

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Νοεμβρίου 1985

Αρ. Φύλλου 1211/970

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΠΘ. 1211/970 ΔΡΧ. 150 15 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1985



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

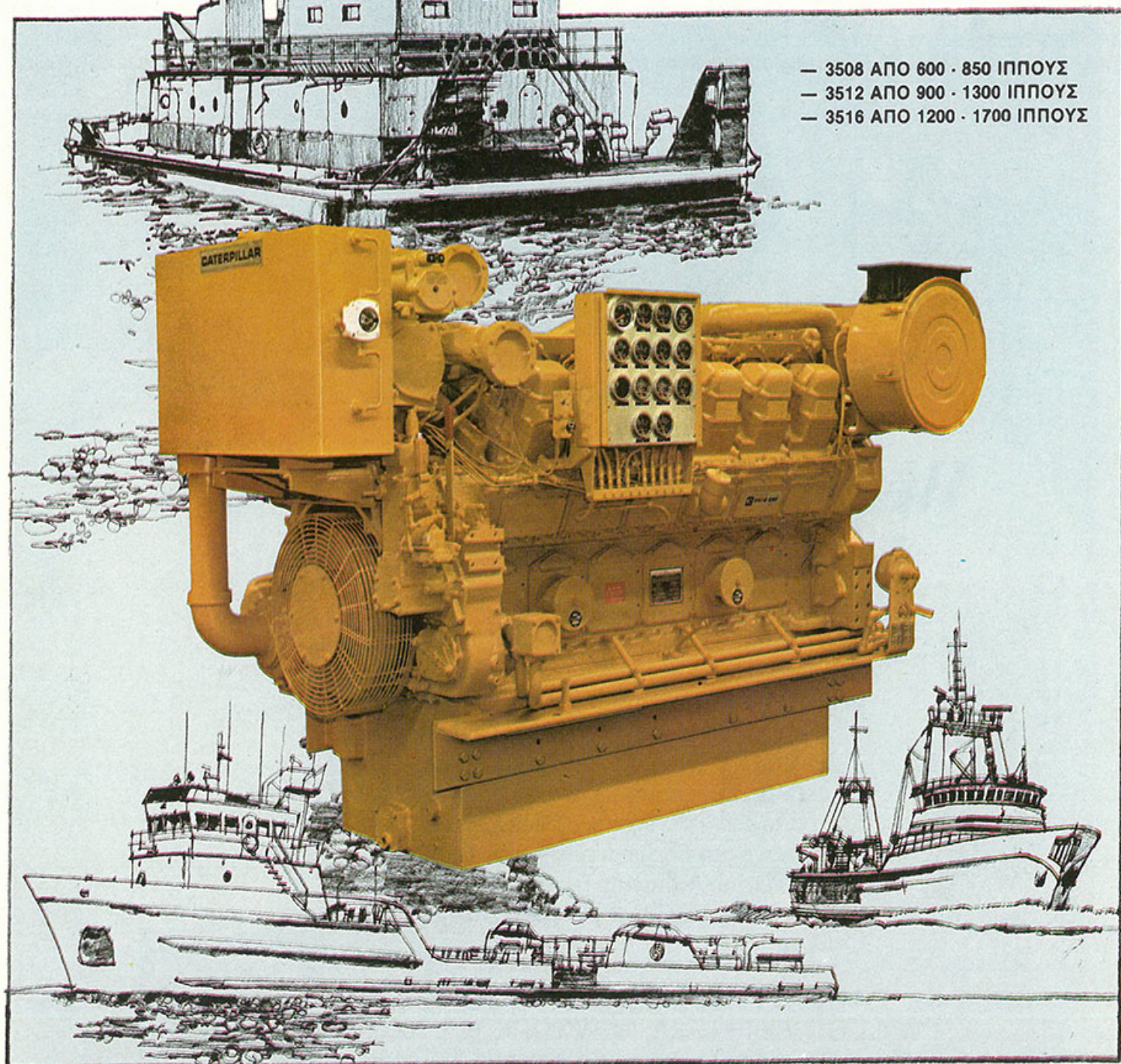
ΕΛΤΡΑΚ



ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

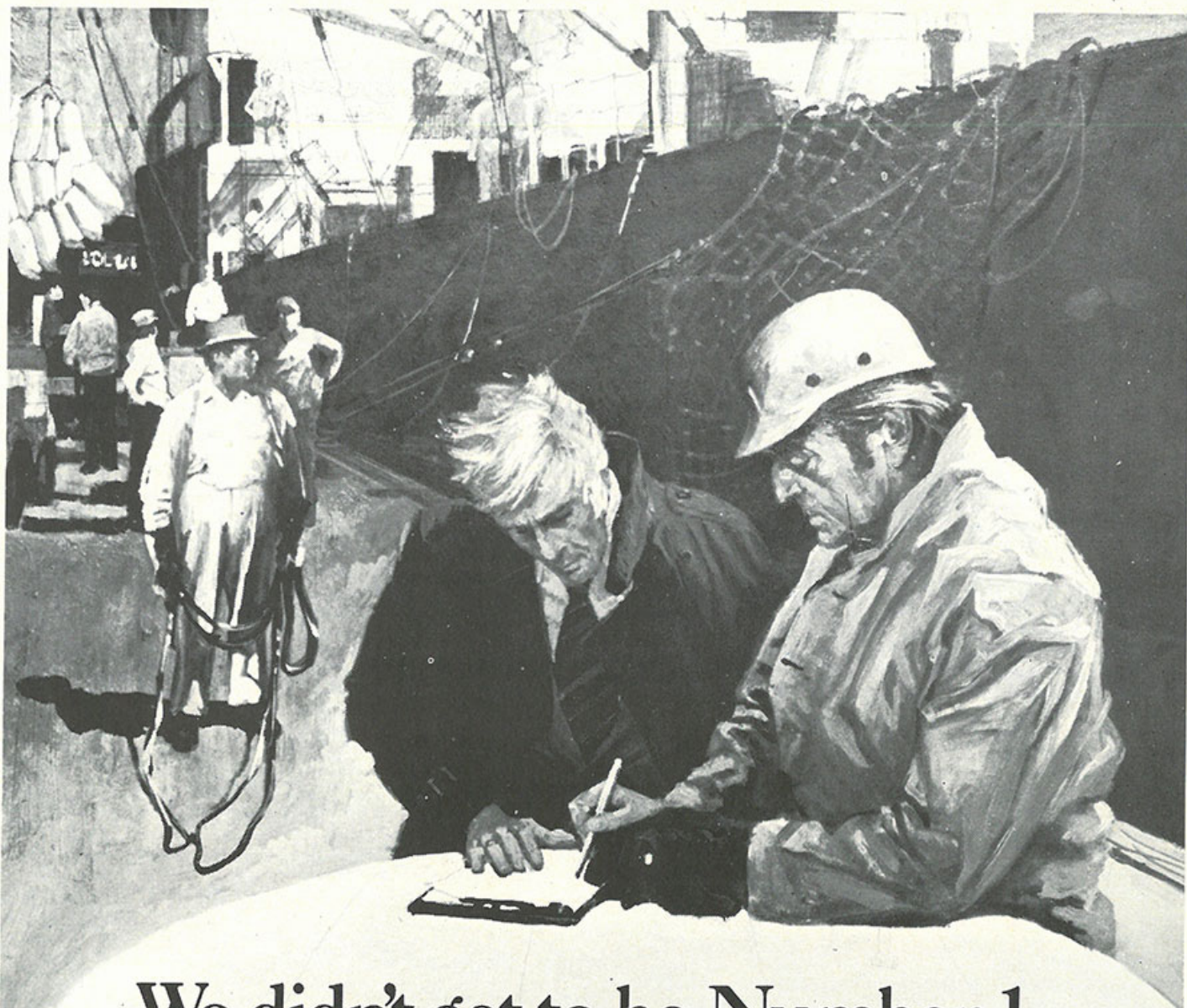
3500 Series Marine Engines

- 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



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

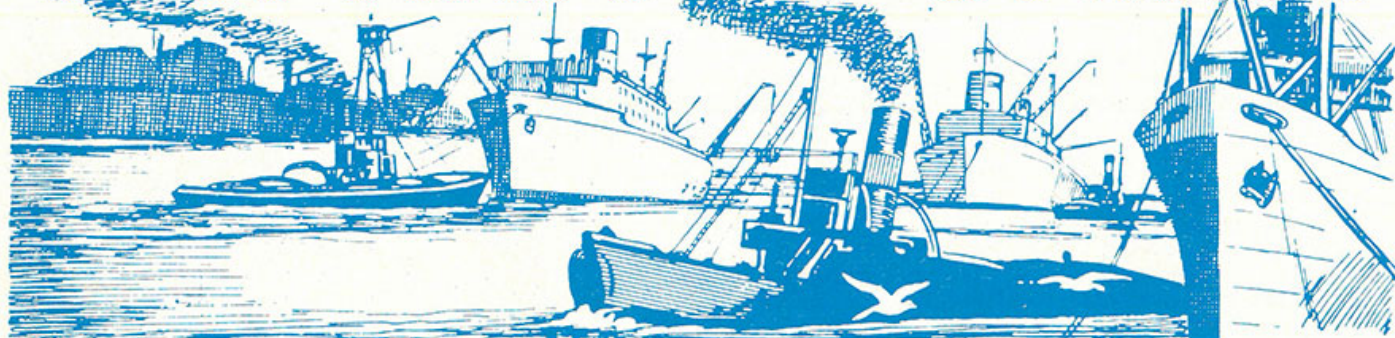
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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 ΦΥΛΛΟΥ 1211/970

15 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Μιά συγκλονιστική εικόνα

Κάνοντας μιάν άνασκόπηση, στά πλαίσια τής προετοιμασίας τής ειδικής έκδόσεως τών «Ναυτικών Χρονικών» τής 15ης 'Ιανουαρίου, όμολογούμε ότι και έμεις πού ξέρουμε τήν κατάσταση, γιατί