου ἀπὸ τὴ νῆσο Κάργκ στὴ νῆσο Σίρρι καθὼς καὶ γιὰ τὴ μεταφορά ἀκαθάρτου πετρελαίου γιὰ διύλιση στὴ Νότια Ἰνδία, ἡ ὁποία ἐπελέγη ὕστερα ἀπὸ τὶς σοβαρὰς ζημιές πού ὑπέστησαν ἀπὸ τὴν ἱρακινὴ ἀεροπορία τὰ Περσικὰ διυλιστήρια τοῦ Ἀμπαντάν.

Πέντε νέα λιμάνια

Ὁ Ὁργανισμὸς Ἐμπορικῶν Λιμένων ἐλπίζει ὅτι μέχρι τὸ 1986 θὰ μπορέσει νὰ τελειώσῃ τὴν κατασκευὴ πέντε νέων λιμανιῶν πού θὰ διευκολύνουν τὶς μεταφορὲς μεταξύ τῶν χωρῶν τοῦ Κόλπου. Τὰ τρία ἀπὸ τὰ λιμάνια αὐτά, τὸ Jask Koneh, τὸ νησί Qeshm καὶ τὸ Bandar Lengeh θὰ εἶναι ἐκτός τῆς ἀκτίνης δράσεως τῆς ἱρακινῆς ἀεροπορίας. Τὰ ἄλλα δύο, εἶναι τὸ Bandar Gonaveh καὶ Bandar Deylam. Οἱ νέες λιμενικὲς ἐγκαταστάσεις θὰ ἐπιτρέψουν ὥστε ἡ λιμενικὴ κίνηση τῆς χώρας νὰ ξεπεράσῃ τοὺς 24 ἐκατο. τόνους, πού ἱκανοποιοῦν τὶς ἀνάγκες τῆς γιὰ τὰ προσεχῆ πέντε χρόνια.

Οἱ ἐργασίες αὐτές, πού στίς δύο περιπτώσεις ἔχουν ἤδη ἀρχίσει, ἀποτελοῦν μέρος γενικωτέρου προγράμματος ἐπενδύσεων ὕψους 500 ἐκατ. δολλαρίων, στοχεύοντος στὸν ἐκσυγχρονισμό τῶν ἐγκαταστάσεων τριῶν μεγάλων περιοχῶν τῆς Περσίας.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Κρατικὲς ναυπηγήσεις

Στὰ κρατικὰ ναυπηγεῖα «Σετέναβε» ἀνατίθεται σύμφωνα μὲ σχετικὸ προσύμφωνο τὸ



Τὸ κρουαζιερόπλοιο «Ὁμέρικ» τῆς Χόμ Λάινς, 35.000 τόν. γκρός, κατὰ τὴν πρόσφατη πλάνη καθέλκυσής του ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Meyer Werft στὸ Πάπενμπουργκ. Ὑπενθυμίζεται ὅτι ἡ παραγγελία ἀνατέθηκε πρὸ 17 μηνῶν καὶ ἡ παράδοση τοῦ μεγαλύτερου ἑλληνικοῦ κρουαζιερόπλοιου προβλέπεται τὴν ἀνοίξη τοῦ 1986.

συμβόλαιο γιὰ τὴ ναυπήγηση ἑξὶ ἐμπορικῶν πλοίων, ἀξίας 120 ἐκατομ. δολλαρίων, μέρος εὐρύτερου σχεδίου τῆς Πορτογαλίας νὰ ἐνισχύσει τὴν χειμαζόμενη ἐθνικὴ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανία.

Ἐφόσον ἡ νέα κυβέρνηση συνασπισμοῦ δὲν ματαιώσῃ τὰ συμφωνηθέντα, τὸ ναυπηγεῖο «Σάντο Ρίβερ» θὰ κατασκευάσει σταδιακὰ τὴν ἐπόμενη τετραετία τρία μπάλκερς τῶν 37.000 τόν. d.w. γιὰ λογαριασμό τῆς εταιρίας Portline καὶ ἓνα δεξαμενόπλοιο τῶν 80.000 τόν. d.w. καὶ δύο τῶν 120.000 τόν. d.w. γιὰ λογαριασμό τῆς Soropata, ἡ ὁποία ὡς γνωστὸν χειρίζεται τὶς πετρελαϊκὲς μεταφορὲς τῆς χώρας.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Ἐργοστάσιο μηχανῶν

Σὲ συνεργασία μὲ τὴν φινλανδικὴ ἐταιρεία Wartsila Diesel, ἡ Σοβιετικὴ Ἐνωση ἀνακρίνωσε ὅτι θὰ προχωρήσῃ στὴν ἱδρύση ἐργοστασίου κατασκευῆς δηζελομηχανῶν στὴν περιοχή τοῦ Λένινγκραντ, ἀρχικῆς ἐπενδύσεως 50 ἐκατομ. δολλαρίων.

Σημειώνεται ὅτι ἡ Wartsila Diesel, ἐκτός τῶν ἐργοστασίων τῆς στὴ Φιλανδία καὶ Σουηδία, μετέχει ἤδη σὲ δύο κοινοπρατικὲς ἐπιχειρήσεις στὴ Γαλλία καὶ στὴ Σιγκαπούρη ὅ-

που κατασκευάζονται οἱ γνωστὲς δηζελομηχανὲς τύπου Vasa πού χρησιμοποιοῦνται σὲ πλοῖα καὶ ἐγκαταστάσεις ξηρᾶς.

ΤΑΪΒΑΝ

Ὁ στόλος τῆς τὸ 1985

Ὁ Ὑπουργὸς Συγκοινωνιῶν τῆς Ταϊβάν δηλώσε ὅτι ὁ στόλος τῆς χώρας θεωρεῖται βέβαιο ὅτι σὲ τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους θὰ φθάσῃ νὰ ἀριθμεῖ 230 πλοῖα συνολικῆς μεταφορικῆς ἱκανότητος 7 ἐκατομ. τόν. d.w. Ἡ βεβαιότης αὐτὴ στηρίζεται σὲ γεγονόσ ὅτι ἤδη σὲ τέλος τοῦ Ἰουνίου ὁ στόλος τῆς περιελάμβανε 227 πλοῖα 6 περίπου ἐκατομ. τόν. d.w.

Ἡ αὐξηση τοῦ στόλου ὀφείλεται κυρίως στὴν ὑποστήριξη τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, οἱ ὁποῖες καταβάλλουν κάθε προσπάθεια νὰ προσελκύσουν σὲ ἐθνικὸ νηολόγιο τόσο Ταϊβανούς ὅσο καὶ ξένους ἐφοπλιστὰς. Ἡ μεγαλύτερη ἀνάπτυξη παρατηρεῖται στὸν τομέα τῶν πλοίων κοντέινερς, ὅπου ὁ ἐθνικὸς ἐφοπλιστὴς Γιάνγκ Μίνγκ καὶ ἡ ἀνεξάρτητη ἐφοπλιστικὴ ἐταιρεία Ἐβεργκριν πραγματοποιοῦν εὐρὺ ναυπηγικὸ πρόγραμμα. Ὁ Γιάνγκ Μίνγκ εἶναι ὁ μεγαλύτερος ἐφοπλιστὴς τῆς χώρας μὲ στόλο 25 πλοίων.

Τεlex 361-6490, 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188

TELEX 18080 STAM AR
CABLES STAMATIΟΥ

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

CEUTA ~ LAS PALMAS

AND

ALSO FOR ALL SPANISH MAINLAND PORTS

the right ports in
the right place for
the right Bunker Oil Suppliers

YOU CAN RELY ON:



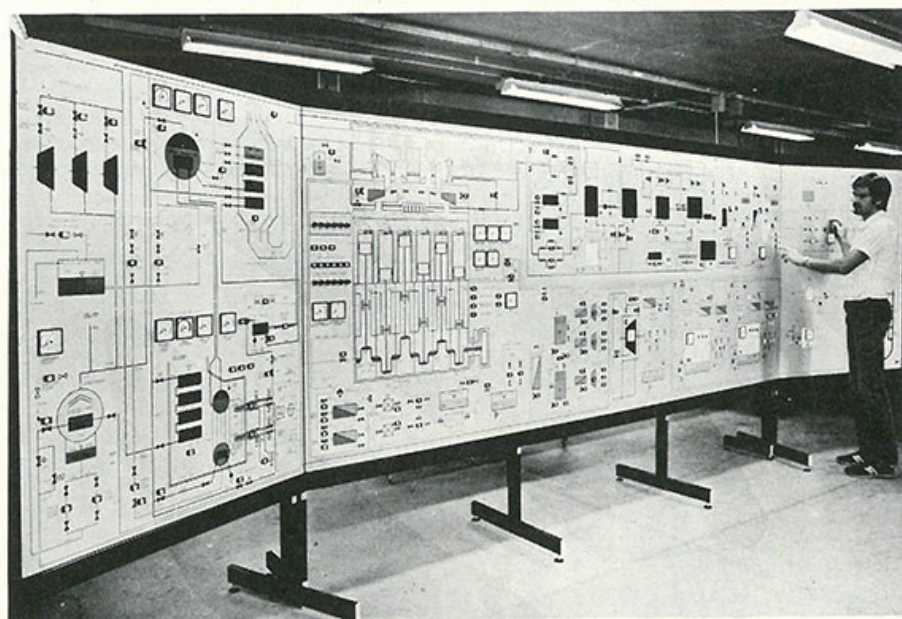
For bunker delivery coordination, general information
and quotations, please contact:

INTERBUNKERING EPE

6, Skouze Street, Piraeus, GREECE
Tel: (01) 4180 641 (5 lines)
and (01) 8951 533 24 hours all week service
Telex: 21 3035

ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Έξομοιωτής Μηχανοστασίου



Στήν Πολυτεχνική Σχολή της Σιγκαπούρης παραδόθηκε ο έξομοιωτής Dieselsim της Νόρκοντρελ, κατάλληλος για την εκπαίδευση μηχανικών μηχανοστασίου νηζελ. Ήδη 18 τέτοια συστήματα έχουν παραδοθεί σε εκπαιδευτικά ιδρύματα ανά τον κόσμο και το σύστημα που εγκαταστάθηκε στην Σιγκαπούρη είναι από τα περισσότερο τελειοποιημένα και εκόσισε περί τις 800.000 δολάρια. Το σύστημα μιμείται τα χαρακτηριστικά των γνωστότερων μοντέρων τύπων μηχανών νηζελ και των συσκευών που απαρτίζουν ένα μηχανοστάσιο, ώστε η αυθεντικότητα των συνθηκών να πλησιάζει την πραγματικότητα. Όλα τα όργανα και οι πίνακες ελέγχου επικοινωνούν και ελέγχονται από ένα κεντρικό υπολογιστή ND-100 με τη βοήθεια τοπικών μικροϋπολογιστών. Το Dieselsim αποτελείται από ένα σύστημα οκτώ εγρώμων τερματικών, τον κυρίως πίνακα οργάνων, διάγραμμα του μηχανοστασίου σε μεγάλη κλίμακα, χωριστή κονσόλα ελέγχου του βραστήρα και το

σύστημα ελέγχου της βάρδιας. Τα τερματικά επιτρέπουν και σε άλλους μαθητές να παρακολουθούν την κατάσταση στο μηχανοστάσιο ενώ ένα τερματικό μπορεί να συνδεθεί με προβολέα αίθουσας επιτρέποντας έτσι την παρακολούθηση της έξομοιωσης από μία ολόκληρη τάξη. Το διάγραμμα του μηχανοστασίου σε μεγάλη κλίμακα έχει μήκος ξέι μέτρα και επιτρέπει στους εκπαιδευόμενους να εξοικειωθούν γρήγορα με το υπό μελέτη σύστημα προωθήσεως.

Ο κυρίως πίνακας οργάνων αποτελείται από τμήματα που ελέγχουν την διανομή, τον ηλεκτροκινητήρα ανάγνης, τον ηλεκτροκινητήρα του άξονα, τον ηλεκτροκινητήρα της τουρμπίνας, τις διάφορες συνδέσεις και τις μηχανές. Ένα σύστημα διαχωρισμού επιτρέπει στους μαθητές να απομονώσουν διάφορα υποσυστήματα για επί μέρους μελέτη, ενώ υπάρχει ειδική κονσόλα που επιτρέπει έξομοιωση συστήματος παροχής ατμού και ελέγχου βραστήρα.

Όπως σε κάθε έξομοιωτή και στον Dieselsim, ο εκπαιδευτής μπορεί να δημιουργήσει επιλεγμένες βλάβες και προβλήματα για να μελετήσει την συμπεριφορά των μαθητών σε τέτοιες καταστάσεις. Οι καταστάσεις αυτές μπορούν να προγραμματισθούν από πριν και να εμφανισθούν χωρίς υποχρεωτική την παρουσία του εκπαιδευτή. Οι ασκήσεις των μαθητών μπορούν να αξιολογηθούν από τον εκπαιδευτή με την βοήθεια του ημερολογίου μηχανής, του ημερολογίου συναγερμού και του ημερολογίου του υπολογιστή. Στην διάρκεια της χρήσης του συστήματος περισσότερο ρεαλισμό δίνει το γεγονός ότι οι μαθητές αναλαμβάνουν υπηρεσία στο μηχανοστάσιο με σύστημα βάρδιας. Αυτό εξοικειώνει τους μαθητές με την ανάληψη ευθυνών και με την συμμετοχή όλων των μαθητών σε μία άσκηση σε σχεδόν πραγματικές συνθήκες.

Νέος τύπος Άναπνευστήρων

Πολλές φορές είναι αναγκαία η είσοδος και παραμονή προσωπικού, σε χώρους με ατμόσφαιρα μη αναπνεύσιμη ή και επικίνδυνη, όπως οι δεξαμενές φορτίου των πετρελαιοφόρων και των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένων αερίων. Για την ασφάλεια του προσωπικού σε τέτοιες ατμόσφαιρες οι εργαζόμενοι εφοδιάζονται με ειδικές αναπνευστικές συσκευές. Πρόσφατα η εταιρεία «Total Inert Maintenance and Equipment Inc. (T.I.M.E.)» παρουσίασε ένα εξελιγμένο τύπο αναπνευστήρα που καλύπτει τις απαιτήσεις ασφαλείας και εγκρίθηκε από το LRS. Η μάσκα της συσκευής δεν μπορεί να αποκολληθεί ξαφνικά σε στιγμές πανικού, έχει δύο γραμμές παροχής αέρα καθώς και παροχή αέρα ανάγκης για την περίπτωση που ο εργαζόμενος αποκοπεί από την έξοδο. Ακόμα το σύστημα παρέχει οπτικά και ακουστικά σήματα κινδύνου καθώς και σύστημα επικοινωνίας που αποτελείται από μικρόφωνο επαφής με κρανιοκτικό όστούν και διπλά ακουστικά.

Ο αναπνευστήρας δοκιμάστηκε σε πραγματικές συνθήκες εργασίας με πολύ καλά αποτελέσματα από άποψη ασφαλείας, ανέσως και ελευθερίας κινήσεων.

LEROS MANAGEMENT S.A.

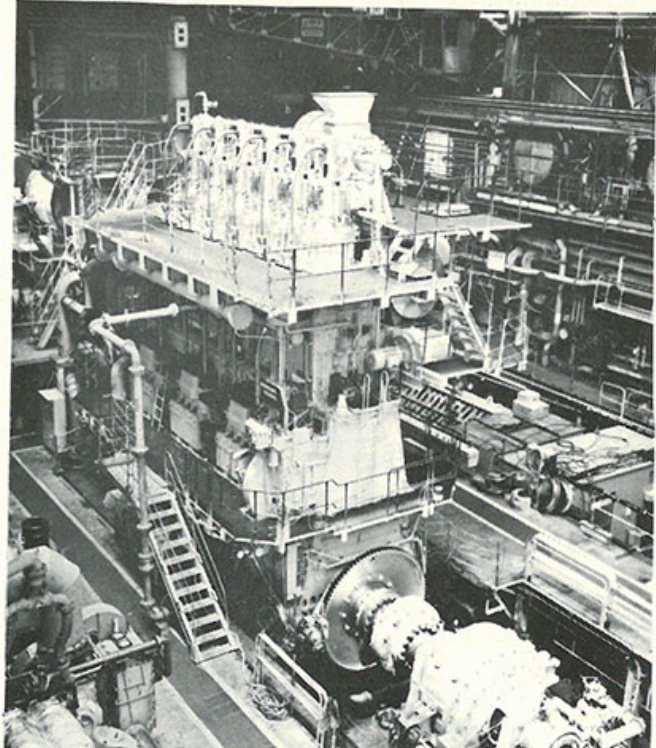
MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS



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



Η Raytheon παρουσίασε ένα νέο βυθόμετρο με δυνατότητα παρουσίασης των μετρήσεων σε οθόνη και εκτύπωσή τους σε καταγραφικό χαρτί. Οι μετρήσεις μπορεί να είναι σε πόδια, μέτρα ή φάντομ και η συσκευή διαθέτει ήχητικούς συναγερμούς για τάρχη νερά. Η ακρίβεια του συστήματος για βάθη έως 100 μ. είναι 0,2 μ. ενώ για μεγαλύτερη περίπου 1 μ. Το βυθόμετρο Raytheon RD-500 διαθέτει ένα σονάρ των 80 KHZ και είναι πλήρως συμβατό με τις διατάξεις της SOLAS 74 του IMO.



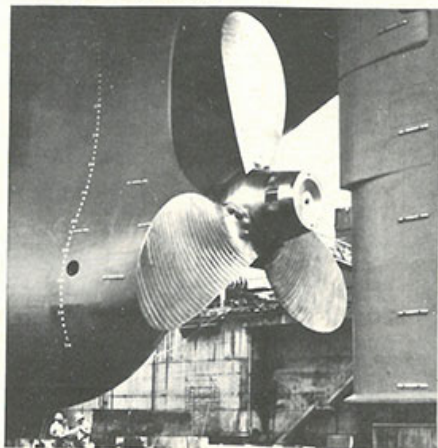
Σχεδιασμένες από την Σουλτζερ, οι μηχανές της σειράς RTA απέδειξαν ότι προσφέρουν χαμηλή κατανάλωση καυσίμων με ταυτόχρονη υψηλή απόδοση. Η εικονιζόμενη μηχανή 6RTA 58 ισχύος 10.300 ίππων είναι η

68 μηχανή της σειράς RTA που κατασκευάστηκε από την Ίσικαβατζίμα - Χαρίμα και προορίζεται για ένα πρόντακτ κάρριερ των 36.000 τόν. d.w.

50 χρόνια προπέλλας ελεγχόμενου βήματος

Στα τέλη του 1934 η «Escher Wyss» σχεδίασε την πρώτη έλικα ελεγχόμενου βήματος με υδραυλικό έλεγχο και η πρώτη που τοποθετήθηκε σε πλοίο είχε ισχύ 250 hp.

Περισσότερες από 1.500 προπέλλες ελεγχόμενου βήματος έχουν τοποθετηθεί σε πλοία την τελευταία 25ετία και η εικονιζόμενη είναι η μεγαλύτερη που κατασκευάστηκε από την «Καβασάκι» με ισχύ 46.000 hp και διάμετρο 11 μέτρων.



Τα τελευταία χρόνια γνωστά πλοία, όπως τα επιβατηγά «Nieuw Amsterdam» και «Noordam», το πλοίο πολιτικής εξερεύνησης «Polarstern», αλλά και πολεμικές φρεγάτες έχουν εξοπλισθεί με έλικες ελεγχόμενου βήματος της «Escher Wyss», η οποία το 1984 πραγματοποίησε ρεκόρ πωλήσεων.



Η χρήση του Ηλεκτρονικού Ταχυδρομείου με το σύστημα Buship μπορεί να επιφέρει οικονομία στα έξοδα επικοινωνίας μεταξύ 10-30.000 δολαρίων ετησίως. Το Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο είναι πλήρως συμβατό με το δίκτυο δορυφορικών επικοινωνιών INMARSAT και μπορεί να μεταδώσει μηνύματα με ταχύτητα 24 έως 48 φορές μεγαλύτερη από το τέλος μειώνοντας έτσι δραστηρικά το κόστος επικοινωνίας. Το Buship μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για τον γενικό προγραμματισμό του πλοίου και για εργασίες όπως τήρηση αποθήκης ανταλλακτικών και λογιστικά θέματα.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

M.A.N. — B & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Αυστραλός υπουργός στό υπουργείο Ναυτιλίας

Τόν υπουργό Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξαν-δρη επισκέφθηκε ο Αυστραλός υπουργός Μεταφορών κ. Πήτερ Μόρις καί στή συνάντηση συζητήθηκαν ναυτιλιακά θέματα κοι-νου ενδιαφέροντος καί ταυτόχρονα έγινε μία γενική άνασκόπηση τής καταστάσεως τής παγκόσμιας ναυτιλίας.

Γενική Συνέλευση του L.S.C. στήν Αθήνα

Στίς 21, 22 καί 23 Οκτωβρίου θάπραγμα-τοποιηθεί στήν Αθήνα ή γενική συνέλευση του LIBERIAN SHIPOWNERS COUNCIL.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αίτήσεις γιά έγγραφη στά έλλη-νικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κά-τωθι πλοίων:

— «Ιάσων», δεξαμενόπλοιο, πρώην «In Sa-lah» ύπό σημαία Άλγερίας, 64.739 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, πού άνήκει στήν εταιρεία «IASON CORPORATION» (κ. Εύάγγ. Καλλιάνος).

— «Αργοναύτης», δεξαμενόπλοιο, πρώην «In Safrá» ύπό σημαία Άλγερίας, 74.263 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, πού άνήκει στήν εταιρεία «SITFANOGRÁ SHIPPRING CORPORATION» (κ. Εύάγγ. Καλλιάνος).

— «Αίγας», δεξαμενόπλοιο, πρώην «IN A-menas» ύπό σημαία Άλγερίας, 74.878 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, πού άνήκει στήν εταιρεία «SAEGEA SHIPPING CORPO-RATION» (κ. Εύάγγ. Καλλιάνος).

— «Αινίς», δεξαμενόπλοιο, πρώην «In Na-hala» ύπό σημαία Άλγερίας, 71.883 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, πού άνήκει στήν εταιρεία «AENIAS CORPORATION» (κ. Εύάγγ. Καλλιάνος).

— «Έμπρες», όχηματαγωγό, πρώην κυ-πριακό ύπό τό αυτό όνομα, 8.186 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, πού άνήκει στήν έ-ταιρία «HERO MARITIME CORPORATION» (κ. Λάμπρος Καρακώστας).

— «Εύβοια Λάκ», φορτηγό, πρώην πανα-μαϊκό ύπό τό αυτό όνομα, 11.321 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, πού άνήκει στήν έ-ταιρία «DIMSKAL SHIPPING COMPANY S.A.» (κ. Δημ. Σύμπουρας).

— «Πίκι», μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο No. 1946, 25.227 τον. γκρός, πού άνήκει στήν εταιρεία «ALAMERA SHIPPING CORPO-RATION» (κ. Κων. Γλυνός).

— «Έλεονώρα Μ.», δεξαμενόπλοιο, πρώ-ην «Stena Pacifica» ύπό λιβεριανή σημαία,

66.942 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, πού άνήκει στήν έταιρία «FIRST MARITIME S.A.» (κ. Σπυρ. Άσιπώτης).

Άγοραπωλησίες

Σέ Έλληνες περιήλθε τό λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Gemini Friendship» 27.765 τον. d.w., 16.735 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγή-σεως 1977, έναντι τιμής περί των 2,8 έκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Ιώ» 15.341 τον. d.w., 8.909 τον. γκρός, βρετανικής ναυπηγήσεως 1969 σέ ά-γνωστη τιμή καί μετονομάσθηκε «Υμηττός Ιώ».

— Έλληνες αγόρασαν τό φορτηγό - ψυγείο «Basro Freezer», 10.252 τον. d.w., 8.065 τον. γκρός, σουηδικής ναυπηγήσεως 1969, σέ άγνωστη τιμή καί μετονομάσθηκε «Φρίο Άνταρτικό».

— Έλληνες επίσης αγόρασαν τό ύπό ση-μαία Μαρόκου δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Al Idrissi» 91.942 τον. d.w., 51.546 τον. γκρός, ιταλικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 4 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό ιαπωνικό δε-ξαμενόπλοιο «Valette Trader» 32.212 τον. d.w., τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί των 1,6 έκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του πανα-μαϊκού φορτηγού «Caramella» 16.044 τον. d.w., 9.366 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγή-σεως 1976, σέ άγνωστη τιμή.

— Έλληνες επίσης απέκτησαν τό φορτη-γό πλοίο «Iran Seeyam», 12.140 τον. d.w., ναυπηγηθέν στή Πορτογαλία τό 1974, έναντι τιμής περί των 600.000 δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μικρό φορτηγό «Ηβη» 4.399 τον. d.w. του 1970, έ-ναντι τιμής 120.475 δολλαρίων.

— Επίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό ύπό κυπριακή σημαία σκάφος Ro/Ro «Βό-γιατζερ» 2.602 τον. γκρός, σουηδικής ναυπη-γήσεως του 1967, έναντι ποσού περί των 900.000 δολλαρίων. Τό σκάφος ύψωσε έλλη-

νική σημαία διατηρώντας τήν όνομασία του.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό νεότευκτο πο-λωνικό πρόντακτ κάρριερ «Mary» 47.000 τον. d.w. του 1984, έναντι τιμής 9,8 έκατομ. δολ-λαρίων.

— Επίσης Έλληνες αγόρασαν τό δεξαμε-νόπλοιο «Sea Royal», 82.600 τον. d.w. ιαπω-νικής κατασκευής του 1974, έφοδιασμένο μέ συστήματα IGS/COW/SBT, έναντι τιμής περί των 3,4 έκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες απέκτησαν τό μπάλκ κάρριερ μέ δυνατότητα μεταφοράς αυτοκινήτων, «Golden Orchid» 26.224 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού 875.000 δολλαρίων.

Πώληση Έπιβατηγού

Σέ Άμερικανούς έπωλήθη τό ύπό πανα-μαϊκή σημαία κρουαζιερόπλοιο «Regina Pri-ma» 10.153 τον. γκρός, μετασκευασθέν στον Πειραιά τό 1965 χωρητικότητας 600 έπιβα-τών, χωρίς νά γνωστεί τό τίμημα άγοράς.

Διαλύσεις

— Σέ Νοτιοκορεάτες έπωλήθη γιά διάλυ-ση τό φορτηγό πλοίο «Σόβερεϊν Στάρ» 8.534 τον. γκρός του 1966, αντί δολ. 104 ανά τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Τουρκοί διαλυτές αγόρασαν τό έλληνι-κό δεξαμενόπλοιο «Σπέκτρε οφ Ρόουζ» 42.810 τον. γκρός του 1965, αντί περίπου δολ. 95 ανά τόννο βάρους.

— Σέ Πακιστανούς διαλυτές κατέληξε τό φορτηγό πλοίο «Σή Γκάρντιαν», 12.061 τον. γκρός του 1969, αντί δολ. 105 ανά τόννο βάρους.

— Σέ άγνωστους διαλυτές έπωλήθη τό έλ-ληνικό μπάλκερ «Μαρία Ξυλά», 9.365 τον. γκρός του 1967, αντί περίπου δολ. 90 ανά τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Επίσης σέ μή κατανομαζόμενους δια-λυτές περιήλθε τό φορτηγό πλοίο «Άντζελα 5.711 τον. γκρός του 1962, αντί τιμής περί των δολ. 120 ανά τόννο βάρους.

— Νοτιοκορεάτες διαλυτές αγόρασαν σέ άγνωστη τιμή τό ύπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Άνδρος Σίτυ» 21.425 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1968.

— Στό Πακιστάν έπωλήθη γιά διάλυση τό ύπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Κά-πταιν Άλεκ» 8.927 τον. γκρός, 4.164 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1967, αντί δολ. 92 ανά τόννο.

— Στή Νότιο Κορέα έπωλήθη γιά διάλυση τό δεξαμενόπλοιο «Διόνυσσος» 23.160 τον. γκρός, 18.000 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1962, αντί δολ. 115,50 ανά τόννο.

— Διαλυτές του Πακιστάν αγόρασαν τό ύ-πό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Γρηγο-ρούσα» 6.235 τον. γκρός, 4.100 τον. περίπου βάρους του 1960, αντί δολ. 98 ανά τόννο.

— Στό Μπαγκλαντές έπωλήθη γιά διάλυ-ση τό φορτηγό πλοίο «Φοϊνίξ» 11.489 τον.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΧΗ

Δίδεται ΔΙΑΜΠΕΡΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟ ΕΠΙ ΤΗΣ
ΑΚΤΗΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 21 καί ΑΓ. ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ 16
ΕΝΑΝΤΙ ΤΟΥ ΜΙΚΡΟΥ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ
ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ 450 μ² περίπου.
ΔΕΚΤΑΙ ΜΟΝΟΝ ΣΟΒΑΡΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΙ
ΤΗΛ. 8931075 6-8 μ.μ.

γκρός, 5.250 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1969, αντί δολ. 107 ανά τόννο.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Νεπτούνια» 27.960 τόν. γκρός, 11.000 τόν. βάρους περίπου του 1965, αντί δολ. 108 ανά τόννο.

— Διαλυτές του Μπαγκλαντές αγόρασαν τό υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκερ «Κυρακα-τίγκω» 26.493 τόν. γκρός, 11.400 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1967, αντί δολ. 110 ανά τόννο.

— Τέλος, στον Πειραιά επωλήθη γιά διά-λυση τό φορτηγό πλοίο «Μαρλέν» 5.087 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1957, αντί ποσού 172.000 δολαρίων.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τούς μήνες Ιούλιο καί Αύγουστο υπεγράφησαν στό ΝΑΤ συμβάσεις γιά τήν ασφάλιση τών πληρωμάτων τών παρακάτω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Θάλια», παναμαϊκό, 16.873 τόν. γκρός, από 1.6.85, εκπρόσωπος κ. Έμμ. Δανέζης.

— «Ση Πρόγκρες», κυπριακό, 12.142 τόν. γκρός, από 5.5.85, εκπρόσωπος κ. Δημ. Μπαρμπούτης.

— «Ση Κάρριερ», κυπριακό, 16.089 τόν. γκρός, από 3.4.85, εκπρόσωπος κ. Δημ. Μπαρμπούτης.

— «Στάμος», λιβερριανό, 35.835 τόν. γκρός, από 27.5.85, εκπρόσωπος κ. Κων. Φαφαλιός.

— «Φλάγκ Χίος», παναμαϊκό, 14.713 τόν. γκρός, από 3.4.85 εκπρόσωπος κ. Μαν. Μούνδρος.

— «Αλίκη», παναμαϊκό, 9.943 τόν. γκρός, από 17.5.85, εκπρόσωπος κ. Νικ. Φραγκί-στας.

— «Μπρήμ», λιβερριανό, 25.250 τόν. γκρός, από 20.6.85, εκπρόσωπος κ. Κων. Γλυνός.

— «Όλ Μέριτι», παναμαϊκό, 17.880 τόν. γκρός από 10.3.85, εκπρόσωπος κ. Θεμ. Ζιμ-πόπουλος.

— «Φλάγκ Μαρία», παναμαϊκό, 17.713 τόν. γκρός, από 25.4.85, εκπρόσωπος κ. Δημ. Κα-σανδρής.

— «Βαμάντ Γουαίβ», παναμαϊκό, 16.623 τόν. γκρός, από 10.1.85, εκπρόσωπος κ. Άντ. Σακέλης.

— «Ρόουζ Στόουν», παναμαϊκό, 5.019 τόν. γκρός, από 1.5.85, εκπρόσωπος κ. Άθαν. Πα-παθανασίου.

— «Τάεσχορν», λιβερριανό, 18.376 τόν. γκρός, από 15.5.85, εκπρόσωπος κ. Βασ. Κούτσης.

— «Νάντελχορν», λιβερριανό, 18.732 τόν. γκρός, από 10.5.85, εκπρόσωπος κ. Βασ. Κούτσης.

— «Ατλάνικ Λήντερ», παναμαϊκό, 8.212 τόν. γκρός, από 1.7.85, εκπρόσωπος κ. Νικ. Κατούνης.

Οί διαγραφές

Κατά τό αυτό χρονικό διάστημα διεγράφη-σαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων, τά έ-ξης πλοία:

— «Αθέρας», κυπριακό, 4.050 τόν. γκρός, από 12.4.85, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Ντόνα Ουράνια», κυπριακό, 17.596 τόν. γκρός, από 15.7.85, λόγω ύψώσεως έλ-ληνικής σημαίας.

— «Αττική», παναμαϊκό, 13.118 τόν. γκρός, από 3.1.85, λόγω πωλήσεως.

— «Μαϊστρος», λιβερριανό, 18.923 τόν. γκρός, από 5.8.85, λόγω ύψώσεως ελληνικής σημαίας.

— «Καποδίστριας», παναμαϊκό, 16.465 τόν. γκρός, από 29.7.85, λόγω διακοπής συμ-βάσεως.

— «Όλγα», κυπριακό, 1.568 τόν. γκρός, από 9.8.85, λόγω ύψώσεως ελληνικής ση-μαίας.

— «Μαράκι», παναμαϊκό, 4.435 τόν. γκρός, από 28.3.85, λόγω πωλήσεως.

— «Νόδερν Νάιαντ», λιβερριανό, 22.549 τόν. γκρός, από 5.8.85, λόγω πωλήσεως.

— «Λακωνικός», παναμαϊκό, 11.162 τόν. γκρός, από 19.11.84, λόγω λήξεως τής συμ-βάσεως.

— «Μανώ Κ.», κυπριακό, 1.599 τόν. γκρός, από 24.1.85, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

Στίς 30.8.85 τά συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ πλοία ανέρχοντα σέ 327, συνολικής χωρητι-κότητας 5.817.781 τόν. γκρός.

Η μεταφορά φορτίων πετρελαίου πρὸς τήν Νότιο Ἀφρική

Μέ άφορμή διάφορα έρωτήματα πού τί-θενται κατά καιρούς στό ΥΕΝ σχετικά μέ τή δυνατότητα μεταφοράς πετρελαίου στή Νό-τιο Ἀφρική, μέ έγγραφό του ό γεν. γραμμα-τέας του ύπουργείου Ναυτιλίας κ. Βασίλης Παπαδόπουλος γνωρίζει ότι εξακολουθούν νά ισχύουν οι αποφάσεις πού υιοθέτησε ή 34η καί 35η Σύνοδος τής Γεν. Συνελεύσεως τών Ἑνωμένων Ἐθνών γιά τόν αποκλεισμό μεταφοράς φορτίων στή χώρα αὐτή.

Εἰδικότερα, στίς Ἀποφάσεις αὐτές, μετα-ξύ άλλων, προβλέπεται ή απαγόρευση μετα-φοράς πετρελαίου ή παραγώγων πετρε-λαίου μέ πλοία πού φέρουν τή σημαία τών κρατῶν πού υιοθέτησαν τίς Ἀποφάσεις ή έ-χουν ναυλωθεῖ από ύπηκόους τους.

Ἀμερικανικές συστάσεις γιά ταξίδια στόν Περσικό

Ἡ άμερικανική πρεσβεία στήν Ἀθήνα μέ σήμα της πού κοινοποιήθηκε καί στό ύπουρ-γείο Ναυτιλίας συνέστησε νά αποφεύγεται, μέχρι νεώτερης είδοποιήσεως, ή προσέγγι-ση πλοίων στό λιμάνι του Ἰράκ καί του Ἰ-ράν. Μέ τό ἴδιο σήμα πού κοινοποιήθηκε από τό ΥΕΝ στό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο, τήν Ἐ-νωση Ἐφοπιστῶν καί τήν Ἐνωση Πλοιάρ-χων, παρέχονται οδηγίες πρὸς τά πληρώμα-τα τών πλοίων πού βρίσκονται στόν Περσι-κό.

Πρόστιμα σέ έπιβατηγά

Πρόστιμα συνολικού ύψους 1.677.868 δρχ. έπιβλήθηκαν από τό Γραφείο Εὐρέσεως Ναυτικής Ἐργασίας στους ύπεύθυνους έν-τεκα έπιβατηγῶν πλοίων τά όποια ένὼ τό κα-λοκαίρι του 1984 έκαναν δρομολόγια σέ διά-φορες άκτοπλοϊκές γραμμές δέν διατήρη-

σαν τήν κανονική σύνθεση πληρώματος κα-τά τή διάρκεια τής χειμερινής περιόδου, ό-πως είχαν υποχρέωση από τό νόμο. Τά πλοία αὐτά είναι τά «Σκύρος», «Θήρα», «Νηρεΐς», «Παναγία Τήνου», «Αἰγαίον», «Πορτοκαλής Ἥλιος», «Μεγαλόχαρη», «Ἴος», «Ξαντορίνη», «Καστριανή Κέα» καί «Κάρυ-στος II».

Ἡ Σ.Σ.Ε. τών ναυαγοσωστικῶν

Μέ απόφαση του ύπουργού Ἐμπορικής Ναυτιλίας κ. Στάθη Ἀλεξανδρῆ κυρώθηκε ή Συλλογική Σύμβαση Ἐργασίας τών πληρω-μάτων τών ναυαγοσωστικῶν. Ἡ ισχύς τής Σύμβαςης αρχίζει από τήν 1 Ἰουλίου 1985 καί λήγει στίς 30 Ἰουνίου 1986.

Ὁ χρόνος φοιτήσεως στή Δ.Σ.Η.Ν.Ο. καί στή Σ.Σ.Π.Μ.

Ὁ χρόνος φοιτήσεως τών ναυτῶν στή Δη-μόσια Σχολή Ἡλεκτρονικῶν Ὀργάνων καί στή Σχολή Σωστικῶν Πυροσβεστικῶν Μέ-σων υπολογίζεται γιά συμπλήρωση τής ά-παιτούμενης θαλάσσιας ύπηρεσίας πρὸς ά-πόκτηση άποδεικτικοῦ ναυτικής ἱκανότητας έστω καί άν τά οικεία πτυχία άποκτήθηκαν μετά τίς έξετάσεις, άρκεῖ μόνο νά άποτελοῦν προϋπόθεση γιά τήν έκδοση του άποδεικτι-κοῦ, διευκρίνισε ή Διεύθυνση Ἐκπαιδεύσε-ως του ύπουργείου Ναυτιλίας.

Τό οικογενειακό έπίδομα

Παρατάθηκε μέχρι τίς 31 Ὀκτωβρίου ή προθεσμία ύποβολής τών δικαιολογητικῶν γιά τό οικογενειακό έπίδομα τών ναυτικῶν, γιά τό 1984. Τό έπίδομα δικαιούνται οι Ἑλ-ληνες ναυτικοί πού έχουν ναυτικό φυλλάδιο, είναι άσφαλισμένοι στό ΝΑΤ, έχουν παιδί καί πραγματοποιήσαν μέσα στό 1984 τουλάχι-στον 60 μέρες θαλάσσια ύπηρεσία.

Τό συνάλλαγμα

τῶν τουριστικῶν σκαφῶν

Σύμφωνα μέ έκτιμήσει του ύπουργείου Ναυτιλίας, τό συνάλλαγμα από τίς ένναυλω-σεις τών ελληνικῶν έπαγγελματικῶν τουρι-στικῶν σκαφῶν προβλέπεται νά φτάσει τό 1985 τό ύψος τών 1.750 έκατ. δρχ.

Σύμφωνα μέ σχετικά στοιχεία τό 1981 τό συνάλλαγμα ήταν 730 έκατ. δρχ., τό 1982-982 έκατ. δρχ., τό 1983 1.200 έκατ. δρχ. καί τό 1984 1.500 έκατ. δρχ. Τά ελληνικά τουρι-στικά έπαγγελματικά σκάφη ανέρχονται σέ 1.750.

663 νέα φυλλάδια

Τόν Σεπτέμβριο έκδόθηκαν από τίς άρμό-διες ύπηρεσίες του ύπουργείου Ναυτιλίας 663 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Ἡ Σχολή τών Πυροσβεστικῶν

Τόν Σεπτέμβριο άποφοίτησαν από τήν Σχολή Σωστικῶν καί Πυροσβεστικῶν Μέσων του Ἀσπροπύργου 398 ναυτικοί. Μέχρι τό τέλος Σεπτεμβρίου είχαν άποφοιτήσει συνο-λικά από τή Σχολή 67.942 ναυτικοί.

Βύθιση μικροῦ φορτηγοῦ

Τήν νύκτα τής 3ης Ὀκτωβρίου τό μέ ση-μαία Λιβάνου φορτηγό «Al Hadi», χωρητικό-τητας 1.183 τ. γκρός υπέστη κλίση άνοικτά του Πόρτο Ράφτη καί λίγη ώρα άργότερα βυ-θίστηκε, άλλα τό πληρωμά του άποτελούμε-νο από 15 ξένους καί δύο έλληνες ναυτικούς διασώθηκε.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

ΤΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΓΟΝΕΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΕΧΕΤΑΙ ΕΓΓΡΑΦΕΣ ΝΕΩΝ ΜΕΛΩΝ (ΜΟΝΟ ΓΟΝΕΙΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ) ΣΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ
ΟΔΟΣ Δ. ΦΑΛΗΡΕΩΣ 44, ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ, ΤΗΛ. 4810075
ΔΕΥΤΕΡΑ — ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 09.00 - 12.00 Π.Μ.

Παναμαϊκό φορτηγό απέπλευσε χωρίς τά ναυτιλιακά έγγραφα

Τό Παναμαϊκό φορτηγό «Γουέστ Γκέητ», 1.230 τόν. γκρόρ, απέπλευσε στις 8 'Οκτωβρίου από τό Τσιγκέλι του 'Αλμυρού χωρίς άδεια τής λιμενικής άρχής και χωρίς τά ναυτιλιακά του έγγραφα τά όποία εγκαταλείφθηκαν στό λιμεναρχείο του Βόλου. Στο σκάφος είχαν διαπιστωθεί σοβαρές έλλείψεις κατά τόν κατάπλου του στις 4 'Οκτωβρίου στό Τσιγκέλι όπου επρόκειτο νά φορτώσει σιδηροχρώμιο — τό πλοίο είχε έλληνή και άντικανονική σύνθεση πληρώματος, δέν διέθετε αξιωματικό μέ πιστοποιητικό χειριστού ραδιοηλεφώνου, τό πιστοποιητικό ασφαλούς κατασκευής του πλοίου δέν είχε τήν έτήσια θεώρηση και τό έγγραφο έθνικότητας ήταν ληξιπρόθεσμο. Σύμφωνα μέ δήλωση του πράκτορος τό «Γουέστ Γκέητ» κατευθύνεται πιθανώς στό άγγλικό λιμάνι 'Ιμινγκχαμ.

Ληστεία σέ βάρος πλοίαρχου στή Βραζιλία

Τέσσερις ένοπλοι μασκοφόροι λήστεψαν στό Σάο Σεμπάστιο τής Βραζιλίας τόν πλοίαρχο του έλληνικού φορτηγού «Πέτρα» από τόν όποιο πήραν χρήματα και διάφορα είδη συνολικής αξίας 4.000 δολλαρίων. Οι μασκοφόροι διέρρηξαν τό διαμέρισμα του πλοίαρχου και άφου τόν έδεσαν μέ τήν απειλή των όπλων πήραν τά χρήματα του διέθετε, τό βίντεο, τό ραδιοκασετόφωνο, προσωπικά αντικείμενα και είδη από τό τράνζιτ, άλλα δέν πείραξαν τό υπόλοιπο πλήρωμα.

Ή προστασία από τίς πειρατείες στά λιμάνια τής Βραζιλίας

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας ζήτησε από τό ύπουργείο Έξωτερικών νά εξετάσει τή σκοπιμότητα έντονης παραστάσεως προς τίς βραζιλανές άρχές ώστε νά εξασφαλισθεί ή προστασία των έλληνικών πλοίων και των πληρωμάτων τους όταν βρίσκονται στά λιμάνια τής Βραζιλίας όπου τελευταία σημειώθηκαν περιστατικά πειρατείας σέ βάρος έλληνικών πλοίων.

Συνελήφθη ό πλοίαρχος του «Σάλεμ»

Σύμφωνα μέ άνακοίνωση τής ΕΛΑΣ, συνελήφθη στις άρχές του δεκαπενθημέρου στό κέντρο τής Αθήνας ό πλοίαρχος του ύπό λιβεριανή σημαία δεξαμενοπλοίου «Σάλεμ», ό όποιος άντιμετωπίζει τίς γνωστές σοβαρές κατηγορίες γιά τή βύθιση του πλοίου άνοικτά τής Σενεγάλης τόν 'Ιανουάριο 1980.

Ή παράδοση καταλοίπων

Τά πλοία που θά καταπλέουν σέ λιμάνια τής χώρας μας γιά νά παραδώσουν τά πετρελαιοειδή κατάλοιπά τους στις ειδικές εγκαταστάσεις εύκολιών ύποδοχής δέν θά έλευθεροκοινωνούνται στό έξής, σύμφωνα μέ εγκύκλιο του ΥΕΝ προς τίς λιμενικές άρχές τής χώρας. Μέ τήν ρύθμιση αυτή τά διερχόμενα τράνζιτ πλοία θά εξυπηρετούνται χωρίς καθυστέρησης.

Θάνατοι ναυτικών

Στό έλληνικό φορτηγό «Γεώργιος Ξυλάς» πέθανε στις 2 'Οκτωβρίου από καρδιακή προσβολή ένν τό πλοίο βρισκόταν μεταξύ

ΤΟ ΝΕΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ HELMEPA



Τήν Τετάρτη 2 'Οκτωβρίου, άνακοινώθηκε τό νέο, τρίτο κατά σειρά εκπαιδευτικό πρόγραμμα τής Έλληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMEPA) γιά τό άκαδημαϊκό έτος 1985-86, τό όποιο άπευθύνεται προς αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής του έμπορικού και του πολεμικού ναυτικού, καθώς και προς στελέχη ναυτιλιακών εταιριών μελών τής HELMEPA.

Στήν εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στόν μόνιμο εκθεσιακό χώρο τής Ένώσεως στόν Πειραιά, παρέστησαν ό ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής, εκπρόσωποι των ύπουργείων Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Έρευνας και Τεχνολογίας και Έσωτερικών, ό εκπρόσωπος των Ήνωμ. Έθνών κ. Όντ Νόρντστραντ, ό δήμαρχος Πειραιά κ. Παπασπύρου και οι πρόεδροι των έφοπλιστικών και ναυτεργατικών μας Ένώσεων.

Τό άκροατήριο αποτελούσαν Τακτικά και Έταιρικά Μέλη τής HELMEPA, Αξιωματικοί του Λ.Σ. και του Π.Ν., εκπρόσωποι τής έλληνικής ναυτιλιακής οικογένειας και του τύπου.

Τήν έναρξη τής εκδήλωσεως, ή όποία συνέπεσε μέ τή συμπλήρωση δύο χρόνων προσφοράς τής HELMEPA προς τούς Έλληνες αξιωματικούς, χαιρέτησε ό πρόεδρος τής Ένώσεως κ. Γιώργος Λιβανός, ό όποιος χαρακτηριστικά ύπογράμμισε ότι τό σημαντικό έργο που επιτελείται άναγνωρίσθηκε ήδη από τά Ήνωμένα Έθνη, όπου ό ίδιος συμμετέχει πλέον ως έμπειρογνώμονας σέ μία από τίς επιτροπές που θά προτείνουν στήν όλομέλεια του Όργανισμού μέτρα που πρέπει νά ληφθούν γιά τήν προστασία του πλανήτη μας στό μέλλον από τήν ρύπανση που δημιουργεί ό συνεχώς αύξανόμενος άνθρώπινος πληθυσμός.

Ακολούθησε χαιρετισμός του ύπουργού κ. Άλεξανδρή, ό όποιος μέ τήν εύκαιρία ύπογράμμισε τή σημασία τής Έλληνικής Ναυτιλίας γιά τή χώρα μας και στή συνέχεια ό πρόεδρος τής ΠΕΠΕΝ κ. Γ. Ψαρράς, ως εκπρόσωπος τής ΠΝΟ, μίλησε γιά τήν άνάγκη συνεχούς ενημερώσεως των ναυτικών γιά τήν προστασία τής θάλασσας.

Τά νέα εκπαιδευτικά σεμινάρια τής HELMEPA παρουσίασε κατόπιν ό γεν. διευθυντής τής Ένώσεως κ. Μητσάτσος, τά όποία ένδεικτικά άναφέρονται στήν: Ασφάλεια πλοίου, Πρόληψη τής θαλάσσιας ρύπανσης που δημιουργείται από τά πλοία, Έφαρμογή τής Δ.Σ. MARPOL 73/78, Ό άνθρωπος και ή θαλάσσια ρύπανση, κ.λπ.

Τά 29 σεμινάρια HS-B άρχισαν στις 10 'Οκτωβρίου 1985 και τελειώνουν στις 6 'Ιουνίου 1986, ένν τά 11 σεμινάρια HS-A άρχίζουν στις 31 'Οκτωβρίου 1985 και τελειώνουν στις 18 'Απριλίου 1986.

Ή HELMEPA προβλέπει νά συμμετάσχουν 700-900 Αξιωματικοί στήν περίοδο 1985-1986. Προσθέτοντας σ' αυτούς και τούς 1544 Αξιωματικούς του Ε.Ν. και του Π.Ν. που παρακολούθησαν τούς εκπαιδευτικούς κύκλους τής HELMEPA στις δύο προηγούμενες περιόδους 1984-84 και 1984-85, άναμένεται ότι τόν 'Ιούνιο του 1986 ό συνολικός αριθμός θά φθάσει στους περίπου 2.400 Αξιωματικούς. Από τό σύνολο των 1544, τό 57% βρίσκεται σήμερα ναυτολογημένο σέ Έλληνικά ποntonόπρα πλοία μέλη τής HELMEPA που ταξιδεύουν.

Ή εκδήλωση τής HELMEPA εκλείσει μέ τόν θερμό χαιρετισμό που άπηύθυσε ό Συντονιστής του Σύστηματος του ΟΗΕ γιά Άναπτυξιακές Δραστηριότητες και Μόνιμος Άντιπρόσωπος του Προγράμματος Άναπτύξεως των Ήνωμ. Έθνών στήν Ελλάδα κ. Όντ Νόρντστραντ, γιά τό έργο που συντελείται από τήν Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος και τό όποιο όπως ύπογράμμισε χαιρεί πλέον διεθνούς άναγνωρίσεως.

" SACORAFOS "

SPECIFICATION/CLAIMS

ANSAPHONE 86.27.469

Οι τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οι τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς, ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 10 Ὀκτωβρίου. Τιμές σέ δολ. Λάρια ΗΠΑ. Πηγή KRISTENSON'S PETROLEUM, Νέα Ὑόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	129/139	139/149	243/244
Βοστώνης	156/158.10	161/164.80	255/256
Νέας Ὑόρκης	144.50/146	149/152	240/250
Φιλαδέλφειας	147/150	151/155	240/250
Βαλτιμόρης	149/150	154/155	250/251
Νόρφολκ	147/150	151/156	239/250
Σαβάννας	148/150	154.50/156	240/242
Τζάκσονβιλ	150/151	157/158	240/241
Π. Ἑβεργκλεϊτς	150/151	160/161	248/249
Τάμπα	147.50/150	154/155	236/245
Μόμπιλ	139/142.50	143.50/146	236/250
Ν. Ὀρλεάνης	137/141.50	141.50/144	236/250
Μπωμόντ/Π. Ἀρθρου	139/145	143.50/150	240/241
Χιούστον	137/140.50	141.50/146.50	236/250
Κόρπους Κρίστι	145/148	150/151	240/245
Λός Ἀντζελες	139/141.50	141/145.50	223/230
Σάν Φραντζίσκο	139/142	142/146.50	224/230
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	148/151	150/153	223/230
Σηάττλ	138/144	144/146	224/230
Βανκούβερ	160/172	165/176	265/270
Ἀγ. Εὐσταθίου	154/156	157/159	245/250
Φρήπορτ/Μπαχάμας	149/150	154/155	249/250
Ἀρούμπας/Κιουρασάο	169/170	177.50/178.50	249/250
Τρίνινταντ	165/170	177/182	250/260
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	163/166	167/169	246/249
Σαϊντ Κρουά	24.10	24.45	33.10BBL
Βενεζουέλας	22.56	23.14	33.28BBL
Βραζιλίας	149	153	295
Ἀμβέρσας	137/137.50	141/141.50	240/241
Ρότερνταμ	132.50/133	138/138.50	226/239
Ἀμβούργου	137/138	140/141	244/245
Γαλλίας	140/142	150/152	270/275MTW
Ἰσπανίας	145/146	151/152	258/260MTW
Θέουτας	—	156/158	257/263MTW
Γένουας	153/154	161/163	278/285
Αὐγούστας	153/154	161/163	278/285
Πειραιῶς	153/154	157/158	274/276
Σουέζ Κανάλ	158	158	275
Τζέντας	—	160	282.65
Ντῶρμπαν	—	150/153	313/318MTW
Σιγκαπούρης	151/152	153.50/155	220.50/221.50
Ἰαπωνίας	160/162	165/167	245/250

Κούβας καί Μαϊάμι ὁ ἠλεκτρολόγος Παῦλος Βενινάκης, 58 ἐτῶν. Γιατρός τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς πού πῆγε στό πλοῖο μέ ἐλικοπτερο ἐπεῖτα ἀπό αἴτηση τοῦ πλοιάρχου τοῦ σκάφους δέν μπόρεσε νά προσφέρει καμμία βοήθεια γιατί στό μεταξύ ὁ Βενινάκης εἶχε πεθάνει.