τήν παρακολουθούμε συστηματικά και καθημερινά, συγκλονισθήκαμε από τήν ανάγλυφη εικόνα πού δίνουν οι αριθμοί και πού δείχνουν έναργέστατα τή συρρίκνωση πού έχει ύποστει τό έθνικό μας νηολόγιο.

Αυτή τήν εικόνα πού σχηματίζεται από τά στοιχεία γιά τήν πορεία του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου από τό τέλος του 1981 μέχρι και τό πρώτο εξάμηνο του λήγοντος έτους τήν παρουσιάζουμε άμέσως εν συνεχεία μέ τήν έλπίδα:

Πρώτο, ότι μπορεί νά φθάσει και μέχρι τόν Πρωθυπουργό, γιά τόν όποιο επιμένουμε ότι δέν είναι έννημερμένος γύρω από τά θέματα τής Ναυτιλίας. Δεύτερο, ότι θά τήν έχουν συνεχώς στό μυαλό τους όσοι ασχολούνται ύπηρεσιακά μέ τά θέματα τής Ναυτιλίας αλλά και εκείνοι πού έχουν τεθεί έπικεφαλής τής από τήν πλευρά τής Πολιτείας:

31.12.1981: 3.889 πλοία χωρητικότητας 142.487.896 τ. γκρός.
31.12.1982: 3.554 πλοία χωρητικότητας 38.128.251 τόν. γκρός.
Μείωση στό δωδεκάμηνο 31.12.81 — 31.12.82 κατά 342 πλοία και κατά 4.359.645 τόν. γκρός σέ χωρητικότητα.

31.12.1983: 3.263 πλοία χωρητικότητας 36.806.216 τόν. γκρός.
Μείωση στό δωδεκάμηνο 31.12.82 — 31.12.83 κατά 291 πλοία και κατά 1.322.035 τόν. γκρός σέ χωρητικότητα.
31.12.1984: 2.788 πλοία χωρητικότητας 32.334.886 τόν. γκρός.
Μείωση στό δωδεκάμηνο 31.12.83 — 31.12.84 κατά 475 πλοία και κατά 4.531.330 τόν. γκρός σέ χωρητικότητα.
30.6.1985: 2.586 πλοία χωρητικότητας 29.487.129 τόν. γκρός.
Μείωση στό εξάμηνο μεταξύ 31.12.84 — 30.6.85 κατά 202 πλοία και κατά 2.847.755 τόν. γκρός σέ χωρητικότητα.

'Από τά στοιχεία αυτά προκύπτει ότι από τής 31.12.1981 μέχρι τής 30.6.1985 ό υπό 'Ελληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 1.310 πλοία και κατά 13.000.757 τόν. γκρός σέ χωρητικότητα. 'Ενώ από πρόσθετα στοιχεία τών «Ναυτικών Χρονικών» προκύπτει ότι μέχρι τό τέλος 'Οκτωβρίου ή μείωση του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου έφθανε τά 1.400 πλοία περίπου και κατά 14 έκατ. τόν. γκρός σέ χωρητικότητα. 'Επίσης από τά ίδια στοιχεία (τά στοιχεία τών «Ναυτικών Χρονικών», δηλαδή) προκύπτει ότι τήν ίδια περίοδο — από τό τέλος του 1981 μέχρι τό τέλος 'Οκτωβρίου — ό ελληνόκτητος στόλος (μέ 'Ελληνική και ξένες σημαίες) έχει μειωθεί μόνο κατά 300 περίπου πλοία. 'Ο νούν νοείτω...

Μήν πυροβολείτε τήν έγκριτική πράξη

Οι στήλες αυτές έχουν διατυπώσει επανειλημμένα τήν αντίληψη ότι κανένα μέτρο ή απόφαση πού αφορά μέ όποιοδήποτε τρόπο τή Ναυτιλία δέν πρέπει νά λαμβάνεται πριν διατυπώσει τής αντίληψης του τό ύπουργείο Ναυτιλίας. Και ύπενθυμιζόμε ότι αυτή τήν αντίληψη τήν είχε ένστερνιασθεί και προσπαθούσε νά τήν επιβάλει προς κάθε κατεύθυνση και κυρίως προς τούς συναδέλφους του στό 'Υπουργικό Συμβούλιο ό προηγούμενος 'Υπουργός Γιώργος Κασιφάρας — λέμε ότι προσπαθούσε νά τήν επιβάλει γιατί, όπως είχε αποδειχθεί επανειλημμένα, οι μανδάρinhoι του κρατικού μηχανισμού βρίσκουν πάντοτε τρόπους νά κάνουν τά δικά τους και νά παρασύρουν προς τής κατευθύνσεις του και τούς αρμόδιους ύ-

πουργούς, οι όποιοι κατά πάγια ελληνική συνήθεια σπεύδουν νά βάλουν τήν ύπογραφή τους σέ αποφάσεις χωρίς νά διερευνούν, όχι σέ βάθος αλλά ούτε και έπιφανειακά, πρώτο, αν μπορούν νά δημιουργήσουν και ποιές συνέπειες μπορούν νά προκαλέσουν.

Μιά τέτοια ακριβώς περίπτωση άποτελει ή έπιβολή έκτακτης εισφοράς και στά πλοία μέ τήν απόφαση μέ τήν όποια έπεβλήθη ή έκτακτη εισφορά στίς επιχειρήσεις στά πλαίσια τών μέτρων γιά τή σταθεροποίηση τής οικονομίας και ή όποια έρχεται σέ πλήρη αντίθεση μέ τήν έγκριτική πράξη νηολογήσεως του πλοίου. 'Αλλά οι μανδάρinhoι του ύπουργείου Οικονομικών ύποστηρίζουν ότι εισφορά μπορεί νά επιβληθεί και στά πλοία άρκεί νά είναι αίτιολογημένη. "Έτσι είπαν

και έλάλησαν οι μανδάρinhoι του ύπουργείου Οικονομικών και ό κ. Τσοβόλας δέχθηκε τήν αντίληψη τους χωρίς νά τούς ρωτήσει αν έχουν διαβάσει ποτέ κάποια έγκριτική πράξη νηολογήσεως πλοίου και άκόμη τί θά γίνει αν κάποιος ή όλοι, κάνοντας χρήση τών δρων τών έγκριτικών πράξεων, άρνηθούν νά καταβάλουν τήν εισφορά, όχι φυσικά γιά νά αποφύγουν τήν καταβολή 1.000, 2.000 ή 3.000 δολλαρίων γιά κάθε πλοίο, αλλά άπλούστατα γιά νά μήν διαταραχθεί τό καθεστώς τής έγκριτικής πράξεως, χωρίς τό όποιο δέν μπορεί νά ύπάρξει σύγχρονο πλοίο μέ 'Ελληνική σημαία.