Ἐπίσης στό κυπριακό φορτηγό «Φρόντ Στάρ» πού βρίσκεται στό Λάγος πέθανε στίς 8 Σεπτεμβρίου ὁ ναυτικός Ἑμμ. Χατζηγιάννης, 52 ἐτῶν.

18 Λιμενικοί «Δότες σώματος»

Δεκαοκτώ ἀξιωματικοί καί ὑπαξιωματικοί τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καθώς καί ἕνας λιμενοφύλακας γίνονται «δότες σώματος» καί ἡ δὴ οἱ σχετικές δηλώσεις τους στάλθηκαν ἀπό τό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας στό Γενικό Νοσοκομεῖο Ἀθηνῶν γιά νά ἐκδοθοῦν τά σχετικά δελτία «δότου». Πρόκειται γιά τούς Ἡλ. Πιερράκο, πλοίαρχο, Γ. Λεμονάκη, Ι. Κυρδήμο καί Ε. Μακράκη, ἀντιπλοίαρχους, Δ. Γεωργακόπουλο, πλωτάρχη, Ν. Καβαλιέρο, ὑποπλοίαρχο, Δ. Τσιμπούρη, ἀνθυποπλοίαρχο, Γ. Καλάλα, σημαιοφόρο, Β. Ἀσκήδη καί Σ. Ζωνάκη, ἀνθυποασπιστές, Π. Ντόκο, ἀρχικελευστή, Χ. Στούρη καί Χ. Μπακερτζή, ἐπικελευστές, Ι. Πεχλεβάνη, Γ. Κούγια, Χ. Δελή καί Μ. Ἀντζικά, κελευστές καί Κ. Κιμπούρη, λιμενοφύλακα.

**Λιμενικός σταθμός
στό «Ἅγιο Ὅρος»**

Ἀπό τήν ἐπόμενη ἀνοιξη, θά ἀρχίσει νά λειτουργεῖ στή Δάφνη τοῦ Ἁγίου Ὁρους, λιμενικός σταθμός, γιά τήν καλύτερη ἀντιμετώπιση τῶν προβλημάτων τῆς περιοχῆς ὅπως ἡ ἀρχαιοκαπηλεία, ἡ παράνομη ἀλιεία καί ἡ παραβίαση τοῦ ἀβατοῦ τοῦ Ἁγίου Ὁρους.

Νέα περιπολικά γιά τό Λ.Σ.

Τό Ἀρχηγεῖο Λιμενικοῦ Σώματος θά παραλάβει σύντομα 15 περιπολικά σκάφη μήκους 45 ποδῶν καί 14 σκάφη μήκους 27 ποδῶν, 83 αὐτοκίνητα καί 20 μοτοσυκλέτες.

Τά νέα σκάφη καί ὀχήματα θά συμβάλουν στήν κάλυψη ζωτικῶν ἀναγκῶν τοῦ Λ.Σ. σέ θέματα ἀστυνόμευσης.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ**ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ**

Κυκλοφόρησαν τά τεύχη 5 (Μάιος) καί 6-7 (Ἰούνιος — Ἰούλιος) τῆς Ε.Ν.Δ. Στό πρῶτο περιέχονται τρεῖς ἀποφάσεις ἐπὶ θεμάτων θαλάσσιος μεταφοράς καί 10 ἀποφάσεις ἐπὶ θεμάτων ναυτικῆς ἐργασίας. Στό δέ δεύτερο τρεῖς ἀποφάσεις τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας σέ ζητήματα ναυτιλιακῆς φορολογίας καί 10 ἀποφάσεις τοῦ Πρωτοδικείου καί τοῦ Ἐφετερίου Πειραιῶς σέ ζητήματα πωλήσεως πλοίου καί διάφορα ἄλλα θέματα (ἀλλοδαπές ἐταιρίες, ναυτικά προνόμια, συντηρητική κατάσχεση, εἰσφορές NAT κλπ.).

SHIPHANDLING FOR THE MARINER

Κυκλοφόρησε τό αὐτοτελές χρήσιμο ἐγχειρίδιο μέ τόν παραπάνω τίτλο, γραμμένο ἀπό τόν πλοίαρχο Daniel Mac Elrevey τό ὁποῖο περιλαμβάνει πληροφορίες ναυσιπλοίας καί κινήσεως στοὺς λιμένες, στίς διώρυγες, κατά τούς δεξαμενισμούς ἢ λογω εἰδικῶν συνθηκῶν καί κρίνεται χρήσιμο βοήθημα γιά τούς πλοίαρχους. Τό βιβλίο διατίθεται ἀπό τήν Cornell Maritime Press, P.O. BOX 456, Maryland 21 617.

Δωρεάν Ταξίδια στη Κύπρο
για αδασμολόγητα ψώνια

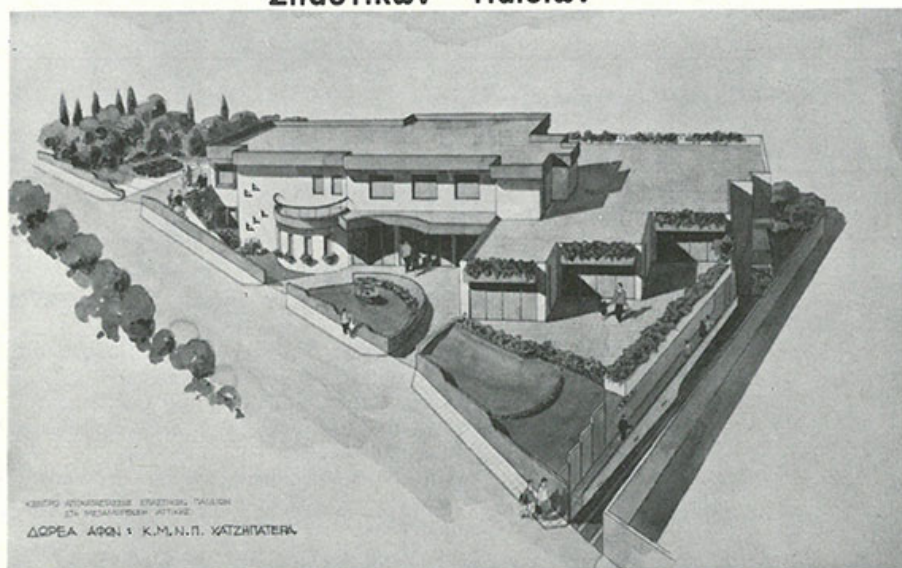
COMPACT DISC ΨΥΓΕΙΑ
VIDEOCAMERAS ΡΟΛΟΓΙΑ
MOVIECAMERAS ΠΛΥΝΤΗΡΙΑ
HI-FI STEREO Τ. V. VIDEO ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

ΤΟ ΤΕΡΠΝΟΝ ΜΕΤΑ ΤΟΥ ΟΦΕΛΙΜΟΥ
Το ΤΕΡΠΝΟΝ είναι η γνώριμία με την Κύπρο, ευχάριστη εμπειρία και υποχρέωση στον εαυτό σας. Το ΟΦΕΛΙΜΟ είναι το κέρδος που θα έχετε. Ότι κι αν αγοράσετε στην Κύπρο συμφέρει. Τα τελευταία αυθεντικά μοντέλλα ηλεκτρικών ειδών 1985 που δεν κυκλοφόρησαν ακόμα στην Ελλάδα. Ευρωπαϊκής ή Ιαπωνικής προέλευσεως όλων των γνωστών κατασκευαστών. Τα πιο πολλά με διεθνή εγγύηση, όπως εγχωριμης τηλεοράσεις από 39.000 δρχ. ή Βίντεο από 75.000 δρχ. Εξοικονομείτε μέχρι 40% αφού πληρωθούν οι φοροί στην Ελλάδα ή εντελώς αφορολόγητα για τους επαναπατρισμένους και ναυτικούς που δικαιούνται στέλεια. Για να παραλάβετε τα ψώνια σας στην Κύπρο αξίας 140.000 δρχ. σας προσφέρουμε **ΔΩΡΕΑΝ...**

ΕΝΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ Η ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ ΚΑΙ 3-5 ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ Α.Ε.
Εκθεσιακό Κέντρο Λεωφ. Βουλιαγμένης - ἐναντί Τροχαίας ΓΛΥΦΑΔΑ
Καθε μέρα και Σαββατο 08.00 - 22.00 Τηλέφωνο 8942496 - 8942518 - 76

ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΔΩΡΕΕΣ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

**Χατζηπατέρειον Κέντρο 'Αποκαταστάσεως
Σπαστικών Παιδιών**



Στή μνήμη του Οίγνουσιώτη έφοπλιστή Ιωάννη Κ. Χατζηπατέρα, ή σύζυγος καί τά παιδιά τους άνέγειραν, σέ είδικά γιά τό σκοπό άγορασθέν οικόπεδο δύο στρεμμάτων στήν περιοχή Μεταφορφώσεως 'Αττικής, τό σύγχρονο Κέντρο 'Αποκαταστάσεως Σπαστικών Παιδιών, τό όποιο καταλαμβάνει έμβαδό 2.000 τετρ. μέτρων καί ή συνολική άξία τής δωρεάς ξεπερνά τά 100 έκατομ. δραχμές.

Η θεμελίωση του κτιρίου έγινε τόν Μάιο 1983 καί τά έγκαίνια στίς 4 Σεπτεμβρίου 1985. Τό κτίριο μέ 80 τόν είδικό έξοπλισμό του έδωρήθη στό «Ίδρυμα Κοινωνικής Έργασίας», Νομικό Πρόσωπο 'Ιδιωτικού Δικαίου, τό όποιο έγκατέστησε ήδη καί λειτουργεί εκεί τό Κέντρο 'Αποκαταστάσεως Σπαστικών Παιδιών. Τό ΚΑΣΠ άποτελεί προσπάθεια πού λειτουργούσε από 11ετίας σέ περιωρισμένο μισθωμένο χώρο στή Φιλοθέη μέ ύποτυπώδη μέσα από άξιο έπιστημονικό καί βοηθητικό προσωπικό.

Τό κτίριο είναι δυναμικότητας περί τών 80 παιδιών (σήμερα λειτουργεί μέ 40 παιδιά) καί διαθέτει άνετους καί κατάλληλους χώρους καί έξοπλισμό γιά τήν έξυπηρέτηση τών λειτουργιών του κέντρου, τών κεντρικών γρα-

φείων του 'Ιδρύματος καί τών διοικητικών του ύπηρεσιών, ένώ ύπάρχει επίσης ξενώνας γιά τή φιλοξενία παιδιών καί γονέων από τήν έπαρχία γιά μικρά χρονικά διαστήματα.

Οι λειτουργίες του Κέντρου Σπαστικών Παιδιών έξυπηρετούνται από έξι αίθουσες (φυσιοθεραπείας, εργασιοθεραπείας καί παιδαγωγικής), δύο αίθουσες εκπαιδεύσεως, μεγάλους χώρους πολλαπλών εκδηλώσεων καί είδικών χώρων ύδροθεραπείας καί λογοθεραπείας. 'Υπάρχουν ακόμη μικρότεροι χώροι γιά τήν αποκλειστική εκπαίδευση μεμονωμένων περιπτώσεων παιδιών, καθώς καί χώροι ύποδοχής γονέων.

Τό Κέντρο προορίζεται γιά σπαστικά παιδιά (ήλικίας 2-12 ετών) είδικώς επιλεγόμενα από ομάδα έπιστημόνων, προσφέρει δέ θεραπεία καί εκπαίδευση μέ σκοπό τήν άποκατάστασή τους ως ισότιμα μέλη τής κοινωνίας.

Σημειώνουμε επίσης, ότι ή οικογένεια Χατζηπατέρα έδωρήσε παλαιότερα περί τά 80 έκατομ. δραχμές γιά τήν άνέγερση καί έξοπλισμό του 'Ιερού Κοινοβίου Εύαγγελισμού τής Θεοτόκου, 'Ιατρικοκοινωνικοπνευματικού Κέντρου στήν 'Ιερά Μονή Σίμωνος Πέ-

ΠΕΝΘΗ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Π. ΝΟΜΙΚΟΣ

Σέ ήλικία 83 ετών, πέθανε τή 1 'Οκτωβρίου ό διακεκριμένος έφοπλιστής καί μεγάλος φιλάνθρωπος Εύαγγελος Νομικός.

Ο Εύαγγελος Νομικός γεννήθηκε στή Μισσαριά Θήρας τό 1902 καί από νεαρός άσχολήθηκε μέ τό εμπόριο καί τίσ θαλάσσιες μεταφορές. 'Ιδρυτής του γραφείου Southern Steamship Agency του Λονδίνου προχώρησε άμέσως μετά τόν πόλεμο σέ μεγαλύτερα πλοία πάντοτε ύπό ελληνική σημαία καί ύπήρξε από τούς πρώτους πελάτες τών ιαπωνικών ναυπηγείων.

Διακρίθηκε ιδιαίτερα στους κοινωφελείς σκοπούς στή γενέτειρά του, όπου έδωρήσε τό τελεφερίκ τό όποιο αξιοποίησε τουριστικά τή Σαντορίνη καί δημιούργησε τό Ίδρυμα Λούλας καί Εύαγγελου Νομικού, τό όποιο σπουδάζει άπορα παιδιά.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» τών όποιών ό εκλιπών ύπήρξε παλαιός φίλος εκφράζουν στήν οικογένειά του θερμά συλλυπητήρια.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΜΠΗΣ

Πέθανε στήν 'Αθήνα σέ ήλικία 53 ετών, ό Καπτάν Δημήτρης Κουμπής, ό όποιος διακρίθηκε ιδιαίτερα κατά τή μακρόχρονη καριέρα του στίς έπιχειρήσεις διασώσεως πλοίων καί άνελκύσεως ναυαγίων.

Ο Καπτάν Δημήτρης όρίσθηκε Salvage officer του Hellenic Consortium τό 1976 καί άργότερα ανέλαβε τή διεύθυνση τών ναυαγιαρεισιών τής εταιρίας Τσαβλίρη καί τά τελευταία χρόνια διακρίθηκε στίς περιπτώσεις σοβαρών ναυαγιαρεισιών όπως τών πλοίων «Μεσσηνιακή Φροντίς» (1979), «Ναυαρίνο» (1981), «'Αθήνιαν Ρήφερ» (1982) καί «Γουόρλντ 'Αγιαξ» (1984).

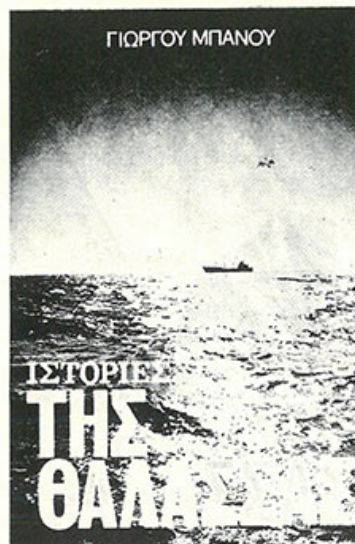
τρα του 'Αγίου Όρους καί από τό 1983 έχει ιδρύσει νομικό πρόσωπο μή κερδοσκοπικού χαρακτήρα μέ τήν έπωνυμία «'Εταιρεία Κοινωνικής καί Πνευματικής 'Αρωγής καί Συμπαράστασεως -ΕΚΠΑΣ» καί τόν τίτλο «Κληροδότημα Ιωάννου Κ. Χατζηπατέρα», μέσω τής όποια τό μέν θά παρακολουθεί τήν πορεία τών παραπάνω δύο μεγάλων δωρεών τό δέ έρχεται άρωγός σέ πολυποίκιλες προσπάθειες κοινωνικού καί πνευματικού περιεχομένου.

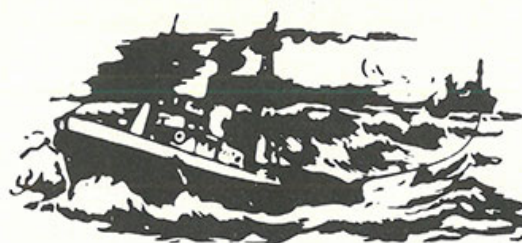
**'Αναμνήσεις από τά χρόνια
τής θαλασσινής ζωής,
άπρόοπτα καί καθημερινά,
περασμένα στό χαρτί
μέ μιά άμεσότητα
πού, διαβάζοντάς τα,
θάλεγε κανείς πώς ήταν εκεί...**

Πληροφορίες καί κεντρική Διάθεση:

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Τηλ.: 4178869





Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	Έλληνική	6.680	1972	Ανέφερε ζημία στη βοηθητική μηχανή στο Σχζέ-σιν στις 2/10.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	Μάλτας	9.492	1969	Προσάραξε έμφορτο, στον ποταμό Παρανά, στις 6/10. Ζητήθηκε η συνδρομή ρυμουλκών.
ΕΡΜΙΟΝΗ	Έλληνική	4.508	1966	Προσέκρουσε σε αποβάθρα της Αμβέρσας στις 4/10 και υπέστη ελαφρές ζημιές. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΣΗ ΧΕ'Ι'Α	Κυπριακή	8.745	1970	Υπέστη έκρηξη στο μηχανοστάσιο, στον Κόλπο του Σουέζ, στις 27/9 και βυθίστηκε. Τό πλήρωμα παραλήφθηκε σώο από διερχόμενο πλοίο.
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ	Φιλιππίνων	8.869	1974	Τρίπολη για Αμβέρσα συγκρούστηκε στις 27/9, ανοικτά της Λισσαβώνας με τό άλιευτικό «Carthage» και υπέστη ελασματοургικές ζημιές. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές στην Αμβέρσα.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΡΙΑΔΝΗ	Παναμαϊκή	16.169	1972	Υπέστη ρήγμα στο Μογκαντίσου, στις 28/9 και διαρροή φορτίου.
ΑΡΤΕΜΙΣ	Έλληνική	23.193	1979	Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Bangla Mita» στην Κουτούμπνια στις 24/9.
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	Έλληνική	12.204	1972	Προσέκρουσε σε αποβάθρα, του Μόντρεαλ στις αρχές Οκτωβρίου χωρίς νά γίνει γνωστή ή έκταση των ζημιών.
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ	Κυπριακή	10.625	1969	Ρουέν για Γκνάνσκ, έμφορτο σιτηρών, προσέκρουσε σε αποβάθρα του Μπρούνσμουτελ στις 6/10 και υπέστη ελαφρές ζημιές.
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	Λιβεριανή	19.633	1976	Συγκρούστηκε στο Ρίβερ Σέιν, στις 26/9 με τό φορτηγό «Hever» χωρίς νά ύποστεί σοβαρές ζημιές και συνέχισε τό ταξίδι του.
ΣΤΑΜΥ	Έλληνική	30.315	1972	Νέα Όρελάνη για Γάνδη, έμφορτο, προσάραξε βορείως της Δουνκέρκης στις 29/9. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών.
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	Λιβεριανή	17.200	1984	Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Khuina» στη Τσι-ταγκόγκ, στις 2/10 χωρίς νά γίνει γνωστή ή έκταση ζημιών.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 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

Ναυλαγορά

ΟΙ πέντε πρώτες εργάσιμες ημέρες του Οκτωβρίου ήταν ένα χρονικό διάστημα ικανό να δείξει ότι οι πρόσφατες ελλείψεις μιάς ουσιαστικής βελτίωσης των συνθηκών της παγκόσμιας ναυλαγοράς και ύψωσης των ναύλων ήταν μάταιες. Πράγματι, μέσα από διαδικασίες όπου, πέρα από τη λειτουργία του νόμου προσφοράς και ζήτησης, υπήρξε και κάποια συνειδητή αντίδραση των ναυλωτών, οι πρόσφατες τάσεις ταχείας ανόδου των ναύλων ανεκόπησαν ενώ σε πολλούς ευαίσθητους τομείς παρατηρήθηκε αναστροφή προς χαμηλότερα επίπεδα.

Σαφείς ενδείξεις του φαινομένου παρουσίασε η περιοχή του Κόλπου όπου, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, ο ναύλος πανάμαξ σιτηρών για Ιαπωνία κατέρχονταν προς τα δολ. 13 πραγματοποιώντας έτσι υποχώρηση όχι κατώτερη του δολ. 1.50 ανά τόνο. Μικρότερη αλλά σαφή υποχώρηση παρατηρήθηκε και στις αντίστοιχες προς Κόντινεντ φορτώσεις όπου από τα δολ. 8.05 για τους 65.000 τόννους και τα δολ. 8.40 για τους 55.000 τόννους πρώτων ημερών του μηνός φαίνεται να καταλήγουν στα δολ. 8 (ίσως και ελαφρώς χαμηλότερα).

Ελφρως ένιχυμένη η αγορά στο Βόρειο Ειρηνικό όπου η πρόσκαιρη έλλειψη χωρητικότητας συνέτεινε στη διατήρηση των προηγούμενων επιπέδων με ελαφρά κέρδη και το ναύλο για 52.000 τόννους για Ιαπωνία στα δολ. 9 έως 9.25 ανά τόνο.

Μικρή σχετικά η ζήτηση από τις Μεγάλες Λίμνες όπου οι 17.000 τόννοι για Αλγερία πλήρωναν δολ. 25.50 ενώ, από τον Άγιο Λαυρέντιο, οι 45.000 τόννοι για Κόντινεντ μόλις δολ. 7.75 φίο.

Η Νότια Αμερική χωρίς ιδιαίτερη κίνηση, σαφώς λειτουργήσει αρνητικά στη διαμόρφωση της ζήτησης με ελάχιστα κλεισίματα, μεταξύ των οποίων θα αναφέρουμε τους 25.000 τόννους από Μπαχία για Νορβηγία στα δολ. 16.

Στόν ευρωπαϊκό χώρο, τα σιτηρά κινήθηκαν χωρίς ιδιαίτερο τόνο με τους 15.000 τόννους από Αδριατική για Κόντινεντ στα δολ. 7.50 φίο.

Σά γενική παρατήρηση για τη ναυλαγορά των σιτηρών, μπορούμε να σημειώσουμε την παραινόμενη έλλειψη ικανού αριθμού και όγκου σιτοφορτίων σε σχέση με την διατιθέμενη χωρητικότητα και τη λεπτή Ισορροπία, που τείνει σε αναστροφή εις βάρος της πλοιοκτησίας, αφού η τελευταία στερείται του οικονομικού εκείνου υπόβαθρου που θα της επέτρεπε μία επί Ισοις δροίς αντιπαράθεση προς τα συμφέροντα των ναυλωτών.

Σιωπηλή αλλά καθόλου ασημαντή η κίνηση στον τομέα του γαιάνθρακα, όπου ο αριθμός και το είδος των ναυλώσεων που έγιναν ασφαλώς αποτελεί μέρος μόνο της όλης δραστηριότητας που καθίσταται ένας

σημαντικός παράγοντας στηρίξεως της ναυλαγοράς.

Ιδιαίτερη ζωηρότητα παρατηρήθηκε στις φορτώσεις από Ν. Αφρική και — κατά δεύτερο λόγο — από Αυστραλία. Στην πρώτη, οι 100.000 τόννοι για Κόντινεντ πλήρωσαν δολ. 7.75 ενώ αναλογικά μικρότερο ναύλο (περί τα δολ. 7) πλήρωναν οι 110.000 τόννοι. Ταυτόχρονα, δύο φορτία των 55.000 τόννων περίπου για Άπω Ανατολή (πρόθεση Χόγκ Κόγκ) κλείνονταν στα δολ. 7.10/7.20 ανά τόνο φίο. Φορτίο 60.000 τόννων για Ιαπωνία εφάρετο στα δολ. 6.95 ή 7.

Από την Αυστραλία, οι 130.000 τόννοι για Κόντινεντ κλείνονταν στα δολ. 8.50 ενώ 58.000 τόννοι περίπου για Ιαπωνία στα δολ. 6. Φορτία «handy» από Χάμπτον Ρόντς για Κόντινεντ κλείνονταν στα δολ. 6 (περίπου) με βάση 75.000 τόννους.

Στά σιδηρομεταλλεύματα, αξιοσημείωτη η κίνηση στη Βραζιλία με τους 120.000 τόννους για Κόντινεντ στα δολ. 5.65, τους 90.000 τόννους για Περσικό στα δολ. 8.10 και την ίδια ποσότητα για Ιαπωνία στα δολ. 4.95 ανά τόνο. Από τη Δυτ. Αφρική, φορτίο 65.000 τόννων για Κόντινεντ πλήρωνε δολ. 3.95 ενώ 100.000 τόννοι από Άγιο Λαυρέντιο δολ. 3.10 φίο.

Κάποιοι τόνοι στη ζήτηση για ζάχαρη δεν απέδωσε, ή τουλάχιστον δεν κατέστησε γνωστά χειροπιαστά αποτελέσματα ώστε ο σχετικός σχολιασμός να καθίσταται δυσχερές έργο.

Στά λιπάσματα, πέρα από τη συνήθη δραστηριότητα της Ινδίας που απέδωσε και αυτή τη φορά αριθμό ναυλώσεων από τις συνήθειες περιοχές φορτώσεως, τίποτα το αξιόλογο.

Ένας τόνος στην αύξηση της ζήτησης για γενικά φορτία, βρίσκει καλύτερα την εκφρασή του στη χρονοναύλωση.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Απότοκος της ταχείας και ουσιαστικής αύξησεως της ζήτησης και των ναύλων κατά τις τελευταίες ημέρες του Σεπτεμβρίου, μία σταθερότητα επεκράτησε στην αγορά των χρονοναυλώσεων με τα μισθώματα ελαφρώς ύψωμένα.

Στό ανατολικό ημισφαίριο, οι 24.000 TDW από Βόρεια Αυστραλία πλήρωνονταν δολ. 3.500 και δολ. 45.000 για πλοίο υπό έρμα, οι 66.000 TDW από Ιαπωνία για κυκλικό Αυστραλίας δολ. 4.650 έως δολ. 5.100 ενώ 85.000 για κυκλικό Β. Ειρηνικού δολ. 5.200 ανά ημέρα.

Στό δυτικό ημισφαίριο, ένα κυκλικό Άτλαντικού με πανάμαξ (60.000 TDW) στοίχιζε δολ. 4.500 ενώ οι 115.000 TDW από Κόλπο για Κόντινεντ δολ. 8.000 περίπου πλέον μπό- νους.

Με παράδοση Κόντινεντ, σημειώσαμε αριθμό κλεισιμάτων προς πολλές περιοχές, μεταξύ των οποίων τους 37.000 TDW για Ν.Δ. Αμερική στα δολ. 4.000, τους 23.000 TDW για Ινδία στα δολ. 4.500, τους 22.000 TDW για Ιαπωνία στα δολ. 3.800, τους 26.000 TDW για Κόλπο στα δολ. 2.850, τους 19.000 TDW για κυκλικό Ν.Δ. Αμερικής στα δολ. 3.800.