Είναι άνάγκη, λοιπόν, νά πει κάποιος προς κάθε κατεύθυνση νά σταματήσουν οι παντός είδους μανδάρinhoι νά πυροβολούν τήν έγκριτική πράξη, γιατί αν γίνει τελικά διάτριτη δέν θά ύπάρχει και Ναυτιλία. Και αύ-

τός ό κάποιος είναι ό 'Υπουργός Ναυτιλίας.
 • Σύμφωνα μέ τήν απόφαση, ή εισφορά θά ύπολογίζεται μέ συντελεστή 10% στό συνολικό ποσό φόρου καί εισφοράς (γιά τά συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ πλοία) καί πρέπει νά καταβληθεί σέ δύο δόσεις: Στίς 20 'Ιανουαρίου καί στίς 20 Φεβρουαρίου 1986.

ΥΠΑΓΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Είναι πλέον άπολύτως ξεκαθαρισμένο ότι στίς διατάξεις τής Πράξεως Νομοθετικού Περιεχομένου τής 18ης 'Οκτωβρίου, μέ τήν όποία άπαγορεύεται όποιαδήποτε αύξηση καί μέ όποιαδήποτε μορφή τών άποδοχών τών εργαζομένων στόν δημόσιο καί τόν ιδιωτικό τομέα ύπάγονται καί οι ναυτικοί. 'Η Νομική 'Επιτροπή τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπιστών άποφάνθηκε σχετικά ότι οι μόνοι παροχές (αυξήσεις άποδοχών) πού μπορούν νά γίνουν είναι εκείνες πού βρίσκονται στό πλαίσιο τής εισοδηματικής πολιτικής τής κυβερνήσεως. 'Επίσης ή ίδια 'Επιτροπή άποφάνθηκε ότι ή Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου είναι δημοσίας τάξεως καί δέν μπορεί νά τήν τροποποιήσει ή ιδιωτική βούληση καί συνεπώς μέχρι τό 1987 — μέχρις ότου δηλαδή θά ισχύει — πρέπει νά εφαρμόζεται ή ισχύουσα συλλογική σύμβαση τών πληρωμάτων τών ποντοπόρων πλοίων καί συνεπώς καί τών πληρωμάτων τών άλλων κατηγοριών πλοίων, παρ' όλο ότι έχει καταγγελθεί δεδωμένου ότι όταν έξεδόθη ή Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου (18.10.1985) ή συλλογική σύμβαση ήταν ακόμη έν ισχύϊ.

'Ηδη ή 'Ενωση 'Ελλήνων Πλοιοκτητών 'Ακτοπλοϊκών 'Επιβατηγών Πλοίων μέ έγγραφό της πρós τή διοίκηση τής ΠΝΟ τήν καλεί σέ συνάντηση γιά τήν ανανέωση τής συλλογικής συμβάσεως τών πληρωμάτων τής άκτοπλοϊας «σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τής έκδοθείσης Πράξεως Νομοθετικού Περιεχομένου» μέ τήν όποία, όπως προστίθεται, άπαγορεύεται ή συνομολόγηση αυξήσεων τών κάθε είδους καί φύσεως καί όνομασίας άποδοχών, έφ' όσον δέν εύρίσκονται στό πλαίσιο τής εισοδηματικής πολιτικής τής κυβερνήσεως. 'Η άπαγόρευση αυτή καλύπτει κάθε συνομολόγηση αυξήσεων πού γίνεται μέ διάταξη, ρήτρα ή όρο συλλογικής συμβάσεως καί καλύπτει όλους τούς εργαζομένους χωρίς εξαιρέσεις. Τό έγγραφο τής 'Ενώσεως ύπογράφουν ό πρόεδρος κ. Μηνάς Σιγάλας καί ό γεν. γραμματέας κ. Παντελής

Σφηνιάς.

'Υπενθυμίζουμε ότι τό ύπουργείο Ναυτιλίας δέν έχει ξεκαθαρίσει ακόμη τή θέση του στό θέμα αυτό — ό 'Υπουργός κ. 'Αλεξανδρής είχε δηλώσει πρόσφατα μόνο ότι θά καταβληθεί προσπάθεια προσαρμογής πρós τήν κυβερνητική πολιτική.

ΤΟ CABOTAGE

'Η έμμονή του 'Υπουργού κ. Στάθης 'Αλεξανδρή στή διατήρηση του νομοθετημένου δικαιώματος του CABOTAGE γιά τίς έσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες πού διαδηλώθηκε πρós τόν Βρεταννό ύπουργό πού είναι αρμόδιος καί γιά τά θέματα τής ναυτιλίας καί προβή σέ διάβημα γιά νά επιτραπεί ή δρομολόγηση βρεταννικών πλοίων στίς άκτοπλοϊκές γραμμές αλλά καί γιά τήν έκτέλεση δρομολογίων άπό καί πρós έλληνικά λιμάνια καί άπό άλλα πλοία έκτός τά άκτοπλοϊκά καί κυρίως τά κρουαζιερόπλοια ύπηρξε όμολογουμένως μιά όρθή ένέργεια. Τό δικαίωμα του CABOTAGE πρέπει νά διατηρηθεί γιάτί σέ αντίθετη περίπτωση οι έσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες αλλά καί οι κρουαζιέρες στίς έλληνικές θάλασσες μέ άφετηρία καί τερματισμό τά έλληνικά λιμάνια θά άλωθούν άπό τούς ισχυρότατους συνεταιρους μας οι όποιοι γι' αυτό άλλωστε δηλώνουν ότι αυτοί έχουν έλεύθερα τά λιμάνια τους καί μπορούν καί οι 'Ελληνες νά άσχοληθούν (άν τό επιθυμούν) μέ άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες — γιά κρουαζιέρες βέβαια στίς βρεταννικές θάλασσες δέν μπορεί νά γίνει λόγος, γιάτί κανένας δέν κάνει κρουαζιέρες εκεί.