Άξιες ιδιαίτερης μνείας μερικές ναυλώσεις περιοδού, αποκαλυπτικές τάσεων, πεποιθήσεων, προσμονής και φόβων των ενδιαφερομένων μερών.

Έτσι, οι 64.000 TDW από Κόντινεντ για 12 μήνες στα δολ. 4.300 δείχνουν επιθυμία καλύψεως του πλοιοκτητή, αντίθετα με τους 40.000 TDW από Περσικό (Μουσκάτ) για την ίδια χρονική περίοδο στα δολ. 4.500. Δύο κλεισίματα για 3-5 μήνες, ενός 30.000 TDW από Ν. Αυστραλία και ενός 65.000 TDW από Κόντινεντ στα δολ. 4.250 (πλέον δολ. 145.000) και δολ. 4.200, αντίστοιχα, υπηρετούν εμπορικής φύσεως σκοπιμότητες μάλλον και δεν δείχνουν την αγορά.

Άλλες χαρακτηριστικές περιπτώσεις χρονοναυλώσεως ταξιδίων, οι 33.000 TDW από Ν. Αφρική για Ιαπωνία στα δολ. 5.100, οι 33.000 TDW από Κόλπο για Αίγυπτο στα δολ. 5.200 (πλέον μπό- νους) και οι 18.000 TDW από Μαύρη Θάλασσα για Ν. Αμερική στα δολ. 2.200.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η άβεβαιότητα στον Περσικό Κόλπο γύρω από την τύχη και τις μελλοντικές δυνατότητες της νήσου Κάργκ μετά τους πρόσφατους, προφανώς καταστροφικούς βομβαρδισμούς της Ιρακινής Αεροπορίας, επέδρασε ανασταλτικά στη ζήτηση στην περιοχή.

Έν τούτοις, οι λίγες γνωστές ναυλώσεις μαρτυρούν μία συγκράτηση των ναύλων σε μάλλον ικανοποιητικά επίπεδα. Οι 275.000 τόννοι από Ράς Τανούρα για δυτικές όψιόν στα WS 25-26.5 (αναλόγως πλεύσεως) με όψιόν για Άπω Ανατολή στα WS 29 και Έρυθρά στα WS 32 είναι ασφαλώς ενθαρρυντική ναύλωση. Τό ίδιο, σε μικρότερα μεγέθη, οι 60.000 τόννοι για Άν. Αφρική στα WS 88 και οι 90.000 για Δυτ. Μεσόγειο στα WS 50.

Στη Μεσόγειο η κατάσταση παρέμεινε στάσιμη, χωρίς ιδιαίτερη εμπνευση με τους 130.000 τόννους στα WS 44 για βραχεία ενδομεσογειακή μεταφορά και τους 90.000 στα WS 50.

Περισσότερο δραστήρια η Δυτική Αφρική, αποτέλεσε τον κύριο μοχλό της αγοράς και έδωσε ικανό αριθμό ναυλώσεων μεταξύ των οποίων οι 125.000 τόννοι για Δυτ. Ακτή ΗΠΑ στα WS 37.5 και οι 92.000 στα WS 50.

Δραστήρια και η Βόρεια Θάλασσα, πηγή άπασχολήσεως αριθμού δεξαμενοπλοίων μεσαιού μεγέθους με τις τοπικές μεταφορές στα WS 85/100 αναλόγως μεγέθους και τους 70.000 τόννους για ΗΠΑ στα WS 55/57.

Μάλλον υποτονική η Καραϊβική, δεν έδω-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

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

σε άφορμή για ιδιαίτερο σχολιασμό. Οι 35.000 τόννοι πλήρωναν WS 116, οι 78.000 τόννοι WS 65 και οι 60.000 τόννοι WS 75, για μεταφορά προς ΗΠΑ ενώ οι 58.000 τόννοι για 'Ιταλία WS 57.

Στά καθαρά φορτία παρατηρήθηκε κινητικότητα σε όλους τους τομείς χωρίς αξιόλογη μεταβολή των επιπέδων των ναύλων. 'Ιδιαίτερη αύξηση της ζητήσεως αναμένεται από τό 'Ιράν με προορισμό τη νήσο Σίρρι.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑ

ΑΝΤΩΝΥ III: Ποταμό Μισισσιππί 55.000 τον. περ-
ρίπου γεννήματα Μουτουάρι/ 'Αμστερνταμ, δολ.
8,40 φίο, 10 ημέρες, 'Οκτωβρ. 18-24.

ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.: Λέγκχεντ 18.400 τον σιτηρά
'Αμβέρσα/ 'Αμμουργό, δολ. 19 φίο, 6 ημέρες, 'Ο-
κτωβρ. 21-28.

ΧΙΑΝ ΓΟΥΕΝΒ: 'Αμερ. Κόλπο 14.300 τον. φωσφά-
τα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 30 φίο, 4.000/1.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 3-14.

ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ: 'Αμερ. Κόλπο 16.200 τον. γεννή-
ματα δύο λιμάνια Βενεζουέλας, δολ. 10,75 φίο, 3
ημέρες/1.600 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 7-
11.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ: Βόρειο Ειρηνικό 52.000 τον.
γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 9 φίο πλέον 75 σέντες για
δεύτερο και τρίτο λιμάνι εκφόρτωσης, 11 ημέρες,
'Οκτωβρ. 24-31.

ΑΓΑΠΗ: 'Αμερ. Κόλπο 23.000 τον. ζωοτροφές
Κωστάντζα δολ. 20 φίο, 10.000/1.000 τον. φορτοεκ-
φόρτωση, 'Οκτωβρ. 10-18.

ΛΑΜΥΡΑ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον γεννήματα
'Ιαπωνία, δολ. 13,25 φίο, 11 ημέρες Νοεμβρ. 1-10.

ΣΙΘΩΝΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 14.300 τον. φωσφάτα δυ-
τική ακτή 'Ινδίας, δολ. 31 φίο, 4.000/1.000 τον. φορ-
τοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 21-31.

ΚΡΕΤΑΝ ΣΚΑ'Υ: Τουμπαράο 90.000 τον. σιδηρο-
μετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 4,95 φίο, 8 ημέρες, 'Οκτω-
βρίου 25 — Νοεμβρίου 5.

ΘΑΛΙΑ 7: 'Αμερ. Κόλπο 14.000 τον. λιπάσματα
δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 31,50 φίο, 4.000/1.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 16-25.

ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΣ: 'Αμερ. Κόλπο 14.000 τον. λιπά-
σματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 31,50 φίο, 4.000/1.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 21-
31.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΜΙΛΕΝΑ Α.: Κωνσταντία 22.000 τόν τσιμέντα σε
σάκκους δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 20 φίο, 1.500/1.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 1-10.

ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ: 'Ακαμπα 14.000 τον. φωσφάτα δυ-
τική ακτή 'Ινδίας, δολ. 12,25 φίο, 3.500/1.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 28 - 'Οκτωβρ. 5.

ΓΑΡΔΕΝΙΑ: Θεσσαλονίκη 10.000 τον. γεννήματα
'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/ 'Αμστερνταμ/Γκέντ δολ.
7,90 φίο, 1.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ: Ρουέν 15.000 τον. σιτηρά Πολω-
νία, δολ. 6,90 φίο, 4.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτω-
ση, τέλη Σεπτεμβρίου.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Ρουέν 18.200 τον. σιτηρά δυτι-
κή 'Ιταλία, δολ. 8,75 φίο, 5.000/2.250 τον. φορτοεκ-
φόρτωση, 'Οκτωβρ. 2-5.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Ρότερνταμ 100.000
τον. γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 2,65 φίο, 6 ημέρες
SHinc, 'Οκτωβρ. 14-18.

ΛΗΤΩ: Νιού Σάουθ Γουέιλς 27.700 τον. γεννήμα-
τα Καράτσι, δολ. 18,50, 6.000 τον. έλευθ.
φόρτωση/3.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Οκτωβρ.
15-30.

ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΕΒΗ: Κωστάντζα 15.000 τον. τσιμέν-
τα σε σάκκους δυτική ακτή 'Ινδίας δολ. 20,50 φίο,
1.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 15-
25.

ΧΙΑΝ ΣΕΝΛΟΡ: 'Ιταλία 13.500 τον. λιπάσματα δυ-
τική ακτή 'Ινδίας, δολ. 23,50 φίο, 3.000/1.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 14-25.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΛΚΜΑΝ: 24.329 τον. d.w. του 1977, παράδοση
στον πιλότο Μπρίσμπαιν 'Οκτ. 14-16, επαναπαρά-
δοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 3.350 την ημέρα, πλέον
δολ. 45.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: 68.440 τον. d.w. του
1971, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο 'Οκτωβρ. 3-
8, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου, με επαναπαράδοση
Νότιο 'Ιαπωνία, δολ. 4.800 την ημέρα.

ΑΜΦΙΩΝ: 16.609 τον. d.w. του 1978, παράδοση
Μπρουμμπούτελ άμεση, επαναπαράδοση 'Ινδία,
δολ. 4.400 την ημέρα.

ΑΡΓΟΣ: 14.937 του d.w. του 1969, παράδοση Σαφί
'Οκτωβρ. 3-7, επαναπαράδοση Ραγκούν δολ. 3.150
την ημέρα.

ΚΑΣΟΣ: 26.702 τον. d.w. του 1975, παράδοση
Ρότερνταμ άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών
με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 2.750 την ημέ-
ρα.

ΜΥΡΙΝΑ: 65.862 τον. d.w. του 1982, παράδοση
'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω δυτικής ακτής ΗΠΑ με
επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.400 την ημέρα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.: 26.814 τον. d.w. του 1976, παρά-
δοση Ντάρμπαν 'Οκτωβρ. 25-30, επαναπαράδοση
'Αμβέρσα/ 'Αμμουργό δολ. 3.450 την ημέρα για τις
πρώτες 40 ημέρες και δολ. 3.700 για τις επόμενες,
'Οκτώβριο.

ΑΦΡΟΔΙΤΗ: 36.789 τον. d.w. του 1978, παράδοση
Βαλτική άμεση, επαναπαράδοση ανατολ. Μεσό-
γειο, δολ. 3.400 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ: 37.042 τον. d.w. του 1973,
παράδοση Σκώ μέσω 'Οκτωβρίου, επαναπαράδοση
'Αλεξάνδρεια, δολ. 4.600 την ημέρα.

ΗΡΑ: 26.276 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Ιταλία
άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών, δολ. 3.900
την ημέρα.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 22.275 τον. d.w. του 1972, παράδο-
ση Νέα Ζηλανδία, συνέχεια προηγούμενης ναύλω-
σης, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.950 την ημέ-
ρα.

ΝΕΑ ΤΥΧΗ: 28.648 τον. d.w. του 1978, παράδοση
Σιμονσέκι άμεση, ταξίδι μέσω Κίνας με επαναπα-
ράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΑΝΙΜΑΡ: 19.300 τον. d.w. του 1972, παράδοση i-
σπανικό λιμάνι Μεσογείου 'Οκτωβρίου 14-20, επανα-
παράδοση Νότιο Βραζιλία, δολ. 2.000 την ημέρα.

ΚΛΑΙΡΗ Α. ΣΑΒΛΙΡΗ: 26.772 τον. d.w. του 1979,
παράδοση ανατολ. ακτές ΗΒ άμεση, επαναπαράδο-
ση Χόγκ Κόγκ/ 'Ιαπωνία, δολ. 4.750 την ημέρα.

ΜΑΡΩ Α.: 40.048 τον. d.w. του 1985, παράδοση
Σακάιντε 'Οκτωβρίου 10-15, επαναπαράδοση Ταιν-
μπότε, δολ. 5.100 την ημέρα.

ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ: 28.668 τον. d.w. του 1978, παράδοση
Σκώ 'Οκτωβρίου 11-12, επαναπαράδοση διερχόμε-
νο Μουσκάτ, δολ. 4.400 την ημέρα.

ΠΥΡΡΟΣ: 22.670 τον. d.w. του 1977, παράδοση α-
νατολ. ακτές ΗΒ, 'Οκτωβρίου 21-23, ένα κυκλικό τα-
ξίδι Μεγ. Λιμνών, δολ. 3.275 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ: 'Αλγερία 80.000 τον.
μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 55, όψιόν Μεσό-
γειο WS 60, Σεπτ. 27.

ΚΡΗΤΗΣ ΣΚΑ'Υ: Κεύχαν 120.000 τον. 'Ιταλία,
WS 45, 'Οκτωβρ. 3.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ: 'Αρζού 90.000 τον. μέρος
φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 50,
όψιόν ανατολ. Καναδά WS 52,5, 'Οκτωβρ. 8.

ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: 'Ιταλία 28.000 τον. καθαρά, μέ-
ρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού WS 87,5, 'Οκτωβρ. 4.

ΣΚΥΡΟΝ: Μπόνου 130.000 τον. μέρος φορτίου,
ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 42, 'Οκτωβρ. 2.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Γκαβόν 118.000 τον. ακτή 'Α-
τλαντικού ΗΠΑ WS 45, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS
42,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Καραϊβική WS 47,5, 'Ο-
κτωβρ. 12.

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. Εύρωπαϊκό
λιμάνι Μεσογείου, WS 45, 'Οκτωβρ. 7.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: Περσικό Κόλπο 25.000
τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ινδία WS 145, 'Οκτώ-
βριο.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Μαύρη Θάλασσα 25.000
τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 110,
όψιόν Μεσόγειο WS 120, όψιόν ακτή 'Ατλαντικού
ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 100, τέλη Σεπτεμβρίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Τουρκία 29.000 τον. καθαρά,

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-930 7561

HB/Κόντινεντ WS 120, όψιόν άκτή 'Αλταν. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 100, Σεπτέμβριο.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΔΟΞΑ: Σκίοντα 23.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Μπιζέρτα, δολ. 100.000 κατ' άποκοπή, Σεπτ. 29.

ΣΕΙΡΗΝΑ: Ροτσόκ 23.000 τον. καθαρά, HB/Κόντινεντ WS 110, 'Οκτωβ. 1.

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ: Κωνσταντζα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, εύρωπαϊκό λιμάνι Μεσόγειου, WS 110, 'Οκτωβ. 2.

ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ: Δυτ. 'Αφρική 125.000 τον. άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 37,5, όψιόν Μεσόγειο WS 40, 'Οκτωβ. 9.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ: Φός 78.000 τον. μέρος φορτίου, Νάπολι WS 60, 'Οκτωβ. 4.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Κχόρ Φακάν 190.000 τον. μέρος φορτίου, Ταϊβάν WS 30,75, 'Οκτώβριο.

ΚΡΗΤΗ: Φατέχ 84.000 τον. Σριράχα, WS 60, 'Οκτώβριο.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Καραϊβική 29.000 τον. καθαρά, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/άνατολ. άκτή Καναδά, WS 100, 'Οκτωβ. 10.

ΜΕΡΚΑΤΟΡ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/ Καραϊβική/ ΗΒ/ Κόντινεντ WS 100, 'Οκτωβ. 11.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, προορισμός ως άνω WS 100, όψιόν δυτική άκτή ΗΠΑ WS 105, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 115, όψιόν 'Ανατολ. 'Αφρική WS 125, 'Οκτωβ. 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά προορισμός και όψιόν ως άνω, με αντίστοιχους ναύλους, 'Οκτωβ. 15.

ΑΛΕΝΤΑΛΕ: Σίντι Κερρίρ 90.000 τον. 'Ιταλία, WS 50, 'Οκτωβ. 9.

ΑΘΗΝΙΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Βομβή 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Πουέρτο Ρίκο, δολ. 630.000 κατ' άποκοπή, 'Οκτώβριο.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ: Περσικό Κόλπο 45.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, WS 83,75, 'Οκτώβριο.

ΛΑΚΩΝΙΑ II: Μαύρη Θάλασσα 25.000 τον. καθαρά Μεσόγειο, WS 130, 'Οκτώβριο.

ΜΙΑΟΥΛΗΣ: Ράς Τανούρα 90.000 τον. μέρος φορ-

τίου, Μοχαμεντία, WS 50 'Οκτώβριο.

ΕΛΙΤ: Σαλλόμ Βόε 78.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 49, 'Οκτωβ. 10.

ΒΕΝΟΥΣ V: Πατζαρίτος 37.000 τον. μέρος φορτίου, Γιαμπάκοα, WS 110, 'Οκτωβ. 10.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Ντάς 'Αϊλαντ 55.000 τον. μέρος φορτίου, Μομβάσα, WS 110, 'Οκτώβριο.

ΣΚΟΠΕΛΟΣ: Μίνα Σαούντ 100.000 τον. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη WS 61, όψιόν 'Απω 'Ανατολή/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 55, 'Οκτώβριο.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: 'Αλγερία 78.000 τον. 'Ισπανία WS 67,5, εάν φόρτωση από Τυνησία WS 65, εάν φόρτωση από Λιβύη WS 60, 'Οκτωβρίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ: Χάουντ Πόιντ 68.500 τον. μέρος φορτίου, άνατολ. άκτή Καναδά WS 60, όψιόν άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 57,5 όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 55, 'Οκτωβρίου 15.

ΣΚΥΡΩΝ: Δυτ. 'Αφρική 125.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 44, όψιόν Μεσόγειο WS 40, 'Οκτωβρίου 12.

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 70.000 τον. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ WS 80, 'Οκτωβρίου 15.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Χάουντ Πόιντ 65.000 τον. μέρος φορτίου, Κόντινεντ WS 81, 'Οκτωβρίου 15.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Σιγκαπούρη 28.000 τον. καθαρά 'Εκουαντόρ, δολ. 600.000 κατ' άποκοπή, 'Οκτωβρίου 18.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ: Γουέστερνπορτ 90.000 τον. μέρος φορτίου Χαβάη, WS 65, 'Οκτωβρίου 2.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Σίρρι 'Αϊλαντ και Μίνα 'Αλ Φαχάλ 240.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, WS 31,5, 'Οκτώβριο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: 123.597 τον. d.w. του 1977, ταξι- δια 6 μινών προς δολ. 7.250 την ήμερα.

ΤΑΡΡΑΚΟ ΑΥΓΟΥΣΤΑ: 300.070 τον. d.w. του 1981, bare boat για περίοδο 2 ετών προς δολ. 4.800 την ή- μέρα με όψιόν αγοράς στο τέλος της περιόδου απ 'Ελληνες.

φουμε στην άπραξη, ενώ αξιόλογη κίνηση παρουσιάζει ο τομέας των μπάλκ κάρριερς. 'Ενδεικτικά, θά αναφέρουμε μερικές πρόσφατες πράξεις:

— ΜV «CONA ROSSANA» (16.300 TDW/1968) σε μη ανακοινωθείσα τιμή.

— ΜV «EPHESTOS» (38.100 TDW/1966), δολ. 850.000 (περίπου) με παράδοση Πειραιά «ως έστί».

— ΜV «WORLD CANDOUR» (25900/1977) δολ. 1.800.000 σε 'Ελληνες αγοραστές.

— ΜV «GOLDEN LOTUS» (26.630/1971), δολ. 800.000.

— ΜV «JOHN ALEXAKIS» (27146/1977)

δολ. 2.300.000.

Στόν τομέα γενικού φορτίου δέν αναφέρ- θηκαν χαρακτηριστικές πωλήσεις.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Σε μία αγορά πού ήδη πάσχει από υπερβολι- κή συσσώρευση χωρητικότητας στα χέρια των διαλυτών, ή πώληση περαιτέρω αριθμού πλοίων σε μάλλον χαμηλές τιμές άσφαλώς παρατείνει τό χρόνο της άρχής της ανάκαμ- ψης.

Ήδη ένας αριθμός 15 περίπου μεσαιών ή μεγάλων μονάδων πωλείται προς διάλυση κάθε έβδομάδα με αποτέλεσμα τή διατήρη- ση του συνωστισμού στα διαλυτήρια.

Τουλάχιστον 5-6 μεγάλα δεξαμενόπλοια πέρασαν στους διαλυτές της Ταϊβάν κατά τό πρώτο δεκαπενθήμερο του 'Οκτωβρίου. Με- ταξύ αυτών και τά δύο τουρκικά πού επλήγη- σαν πρόσφατα στον Περσικό, τά T/T «M. VA- TAN» και «M. CEYHAN», 51.683 και 31.595 τόννων έλαφρού έκτοπίσματος, αντίστοιχα. Τιμή δολ. 86 ανά τόννο με παράδοση Περσι- κό. 'Ενα τρίτο VLCC, τό T/T «J.R. GREY» άγο- ράστηκε επίσης με παράδοση Μπρουνέϊ στά δολ. 103.

Μεταξύ των αγορών από Ν. Κορέα περι- λαμβάνονται και τά T/T «TAYGETOS» (40.000 τ. περίπου) στά δολ. 109 και τό M/V «GOL- DEN BANGKOK» (5.150 τ.) στά δολ. 96.

Οί Κινέζοι είναι πολύ έκλεκτικοί στις άγο- ρές τους με προτίμηση στα μετρίου μεγέ- θους πλοία (περίπου 5 - 7.000 τ.) σε τιμές πε- ρί τά δολ. 100-105.

Ή 'Ιαπωνία έχει άρχίσει νά εμφανίζεται στις λίστες των αγοραπωλησιών με πρόσφα- τη περίπτωση τό M/V «FANNYAN» (6.110 τ.) στά δολ. 109.

Διστακτικό τό Πακιστάν, όπου ή ζήτηση εί- ναι περιορισμένη και οι τιμές καθηλωμένες μεταξύ δολ. 80-90, αναλόγως τύπου και με- γέθους.

Ή 'Ινδία εμφανίζεται ενδιαφερομένη γιά δύο ή τρία πλοία 4/7.000 τ. σε τιμές περί τά δολ. 100.

Τό Μπαγκλαντές αγοράζει αριθμό πλοίων στά δολ. 116 (γιά 8.000 τ.) και δολ. 97 (γιά 4.800 τ.) αλλά τό έπισφαλές του έγχειρήμα- τος περικλείει κάποιο κόστος και κινδύνους γιά τόν πωλητή.

Οί 6.000 τ. στην 'Ισπανία έπιασαν δολ. 75.

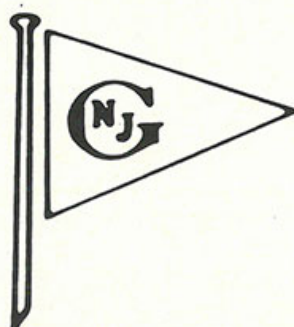
Στόν Πειραιά, τιμές μεταξύ δολ. 50 και 75 υποδεικνύονταν γιά διάφορα πλοία (ή μεγί- στη γιά μπαλκάρριερ 14.000 τόννων έλα- φρού έκτοπίσματος).

Οι 'Αγοραπωλησίες

Παρά τήν πρόσφατη μεταβολή της ναυλα- γοράς, πού, άν μή τί άλλο, έδωσε ένα τόνο αισιοδοξίας στην αγορά, οι τιμές παρέμει- ναν στα αυτά επίπεδα και τό αγοραστικό έν- διαφέρον άμετάβλητο. Τό φαινόμενο πρέπει νά αποδοθεί στην άπροθυμία των Τραπεζών γιά νέες χρηματοδοτήσεις αλλά και στό δι- σταγμό των αγοραστών πού άδυνατούν νά προΐδουν τήν πορεία των πραγμάτων, έστω και σε μεσοπρόθεσμη ή βραχυπρόθεσμη βά- ση.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων, μετά ά- πό τήν πρόσφατη ένεργητικότητα μικρού ά-ριθμού αγοραστών, φαίνεται ότι επιστρέ-

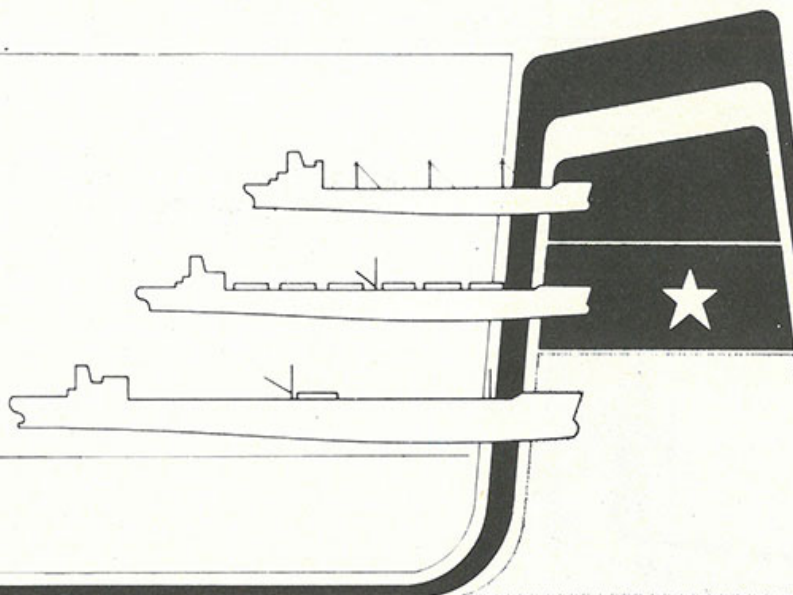
N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.
N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

The North of England P & I Association Limited

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

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

Our numerous Greek members are now enjoying an even better and more personal and expeditious service, as, our Correspondents in Greece, Messrs MARLIN AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

And as you know, in P & I Insurances, the promptness of assistance and quality of service, makes the difference.

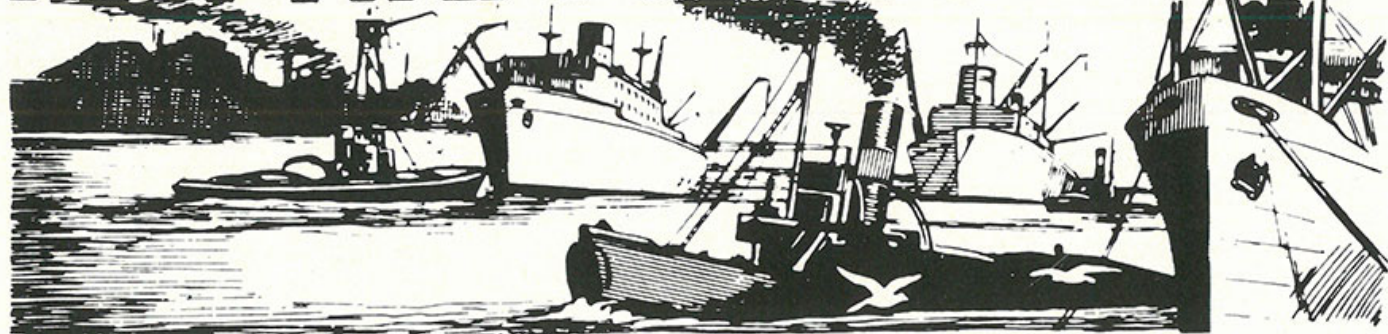
For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

Akti Miaouli & Iassonos Str. No. 2
GR. 185 - 37 Piræus

Phones: 4134007/4125297
Telex: 212801 (MARL GR.)

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1209/968 - October 15th, 1985

THE SOLUTION LIES WITH SHIPPING

The recent harsh economic measures enforced by the Greek Government and the further devaluation of the dracma could be, to a great extent, avoided if the Papandreou government managed to maintain, or even best increase, the strength of the Greek fleet, which would have helped enormously the ailing balance of payment.

It is now obvious that we must all contribute in overcoming the financial crisis using our potentialities and shipping is one important factor who should attract the government's prime attention.

According to our most conservative estimations, around 700 ocean-going Greek owned vessels are currently flying convenience flags which means that our country is deprived of any benefit from their operation and even for example the insurance contributions to the Seamen's Pension Fund.

We strongly believe that since the present Parliament will proceed within the next couple of months to the revision of certain decrees of the Constitution it is a unique opportunity to include a reconfirmation of the institutional frame of shipping which will undoubtedly lead to the strengthening of our national registry, with profound benefits to the country's economy.

GREEK SHIPOWNERS MEET SOVIET COUNTERPARTS

A six men delegation of members of the Union of Greek Shipowners arrived on October 5th to Leningrad for a five day visit and discussions with members of the Soviet Union of Shipowners. This visit has been postponed twice in the past and is in return to a visit from the Soviet Union shipowner's association in Greece last autumn.

Headed by the UGS president Mr. Gourdomichalis, the owner's delegations

discussed the shipping trade between the two countries, the chartering of a greater number of Greek vessels and objections put forward by the UGS with regard to measures against third countries which would lead to countermeasures in the freedom of sea trade.

It should be noted that a delegation headed by secretary general of the Marine ministry, Mr. Papadopoulos visited recently the Soviet Union for the seventh Hellenic - Soviet Shipping Cooperation meeting, while a few days earlier a delegation of members of the Union of Owners of Passenger Vessels met their Soviet counterparts and discussed matters affecting the passenger shipping sector.

OPEN REGISTRIES

The Council of Liberian Shipowners is the rather grand title of a professional association that is composed of a group of owners who represent only 37% of Liberian - flag tonnage. This is only 10% of world tonnage but the fact that the members of such a disparate ownership were able to get together and form an association is significant enough.

This council has recently embarked on a vigorous campaign to persuade the world of UNCTAD that "open registries" (as flags of convenience are now called) are nothing but an expression of the inalienable right to free trade; that the invention of the "economic link" between the ship and its country of registry is a dangerous and unrealistic doctrine. In-

stead, they say, the creation of bonds of genuine cooperation in shipping between the industrialised and developing countries could very well replace UNCTAD's doctrines.

It is not certain whether UNCTAD has been convinced by these arguments. What is certain is that the "open registries" have managed to secure recognition at U.N. level which, though conditional, is nevertheless official.

THE ASIATIC SHIPOWNERS

The news from Asia is that shipping circles in that part of the world have begun to feel the effects of the devastating shipping crisis which has plagued the rest of the world.

Besides the announcements made by Sanko, other signs of crisis are the continuous statements made by Hong Kong owners on their policy of gradual disengagement, the recent measures taken by the Tung group and other similar developments.

It is not surprising that Asiatic shipping should be in the doldrums at a time when the entire world has exhausted its reserves and cannot recover under present conditions. Of course, the difficulties vary from owners to owners and from group to group, according to how tied up they are with dry cargoes or in oil. Many have fallen victim to a policy of over-investment to which banks and other financial institutions have contributed substantially, perhaps by mis-

OPERATION CLERKS

Young and ambitious persons (Shipping experience will be considered an additional advantage) interested in a successful career with large expanding International Shipping Company. Mail your C.V. to:

The Personnel Manager
TROODOS SHIPPING CO LTD.
P.O. BOX 80127 PIRAEUS

judging the complicated structures of Asiatic shipping.

Today, the financial institutions are becoming very wary as they watch the value of their collateral shrinking fast. Whether in ships or real estate, this collateral is valuable only if it can be sold and buyers are rare these days.

As far as the Asiatic shipowners are concerned, they are now trying to organize their shipping on a sounder basis and in such a way that they can survive for the next two years, which will be as difficult, if not harder, than the ones that have already gone by.

FLOATING STORAGE TANKS

After seven years of application, Japan is abandoning the system of storing oil in large tankers. The practice began in September, 1978 and led to the storage of 2.5 million cu.m. of crude in nine VLCC's which had been chartered for 2-3 million yen per annum at today's prices. Three of the tankers belonged to Japan Line, three to Sanko and one each to NYK, Showa and Kawasaki.

The tankers will be replaced by specially built, floating storage tanks with a capacity of 90,000 cu.m. which will be installed off the island of Goto. The project is being handled by a company formed by Mitsubishi and Hitachi. The first storage tank of this type will be ready this month and will be tested for eighteen months. If it proves successful, another six will be ordered for delivery in early 1988. The project forms part of Japan's National Petroleum Company's programme for storing oil on shore and off shore and covering imports of crude up to the year 2000.

Naturally, the tanker owners involved were upset by this development which is depriving them of a steady income from ships they could not have used otherwise. Indeed, Japan Line has now decided to reduce its tanker fleet by 50%, selling three vessels per annum o-

ver the next five years. Japan Line now has 20 tankers and runs another 29 VLCC's through a subsidiary company.

IUMI CALLS FOR NEW SOPHISTICATED SALVAGE FLEETS

Salvage fleet operators must adapt to lighter, larger and more sophisticated vessels designs if they are to survive, the annual conference of the International Union of Marine Insurers was told, during the recently held meeting in Tokyo.

Harry S. Keefe, chairman of the Hull committee of the American Institute of Marine Underwriters, told IUMI members at the organization's annual conference that he sees the future of salvage operations in the development of well-trained professional.

"As the specialization of ships has increased, there is a larger proportion of very sophisticated and valuable tonnage, and it is questionable that there will be adequate equipment available to save them in the event of loss", Keefe said.

Due to the world trade recession, ship builders over the past 10 to 15 years have designed lighter, less expensive and more fuel-efficient ships that maximize their carrying capacity. These new, sophisticated ships have less redundancy of material and smaller safety margins and thus the salvor must rely on computers to develop new structural calculations and a damage-control strategy.

However, it should be noted that salvage operators believe that with fewer ships trading at sea there will be less salvage work, while in recent years salvage awards are not sufficient to maintain an adequate salvage posture.

FREIGHT FUTURES SPRING TO LIFE

Freight futures rose substantially in

late September, taking levels back to those seen in the physical freight market twelve months ago, while futures positions sold steadily over earlier weeks are now being bought back.

Several factors are suggested by Edgar Forrester to have fuelled the rise in futures.

In addition to US grain rates to Japan which improved rapidly beyond earlier trade expectations, a number of factors have fuelled the recent rise in futures: combination carriers liable to be occupied in the strengthening tanker market, weakness of the dollar under the threat of Central Bank intervention and the possibility that the Soviets have been waiting to buy new crop at low prices.

The downward revision of the forecasts for the USA's gross national product, and the likelihood of the Russians taking less grain add to the factors suggesting no significant revival in owners' fortunes for some time.

J. F. BORUM ELECTED VICE PRESIDENT OF ABS

John F. Borum, Vice President, Operations Division of American Bureau of Shipping was elected Senior Vice President at the Semiannual Meeting of the Board of Managers of the ship classification society on 23 September 1985.

A graduate of the U.S. Merchant Marine Academy, Kings Point, Mr. Borum holds a bachelor's degree in Marine Engineering and in 1984 received the "Outstanding Professional Achievement Award" from the U.S. Merchant Marine Academy.

This award is made to graduates of the Academy who have later distinguished themselves in business or professional life to lend honor and recognition to their profession.

In 1982 he was elected Vice President, Operations Division.

54 Years ship Agency services in ARGENTINA

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3681, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116632 - Capt. G. Logothetis
444600 - 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

HELMEPA LAUNCHES NEW EDUCATIONAL PROGRAMME

The Hellenic Marine Environment Protection Association on the occasion of its second anniversary, launched on Monday its third educational programme for marine officers which will be presented in the form of weekly seminars aimed to inform and educate officers on what pollution is, how ships' operation can generate it and how it can be avoided. In accordance to HELMEPA's declaration its primary target is nurturing and instilling an increased environmental consciousness in the Greek shipping community by means of education, information and publicity.

In the 1985-86, educational programme which commenced on October 10th HELMEPA has added the HS-B seminar, including more subjects on pollution and pollution prevention, port reception facilities and on-board organizational procedures for the proper handling and command in various situations, from port controls to fire-fighting.

The first, 1983-84, program comprised 34 two-day HS-A seminars, while the 1984-85 period continued with 32 HS-A and 15 HS-B seminars. In other words, a total of 81 seminars was conducted over 162 days in two years, or else over 972 working hours. For 1983-84, officers and shipping companies' managers reached a total of 814, and for 1984-85 a total of 730. The grand total of 1544 attendants includes also 47 Greek Navy officers.

It should be noted that the HELMEPA seminars are open to all Panhellenic Seamen's Federation members, irrespective of whether they are or they are not employed by a HELMEPA member company.

Although the subject titles are identical to those of the previous years, they embody considerable changes on the basis of new regulations, ratified, being under consideration or to be adopted by IMO.

An example of these changes are the recent IMO directives on the proper keeping of the oil records books, the use of shore reception facilities for wastes, port controls, etc. In the field of pollution prevention included are the various U.N. programs, namely those of UNEP, on the protection of the Mediterranean.

As time goes by and new controls on the dumping of substances at sea become tougher, it becomes more evident that the HELMEPA idea put forth to the world on June 4, 1982 was a realistic proposal based on the deep sentiments of affection and respect the Greeks hold for the sea. It is correct to state that HELMEPA presents the 'last chance' for shipping, all over the world, to take dra-

stic steps towards marine pollution prevention. The advancing devastation of the oceans generates and ever-increasing need for more stringent regulations, leaving little room for voluntary action.

In the three years that have elapsed, the HELMEPA initiative has already created a precedent, to the point where the sponsoring organizations are actively seeking to expand it in the form of other Marine Environmental Associations in interested shipping nations all over the world.

50 YEARS AGO

— A well-known coastal shipowner, one of the most prominent in his field, has drawn up and submitted to the Directorate of Mercant Shipping a sound, as he claims, plan for combining all the

coastal shipping companies into a cooperative organization that will share the routes among the most suitable vessels.

— The complaints and demarches of Piraeus factors and members of the municipal council submitted to the committee charged with the supervision of the construction of a graving dock at Syros are entirely unjustified.

— British and other shipping circles are strongly critical of the refusal of Greek shipowners to join the international tanker pool.

— After passing the relative exams, five cadets were admitted to the Hydra Academy's second form and 21 to its first form.

— There are strong indications that merchant shipping has overcome the crisis. Freight rates are improving everywhere in the world and maintaining their upward trend.

(Naftika Chronika No. 116 15/10/1935)

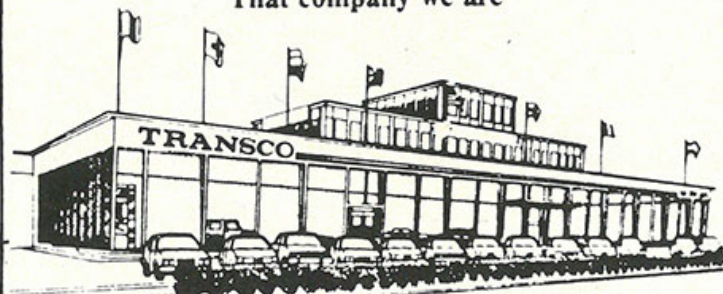


we deliver cars to the world

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

KATAΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ
TRANSCO HELLAS

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



★ 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. 301 7577/8/9/80/81
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



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



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

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Λ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΘΗ	74	8017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
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	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	26537
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	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	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	85	18510
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΩΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
ΑΘΩΣ	72	1588
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ	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
ΑΙΔΗΦΟΣ	73	9389
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΞ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13633
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
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
ΑΙΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΜΩΝ	71	15119
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638

δ. Σουέζ 21/9	
μετ. «Μινέρβα» (κ.)	
α. Κολούμπια 10/9	
α. Ντουμπάι 12/9	
α. Σάντος 12/9	
ε. Άμστερνταμ 14/9	
δ. Γιβραλτάρ 18/9	
ε. Χόγκ Κόνγκ 3/9	
άρχει Πειραιά	
α. Φρημάντλ 17/9	
άρχει Πειραιά	
ε. Γιοκοχάμα 14/9	
ε. Σάν Νικόλας 13/8	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊή 8/9	
ε. Κοκόλα 18/9	
α. Ντάρμπαν 18/9	
άρχει Πειραιά	
α. Γεωργίου 18/9	
άρχει Πειραιά	
πρ. «Georg Kurz»	
άρχει Πειραιά	
στόν Πειραιά 7/8	
άρχει Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Άμβέρσα 19/9	
άρχει Έλεουσίνια	
δ. Παναμά 10/9	
α. Άμβέρσα 11/9	
α. Άμβέρσα 1/3	
α. Κολόμπο 23/8	
α. Άμβούργο 19/9	
ε. Σάο Σεμπασιάνο 8/9	
άρχει Πειραιά	
α. Πειραιά 13/9	
α. Πενσάκολα 17/5	
α. Ροζάριο 26/7	
άρχει Έλεουσίνια	
άρχει Ίθάκη	
α. Φουτζέιρα 22/8	
δ. Γιβραλτάρ 10/9	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ύψωση κυπριακή	
άρχει Πειραιά	
ε. Άμβέρσα 25/9	
ε. Σακάτα 13/9	
ε. Άμστερνταμ 17/9	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 21/8	
επισκευές Άλλοδαπούς	
επισκευές Άμβούργο 22/7	
επισκευές Άμβούργο 21/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Μπαγκόνγκ Μπαρ 1/8	
ε. Λός Άντζελες 19/9	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 30/8	
μετ. «Τιτισή» (κ.)	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ε. Λός Πάλλας 12/9	
άρχει Άργοςτόλι	
άρχει Πειραιά	
άρχει Χαλκίδα	
στη Μανίλα 2/9	
α. Νταμπιέρ 12/9	
στη Βομβάη 22/9	
στη Βομβάη 3/9	
ε. Άντεν 3/9	
α. Ν. Ύορκη 15/9	
επισκευές Άλλοδαπούς	
α. Χοσέ Ίγναθίο 18/8	
ε. Ν. Όρλεάντ 21/8	
α. Τζέντα 25/8	
άρχει Πειραιά	

ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5888
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Λ	70	44954
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4385
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	18229
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10069
ΑΛΙΚΗ II	76	12376
ΑΛΙΚΗ I. 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	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑ	63	1594
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΤΙΣ	70	2805
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 ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	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

α. Ν. Όρλεάντ 10/9	
α. Χόγκ Κόνγκ 16/9	
άρχει Πειραιά	
δ. Π. Σαϊδ 18/9	
ε. Πειραιά 14/9	
άρχει Πειραιά	
ε. Δακάρ 13/9	
δ. Π. Σαϊδ 15/9	
μετ. «Ακτή» (Ε.)	
α. Ντάρμπαν 22/8	
δ. Μπρουκσπούτελ 31/8	
ε. Πειραιά 12/9	
άρχει Χαλκίδα	
α. Ρός Τανούρα 18/9	
άρχει Σάρζα	
άρχει Πειραιά	
α. Κομά Μπαϊή 20/9	
α. Σ. Ευστάθιο 5/8	
α. Μπ. Άϊρες 28/8	
ε. Κουάνγκ Που 22/8	
α. Π. Έλζαμπεθ 13/9	
ε. Λάγος 4/7	
α. Σούκτσβαλ 21/9	
άρχει Πειραιά	
στην Άμβέρσα 22/9	
ε. Π. Σαϊδ 19/9	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Μπάγια Μπλάνκα 4/8	
δ. Σουέζ 15/9	
ε. Ν. Όρλεάντ 1/9	
α. Φουτζέιρα 23/9	
α. Σιγκάγο 14/9	
επισκευές Άμβέρσα	
ε. Λισαβόνα 13/9	
ε. Τσάνα 22/9	
α. Άμστερνταμ 27/8	
ε. Ζινγκάνγκ 10/9	
α. Χιούστον 17/9	
α. Μπιλμπάο 26/8	
δ. Σουέζ 17/9	
α. Σάν Μάικλς 13/9	
υπό ναυπήγηση	
ε. Χιούστον 16/9	
δ. Π. Σαϊδ 14/9	
ε. Ζινγκάνγκ 10/8	
δ. Π. Σαϊδ 4/9	
α. Κακογκάβα 11/9	
α. Λός Άντζελες 24/8	
α. Άδελαϊδα 23/8	
δ. Μπρίεζαμ 18/9	
ε. Π. Καμπέλλο 24/8	

δ. Σουέζ 10/9	
δ. Έπτανησα 8/9	
α. Λός Άντζελες 9/9	
α. Ίντσόν 17/9	
α. Τεργέστη 18/9	
ε. Σιζέιν 18/9	
α. Φάδσινγκ 9/9	
α. Τενερίφη 3/9	
δ. Κων/πολη 16/8	
προς Νιγηρία 26/8	
α. Τσάνα 2/9	
ε. Ρόττερνταμ 24/9	
α. Νιούπορτ 29/8	
α. Γουακαμάτσου 11/9	
α. Μακάι 2/9	
α. Μαϊάμι 16/9	
α. Ντάρμπαν 29/8	
α. Σαβάννα 17/9	
α. Φιλαδέλφεια 17/9	
ε. Σάν Φραντσίσκο 20/9	
ε. Δουνκέρκη 21/9	
α. Π. Κορτές 11/9	
α. Μανίλα 13/9	
ε. Γιοκοχάμα 19/9	
ε. Δουνκέρκη 14/9	
ε. Ντάρμπαν 23/9	
α. Όζακα 12/9	
α. Γιούροπορτ 17/9	
ε. Τορόντο 20/9	
ε. Ζινγκάνγκ 11/9	
α. Φρημάντλ 6/9	
α. Ραβέννα 5/9	
ε. Κρόφτον 20/9	
α. Χόγκ Κόνγκ 13/9	
ε. Άμβέρσα 21/9	
α. Άμβέρσα 21/9	
α. Γιοκοχάμα 14/9	
α. Λός Πάλλας 1/9	
α. Τζέντα 11/9	
ε. Ν. Ύορκη 22/9	
άρχει Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γιοκοχάμα 12/9	
άρχει Άμβούργο	
α. Γιοκοχάμα 19/9	
α. Ήμινγκχαμ 19/8	
α. Τζουμπάιλ 8/9	
α. Νιούκαστλ 13/8	

ΑΝΔΡΟΣ Α'ΤΑ.....	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.).....	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.).....	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.).....	76	115461
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
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ.....	64	10741
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.....	76	16646
ΑΝΘΟΣ.....	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ.....	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ.....	72	10527
ΑΝΝΑ.....	76	16438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.).....	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	74	8915
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ.....	73	6350
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.....	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ.....	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ.....	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι.....	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ.....	77	16356
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ.....	74	7557
ΑΝΤΕΛΑ.....	62	4207
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥ.....	67	24829
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ.....	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ.....	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ.....	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘΗ.....	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
ΑΠΝΟΙΑ.....	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ.....	70	18862
ΑΠΟΛΛΩΝ.....	72	13136
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ.....	72	17899
ΑΠΟΥΣ.....	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ.....	85	10400
ΑΡΑΜΙΑ.....	64	2375
ΑΡΑΜΙΣ.....	75	1586
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ.....	82	13800
ΑΡΑΝ.....	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ.....	77	11281
ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	68	24877
ΑΡΓΟΣ.....	69	9842
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ.....	78	1587
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥ.....	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΤΟΝΗ.....	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ.....	76	1579
ΑΡΓΩ ΣΑΛΛΕΝΤΣ.....	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘΗ.....	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ.....	77	1579

ΑΡΕΘΗ.....	73	13631
ΑΡΕΘΗ 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
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ.....	68	36099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ.....	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ.....	80	9989
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	65	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	85	13600
ΑΡΙΩΝ.....	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ.....	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ.....	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ.....	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ.....	65	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘΗ.....	65	11334
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ.....	75	8826
ΑΡΚΤΟΣ.....	70	9778
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ.....	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ.....	73	23144
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.).....	67	38845
ΑΡΜΠΕΛΛΑ.....	75	22575
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.....	52	6906
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.).....	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.....	76	10142
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ.....	63	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	85	13600
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.).....	69	58143
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.).....	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ.....	66	35001
ΑΣΙΑ.....	67	9525
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ.....	68	17458
ΑΣΚΟΝΑ.....	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ.....	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.).....	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΩΝ.....	72	13136
ΑΣΤΗΡ.....	74	13633

ε. Σιγκαπούρη 19/9.....		
ε. Π. Γουάλλκοτ 20/9.....		
α. Γιοκοχάμα 15/9.....		
αργεί Πειραιά.....		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/9.....		
α. Π. Γουάλλκοτ 17/8.....		
διάλυση Νότιο Κορέα.....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9.....		

ε. Βενετία 8/9.....		
α. 'Αμβέρσα 21/9.....		
α. Ρεσίφ 20/8.....		
δ. Κων/πολη 6/9.....		
δ. Σουέζ 11/9.....		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 10/9.....		
δ. Γιβραλτάρ 8/9.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
ε. Σικάγο 19/9.....		
αργεί Πειραιά.....		
ε. Πειραιά 14/9.....		
επωλήθη 'Αλλοδαπούς.....		
αργεί Πειραιά.....		
α. Τζέντα 18/9.....		
α. Ντάρμπαν 5/9.....		
αργεί Πειραιά.....		
ε. Ναπέρ 1/8.....		
αργεί Πειραιά.....		
επωλήθη διάλυση.....		
αργεί Πόρτσμουρου.....		
στή Σάντα Μαρία 18/9.....		
δ. Κων/πολη 14/7.....		
α. Ρότερνταμ 27/8.....		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 11/9.....		
ναυπηγ. Σασέμπο.....		
α. Ουμπέ 9/9.....		
ε. Ντάρμπαν 14/9.....		
α. Μ. Μανγκάνου 2/9.....		
α. Χιούστον 9/9.....		
ε. Χάμπτον 22/9.....		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 11/9.....		
ε. Λισαβόνα 14/9.....		
ε. Καέν 19/9.....		
ε. Ν. Μαγκαλόρ 30/7.....		
αργεί Πειραιά.....		
στον Τσουέντσι 16/8.....		
ε. Καράτσι 13/9.....		
ε. Ριγκέα 29/8.....		
ε. 'Αμβέρσα 17/9.....		
αργεί Πειραιά.....		
ναυπηγ. Τόκυο.....		
στον Πειραιά 8/8.....		
επωλήθη 'Αλλοδαπούς.....		
ε. Μανίλα 2/9.....		
α. 'Αμβέρσα 21/9.....		
α. Σιγκαπούρη 7/9.....		
αργεί Πειραιά.....		
α. Ντάρμπαν 29/8.....		
αργεί Πειραιά.....		
αργεί Πειραιά.....		
αργεί Πειραιά.....		
α. 'Ααλμποργκ 17/9.....		
αργεί Πειραιά.....		
αργεί Πειραιά.....		

α. Μπέρτα 28/8.....		
στο Τζιμπουτί 29/8.....		
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 7/9.....		
αργεί Πειραιά.....		
α. Σκώ 11/9.....		
ε. Γκίλονγκ 18/9.....		
αργεί 'Ιθάκη.....		
αργεί Πειραιά.....		
α. 'Αμβέρσα 24/9.....		
αργεί Πειραιά.....		
α. Πειραιά 9/9.....		
δ. Σουέζ 16/9.....		
ε. 'Αμβέρσα 23/9.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
α. Λίβερπουλ 30/8.....		
α. Φρεντερίτσια 23/9.....		
ε. 'Αμβέρσα 24/9.....		
α. Γκοαγιαγκούλ 10/9.....		
ε. Καλκούτα 19/9.....		
αργεί Στυλίδα.....		
αργεί Στυλίδα.....		
α. Σάν Νικόλας 7/8.....		
αργεί 'Ελευσίνα.....		
δ. Μπρανσμούτλε 22/8.....		
α. Γιοκοχάμα 17/9.....		
αργεί Πειραιά.....		
α. Φρημάντλ 11/9.....		
στο Κουβέιτ.....		
α. Σιτακόνγκ 19/9.....		
δ. Π. Σαϊδ 20/9.....		
ε. Σακαί 19/9.....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/9.....		
αργεί Γάνδη.....		
α. Τζέντα 11/9.....		
α. Βιτόρια 14/8.....		
από ναυπήγηση.....		
αργεί Πειραιά.....		
δ. Σουέζ 3/9.....		
α. Γάνδη 19/8.....		
επωλήθη 'Αλλοδαπούς.....		
ε. Φιλαδέλφεια 21/9.....		
α. Καράτσι 22/9.....		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/9.....		
δ. Σουέζ 30/7.....		
α. Σ. Τζών 19/9.....		
α. Κολόμπο 19/9.....		

ΑΣΤΟΡ.....	78	29860
ΑΣΤΥΝΑΞ.....	75	38611
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ (δ.).....	70	17485
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.).....	62	18033
ΑΣΩΜΑΤΟΣ.....	71	9466
ΑΤΑΛΑΝΤΑ.....	69	13341
ΑΤΑΛΑΝΤΗ.....	72	11000

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.).....	68	40548
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ.....	69	16229
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ.....	76	16056
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ.....	62	4916
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ.....	78	5868
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΙΣΜΑΝ.....	69	16229
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ.....	69	16229
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ.....	69	16229
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ.....	69	16229
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ.....	67	6103
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ (δ.).....	75	44801
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ.....	73	20354
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ.....	68	10182
ΑΤΛΑΣ.....	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.....	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ.....	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ.....	73	7594
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ.....	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ.....	61	1385
ΑΥΛΙΣ.....	72	16402
ΑΥΛΙΣ.....	79	10993
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ.....	60	3476
ΑΥΡΑ.....	68	9624
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	6680
ΑΦΟΡΟΣ.....	69	44327
ΑΦΟΒΟΣ.....	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ.....	65	5021
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	64	6474
ΑΦΡΟΔΙΤΗ.....	78	19253
ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.).....	56	16944
ΑΦΡΟΣ.....	68	3340
ΑΦΡΟΣ.....	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.).....	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ.....	63	8406
ΒΑΝΤΑ.....	66	13762
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ.....	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΑΣ.....	76	11802
ΒΑΡΗ.....	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.....	73	3700
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ.....	64	30582
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ.....	68	14771
ΒΑΣΙΛΗΣ.....	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.....	77	3827
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ.....	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ.).....	78	18643
ΒΕΝΕΤΙΚΟ.....	78	12238
ΒΕΝΙ ΙΙ.....	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.).....	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.).....	74	38178
ΒΕΡΑ.....	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.).....	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ.....	66	10210
ΒΗΤΑΛΑΚ.....	72	16636
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.....	63	9269
ΒΗΤΑΣΑΝ.....	66	19633
ΒΙΚΟΡΙΑ.....	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ.....	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ.....	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	65	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ.....	83	12811
ΒΟΛΟΣ.....	75	6952
ΒΟΡΡΑΣ (δ.).....	70	31464
ΒΟΡΡΑΣ.....	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΘΟΡ (δ.).....	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.....	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟ (μ.).....	67	35041
ΒΥΤΙΝΑ.....	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.....	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ.....	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ.).....	73	71318
ΓΑΡΒΕΝΙΑ.....	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ.....	67	38038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ.....	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ.....	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΔΗΣ.....	76	16037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ.....	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.....	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.....	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.).....	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.....	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.....	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.....	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.....	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ.....	70	18634
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ.....	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ.....	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.....	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.....	71	6685
ΓΙΑΝΝΗΣ.....	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.....	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.....	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ. (μ.).....	81	16500
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.....	68	38124
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.....	71	9093
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ.....	65	21374
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	19284
ΓΙΟΥΛΑ.....	77	9783
ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ.....	60	3847
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ.....	52	8129

ε. Μιχάρα 13/9.....		
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/8.....		
α. Αύγουστου 7/9.....		
α. Σαβάννα 23/9.....		
ε. Ρεσίφ 24/8.....		
α. Χάμπτον 21/9.....		
μετ. 'Καδόμος' (Λιβ.).....		