'Ο κ. 'Αλεξανδρής μίλησε γιά τό διάβημα του Βρεταννού ύπουργού τήν Τετάρτη 6 Νοεμβρίου όταν ρωτήθηκε γιά τό θέμα αυτό άπό τούς ναυτιλιακούς συντάκτες μετά άπό σχετικές δημοσιογραφικές πληροφορίες — ή συνάντηση μέ τόν Βρεταννό ύπουργό πού είχε γίνει τή Δευτέρα 4 Νοεμβρίου δέν είχε ανακοινωθεί άπό τό 'Υπουργείο. Είπε, λοιπόν ό κ. 'Αλεξανδρής, ότι στόν Βρεταννό ύπουργό δήλωσε ότι ή 'Ελλάδα δέν δέχεται καμμία συζήτηση καί άρνείται νά επιτρέψει τή δρομολόγηση πλοίων άλλων κοινοτικών χωρών στίς έλληνικές θαλάσσιες συγκοινωνίες πού θά εξακολουθήσουν νά έξυπηρετούνται άποκλειστικά άπό έλληνικά πλοία καί ότι έπίσης δέν πρόκειται νά επιτρέψει τήν έκτέλεση κρουαζιερών σέ ξένα πλοία μέ

άφετηρία καί τέρμα έλληνικά λιμάνια.

'Εθεωρείτο βέβαιό ότι πιέσεις γιά τό θέμα αυτό έπρόκειτο νά γίνουν άπό τούς Βρεταννούς καί άπό άλλους κοινοτικούς κατά τή σύνοδο του Συμβουλίου τών ύπουργών Μεταφορών πού συνήλθε τήν Πέμπτη στίς Βυζέλλες γιά νά άσχοληθεί μέ τή διαμόρφωση τής κοινής ναυτιλιακής πολιτικής καί στήν όποία τήν 'Ελλάδα εκπροσώπησε ό κ. 'Αλεξανδρής. 'Επίσης θεωρείται βέβαιο ότι οι πιέσεις τών κοινοτικών θά συνεχισθούν καί ένδεχομένως θά ένταθούν στό πλαίσιο τών συνομιλιών γιά τήν ίκανοποίηση του έλληνικού αίτήματος γιά δανειοδότηση άπό τήν ΕΟΚ πρós αντιμετώπιση τής δεινής οικονομικής καταστάσεως πού διέρχεται ή χώρα — τό άγνωστο έν προκειμένω είναι πόσο καί άν τελικά θά άντέξει στίς πιέσεις αυτές ή κυβέρνηση, γι' αυτό καί ή συνεχής επιφυλακή επιβάλλεται.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

Οι στήλες αυτές πού επανειλημμένα έχουν άποδείξει μέ στοιχεία πού δέν μπορούν νά διαψευσθούν ότι τό σύνολο τής έφοπλιστικής εισφοράς ύπέρ τών ταμείων τών ναυτικών είναι τουλάχιστον ίση μέ τίς αντίστοιχες εισφορές τών εργοδοτών τής ξηράς, αισθάνονται ιδιαίτερη ίκανοποίηση γιάτί αυτό πού ύποστήριζαν επίμονα τά 'Ναυτικά Χρονικά» τό διαλαλεί πλέον καί ό έφοπλισμός.

'Όπως ανακοινώθηκε στή συνέντευξη τύπου του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου, στήν όποία έγινε ή παρουσίαση του σχεδίου ένθιμης ναυτιλιακής πολιτικής πού έχει καταρτίσει, ύπάρχει μελέτη του κ. Γεώργ. Πατέρα άπό τήν όποία προκύπτει ότι ή επιβάρυνση του έφοπλισμού ύπέρ τών ασφαλιστικών ταμείων τών ναυτικών είναι ένδεχομένως ύψηλότερη άπό τήν αντίστοιχη επιβάρυνση τών εργοδοτών τής ξηράς. 'Η μελέτη αυτή πρόκειται νά έκτυπωθεί καί νά κυκλοφορήσει εύρύτατα ώστε νά ενημερωθούν όλοι γιά τή συμβολή του έφοπλισμού στό ασφαλιστικά ταμεία τών ναυτικών καί ταυτόχρονα νά σταματήσει ή γνωστή συνθηματολογία στήν όποία ύποκύπτει κάθε τόσο καί ή ΠΝΟ ή όποία ζητεί αύξηση τών εισφορών. Στήν ίδια συνέντευξη τύπου έπεξηγήθη μέ σαφήνεια πού δέν επιδέχεται παρερμηνείες ότι όποιαδήποτε σκέψη γιά αύξηση τών εισφορών πρέπει νά εγκαταλειφθεί γιάτί θά όδηγήσει σέ

PHONES: 675.4321, 321.7588
 TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
 "SMYRNILOUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

μεγαλύτερη φυγή των πλοίων και σε φαύλο κύκλο το NAT, του οποίου τα έσοδα θα συμπρικνωθούν ακόμη περισσότερο αν μειωθεί και άλλο ο αριθμός των πλοίων.

Η ΝΕΑ ΔΥΝΑΜΗ

Σε 696 ανέρχονται οι επιτυχόντες στις φετινές εξετάσεις για τις Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. οι οποίες, ως γνωστόν, ακολουθήσαν το σύστημα των γενικών πανελληνίων εξετάσεων.

Από αυτούς, στις Σχολές πλοίαρχων εισάγονται 266, στις Σχολές μηχανικών 299 και στις Σχολές ασυρματιστών 131. Η κατά σχολές κατανομή τους έχει ως εξής: Σε κάθε μία από τις σχολές πλοίαρχων εισάγονται 25-30 μαθηταί και ειδικότερα στις σχολές Κύμης, Ύδρας, Χανίων και Ασπροπύργου ανά 25, στις σχολές Σύρου, Κεφαλληνίας και Οίνουσας ανά 30 και στη σχολή Μηχανιώνας 67. Στις σχολές μηχανικών εισάγονται ανά 29 στις σχολές Χίου και Χανίων, 56 στην Ήλευσιν, 77 στον Ασπρόπυργο και 103 στη Μηχανιώνα. Τέλος στις σχολές ασυρματιστών εισάγονται 20 στη Ρόδο, 40 στον Ασπρόπυργο και 61 στην Πρέβεζα. Σημειώνουμε ακόμα ότι το σύνολο των αιτήσεων ανήλθε σε 1.152 και ότι υπάρχουν 373 επιλαχόντες.

Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των φετινών εξετάσεων είναι τα ακόλουθα: Πρώτον ότι στο σύνολο των αιτήσεων υπήρχαν και 108 αιτήσεις γυναικών, από τις οποίες πέτυχαν 25 (10 πλοίαρχοι, 5 μηχανικοί και 10 ασυρματισταί). Και δεύτερον ότι μεταξύ των επιτυχόντων περιλαμβάνονται 38 νέοι οι οποίοι έχουν υπερεξάμηνη θαλασσία υπηρεσία και οι οποίοι σύμφωνα με τη νέα διάταξη, εισήχθησαν κατά προτεραιότητα στις σχολές που δήλωσαν (26 πλοίαρχοι, 7 μηχανικοί και 5 ασυρματισταί).

ΤΟ ΤΑΛΑΙΠΩΡΟ NAT

Στήν πρόσκληση που είχε στείλει ο γεν. γραμματέας του υπουργείου Ναυτιλίας σε όλους κάλεσε να συμμετάσχουν στη σύσκεψη της Δευτέρας 11 Νοεμβρίου με θέμα την αντιμετώπιση των προβλημάτων του NAT, αναφερόταν ότι η σχετική συζήτηση θα γινόταν μετά από εισήγηση του προέδρου του Ταμείου.

Όπως μας πληροφορήσαν, λοιπόν, όριμένοι από τους μετασχόντες στην εν λόγω σύσκεψη, εκφράζοντας ταυτόχρονα και τη μεγάλη τους εκπληξη, η εισήγηση του προέδρου του NAT ήταν ένα έγγραφο του υπουργού Έθνικης Οικονομίας κ. Σημίτη που αναφερόταν στο θέμα του δανεισμού και ένα απόσπασμα πρακτικών της συνεδρίασης του Δ.Σ. του NAT της 26ης Ιουνίου, στην οποία είχε συζητηθεί ο προϋπολογισμός του Ταμείου για το 1985!

Για τη σύσκεψη αυτή δεν σημειώσαμε τί-

ποτε άλλο πρὸς τό παρόν, πέρα από τό γεγονός ότι ο κ. Παπαδόπουλος είπε ότι θά επαναληφθεί, πιθανότατα τήν προσεχή Παρασκευή, ζητούμε όμως μέ τήν εύκαιρία από τον ύπουργό κ. Άλεξανδρή νά πεί μέ ποιά κριτήρια έκανε τήν πρότασή του γιά τήν παράταση τής θητείας του προέδρου του NAT — περιμένομε μέ ιδιαίτερο ενδιαφέρον τήν απάντησή του.

ΤΑ ΦΥΛΛΑΔΙΑ

Μέ άφορμή τήν απόφαση του Ύπουργείου νά άφαιρεθούν τά ναυτικά φυλλάδια από εκείνους πού δέν άσκησαν ποτέ ή δέν άσκουν τώρα τό ναυτικό επάγγελμα ώστε νά ξεκαθαρισθούν και τά μητρώα και νά γνωρίζουμε πόσους πραγματικούς ναυτικούς διαθέτομε, φίλος ναυτικός μάς επισημαίνει ότι όλη αυτή ή ιστορία μπορεί νά αποβεί επωφέλης γιά τό NAT: Δηλαδή, νά καθορισθεί ότι όσοι από τούς κατόχους ναυτικών φυλλαδίων — πού δέν πληρούν τίς προϋποθέσεις τίς οποίες όρίζει ή απόφαση — θέλουν νά τά διατηρήσουν θά είναι ύποχρεωμένοι νά καταβάλουν ένα ποσό ύπέρ του NAT γιά κάθε χρόνο πού διατηρούσαν τό ναυτικό φυλλάδιο χωρίς νά έχουν ναυτολογηθεί.

Η έπισημάνση τίθεται ύπ' όψει των άρμόδιων όχι βεβαίως γιά νά τοποθετηθεί σε κάποιο χρονοντούλαπο, κατά τή γνωστή ελληνική συνήθεια, αλλά γιά νά μελετηθεί και άν είναι ύλοποιήσιμη, νά τεθεί σε άρμονγή γιά νά ώφεληθεί τό NAT.

Μέ τήν εύκαιρία και έπειδή ύπάρχει σύγχυση γύρω από τό ζήτημα τής έκκαθαρίσεως του μητρώου των κατόχων ναυτικών φυλλαδίων πρέπει νά διευκρινισθεί ότι τά ναυτικά φυλλάδια δέν πρόκειται νά άφαιρεθούν όχι μόνο από εκείνους πού έχουν φθάσει στις άνωτερες βαθμίδες των αξιωματικών του Έμπορικού Ναυτικού αλλά και από όσους κατέχουν διπλώματα και δέν έχουν τήν προβλεπόμενη από τήν οικεία απόφαση θαλάσσια ύπηρεσία συνεπεία τής ναυτιλιακής κρίσεως μόνο και όχι γιά άλλους λόγους.