δ. Π. Σαΐδ 22/9
 ε. Πειραιά 6/8
 α. Γιούροπορτ 15/9
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 δ. Παναμά 19/9
 α. Ν. 'Ορλεάνη 6/9
 α. Ν. 'Ορλεάνη 21/8
 α. Κπέμε 9/9
 στήν 'Αλεξάνδρεια
 δ. Π. Σαΐδ 16/9
 ε. Σακάντε 17/9
 δ. Παναμά 3/9
 ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζαΐ 5/9
 α. Ταϊτσούνγκ 4/8
 α. Τζέντα 14/9
 αργεί Σετουμπάλ
 ε. Λά Πλάτα 18/9
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Κουνγκιουαγκάντο 7/9
 α. Ν. 'Ορλεάνη 12/9
 αργεί Χαλκίδα
 αργεί Πειραιά
 ε. Πειραιά 12/8
 στο Χούκ οφ Χόλλαντ 9/9
 α. Γιούροπορτ 29/8
 αργεί Γάνδη
 α. Ντάρμπαν 4/9
 αργεί Πειραιά
 ε. αργεί Πειραιά
 α. Ν. 'Ορλεάνη 7/9
 α. Μπαχράιν 26/5
 στήν Καλκούτα

ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ.....	69	9038
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ.....	80	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ.....	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ.....	61	18561
ΓΙΟΥΡΟΣΗ.....	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ.....	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ.....	73	9290
ΓΙΩΤΑ.....	62	10183
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ).....	65	2988
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ).....	65	3998

ΓΚΑΛΛ.....	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ.....	60	7869
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ.....	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991
ΓΚΟΓΚΟΛΑ.....	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ.....	65	5836
ΓΚΟΛΑΝΤ ΑΡΡΟΥ.....	67	51644
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΚΛΟΥ.....	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ.....	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ.....		
ΣΤΡΙΑ.....	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ.....	76	13038
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ.....	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΟΡ.....	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ.....	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΖ.....	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ.....	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ.....	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ.....	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ.....	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ.....	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ.....	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ.....	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΡΝΤ.....	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ.....	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ.....	75	13038
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ.....	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ.....	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ.....	78	14800
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ.....	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ.....	74	13038
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ.....	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΑΓΚ.....	72	43479
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ.....	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ.....	75	13038
ΓΚΟΥΛΙΑΣ.....	67	20178
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ.....	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ).....	74	109893
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ.....	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	22912
ΓΚΡΑΙΝΣ.....	63	15591
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.....	71	16306
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.....	63	13516
ΓΛΑΥΚΟΣ.....	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ.....	69	13942
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΛΙΝΒ.....	69	26356
ΓΟΥΛΙΝΒ (δ).....	58	12732
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ.....	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.....	76	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ.....	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ.....	79	19287
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΤ.....	76	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ.....	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.....	74	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19285
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II.....	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ.....	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ.....	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ).....	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ).....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ).....	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ).....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ).....	85	18300
ΓΡΕΓΟΣ.....	59	9191

ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103
ΔΑΝΙΛΑ.....	83	13828
ΔΑΦΝΗ.....	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ).....	61	7864
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ.....	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II.....	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.....	68	9410
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.....	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ).....	71	17957
ΔΗΛΟΣ.....	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ).....	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ.....	69	9861
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ).....	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.....	85	13958
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ.....	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.....	52	2823
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ).....	58	16277
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	56	8243
ΔΙΑΣ.....	71	16379
ΔΙΑΔΥΜΟΙ.....	76	19166
ΔΙΟΓΕΝΗΣ.....	59	13393
ΔΙΟΝΥΣΣΟ (δ).....	62	23160
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ.....	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ).....	68	48887
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ).....	66	48801
ΔΥΣΤΟΣ.....	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ).....	54	11313

ε. Καλκούτα 21/9.....		
ἀργεί Λευκάδα.....		
α. Πόρτ Χάρκοντ 9/9.....		
δ. Σουέζ 24/7.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ε. Ντάρμπαν 18/9.....		
ε. Ροζάριο 23/8.....		
ε. Άσσάμπ 30/8.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ε. Φουτζέιρα 21/9.....		
δ. Π. Σαΐδ 13/9.....		
α. Τζέντα 22/8.....		
α. Χάμπτον 19/9.....		
ἀργεί Άστακό.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
δ. Παναμά 7/9.....		
στών Πειραιά.....		
ἀργεί Έλευσίνα.....		
α. Δουνκέρκη 21/9.....		
ε. Ν. Όρλεάνη 17/9.....		
α. Φουτζέιρα 16/5.....		
α. Κόρπους Κρίστι 25/7.....		
ε. Ν. Όρλεάνη 22/9.....		
ε. Ν. Όρλεάνη 19/9.....		
α. Χιούστον 20/8.....		
α. Μπάχια Μπλάνκα 13/8.....		
α. Βομβάη 21/8.....		
α. Τάμπα 5/8.....		
ε. Κακινάνα 19/8.....		
ε. Ν. Όρλεάνη 17/9.....		
ε. Σ. Νικόλας 13/9.....		
δ. Παναμά 22/9.....		
ε. Ν. Όρλεάνη 18/9.....		
α. Ν. Όρλεάνη 12/9.....		
ε. Κάντλα 2/9.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Ν. Όρλεάνη 19/9.....		
α. Πόρτο Καμπέλλο 24/8.....		
ε. Μπουεκαβεντούρα 29/8.....		
δ. Παναμά 25/8.....		
δ. Σουέζ 26/8.....		
δ. Γιβραλτάρ 30/8.....		
α. Ν. Όρλεάνη 13/9.....		
δ. Γιβραλτάρ 14/7.....		
α. Χιούστον 14/8.....		
ε. Θεσσαλονίκη 30/8.....		
δ. Κων/πολη 18/8.....		
α. Σάν Φραντσκο 12/9.....		
ε. Ροζάριο 20/9.....		
δ. Σουέζ 11/8.....		
επωλήθη άλλοδαπούς.....		
α. Ρεσίφ 24/8.....		
αναμένει Όμάν.....		
ε. Σουραμπάγια 13/9.....		
α. Ταϊτσούνγκ 22/9.....		
επωλήθη διάλυση.....		
α. Ριν. Ιανερ 12/8.....		
α. Βίλα Κονσταντίνου 16/8.....		
ἀργεί Άργουστόλι.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
μετ. *Όσεν Στάρ* (κ.).....		
ἀργεί Πειραιά.....		
στών Πειραιά.....		
ε. Λάουτεστον 12/9.....		
δ. Γιβραλτάρ 14/9.....		
α. Σαλβαντόρ 15/9.....		
α. Κοκόλα 22/8.....		
α. Άμβέρσα 12/9.....		
α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 4/9.....		
ε. Σαγκάη 4/8.....		
α. Σιγκαπούρη 14/9.....		
ε. Τσάρλεστον 18/9.....		
δ. Γιβραλτάρ 10/9.....		
α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 9/9.....		
α. Χάλμσταντ 27/8.....		
ε. Τζέντα 7/9.....		
α. Βοστώνη 17/9.....		
α. Ρίο Ίανέιρο 17/9.....		
α. Ν. Όγκρη 8/9.....		
ε. Άρατού 16/9.....		
ναυπηγ. Σκαρμαγκά.....		
ἀργεί Γαλαξειδί.....		
α. Σαντάν 9/9.....		
μετ. *Άλκμήνη Α. Άγουδιμου*.....		
α. Τζέντα 16/9.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
δ. Γιβραλτάρ 28/7.....		
ε. Πειραιά 13/9.....		
διάλυση Πακιστάν.....		
στο Μπαντάρ Άμπας.....		
α. Κόρντον 23/9.....		
ε. Δουνκέρκη 14/9.....		
α. Χάμπτον 16/9.....		
α. Θέοντα 4/8.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
α. Κόρπους Κρίστι 22/8.....		
ε. Γιοκοχάμα 21/5.....		
ἀργεί Γαλαξειδί.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
ἀργεί Μίνα Σάκρ.....		
α. Σιγκαπούρη 8/9.....		
α. Λός Άντζελες 16/9.....		
ἀργεί 180κη.....		
διάλυση Κορέα.....		
α. Άσσάμπ 10/9.....		
ἀργεί Πειραιά.....		
α. Γένοβα 14/9.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
α. Λάρνακα 19/9.....		

ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ.....	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ.....	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ.....	72	16398
ΕΒΕΛΥΝ.....	63	11893
ΕΒΙΑ.....	61	10029
ΕΒΜΑΡ.....	76	16398
ΕΒΡΟΣ.....	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ).....	75	125947
ΕΘΝΟΣ.....	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ).....	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ.....	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ.....	68	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
ΕΛΑΦΙ.....	68	19495
ΕΛΑΦΙΝΑ.....	73	14353
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ I.....	64	10852
ΕΛΕΝΑ Β.....	73	20713
ΕΛΕΝΗ.....	60	1995
ΕΛΕΝΗ II.....	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ).....	64	1927
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (δ).....	66	48748
ΕΛΕΥΣΙΣ.....	62	1859
ΕΛΙΖΑ.....	69	6006
ΕΛΙΣΑΒΕΤ.....	72	9111
ΕΛΙΤ (δ).....	75	60870
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY.....	70	18734
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ.....	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ.....	62	8846
ΕΛΛΗ.....	76	12315
ΕΛΛΗ.....	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ.....	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ.....	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.....	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ.....	84	16805
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ.....	85	16805
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ).....	76	46842
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ.....	72	16207
ΕΛΜΙΝΑ (μ).....	69	54857
ΕΛΜΟΣΕΛ.....	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ).....	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ.....	68	9918
ΕΛΠΙΔΑ.....	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ.....	75	16822
ΕΛΠΙΣ.....	71	9885
ΕΜΕΡΑΛΔ.....	85	28000
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΘ.....	69	12216
ΕΜΟΥΛΙ (δ).....	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ.....	78	8890
ΕΝΑΤΟΝ.....	67	9548
ΕΝΤΕΒΟΡ.....	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ.....	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ.....	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ.....	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ.....	70	10006
ΕΠΟΣ.....	77	9788
ΕΠΟΣ.....	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ.....	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ).....	72	126140
ΕΡΜΗΣ.....	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ.....	66	4508
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ.....	57	2074
ΕΣΠΕΡΙΣ.....	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ.....	77	31329
ΕΥΑ (δ).....	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ.....	81	3375
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ.....	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.....	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.....	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.....	78	16935
ΕΥΗ Λ.....	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ.....	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ.....	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ.....	73	10006
ΕΥΘΥΟΙΑ.....	70	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ.....	56	2672
ΕΥΡΥΧΛΟΣ.....	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ.....	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II.....	60	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ.....	72	6680
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ.....	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ.....	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ).....	75	57160
ΖΑΝΕΤ.....	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ.....	81	22857
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	74	30188
ΖΑΝΤΕ (δ).....	69	54282
ΖΕΤΤΑ.....	71	20516
ΖΗΝΟΒΙΑ.....	68	15841
ΖΗΝΩ.....	81	23100
ΖΙΝΙ.....	76	11348
ΖΥΓΟΣ.....	76	19186
ΖΥΓΟΣ.....	69	3490
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	65	34501
ΗΒΗ.....	70	2865
ΗΖΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ.....	81	4617
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ).....	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035
ΗΣΤΡΟΥ'Ι'ΝΤ.....	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ.....	67	27018
ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	66	21374
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ.....	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ.....	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ.....	78	15680

ἀργεΐ Πειραιά
 ε. Βισακαπατνάμ 18/9
 α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 1/9
 α. Άμβέρσα 24/9

ἀργεΐ Πειραιά
 ἀργεΐ Βασόρα
 ε. Ντάρμπαν 31/8
 ἀργεΐ Γαλαξειδί
 ἀργεΐ Πειραιά
 ε. Σινγκάνγκ 23/8
 δ. Σουέζ 11/9
 α. Τέμα 11/9
 ε. Βαλέντσια 14/9
 στη Λιβύη
 δ. Ντόβερ 18/9
 έπωλήθη 'αλλοδαπούς
 α. Όζάκα 17/9
 α. Χαμίνα 27/8
 ε. Πειραιά 13/9
 ε. Μπάχια Μπλάνκα 18/9
 α. Ν. 'Υόρκη 20/9
 μετ. «Σηχάππου» (κ.)
 ἀργεΐ Στυλίδα
 στη Γιοκοχάμα 19/9
 ἀργεΐ Πειραιά
 α. Ν. 'Ορλεάνη 7/9
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Πειραιά 8/8
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Λός Πάλμας 7/9
 α. Ν. Τουτικόριν 13/9
 α. Ρίο 'Ιανείρο 17/8
 ε. Σαγκάη 1/8
 στις Μπίττερ Λέικς
 ἀργεΐ Πειραιά
 ε. 'Ικονίκ 27/8
 ε. Βισακαπατνάμ 16/9
 α. Ρεσίφ 30/8
 δ. Ντόβερ 22/9
 α. Άμβέρσα 1/9
 α. Φιλαδέλφεια 18/9
 α. Χέυ Πόιντ 24/8
 δ. Π. Σαΐδ 19/9
 α. Ντάρμπαν 14/9
 α. Σάλλομ Βόε 16/9
 ε. Λισαβόνα 3/9
 α. Χοσέ 'Ιγκάσιο 12/9
 ε. Μπάχια Μπλάνκα 18/9
 ε. Ριγίεκα 20/9
 ἀργεΐ Πειραιά
 α. Κόρπους Κρίστι 9/9
 ε. Μπέλφαστ 17/9
 α. Ρίο Γκράντε 24/8
 ναυπηγ. Κόμπε
 ἀργεΐ Πειραιά
 ε. Πειραιά 7/8
 δ. Π. Σαΐδ 19/9
 ἀργεΐ Πειραιά
 πρ. «Έντεβορ 1»
 α. Λεμεσό 13/9
 ε. Ντάρμπαν 16/9
 ε. Χόγκ Κόγκ 28/8
 α. Ντάνκαν Μπαϊ 20/9
 α. 'Ιταζάι 14/8
 ἀργεΐ Πειραιά
 ε. Πειραιά 14/9
 ε. Γένεμπο 21/9
 α. Νιούκαστλ 17/9
 α. Πειραιά 17/9
 α. Χαλκίδα 23/4
 ε. Τουτικόριν 31/8
 α. Κάλουντιμποργκ 11/9
 α. Σάλλομ Βόε 21/9
 πρ. «Sarmizeresusa»
 α. Ρουέν 27/8
 α. Μπορντώ 7/9
 δ. Σουέζ 9/9
 α. Κόρπους Κρίστι 3/9
 α. Πειραιά 13/9
 α. Πόρτ Κέλανγκ 18/9
 ε. Νακόντκα 8/9
 ε. Βομβάη 21/9
 ἀργεΐ Χαλκίδα
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Ντόβερ 4/9
 ἀργεΐ Στυλίδα
 ἀργεΐ Πειραιά
 ἀργεΐ 'Ημοσχαβεν
 α. Ντάρμπαν 24/9
 ε. Λόγος 24/8
 α. Φιλαδέλφεια 19/8

α. Πειραιά 11/9
 α. Φρημάντλ 19/9
 πρὸς Εὐξείνιο Πόντο 26/9
 α. Σ. Ράιντινγκ Πόιντ 16/7
 ε. Σινγκάνγκ 3/8
 α. Ν. 'Ορλεάνη 15/9
 α. Μπαχαρίνη 8/9
 α. Σάν Πέντρο 30/8
 α. Ντάρμπαν 20/9
 ἀργεΐ 'Αστακό
 ἀργεΐ Πειραιά
 ἀργεΐ Πειραιά
 ἀργεΐ Πειραιά
 α. Τενερίφη 15/9
 δ. Σκάω 8/9
 α. Τάμπα 3/9
 ἀργεΐ 'Αργοστόλι
 ἀργεΐ Λονδίνο
 α. Σιγκαπούρη 13/9
 α. Χόγκ Κόγκ 16/9
 α. Λός 'Αντζελες 17/9

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12680
ΘΑΝΙΚΙ	61	9516
ΘΑΝΓΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4826
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ)	69	51732
ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473
ΘΕΟΥΜΦΟΣ (δ)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584

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
ΙΑΣΩΝ (δ)	75	60316
ΙΔΕΑ (δ)	65	41195
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390
ΙΛΙΑΝΚΑ Α.	73	9771
ΙΟΛΙ	72	4999
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	62	10420
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387
ΙΟΣ	85	34400
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩ	69	8909
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ)	78	151225
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΙΝ	67	13858
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ (δ)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ)	76	123848
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑ-ΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	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	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407
ΚΑΣΟΣ	76	14983
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	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

δ. Σουέζ 16/9		
ε. Πειραιά 24/8		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
α. Μελβούρν 10/9		
ε. Πειραιά 4/9		
ε. Χόγκ Κόγκ 11/9		
α. Χαμάκ 8/9		
α. Π. 'Αρένας 8/8		
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 26/8		
αργεί Πειραιά		
α. Σάλλομ Βόε 21/9		
πρ. «Tasmania»		

ε. Φουκουγιάμα 29/8		
ε. Ντάρμπαν 19/9		
αργεί Πειραιά		
α. Λός 'Αντζελες 7/9		
ε. Σινγκάπορ 29/8		
α. Σονάνος 22/9		
επωλήθη άλλοδαπούς μετ. «Παπανικολής» (κ.)		
εγκαταλείφθηκε 15/4		
επισκευές Πειραιά		
α. 'Ινβεργκόρντον 25/8		
α. Ρόττερνταμ 25/9		
α. Σπλίτ 8/9		
ε. Μόγκα 28/8		
αργεί Σάρζα		
ε. Πειραιά 15/7		
δ. Π. Σαϊδ 17/9		
ε. Ν. 'Ορλεάν 2/9		
μετ. «Υμηττός 'Ιώ» (Ε.)		
ε. Σουέζ 16/9		
α. 'Αστακό 18/10		
δ. Γιβραλτάρ 2/9		
α. Βαλτιμόρη 19/9		

α. 'Αμβέρσα 12/9		
στη Σαχάνα 6/7		
ε. Τζέντα 23/9		
στο Ντάρμπαν 24/9		
α. Μπάχια Μπλάνκα 17/7		
α. 'Αμστερνταμ 23/8		
α. Μπανγιάμασιν 4/9		
υπό ναυπήγηση		
αργεί Λονδίνο		
α. Σάντος 13/9		
α. Σαλβαντόρ 16/9		
δ. Παναμά 6/9		
στο Κιουρασάο		
α. Μπουένος 'Αϊρες 19/9		
αναμένει 'Ορνάν		
ε. 'Αμβέρσα 24/9		
δ. Π. 'Αρένας 28/8		
αργεί Χαλκίδα		
στο Ούμ Κουάορ		
διάλυση Πακιστάν		
αργεί Πειραιά		
α. Λός 'Αντζελες 1/9		
α. Ρόττερνταμ 24/9		
αργεί Χαλκίδα		
επισκευές 'Αμβέρσα 14/7		
α. Σμύρνη 30/8		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Βομβάη		
α. 'Αμστερνταμ 20/9		
δ. Ντόβερ 4/9		
δ. Γιβραλτάρ 19/9		
αργεί Νουέβιτα		

α. Σινγκάπορ 3/7		
δ. Σουέζ 12/9		
αργεί Πειραιά		
α. Σάλλα 23/9		
αργεί Πειραιά		
επωλήθη 'Αλλοδαπούς		
δ. Κων/πολη 10/9		
α. Πόρτ Κέλανγκ 14/9		
α. Παράγουσα 7/9		
ε. Γκάλβεστον 9/8		
αργεί Πειραιά		
επισκευές Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
στο Τζιμπουτί 25/9		
α. Σινγκάπορ 20/8		
α. Σάντος 9/9		
α. Λάρνακα 7/9		
α. Νιούκαστλ 18/9		
α. Βομβάη 23/9		
αργεί 'Αργεστόλι		
επισκευές Ρόττερνταμ 12/8		
ε. Πειραιά 2/9		
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 1/9		
αργεί Χαλκίδα		
αργεί Πειραιά		
δ. Π. Σαϊδ 15/9		
ε. Χαλκίδα 11/9		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Ντόβερ 17/9		
δ. Ντόβερ 17/9		
αργεί Γαλαξείδι		
ε. Φός 21/9		

ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7783
ΚΙΜΑΡΟΣ	67	12701
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366
ΚΛΕΙΩ	58	8791
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΔΩΡ	67	8842
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		
ΓΚΑΛΑΞΥ	67	7680
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ		
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Σ	77	5539
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ)	55	8998
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΜΟΣ II.	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	78	7427
ΚΡΗΤΗ (δ)	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ)	71	14923
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΙΟΣ	59	16875
ΚΡΙΟΣ	75	7028
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ)	71	17355
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784
ΚΥΜΑ	60	7758
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'	68	4350
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	7952
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599
ΛΑΡΑ	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΔΕΑ	63	17879
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΑ II.	68	15761
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079
ΛΕΩΝ	75	15684
ΛΕΩΝ	72	2311

α. 'Αμβέρσα 30/8		
αργεί Λευκάδα		
α. Πειραιά 9/9		
αργεί Πειραιά		
στο Λάγος 30/8		
α. Κολόμπο 22/9		
αργεί Πειραιά		
δ. Π. Σαϊδ 21/9		
α. Κολόμπο 24/3		
α. 'Ανκόνα 18/9		
δ. Παναμά 16/9		
α. Λεμεσό 17/9		
ε. Π. 'Ελιζαμπεθ 20/9		
αργεί Γαλαξείδι		
αργεί Πειραιά		
επωλήθη 'Αλλοδαπούς		
αργεί Στετομυιά		
αργεί 'Ελευσίνα		
επωλήθη άλλοδαπούς		
επωλήθη διάλυση		
α. Λός 'Αντζελες 3/9		
αργεί 'Ηγουμέντια		

α. Ντάρμπαν 22/9	
α. Μπιλμπάο 13/8	
α. Μπ. 'Αϊρες 18/7	
ε. Ματάντι 26/8	
α. Χιούστον 12/9	
α. Λομέ 23/8	
α. Γκίλονγκ 2/8	
δ. Μπρανσμπάιτ 26/7	
α. 'Αμβέρσα 13/8	
α. Ν. Γουέστμινστερ 15/8	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
διάλυση Πακιστάν	
άρχει Πειραιά	
δ. Κων/πολη 27/8	
ανάμενη Χούκ οφ Χόλλαντ 14/8	
άρχει Πειραιά	
α. Μουτσούρε 10/9	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 3/7	
άρχει Πειραιά	
δ. Θέρσεντ 'Αλι 12/9	
α. Τζένα 14/9	
ε. Ραβέννα 10/9	
α. 'Επτάνησα 9/8	
δ. Παναμά 21/9	
ε. Χάμπτον 2159	
α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 6/9	
ε. Σ. Φρανσίσκο 14/9	
α. Σιγκαπούρη 2/9	
ε. Πειραιά 26/8	
ε. Εινγκάνγκ 14/8	
α. Πόρτο 'Εμποδόκλε 12/9	
α. Τσάλεστον 31/8	

ΛΕΩΝ (δ.)	79	32995
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'ΙΝΤ	83	20200
ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ	76	75134
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894
ΛΙΩ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16006
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ	64	6547
ΛΥΡΑ	67	41914

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168
ΜΑΔΕΡ	68	11361
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ (δ.)	85	26959
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΝΕΣΙ	77	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V	72	17432
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526
ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ	68	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 ΛΕ'Ι'Κ	62	8967
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6607
ΜΑΡΓΚΟ (δ.)	78	81106
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΙ	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΗ	70	9565
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51802
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19568
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85387
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΙΩ	66	3762
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ	73	32510
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455
ΜΑΤΘΙΔΑΣ	65	7696

ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	32723
ΜΕ'Ι'ΤΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017
ΜΕΛΟ'Ι'	68	8887
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296
ΜΕΝΤ ΞΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485

πρ. «Scotch Lion»		
ε. Καλκούτα 28/8		
ἀργεί Φορταλέζα		
α. Κίλινγκχαλμ 18/9		
α. Πόρτ 'Ελζαμπεθ 4/9		
ἀργεί Σετουμπάλ		
δ. Κων/πολη 30/8		
α. Σουέζ 23/9		
στό Σουέζ 28/9		
ε. Σιγκαπούρη 16/9		
α. Γιοκοχάμα 2/9		
ε. Λάγος 7/8		
α. Μομπά 25/8		
α. Ράς Τανούρα 18/9		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Βασίλα		
δ. Κων/πολη 9/9		
ε. 'Οκλαντ 17/9		
α. 'Υμουίντεν 24/9		
ε. Σινγκάγκ 21/8		
α. Βενετία 14/9		
ε. 'Αμβέρσα 24/9		
ἀργεί Σετουμπάλ		

α. Βρέμη 28/8		
δ. Σουέζ 11/9		
α. 'Αμβούργο 23/9		
ε. Π. Τζέφεσον 18/9		
ε. Μπορντό 19/9		
ναυπηγ. Γκντάνσκ		
δ. Παναμά 27/8		
ἀργεί 'Ελευσίνα		
ἀργεί Σετουμπάλ		
στόν Πειραιά		
ἀργεί Χαλκίδα		
α. Κίγκστον 19/9		
α. 'Οσλο 23/8		
α. Λέικ Τσάρλς 8/9		
α. Λούι Τέρμιναλ 9/9		
α. Σούνεϊ 22/9		
ἀργεί Στυλίδας		
δ. Παναμά 14/8		
α. Μπάχια Μπλάνκα 8/9		
ε. Γκάδερ 19/9		
α. Χόγκ Κόγκ 9/9		
στη Λισσαβώνα 18/9		
α. 'Ακαμπα 28/8		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Σετουμπάλ		
ε. Μπαντόρ 'Αμπάς 31/8		
δ. Π. Σαϊό 15/9		
ἀργεί Χαλκίδα		
α. Τζέντα 17/9		
α. Σούνεϊ 19/9		
α. Χουάνγκκου 10/9		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Γκρενάδα 30/8		
δ. Παναμά 7/9		
α. Λάς Πάλμας 13/9		
δ. Γιβραλτάρ 20/9		
δ. Παναμά 3/8		
α. Μπούλεν Μπαί 18/9		
α. Σιγκαπούρη 17/8		
ε. Δουνκέρκη 22/9		
επώληθη διάλυση		
στη Σύρο		
α. 'Αμβέρσα 28/8		
ε. Σιγκαπούρη 14/9		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Σουέζ 14/9		
δ. Κων/πολη 28/8		
α. Φός 8/9		
ε. Κάντλα 7/9		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Σάο Σεμπατίστο 1159		
προσάραξε Παναγίου 12/9		
α. Χέυ Πόιντ 29/7		
ἀργεί Σετουμπάλ		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Μπρανσμπούτελ 25/8		
ε. Σετουμπάλ 8/8		
ε. Ούντεβάλλα 22/7		
α. Ρίτσαρντ Μπαί 19/9		
α. Σάντος 8/9		
α. Μπρισμπαίον 18/9		
διάλυση 'Ελλάδα		
ε. Κολούμπια 18/9		
α. Χάμπτον 21/9		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Φλάσινγκ 19/9		
α. Σιγκαπούρη 14/9		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Λισσαβώνα 3/9		
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/9		
μετ. 'Αλυσία (Ma.)		

ε. Κεμπέκ 17/9		
α. Πόρτ 'Ελζαμπεθ 11/9		
α. Τζέντα 23/9		
ε. 'Αμβέρσα 22/9		
ε. Ρόττερνταμ 1/5		
επισκευές Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
α. Λέικ Τσάρλς 28/8		
ἀργεί Πειραιά		
α. Σπλίτ 20/8		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Τζέντα 13/9		
α. 'Αμβούργο 20/9		
στό Μπαντόρ 'Αμπάς 28/8		
ε. Ντάς 'Αλζαντ 22/9		
α. Ρόττερνταμ 14/9		

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	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1586
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΗΝΕΜΟΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΟΥΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13866
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8877
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867
ΜΠΟΥΓΚΑΝΒΙΛ	72	16704
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	68	9085
ΜΠΡΑΔΕΡ	70	9087
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948
ΜΠΡΗΝ	64	35082
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68631
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΕΟΣ	70	8825
ΝΑΕΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΜΟΣ	71	4981
ΝΕΝΑ	74	39886
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΣΤΡΟ ΣΚΑ''	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	58	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6183
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	84	1589
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004

α. Ρόττερνταμ 20/9		
α. Σούνεϊ 21/9		
προς Σεντράλ Τέρμιναλ 30/8		
α. Σινγκάγκ 11/9		
α. Σαβάννα 18/9		

ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/8
ε. Πειραιά 5/9
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 2/9
α. Π. οφ Σπαίην 18/9
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
α. Πόρτ 'Αρθουρ 13/9
α. Σαβόνα 18/9
ε. Γκιζάν 29/7
ἀργεί 'Ελευσίνα
ε. Πειραιά 13/9
ἀργεί Πειραιά
ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/8
ε. Τζέντα 20/9
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ε. Ραβέννα 12/9
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/9
α. Ρίτσαρντ Μπαίη 18/9
μεταφορές 'Ερυθράς
δ. Σουζέ 31/8
α. Γιούρπορτ 23/9
α. Μήλο 8/9
α. Μομπάσα 23/8
α. Τέμα 17/9
ἀργεί Σάρτζα
α. Σιγκαπούρη 17/9
στό Νιόρμπαν 21/9
α. Π. Σαϊό 8/9
α. Πειραιά 29/3
ε. Ρίο Γκράντε 15/9
α. 'Αμβούργο 20/9
α. Πειραιά 10/9
α. Φιλαδέλφεια 20/9
δ. Κων/πολη 1/8
α. 'Αμβέρσα 12/9
στό Μπουένος Άιρες 18/9
ἀργεί 'Αργοστόλι
α. Λός 'Αντζέλες 11/8
μετον. 'Σάνσετ' (Μα.)
α. Βαλτιμόρη 18/9
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ζινγκγκάκ 4/8
ύψωση Παναμαϊκή
α. Χάμπτον 30/8
ε. Σίμπα 18/9
α. Λάγος 30/8
ἀργεί Λευκάδα
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Βομβάη 8/9
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
ἀργεί Τζέντα
ἀργεί Ρίβερ Φώλ
ἀργεί 'Ελευσίνα
α. Χάλλομ Βόε 17/9
α. 'Ιτακούι 3/9
ε. Σάρτζα 21/9
α. Μομπί 9/9
ἀργεί ΓαλαΞειδί
ἀργεί 'Αργοστόλι
α. Τζέντα 11/9

ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824
ΝΙΚΥ	73	14867
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΟΒΗ (Μα.)	69	21427
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	65	7700
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	68	14342
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	72	9710
ΝΤΕΡΜΠΥ	59	6134
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	75	35784
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	62	1197
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	71	17744
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	78	15229
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	69	8928
ΝΥΑΛΑ (δ.)	76	68567
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	62	12392
	75	74382

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΛΓΑ	68	1586
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15888
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	89259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	71	17187
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.)	75	76142
ΟΣΕΑΝ ΤΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20689
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15259
ΟΥΑΝΤ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥΑΤΙΜΑ	71	9372
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2805
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΟΝ	56	10523
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	82	35127
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16840
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134
ΠΕΡΙΠΟΙΟΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623
ΠΕΤΡΑ	76	23149

ε. Πειραιά 7/9	
άρχει Πειραιά	
άρχει 'Αλιβέρι	
άρχει Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 20/9	
άρχει Πειραιά	
θέση 03.50 Β, 13.10 Δ 8/9	
ε. Ν. 'Υόρκη 1/7	
ε. Ναυλάκι 28/3	
α. Ρίτσαρντ Μπαίλι 8/9 /	
άρχει 'Αλεξάνδρεια	
επωλήθη διάλυση	
ε. Λουλέα 20/9	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λας Πάλμας 22/9	
δ. Ντόβερ 15/9	
α. 'Αμπιτζάν 6/9	
α. Σέτε 14/8	
α. Νόρντενχαμ 1259	
α. Κόρπους Κρίστι 28/8	
ε. Χάβρη 19/9	
άρχει Πειραιά	
μετον. «Ναβιγκέιτορ» (Μα.)	
άρχει Πειραιά	
άρχει 'Ελευσίνα	
άρχει Λευκάδα	
α. Μπουσάν 30/8	
μεσογειακές μεταφορές	
υπέστειλε κυπριακή	
ε. 'Αμβούργο 23/9	
επωλ. άλλοδαπούς	
ε. Λέγκχορν 7/9	
άρχει Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 27/8	

άρχει Πειραιά	
α. Μπάλμπο 14/9	
α. Χάφι 13/9	
άρχει Πειραιά	
άρχει Σετούμπάλ	
α. Σάν Ντιέγκο 20/8	
ε. Πειραιά 14/9	
άρχει Πειραιά	
α. Τερνέστη 10/9	
άρχει 'Ελευσίνα	
άρχει Πειραιά	
άρχει 'Ελευσίνα	
δ. Ντόβερ 10/9	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γκόττενμπεργκ 8/9	
μεταφορές Νιγηρίας	
ε. Ρουέν 6/9	
ε. 'Ααλεσούντ 12/9	
α. Ν. 'Ορλεάντ 3/9	
δ. Π. Σάιτ 20/9	
α. Πειραιά 9/9	
ναυπηγ. Φερρόλ	
προσάρ. Πρόβιντενς 18/9	
α. Χόγκ Κόγκ 7/9	
α. Σιγκαπούρη 25/8	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Χαλκίδα	
στό Νατάλ (αποθήκη)	
ε. Γιβραλτάρ 20/9	
διάλυση Ταϊβάν	
α. Ρεσίφ 3/9	
στό Λάγος	
άρχει Γκρέιτ Μπίτερ	

άρχει 'Ελευσίνα	
ε. 'Ιντσόν 6/9	
α. Μπ. 'Αίρες 4/9	
α. Ρεσίφ 8/9	
άρχει Γαλαξείδι	
άρχει Πειραιά	
α. Μπάγια Μπλάνκα 22/8	
άρχει Πειραιά	
α. Πειραιά 12/9	
α. Ντάρμπαν 17/9	
ε. Βανκούβερ 18/9	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
στή Χαλκίδα 23/9	
α. Χάμπτον 8/9	
α. Ν. 'Ορλεάντ 23/8	
α. Ντάρμπαν 12/9	
διάλυση Σιτακόγκ	
α. Γκρέιντζαμουθ 21/9	
στό Λας Πάλμας 21/9	
α. Λός 'Αντζελες 30/8	
δ. Σουέζ 23/9	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
α. Μπάλμπο 30/8	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 2/7	
άρχει Πειραιά	
α. Πειραιά 12/9	
α. Λας Πάλμας 30/8	

δ. Π. Σάιτ 19/9	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μπάρ 19/9	
ε. Ρουέν 18/9	
α. Λεμεσό 27/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Μπρισμπαίν 13/9	
άρχει Πειραιά	
α. Λας Πάλμας 9/9	
άρχει Πειραιά	
δ. Κων/πολη 4/8	

ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078
ΠΗΛΕΑΣ	69	10018
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9884
ΠΛΑΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	84	2981
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585
ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10520
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18858
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32578
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9885
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17284
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10891
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16183
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072

ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ' I (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΝΙΑ	67	9919
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ	56	4275
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14851
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΟ	75	9112
ΡΟΔΟΣΙ	67	15382
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	16186
ΣΑΜΑΡ ΕΞΠΡΕΣ	69	9057
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΣΕΤ	78	9884
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΟΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΡΟΝΙΣ	62	13714
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948
ΣΕΜΕΛΗ	64	9982
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928

άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 19/7	
ε. Πειραιά 10/9	
ε. Πειραιά 27/7	
α. Βρέμη 13/9	
δ. Π. Σάιτ 20/9	
άρχει Πειραιά	
α. Σάν Λορέντζο 4/8	
ε. Ρουέν 9/9	
ε. Λός 'Αντζελες 18/9	
ε. Σαφάγκα 17/9	
επωλήθη άλλοδαπούς	
δ. Σουέζ 6/9	
άρχει 'Αστακό	
άρχει 'Ηγουμένισα	
δ. Παναμά 11/9	
άρχει Γαλαξείδι	
ε. Σιγκαπούρη 12/9	
άρχει Λομπίτο	
α. Καλκούτα 17/9	
άρχει Γαλαξείδι	
ε. Μπαλμπόα 19/6	
στό Χάλιφα 13/6	
α. Κολόμπο 3/9	
α. Βανκούβερ 20/9	
α. Γιάλα 9/9	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Ταμπίκο 5/9	
α. Γιοκοχάμα 22/8	
δ. Σουέζ 8/9	
πρ. «Οδύσσεια-10»	
στόν Πειραιά 25/9	
α. Κολόμπο 12/9	
α. Πειραιά 5/9	
α. Κίγκστον 9/9	
επισκευές Πειραιά	
α. Ρας Τανούρα 15/9	
α. Πόρτ Λίμον 25/8	
δ. Γιβραλτάρ 7/9	
στό Σουέζ (αποθήκη)	
άρχει Πειραιά	
δ. Παναμά 15/9	
α. Βίλελμσχαβεν 18/9	
α. Ν. Τουτικόριν 19/8	
άρχει Πειραιά	
α. Γιβραλτάρ 18/9	
στό Μπ. 'Αμπάς 15/9	
α. 'Ακαμπα 4/9	
ε. Ντάρμπαν 16/9	
δ. Σουέζ 4/9	
ε. Τζέντα 9/9	
δ. Παναμά 7/9	
ε. Καέν 22/9	
α. Τζακάρα 12/8	

ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΤΟΑ	74	16273
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (S.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'ΙΝΤ	71	9810
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΕΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΤΟΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ ΑΓΙΜΠΕΞ	76	11886
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΓ'ΙΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΑΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	69	9305
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΜΠΥΛΑΛ	65	1409
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ ΑΓΙ'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΕΛ'ΙΚ	53	3899
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19168
ΣΝΟΥΦ ΦΡΟΣΤ	83	2211
ΣΟΒΕΡ'ΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534
ΣΟΥΑΝ	83	5404
ΣΟΥΕΡΤΕ	83	4803
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260
ΣΤΑΛΛ 2	68	22118
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878
ΣΤΑΜΥ	72	30315
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ).	58	10287
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18878
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16844
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	89	23472
ΣΤΕΛΛΙΣΤΑ	55	8021
ΣΤΕΝΙΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	89	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	80	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΟΡΚ	70	15302
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	87	39135
ΣΤΡΥΜΟΝ	89	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	87	72578
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΧΙΝΙΑΣ	85	10115
ΣΚΟΡΑΤΗΣ	58	8584

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ).	66	38280
ΤΑΚΤΙΚ (δ)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ)	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	88	4238
ΤΑΟΥΦΑΟΥ.	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	154000
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ΄ΙΝ	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ.	80	15369
ΤΑΣΙΑ (δ)	69	63989
ΤΑΣΙΑ	82	14150
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ).	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ.	73	17646
ΤΕΡΝΙΝΓΚ ΠΟ΄ΙΝΤ.	71	38094
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35208
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14568
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ΄Υ.	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ΄ΙΝΤ	74	8915
ΤΖΕ΄ΙΝΤ II.	80	9100
ΤΖΕ΄ΙΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14568
ΤΖΟΝ.	71	13857
ΤΖΟΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	18278
ΤΖΟΝ Κ.	78	15364
ΤΖΟΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΟΝ ΜΙΧΑΛ΄ΟΣ	70	9074
ΤΖΟΝ Π.	53	2731

α. Π. Χάρκωρτ 15/8
α. Ρίο Ίανέιρο 10/8
άρχει Πειραιά
ε. Μοντεβιδεο 20/9
α. Σιγκαπούρη 18/9
διάλυση Πακιστάν
ε. Πόρτ Άρθουρ 22/7
α. Σαγκάη 10/9
α. Μπ. Ήιρες 22/8
α. Πόρτ Λίνκολν 6/9
α. Ν. Όρλεάνη 24/8
α. Γιοκαχί 6/9
α. Γιοκοχάμα 16/9
στό Ντῶρμαν 2/9
άρχει Χαλκίδα
α. Σαγκάη 21/8

α. Γκουγιαγκούλι 28/8
α. Κήληγαν 14/9
α. Ντάρμπαν 20/9
δ. Γιβραλτάρ 18/9
δ. Παναμά 9/9
α. Βοστώνη 5/9
δ. Γιβραλτάρ 17/9
δ. Μπρανσμπάτελ 21/8
ἀργεί Πειραιά
α. Χάρβη 14/9
πρ. «Γίνανης Μ.»
ἐπαλήθευ ἄλλοδαπούς
δ. Ἐπτάνησος 22/8
ε. Σάντος 18/9
ναυπηγ. Αἰόι
α. Ρισσάρντ Μπαίη 6/9
ἀργεί Χαλκίδα
α. Τζεμπέλι Ντάνα 19/8
ε. Ν. Ὀρλεάν 10/9
ἀργεί Πειραιά
διδύμου Ν. Κορέα
ἀργεί Ἐμβεν
ἀργεί Ἐλευσίνα
α. Χάμπτον 17/9
δ. Παναμά 28/8
διδύμου Τουρκία
ε. Μπρανσμπάτελ 22/9
ε. Γιοκοχάμα 19/9
ε. Βοστώνη 23/8
ἀργεί Ἐλευσίνα
α. Ροζάριο 18/9
μετ. «Σουώρντ» (Μα.)
ε. Ν. Ὀρλεάν 13/9
ε. Παραντόγνα 15/9
α. Ρισσάρντ Μπαίη 15/9

ἀργεῖ Πειραιά
ἀργεῖ Λευκᾶδᾶ
α. Μαντράς 2/9
α. Συδνεῖ 28/8
α. Σάρδα 18/9
δ. Σουζέ 20/9
στὴ Βομβᾶν 20/9
στὸν Πειραιά 22/8
α. Ρόττερνταμ 24/9
ἀνεμνεῖ Ὀμᾶν
ε. Πόρτο Καμπέλλο 24/8
ἐπὶ τῇ ἀλλοδαποῦς
ἀργεῖ Πειραιά
ε. Φούντες 24/9
στὸ Σουζέ
α. Ντεμράρα 15/9
ἐπὶ τῇ ἀλλοδαποῦς
ἀργεῖ Γκουαγιακούλ
α. Ν. Ὀρλεάν 23/8
μεσονεῖακὲς μεταφορὰς
α. Χοσέ Ἰγνάτιο 31/5
α. Ν. Ὀρλεάν 11/9
ἀργεῖ Γαλαξειδί
ἀργεῖ Ἰθάκῃ

ε. Γκουαγιακούλι 4/7
 άργει Πειραιά
 α. Καρταγένα 16/8
 στο Μπ. Άμπας 12/9
 μεσογειαικές μεταφορές
 ε. Σευχέλλες 8/9
 μεσογειαικές μεταφορές
 α. Ζήμπραγκ 13/9
 α. Ζινγκαπούρη 7/9
 α. Πόρογκρουκ 12/9
 ε. Ντόρ-εσ-Σαλάμ 15/9
 στη Βόννη
 ε. Ίντσόν 17/9
 άργει Πειραιά
 α. Μάτς Πόιντ 8/9
 ε. Κουβέιτ 17/9
 μετ. «Στάνταρντ Βέντσιουρ» (Ε.)
 δ. Π. Σάϊδ 15/9
 ε. Ν. Όρλεάντ 18/9
 α. Πειραιά 14/9
 άργει Άστακό
 ε. Ν. Όρλεάντ 21/9
 α. Ρίο Γκράντε 25/6
 α. Ρίο Γκράντε 11/8
 δ. Γιβραλτάρ 4/9
 δ. Ντόβερ 11/9
 ε. Λέικ Τσάρλς 16/9
 α. Πειραιά 13/9
 ε. Μπούφαλο 28/8
 ε. Πειραιά 27/8
 ε. Π. Καμπέλο 27/8
 α. Λάς Πάλμας 28/9
 α. Ντουάλα 30/8
 άργει Μανφρεντόνια

ΖΩΝΝΥ	76	9867
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ...	66	25327
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	85	21381
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΤ (μ.)	68	39214
ΤΡΕ'ΙΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	18500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	46501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13839
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11844
ΤΡΙΤΟΝ	63	11056
ΤΡΙΤΟΝ	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΝΜΠΕΛΣ	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ.....	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ.....	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ.....	75	19168
ΥΠΕΡΙΟΝ.....	64	2167

ΦΑΔΕΡ	77	17745
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΕ	70	10489
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΑ Α' Τ' ΒΟΥΡΥ	77	9477
ΦΑΜΙΛΑ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΑ ΑΡΡΟΥ	66	10046
ΦΑΜΙΛΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	1717
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΟΥΝΑ	86	1443
ΦΑΥΝΑΝ	66	4617
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19048
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19048
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19048
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22800
ΦΙΛΙΑ ΔΡΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498
ΦΙΛΙΚΑΤ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΣ.	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ.	74	16283
ΦΙΔΩΝ	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΤΥ Α. (δ.)	83	31327
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΤ' ΑΛΙΑΜΣ.	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΑΝΗΤΕΡ.	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΛΑΓ' ΕΡ.	56	13408
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ' ΝΤΕΡ.	72	7207
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	65	11940
ΦΛΑΓΚΣΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15584
ΦΟΙΝΙΕ	69	11488
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.	70	10197
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ.	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ' ΝΤ.	70	11825
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.	71	10192
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι.	66	1444
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19583
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΓΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΝ.	70	9639
ΦΡΗΠΟΡΤ.	73	29709
ΦΡΙΣΠ Α. (δ.)	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9888
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11168
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928

Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	2262
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.....	70	1614
ΧΑΡΑΠΑΝ.....	70	1248
ΧΑΤΑΝ (Δ.).....	58	1237
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ.....	77	3936
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	69	1001
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	68	1001
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ.....	68	1012
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.....	69	1001

ε. Κοτονού 19/9
 ε. Βομβάδη 2/9
 άργει Έλευσινα
 α. Μόντρεαλ 12/9 *
 α. Μπιζέρια 5/9 -
 άργει Χαλκίδα
 άργει Πειραιά
 ε. Πειραιά 17/8
 άργει Πειραιά
 στο Ντάρμπαρν 21/9
 άργει Πειραιά
 ε. Καζαμπλάνκα 17/9
 ε. Αποσταλάκη στα 17/9
 α. Π. Χάρκωρτ 2/9
 α. Φορντάντ 5/9
 α. Σαλβαντόρ 16/9
 άργει Πειραιά
 α. Ρίο Γκρόντε 6/9
 άργει Πειραιά
 ε. Κεϋάν 13/9
 ε. Ν. 'Ορλεάν 20/9
 α. Γκότιεμποργκ 20/9
 πρ. «Τουαρέγκ»
 ε. Σιγκαπούρη 7/9
 άργει Πειραιά
 ε. Πειραιά 15/9
 άργει Ν. 'Ορλεάν
 ε. Π. Σάις 23/9
 ε. Μελβούρν 16/9
 ε. Δεμερρά 19/9

ε. Δουνκέρκη 18/9
ε. Ν. Όρλεάνη 9/9
ε. Πόρτ Κέλανγκ 17/9
α. Θεσσαλονίκη 31/8

ε. Σαβόνα 10/9
 ὄρει Πειραιά
 ἐπισκευές Μπωμόντ
 ε. Πειραιά 8/9
 ὄρει Πειραιά
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Κουβέιτ 3158
 α. Παπανάγου 4/9
 α. Μαναντάρ 'Αμπάς 4/9
 ὄρει Πειραιά
 δ. Παναμά 4/9
 α. Μοντεβιδέο 15/7
 δ. Παναμά 21/9
 μετ. *Ερίκα II* (κ.)
 ὑπεστήλει λιβερανή
 α. Ντόρμαν 18/9
 ε. Μομπλί 29/8
 δ. Σουζέ 23/9
 α. Παντάνγκ 27/8
 α. Σάντος 17/8
 α. Βιτόρια 22/8
 α. Τζέντα 4/9
 ε. Τοϊτακόγγκ 24/9
 ε. Λειδός 18/9
 α. *Άμστερνταν 23/9
 α. Γκόβε 19/8
 ὄρει Πειραιά
 ε. Βομβάη 14/8
 α. Π. Χάρκωρτ 29/8
 α. Ναγκόγια 19/9
 δ. 'Επτάναυα 9/9
 α. Ν. 'Υόρκη 18/9
 α. Λαύριο 3/9
 ε. Βανκούβερ 13/9
 ε. Π. Σαΐδ 23/8
 ε. Π. Σαΐδ 12/8
 ε. Π. Σαΐδ 18/9
 δ. Κωνσπολί 10/9
 ὄρει Πειραιά
 α. Γιβραλτάρ 4/9
 ε. Ματανζάς 17/8
 διάδου Μπαγλαντές
 δ. Π. Σαΐδ 23/9
 α. Κογγκιντό 7/8
 ε. Τζιμπουτί 5/9
 α. Μουστουφές 6/9
 α. Κολόμπο 18/9
 α. Κόρπονα Κρίστι 26/7
 ὄρει Χαλκίδα
 ἐπιwallθη
 αναμένει Χώρ Φακάν
 ε. Χουάγκκπου 9/9
 στό Χωρ αλ Ζουμαϊρά
 α. Σάντος 14/9
 α. Ντάρμαν 19/9
 ε. Π. Κέλαμιν 15/9
 ε. Ρίο 'Ανέριο 18/9
 α. Π. Σαΐδ 8/9
 ε. Κόμπε 12/8
 μεταφορές Περισκοῦ
 α. Γουέλλινγκτον 12/9
 ε. Σαγκάι 1/9
 ε. Μασσάν 29/8
 ἐγκαταλείφθη 5/8
 ὄρει Πειραιά
 δ. Κωνσπολί 7/9

ε. Σουέμπα 12/9
α. Λά Παλίζ 25/9
στό 'Ασσάμπ 11/9
ἀργεί Πειραιά
ε. 'Αμστερνταμ 23/9
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/9
α. Μπ. 'Αϊρες 14/8
ἀργεί Χαλκίδα
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 31/7 *

ΧΙΑΝ ΣΙΑΝ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙ'ΛΛ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΛΟΗ	75	18421
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145

δ. Π. Σαΐδ' 16/9	
ε. Μπανγκόνγκ Μπάρ 28/8	
α. Τζέντα 22/7	
α. Άκαμπα 21/8	
α. Ρίο 'Ιαντίρο 8/9	
άρχει 'Αμβέρσα	
άρχει Πειραιά	
α. 'Αμβέρσα 17/8	
ε. Πειραιά 16/8	
α. Φρεντερίτσια 15/8	
πρ. «Μαίρη»	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	

ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΙΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΗ	65	12389
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

α. Μπωμόντ 20/8	
άρχει Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/8	
δ. Παναμά 27/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ρας Τανούρα 13/9	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 9/9	
α. Σχζέσιν 16/9	
α. Λας Πάλμας 13/9	
άρχει Χαλκίδα	

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

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

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

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

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς 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
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940
ΑΘΗΝΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑ ΖΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑ ΞΕΝΟΦΩΝ (δ.κ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑ ΟΛΥΜΠΙΚ (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	1716
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141
ΑΪΒΥ (κ.)	67	9967
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΕΡΓΙΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΓΙΝΤ (π.)	70	9178
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΪΚΟΝ	71	27958
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΛΑΝΤΕΡ (Μάλ.)	66	9135
ΑΪΝΤΗΛ (Μάλ.)	65	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΙΑΝ 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	25400
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (π.)	68	25133
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΒΥΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (π.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
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	6054
ΑΜΑΖΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΛΑΣΑΝΤΟΡ	71	54810
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	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
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451

α. Θέοντα 15/7	
ε. Κολόμπο 1/8	
α. Ρότερνταμ 29/5	
μεσογειακές μεταφορές	
πρ. «Αίγις Μπριτάνικ»	
ε. Σιγκαπούρη 4/8	
άρχει Πειραιά	
δ. Ντόβερ 23/7	
α. Ν. Όρλεάν 1/8	
δ. Κων/πολη 21/6	
α. Ν. Υόρκη 28/7	
α. Βενετία 4/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Μπ. Αίρες 30/5	
ε. Ν. Όρλεάν 20/4	
α. Σιγκαπούρη 23/7	
α. Λός Άντζελες 20/7	
θέση 35.59 Β, 04.57 Δ 5/8	
δ. Π. Σαϊδ 13/7	
α. Μπαχραϊν 1/8	
ε. Χόγκ Κόγκ 11/6	
α. Γιουσού 26/7	