ΑΠΟΡΙΕΣ

Μας έρωτούν και ρωτούμε μέ τή σειρά μας: Έπρεπε πρώτα νά λήξει ή ισχύς του Νόμου 1376 γιά νά συγληθεί ή Νομική Έπιτροπή τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπιστών γιά νά άποφανθεί γιά τίς συνέπειες πού θά ύπήρχαν άν δέν παρατεινόταν ή ισχύς του Νόμου.

Η Άκτή Μιαούλη ζητεί απάντηση.

ΟΙ ΔΟΚΙΜΟΙ

Μας έπισημαίνουν και μέ τή σειρά τους θέτομε τό ζήτημα στο Ύπουργείο γιά νά ύπάρξει κάποια λύση: Η ναυτολόγηση δοκίμων άξιωματικών είναι ύποχρεωτική γιά πλοία όρι-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η ένεργός επέμβασις του κ. Ύπουργού των Ναυτικών αναλαβόντος προσωπικώς τήν διαχείρισιν του ζητήματος τής άπεργίας των πληρωμάτων τής άκτοπλοίας, επέτυχε, τέλος, τήν άποκατάστασιν τής όμαλότητος εις τάς τόσον επί δίμηνον διαταραχθείσας θαλασσίας τής χώρας συγκοινωνίας.

— Μέ τόν τελευταίον έξ Άμερικής κατάπλου εις Πειραιά του ύπερωκεανίου «Βύρων» και τόν έπακολουθήσαντα όριστικόν του σκάφους τούτου παροπλισμόν, κλείει, τόσον άδόξως, μία από τά ώραιότερας σελίδας τής ελληνικής ναυτιλιακής δημιουργίας.

— Εις τά ναυπηγεία του Clyde συνεχίζονται πυρετωδώς αι έργασίαι τής συμπληρώσεως του Βρεταννικού κολοσσού «Queen Mary», ύπολογίζεται δέ ότι θά δυνηθί τουτο ν' άναχθί εις τό πέλαγος πρὸς έκτέλεσιν των δοκιμών του περί τά τέλη του προσεχούς Άπριλίου ή άρχάς Μαΐου.

— Έτοποθετήθησαν οι λιμενικοί άξιωματικοί Χρ. Άχίς εις τό NAT και Ίωάν. Σακαλής εις τό Τμήμα Άστυνομίας Λιμένων.

— Παρεπέμφθη ύπό τής Διευθύνσεως του Ε.Ν. ένώπιον του άνακριτικού συμβουλίου ο πλοίαρχος του φορτηγού «Γαρουφαλιά» κατηγορούμενος δι' ύπερφόρτσιν του σκάφους.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 118/15.11.1935)

σμένης χωρητικότητας και άνω και αυτό δημιουργεί προβλήματα στην εκπαίδευση αλλά και στη σταδιοδρομία των νέων αξιωματικών. Φυσικά κανείς δέν μπορεί νά διανοηθεί ότι πρέπει νά προστεθεί στη σύνθεση των πλοίων μικρότερης χωρητικότητας θέσε δοκίμου, μπορεί όμως οι δόκιμοι τής γέφυρας και του άσυρμάτου νά καταλαμβάνουν μία ή δύο από τίς θέσεις ναυτών και οι δόκιμοι τής μηχανής ανάλογες θέσεις στο μηχανοστάσιο — άλλωστε μία τέτοια λύση δέν θίγει τά συμφέροντα ούτε των ναυτών, ούτε του κατωτέρου πληρώματος τής μηχανής, δεδομένου ότι δέν ύπάρχει άνάλογη προσφορά.

Πρέπει νά προσθέσουμε ότι τό ΓΕΝΕ δέν θεωρεί, όπως μάς πληροφορούν, νόμιμη τήν κάλυψη έστω και μιάς θέσεως ναύτου από δόκιμο — θεωρεί δηλαδή ότι δέν καλύπτεται έτσι ή σύνθεση — και όμολογούμε ότι αυτή τή «λογική» δέν μπορούμε νά τήν καταλάβουμε, ακόμη και άν πρόκειται γιά νομοθετημένη «λογική».

ΘΛΙΒΕΡΕΣ ΕΙΚΟΝΕΣ

Πολλοί πλοίαρχοι — τόν αριθμό δέν μπορούμε νά τόν προσδιορίσουμε — αντιμετώπιζουν τό καθημερινό βιοτικό πρόβλημα μέ βοηθήματα. Για τή θλιβερή αυτή κατάντια των πλοίαρχων είχαμε όρισμένες έπισημάν-

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

σεις τις οποίες, ομολογούμε, δεν μπορούσαμε να αποδεχθούμε μέχρις ότου γίναμε, τον τελευταίο καιρό, μάρτυρες θλιβερών εικόπων: 'Αξιοπρεπέστατοι καθ' όλα άνθρωποι να αναγκάζονται να ζητούν βοήθημα (πεντακοσάρικο και χιλιάρικο) για να θρέψουν οικογένειες — δυστυχώς εκεί αφήσαμε, γιατί όλοι είμεθα συνυπεύθυνοι, να ξεπέσουν πολλοί πλοίαρχοι, και το κυριότερο, δεν κάνομε ούτε τώρα εκείνα που πρέπει για να προστατέψουμε την τάξη των πλοιοάρχων από την πρωτοφανή ανεργία που την πλήττει επί σειρά ετών. Μόνο η διοίκηση της 'Ενώσεως τους πασχίζει συνεχώς χωρίς όμως να ἀκούγεται από εκείνους που έπρεπε — που όφειλαν είναι η σωστή έκφραση — να αντιμετωπίσουν πρωτίστως το πρόβλημα. Και για να μην κρυβόμαστε πίσω από το δάκτυλό μας έννοούμε τις έφοπλιστικές ενώσεις οι οποίες όχι μόνο δεν έπραξαν τίποτα αλλά πλέον άρνήθηκαν συστηματικά — όπως η Ε.Ε.Ε. — το διάλογο που πρότεινε επανειλημμένα η διοίκηση της 'Ενώσεως Πλοιοάρχων για την από κοινού εξέγερση λύσεων. Την ίδια άρνητική στάση έχει τηρήσει δυστυχώς και το υπουργείο Ναυτιλίας το οποίο, κατά τη γνώμη μας, θα μπορούσε να κάνει πολλά — αν ήθελε — για την άμβλυνση του προβλήματος της ανεργίας των πλοιοάρχων.