δ. Ντόβερ 23/7	
α. Γιούροπορτ 29/7	
ε. Πειραιά 2/8	
δ. Σουέζ 23/7	
δ. Σουέζ 29/7	
α. Σουέζ 29/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Μπεντί 23/5	
στη Κων/πολη 15/7	
άρχει Πειραιά	
στο Χώρ αλ Σουμπάρ	
ε. Χαλκίδα 1/7	
ε. Παλκήθη Άλλοδαπούς	
επισκευές Πειραιά	
δ. Μπραναμπίλ 19/7	
άρχει Πειραιά	
δ. Κων/πολη 15/6	
ε. Άρατου 2/7	
α. Τζιμπουτί 12/7	
α. Ίντσόν 14/7	
στο Ταμπίκο	
α. Ρότερνταμ 17/7	
α. Μπιλμπό 5/7	
α. Χιούστον 13/6	
ε. Βοστώνη 26/7	
ε. Βρέστη 29/7	
α. Παρανάγουα 16/6	
α. Μπουσάν 26/6	
α. Ρότερνταμ 4/7	
α. Μπρέϊκ 5/7	
ε. Βανκούβερ 25/7	
α. Γιούροπορτ 3/8	
α. Ρότερνταμ 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. Κέλανγκ 30/7	
α. Σάντος 4/7	
άρχει Λαμπουάν	
ε. Δακάρ 7/7	
α. Ρουέν 29/7	
α. Σιγκαπούρη 16/7	
α. Κάδιξ 18/7	
ε. Ρεσίφ 25/7	
άρχει Πειραιά	
στο Τζουμπάιλ (αποθήκη)	
άρχει Χώγκεσαντ	
ε. Ήστ Λόντον 25/7	
άρχει Πειραιά	
α. Άμστρονγκ 6/8	
στον Πειραιά	
α. Τζέντα 5/4	
α. Ίντσόν 1/3	
ε. Κων/πολη 28/7	
πρ. «Lustre Venture»	
α. Ρίο Ίανέιρο 5/7	
α. Ρίο Ίανέιρο 23/7	
α. Ρός Τανούρα 29/6	
α. Ν. Πλύμουθ 4/8	
άρχει Πειραιά	
α. Γιούροπορτ 18/7	
άρχει Καράτσι	
άρχει Πειραιά	
α. Π. Μπάριος 27/6	
ε. Ρότερνταμ 4/8	

α. Θεσσαλονίκη 25/7	
α. Π. Γουάλλοτ 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	
δ. Ντόβερ 11/7	
α. Νάπολη 31/7	

ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΑΝΑ (π.)	65	14088
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΣΕΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	11406
ΑΝΤΣΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΣΕΪΝΤΙΑ (π.)	70	10888
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΣΕΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	70	15898
ΑΝΤΣΕΜΠΕΡΙΓΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	68	1288
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Ονδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΑΔΗ (π.)	79	16189
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΣΤΥΡ (π.)	62	9636
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΡΑΛ	65	11543
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛΑΝΤ	71	1453
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16396
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154

ΒΑΪΣΤΡΟΪ (κ.)	65	21374
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΡΑ *	65	24314
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (Αιβ.)	64	15716
ΓΑΛΑΤΕΙΑ *	56	9537
ΓΑΛΑΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20364
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Μ.)	62	10405
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	85	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8989
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΑΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΛΑΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΕΪ (π.)	65	21261
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΝΤ Π.	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	83	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΣΚΩΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΑΪΖ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΪΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ (π.)	72	4931
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357

δ. Π. Σαϊδ 27/7	
δ. Κων/πολη 16/7	
στο Σάφι	
ε. Παλέρνο 16/7	
ε. Βισακαπατνάμ 25/6	
άρχει Χαλκίδα	
α. Τζάκσουλ 29/6	
ε. Κοσίν 27/6	
διάλυση Κορέα	
ε. Σιγκαπούρη 20/7	
ε. Γιβραλτάρ 6/8	
δ. Έπτανησα 3/7	
ε. Χόγκ Κόγκ 24/5	
δ. Κων/πολη 14/7	
ε. Χουάνγκου 28/7	
στη Σιγκαπούρη 1/8	
μεσογειακές μεταφορές	
πρ. «Πέραμος I»	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μπ. Αίρες 31/7	
ε. Παρανάγουα 30/7	
ε. Γένοβα 27/7	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Σάντος 2/8	
άρχει Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 24/7	
ε. Γένοβα 6/7	
ε. Κοντάνκ 28/7	
ε. Άνγκρα ντός Ρέις 1/8	
α. Πειραιά 2/8	
άρχει Πειραιά	
ε. Βάλβις Μπαϊ 31/7	
α. Σαλβαντόρ 25/7	
άρχει Πειραιά	
στο Ντουμπάι 17/5	
α. Π. Χάρκωτο 9/7	
δ. Σουέζ 17/7	
ε. Σετσουμπά 14/7	
ε. Τζέντα 27/7	

α. Γένοβα 3/8
α. Ντάρμπαν 17/7
α. Λός Πάμας 23/7
α. Ν. Όρλεάν 9/5
α. Ρός Σουχέιρ 14/6
ε. Παλκήθη Άλλοδαπούς
άρχει Πειραιά
ε. Πειραιά 27/7
α. Χάλιφα 27/7
α. Φλάσινγκ 26/7
α. Ν. Όρλεάν 27/6
α. Ταρραγκόνα 18/6
δ. Σουέζ 23/7
α. Μαλάγα 30/7
α. Σιγκαπούρη 24/5
α. Σινγκάπορ 19/7
άρχει Πειραιά
ε. Βομβάη 16/7
α. Γιβραλτάρ 20/7
ε. Παλκήθη Άλλοδαπούς
ε. Παλκήθη Διά

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. Μπάχια Μπλάνκα 28/7	ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	ε. Ρίο Γκράντε 24/7
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782	α. Τερνούεν 25/7	ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Μπέιρα 30/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347	ε. Γκάνδη 4/8	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η)	57	3826	α. Μπέιρα Π. οφ. Σπαιήν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. 'Αργεντινή 27/7	ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801	α. Σιγκαπούρη 5/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Σάντος 28/7	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	18984	α. Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	58799	α. Γκντάνσκ 3/8	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (κ.)	68	24894	μετ. «Κέιπ Στάρ» (Μ.)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	58800	δ. Ντόβερ 25/8	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	α. Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Π. Γουάλλοτ 26/8	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2986	α. Πειραιά 27/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126281	α. Πειραιά	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72	18286	στο Κέιπ Ρεσίρ 7/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126280	α. Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927	α. Πειραιά 25/7
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Βενετία 11/7	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	στη Βιόλα Μακάε (άποθήκη)
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	α. Πειραιά	ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	ε. Βουβάη 31/7
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235	ε. Βουβάη 30/7	ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	ε. Βουβάη 22/7
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. Μπουσάν 25/7	ΚΑΡΕΝ (η)	66	16301	α. Βουβάη 28/7
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στο Τζέμπελ 'Αλί	ΚΑΡΙΝΑ Ι (δ.π.)	76	19018	δ. Σουέζ 31/7
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Ν. 'Υόρκη 19/7	ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206	α. Μπ. 'Αίρες 22/8
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9584	α. Πειραιά	ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674	ε. Μπέιρα 29/7
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ (κ.)	77	6597	α. Μανφρεντόνια 16/7	ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μ.)	58	2448	α. Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	10794	δ. Σουέζ 28/7	ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	πρ. «Μητέρα Ειρήνη»
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.)	66	6845	ε. Πειραιά 29/7	ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	68	2983	α. Πειραιά
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	ε. 'Αμβούργο 8/8	ΚΑΤΑ ΕΞΕΡΕΣ (η)	62	5870	ε. Φορτσόπου 3/8
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Ρίο 'Ιανέιρο 23/7	ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	ε. Π. Σαίβ 4/8
ΔΟΥΤΩ	68	35191	δ. Γιβραλτάρ 30/7	ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24688	α. Σπλιτ 25/7
				ΚΕ'Ι'Π ΧΟΥΠ (κ.)	75	8741	α. Γάνδη 2/8
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	ε. Πειραιά 19/5	ΚΕΜΠΛΟΣ III (π.)	66	8995	ε. Ζίρκου 'Αίλαντ 27/7
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/7	ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	89	79989	δ. Κων/πολη 22/7
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειοεικές μεταφορές	ΚΛΕΙΟ (δ.κ.)	68	40628	στο Σίρι 'Αίλαντ 28/7
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	πρ. «Παρανάγουα	ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	178009	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/5
ΕΛΑΝΑ (κ.)	66	23390	μετ. «Κραϊτίνα Τέμπλ»	ΚΟΜΠΟΣ (π.)	67	3809	ε. Πιομπόνο 9/7
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	α. Σουέζ 28/7	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	77	39814	α. Καζαμπλάνκα 3/7
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	δ. Σουέζ 28/7	ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	33200	α. Πειραιά
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Ντουμπάι 27/5	ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1582	μεσογειοεικές μεταφορές
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	α. Πόντα ντό Ούμπου 25/8	ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7128	α. Παλάου Σαμπού 26/8
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	δ. Σουέζ 3/7	ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Σουβά 31/7
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	α. Βαλτιμόρη 28/7	ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	18221	α. Μπρισιμπαίν 30/7
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	α. Ρίο Γκράντε 22/6	ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	18221	ε. Κούβα 29/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135	ε. 'Ικόνιο 27/7	ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354	α. Σ. 'Αννα Μπαί 28/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344	α. Σιγκαπούρη 12/7	ΚΡΑΝΤΩΡ (η)	64	2304	α. Τουμπάρσο 29/7
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	76	150518	α. Μπουλνέ Μπαί 30/5	ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	5	μεσογειοεικές μεταφορές
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	77	22893	α. Μανίλα 24/7	ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	ε. Σινγκάνγκ 24/7
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Σιγκαπούρη 27/7	ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	ε. 'Αμβέρσα 3/8
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειοεικές μεταφορές	ΚΡΥΣΤΑΛΙΝΗΣ (κ.)	69	12087	α. Ρίο Γκράντε 2157
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μάλτ.)	69	12102	δ. Κων/πολη 19/7	ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	μεταφορές Περισκοί
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	8186	ε. Γκουαγιακούιλ 12/8	ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	α. Πειραιά
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9084	α. Λός 'Αντζελες 31/7	ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.)	67	26493	ε. Σαγκάη 26/8
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	80	5513	α. Πειραιά	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056	
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	δ. Κων/πολη 28/8				
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	ε. Βουβάη 23/7	ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	85068	πρ. «Μπούρμα Λέγκαου»
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)	68	19044	ε. Λαόριο 30/8	ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)	59	8140	α. Πειραιά
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I (π.)	84	22629	α. Μπάχια Μπλάνκα 29/7	ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13186	στη Πουνταρένας 29/7
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	71	4995	ε. Πειραιά 1/7	ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειοεικές μεταφορές
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	παραδόθηκε Χιουντάι	ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	53	11230	ε. Πειραιά
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	α. Π. Χάρκωρτ 21/7	ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	ε. Πειραιά 17/7
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειοεικές μεταφορές	ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	12000	ε. Μουμπάσα 29/7
ΕΥΒΟΙΑ (π.)	76	11321	α. Μπαρμπάντος 30/7	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11182	α. Κόρπους Κρίστι 27/7
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	ε. Πειραιά	ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	πρ. «Μίλλου»
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. 'Ιντόν 25/7	ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)	76	19150	ε. Τζέντα 25/7
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Ροζάριο 25/7	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Μπυλμπό 27/8
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8678	ε. Πειραιά 3/8	ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	α. Γουακαγιάντα 25/8
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900	α. Λά Παλς 28/6	ΛΑΤΙΝΙ (μ.)	68	28481	α. Φοσάινγκ 25/7
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Σάντος 26/7	ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	δ. Ντουμπάι 28/7
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Σάντος 8/8	ΛΕΝΑ	68	22449	πρ. «Ωκεανός»
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35408	διόλυση Μπαγκλαντές	ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΖΑΡΑ (δ.)	77	16368	ε. Γιβραλτάρ 5/8	ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982	α. Πειραιά 25/7
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (άποθήκη)	ΛΕΡΟΣ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (Μ.)	67	27984	α. Πειραιά 25/7
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	δ. Κων/πολη 25/4	ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Μόντρεαλ 18/7
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	16838	ε. Βανκούβερ 30/7	ΛΕΤΟΝ (κ.)	73	15382	δ. Παναμά 18/7
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	ε. Βανκούβερ 26/7	ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	α. Πειραιά 18/7
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485	πρ. «Μεο. Λύγη»	ΛΙΑ (π.)	65	15887	α. Φουκουγιάντα 13/7
ΖΗΝ	79	16379	α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 8/7	ΛΙΑΝ (π.)	84	18323	ε. Σαγκάη 14/7
ΖΗΛΟΠΟΛΙΣ (Μ.)	68	9068	α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 8/7	ΛΙΑΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	α. Πειραιά 18/7
ΖΡΑ	79	16390	δ. Σουέζ 3/8	ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827	α. Ντάρμπαν 13/7
ΖΡΑΙΑ (κ.)	67	8799	α. 'Αδεν 11/7	ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	
ΖΡΑΚΑΝΣ (π.)	57	2875	α. Πειραιά	ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	
ΖΡΑΚΑΝΣ (Λιβ.)	53	5691	α. Σιγκαπούρη 18/7	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.)	(2)	11229	
ΖΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	78	37850					
ΖΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003					
ΖΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097					
ΖΑΝΑΞΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431					
ΖΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293					
ΖΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ	74	51501					
ΖΕΛΑΝΟ (κ.)	69	10650					
ΖΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021					
ΙΜΑ	68	27989					
ΙΝΔΙΑΝΑ (Λιβ.)	77	11280					
ΙΟΝΙΑ (κ.)	69	10524					
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528					
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5890					
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ.)	58	3825					
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡ (Μαλ.)	58	3834					
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704					
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999					
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μαλ.)	52	3840					
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993					
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039					
ΙΟΣ I (π.)	70	3971					
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202					
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000					
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199					
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575					
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631					
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551					
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051					
ΚΑΘΥ (κ.)	66	11533					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18828					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066					
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731					
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229					
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267					
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430					
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551					
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051					
ΚΑΘΥ (κ.)	66	11533					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18828					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066					
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731					
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229					
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267					
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430					
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551					
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051					
ΚΑΘΥ (κ.)	66	11533					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18828					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066					
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731					
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229					
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267					
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430					
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551					
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051					
ΚΑΘΥ (κ.)	66	11533					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18828					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066					
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731					
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229					
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267					
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430					
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551					
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051					
ΚΑΘΥ (κ.)	66	11533					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18828					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066					
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731					
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229					
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267					
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430					
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551					
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051					
ΚΑΘΥ (κ.)	66	11533					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18828					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066					
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731					
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229					
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267					
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430					
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551					
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051					

ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΑ*	80	15552
ΜΙΛΟΥΛΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΜΙΛΕΝΑ Α. (Μ.)	66	16094
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000
ΜΙΜΗ Μ. (ΜΑΤ.)	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
ΜΙΣΤΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
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	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38803
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
ΜΥΣΤΡΑΖ (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	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364
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	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5965
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35587
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	8123
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ Ι. (π.)	68	1148
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9208
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΡΑ (π.)	65	21968
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	34000
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	75	75049
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (κ.)	66	22280
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	73	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22280
ΞΕΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932

Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	18200
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΒΕΡΣΧΑΡΚΟΝΩΤ (Βρ.Δ.)	75	69222
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15835
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (π.)	84	17879

ἀναμένει Ρίγα 11/7		
στο Μπόνυ (ἀποθήκη)		
α. Σέτε 29/7		
ε. Ρίτσαρντς Μπαί 158		
α. Πειραιά 11/12		
ε. Μουτσούρε 25/7		
α. Κεχάν 29/7		
πρ. *Αρχιμήδης*		
δ. Παναμά 4/7		
α. Μόρρο Ρεντόντο 25/7		
δ. Κων/πολη 26/7		
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		
α. 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		
ε. Σιγκαπούρη 4/8		
α. Μπ. *Αίρες 29/7		
α. Σακάντε 26/7		
ε. Φιλαδέλφεια 22/7		
ε. Λός Πάμας 23/7		
ε. Σάφι 23/7		
α. Ρουέν 18/5		
ἀργεί Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
α. *Ιταζά 15/7		
α. Πόρτ *Αρθουρ 12/6		
δ. Σουέζ 15/7		
στη Νιγηρία		
α. Λ. Τσάρλς 3/7		
ε. Γουακαμάτσου 28/6		
δ. Ντόβερ 3/8		
ἀργεί Πειραιά		
στο Μπουσίρ 20/7		
α. Φαλκονάρα 19/7		
α. Θέοντα 27/7		
α. Μόντρεαλ 31/7		
α. Γάνδη 18/7		
α. Χόβικ 22/7 *		

ε. *Αμβέρσα 5/8 *		
α. Σιτακόνη 30/6		
α. *Ιντσόν 27/7		
α. Καράτι 4/8		
δ. Σουέζ 3/8		
α. Σετομπά 19/7		
ε. *Ειλάι 1/7		
μεσογειακές μεταφορές		
μεταφορές *Ερυθράς Θάλ.		
δ. Παναμά 23/8		
α. *Αμοστερντάμ 8/8		
α. Καράτι 3/8		
στο Μπαντάρ *Αμπάς 2/7		
ἀργεί Πειραιά		
α. Π. *Ελζαμπέθ 26/7		
ἀργεί Τουλών		
ἀργεί Δουνκέρκη		
ε. Διέπη 20/7		
α. Λειξές 27/7		
στην Καλκούτα		
ε. Πειραιά 8/8		
μεσογειακές μεταφορές		
α. *Ικόνιο 27/7		
ἀργεί Πειραιά		
α. Μπωμόν 26/7		
ἀργεί Χαλκίδα		
πρ. *Παντάνσας*		
ε. Χιούστον 28/7		
ε. Βενετία 13/7		
α. Ραβέννα 31/7		
δ. Σουέζ 2/8		
α. Φλάσσινγκ 25/7		
διάλυση Πακιστάν		
α. Μιζουσίμα 25/7		
α. *Εμδεν 8/8		
ἀργεί Πειραιά		
πρ. *Burman Pearls*		
α. *Αμβέρσα 30/6		
ε. Μπαντάρ Σαχίν Ρεζάι 18/7		
α. Π. Νουάρ 5/7		
α. Μομπάσα 26/7		
α. Ραγκούν 30/7		
στο Παλάου Σαμπού (ἀποθήκη)		
ε. Πειραιά 12/7		
α. Τραμαντάι 30/7		
στο Χούκ οφ Χόλλαντ 2/8		
δ. Γιβραλτάρ 27/7		

α. Ντουλούθ 2/8		
ε. Σάο Σεμπαστιάν 4/8		
α. Τής 25/7		
δ. Π. Σαίβ 5/8		
ἀργεί *Αστακό		
στην *Ιντσόν 2/8		
ἀργεί *Ιτέα		
ἀργεί *Ελευσίνα		
ἀργεί *Ελευσίνα		
ε. Π. *Αρθουρ 24/7		
δ. Κων/πολη 7/7		
δ. Παναμά 5/7		
α. Ταρτούς 15/8		

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128581
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	128027
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128581
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15888
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2806
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΤΑΝΣ (Μ.)	67	25279
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248
ΟΣΕΑΝ ΤΖΟ'Υ' (Μ.)	66	9058
ΟΣΤΡΙΑ	77	38247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	69	15874
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (π.)	68	10271
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	18128
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38638
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15688
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΣ Σ. Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	65	15577
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11289
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΩΝ	77	9874
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	8162
ΠΛΩΤΩ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ δ.)	73	118460
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	58	3597
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Λ. (π.)	66	15565
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	28996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3986
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	28959
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	58	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ Ι (π.)	63	15982
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (π.)	70	43588
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21819
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	84	3871
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4681
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3881
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	8098
ΣΑΝΤΖΟΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.)	76	43143
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9988
ΣΕΙΡΗΝΑ (Λιβ.)	72	69874
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	18267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑ 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 ΚΟΝΔΡ (Λιβ.)	71	8894
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	18277

ἀναμένει Λαμπουόν
ἀργεί Ἰτέα
ἀργεί Πειραιά
α. Σάρροχ 2/8
ε. Φός 2/8
ε. Πριά Μόλε 22/7
ἀργεί Πειραιά
ε. Σάφι 29/6
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
δ. Σουές 23/7
α. Ν. Ὀρλεάντ 2/7
μεσογειακὲς μεταφορὲς
ἀργεί Πειραιά
ε. Λάρνακα 30/7
πρ. «Ἀλκαίος Κ.»
πρ. «Σήγκαλ»
δ. Γιβραλτάρ 31/7
ε. Καρταγένα 27/6
α. Αὐγούστα 27/7
δ. Κων/πολη 25/7
α. Ταχεχάρα 7/7
α. Γιοκοχάμα 25/7
ἀργεί Σάρχα

ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	ε. Τσάρλεστον 26/7	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Κέιπ Τάουν 4/8
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Νόρντνχαμ 29/7	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	στό Μπαντάρ Άμπας 27/7
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	πρ. *Ελγιάνα*	ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	άρχει Πειραιά
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746	στό Λόγος	ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	α. Σαβάννα 17/7
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979	στη Κωνσταντία	ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	α. Ρουέν 19/6
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379	στό Μαντράς 8/8	ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110	υπέστειλε ελληνική
ΣΗΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043	δ. Σουέζ 2/8	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Λός Άντζελες 31/7
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34840	δ. Ντόβερ 13/7	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492	άρχει Άστακό
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	δ. Θέρωντς Άιλ 30/7	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910	άρχει Άστακό
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095	πρ. *Γιουροκάριε*	ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	δ. Σουέζ 15/7
ΣΗΚΟΡΑΛ (δ.κ.)	70	3295	πρ. *Τρέιντερ*	ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	άρχει Πειραιά
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	α. Βισκαπατάνι 29/7	ΤΙΤΙΣΗ (κ.)	70	9025	πρ. *Αίγις Τρέιντ*
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	δ. Παναμά 17/7	ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	α. Τουτικόριν 1/8
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21656	α. Γιούροπουρ 2/8	ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	δ. Παναμά 258
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	στό Στενό Χάδσον 258	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	δ. Παναμά 158
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	α. Νάπολη 2/8	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	α. Σιγκαπούρη 28/7
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	στό Γκντάνσκ 7/8	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Ντάρμπαν 2357
ΣΗΜΠΛΟΥ (Μ.)	66	10073	δ. Παναμά 30/7	ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρ. *Ελευρώπα*	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	δ. Σουέζ 27/6
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773	α. Αύγουστα 31/7	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	α. Γιούροπουρ 22/7
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411	α. Γκάνδη 25/7	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	α. Μπανόλι 18/6
ΣΗΘΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	δ. Κων/πολη 28/8	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	στη Σιγκαπούρη 6/8
ΣΗΘΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Π. Χουενέμε 14/7				
ΣΗΦΟΡΣΤ (κ.)	60	1315	άρχει Πειραιά	ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	άρχει Χαλκίδα
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598	α. Γιούροπουρ 6/8	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	δ. Σουέζ 27/7
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	α. Παραμαρίμπο 30/7	ΤΥΧΗ (π.)	73	6415	δ. Παναμά 158
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (π.)	72	7006	α. Ρεσίφ 28/6	ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)	71	4835	α. Γκουαγιακούλ 29/7
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	δ. Παναμά 3/7	ΥΠΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15788	α. Φρημάντλ 4/7
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Ριγέκα 158	ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	α. Μομπιλ 2157
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Λομπίτο 27/7	ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	άρχει Πειραιά
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές	ΦΗΛΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523	α. Μπάγια Μπλάνκα 1257
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	α. Ντάρμπαν 26/7	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	δ. Ντόβερ 15/8
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομενί	ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (φ.)	74	8869	α. Πειραιά 4/8
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Άμβούργο 3/8	ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	δ. Κων/πολη 17/7
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	πρ. *Burmah Peridot*	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	α. Π. Σαίδ 31/7
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	στό Π. Σουδάν 27/7	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	α. Φλαμίνια 24/7
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Άντοφαγκάστα 31/7	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	α. Π. Σαίδ 23/7
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	άρχει Πειραιά	ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	α. Σιγκαπούρη 15/7
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές	ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Ρουέν 25/6
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	δ. Ντόβερ 29/5	ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	δ. Σουέζ 3/8
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.)	73	134011	δ. Ντουμπάι 1/8	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	α. Ρουέν 3/8
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	α. Σιγκαπούρη 26/7	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Κολόμπο 15/7
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	α. Σαγκάη 12/7	ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Θεσσαλονίκη 9/4
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	δ. Κων/πολη 5/7	ΦΡΗΝΤΟΜ Ι	59	1229	α. Λός Πάλλας 24/7
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	α. Σεβίλλη 12/7	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	81	1652	α. Μπαρμπερς Π. 27/7
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000	υπέστειλε ελληνική	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σιγκαπούρη 27/7
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Θεσ/νίκη 28/7	ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.)	80	7925	α. Πόρτο Όρντζ 19/7
ΣΤΑΡΝΑΣ ('Ονδ.)	62	4412	α. Σάρζα 18/7	ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	α. Ρίο Άνείρο 28/7
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	α. Ρεσίφ 22/7	ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279	α. Άμβέρσα 28/7
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	α. Βρέμη 6/8	ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918	α. Σπέζια 1/7
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	δ. Κατάρ 6/8	ΧΕΛΑΜΕΡ (π.)	64	10595	α. Πειραιά 6/8
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Σιγκαπούρη 23/7
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	δ. Παναμά 3/7	ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	άρχει Πειραιά
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	α. Άμβούργο 4/8	ΧΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404	α. Σιμπενίκ 1/8
				ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983	στη Σιγκαπούρη
				ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ			
				(π.)	79	12598	α. Τζέντα 30/7
				ΧΩΚ (κ.)	64	10292	δ. Σουέζ 29/7
				ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρ. *Κασσιότος*
				ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
				ΩΡΙΩΝ(κ.)	73	18958	δ. Σουέζ 2/8
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Πρίνς Ρούπερτ 20/7				
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	α. Έπτάνησα 17/6				
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Κεϋχάν 29/7				
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	α. Βρέμη 5/8				
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	άρχει Άστακό				
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	8500	άρχει Άστακό				
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (π.δ.)	73	9842	α. Λόγος 15/7				
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	α. Κοκόλα 15/6				

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

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

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

Τηλέφωνα: (031) 277963 - 278119

Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 4.000

Annual Subscription Rates:

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

CHANDRIS CRUISE LINES

**All year round
cruising programmes**

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



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

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



Reassurance..



It's good to work with professionals. Able to rely on the job being done conscientiously with expertise that prevents a crisis becoming a drama — and the backing of a fleet of tugs aggregating more than 40,000hp.

T-TUGS

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE & TOWAGE



OCEAN RESCUE • FIREFIGHTING

Anchor Handling and Offshore Support

Anti Pollution • Coastal & Harbour Towing

TSAVLIRIS

T-TUG OPERATIONS (24 hours)
Alexander G Tsaviris & Sons
10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304
411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW

BRANCH OFFICES At all major Greek ports

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