— Την Τετάρτη πληροφορηθήκαμε με ιδιαίτερη ευχαρίστηση ότι την ερχόμενη Δευτέρα 18 'Οκτωβρίου θα πραγματοποιηθεί συνάντηση των διοικήσεων της 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων και της 'Ενώσεως Πλοιοάρχων στην οποία θα συζητηθεί για την άμβλυνση του προβλήματος της ανεργίας που πλήττει τους Α' πλοίαρχους.

ΔΙΚΑΙΟΤΑΤΟ ΑΙΤΗΜΑ ΤΗΣ ΠΝΟ

Έχει απόλυτο δίκαιο η διοίκηση της ΠΝΟ που ζητεί να επιστραφούν στα Ταμεία Προνοίας 'Αξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων τα ποσά που έχουν καταβληθεί από αυτά από το 1977 και έντευν με τη μορφή εργοδοτικής εισφοράς προς το Ταμείο 'Επικουρικής 'Ασφάλσεως Προσωπικού 'Ιδρυμάτων 'Εμπορικού Ναυτικού για το προσωπικό του ΝΑΤ. Σχετικά η ΠΝΟ υποστηρίζει ότι με το νόμο 619/77 επεβλήθη εργοδοτική εισφορά υπέρ του Τ.Ε.Α.Π.Ι.Ε.Ν. 4% σε βάρος του ΝΑΤ, του Ταμείου Προνοίας 'Αξιωματικών και του Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων

Πληρωμάτων, δηλαδή συνολική εργοδοτική εισφορά 12% ενώ οι ασφαλισμένοι επιβαρύνονται με ατομική εισφορά 4%. Έτσι το Τ.Ε.Α.Π.Ι.Ε.Ν. εισπράττει εισφορά 16% για την επικουρική ασφάλιση σ' αυτό του προσωπικού που ανήκει στο ΝΑΤ και το οποίο διεξάγει και την υπηρεσία των Ταμείων Προνοίας Ε.Ν.

Επίσης η ΠΝΟ, η οποία ζητεί την άμεση τροποποίηση του νομού 619, υποστηρίζει:

Πρώτο, ότι δεν στηρίζεται σε κανένα νόμιμο ή λογικό έρεισμα ο υπολογισμός της εργοδοτικής εισφοράς τρεις φορές πάνω στις αποδοχές των υπαλλήλων. Αυτό ένδεχομώς θα μπορούσε να δικαιολογηθεί από ασφαλιστική πλευρά εάν οι υπάλληλοι έπαιρναν τρεις μισθούς — από το ΝΑΤ, το Ταμείο Προνοίας 'Αξιωματικών και το Ταμείο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων — για την προσφορά της υπηρεσίας τους μέσα στο νόμιμο ώραιο που εργάζονται.

Δεύτερο, ότι σε κανένα φορέα επικουρικής ασφάλσεως δεν υπάρχει συνολική εισφορά 16%, από την οποία το 12% να βαρύνει τον εργοδότη.

Τρίτο, ότι η νόμιμη επιβάρυνση των συστηματικών ταμείων (ΝΑΤ, ΤΠΑΕΝ και ΤΠΚΠΕΝ) για την επικουρική ασφάλιση του προσωπικού δεν μπορεί να υπερβεί το 4% επί των αποδοχών, όπως άλλωστε συμβαίνει και με το προσωπικό του Οίκου Ναύτου, του Νοσηλευτικού 'Ιδρύματος 'Εμπορικού Ναυτικού και του Γραφείου Εύρεσεως Ναυτικής 'Εργασίας για το οποίο η εργοδοτική εισφορά άνέρχεται μόνο σε 4%.

ΤΑ VHF

Ο ΟΤΕ ετοιμάζεται πάλι λόγω του μονοπωλίου που του έχει εξασφαλισθεί νομοθετικά να αύξει τα τέλη για τις υπηρεσίες που παρέχει στους δύστυχους συνδρομητές του (αν χρησιμοποιούσαμε τον δρο 'υπηκόους του) θα είμασταν περισσότερο μέσα στα πράγματα) για να καλύψει τα έλλείμματα που εμφανίζει και τα οποία είναι αποτέλεσμα της έλλειψης παραγωγικότητας και της υπεραφθονίας προσωπικού που «κυνγεί μύγες» όπως έχουν την εύκαιρία να διαπιστώνουν όσοι είναι αναγκασμένοι να έχουν συναλλαγές με τον 'Οργανισμό. Την ίδια στιγμή ο ΟΤΕ συνεχίζει να χάνει ένα πολύ μεγάλο ποσό ετησίως και μάλιστα σε συνάλλαγμα γιατί ως τη στιγμή αυτή δεν έχει

βρει τον τρόπο να χρεώνει εκείνους που κατέχουν VHF για να κάνουν τη δουλειά τους και φυσικά τα χρησιμοποιούν παράνομα και ακόμη φυσικότερο χωρίς να καταβάλουν το παραμικρό στον ΟΤΕ, ο οποίος ασχολείται μόνο με το να έντοπίζει αυτούς που χρησιμοποιούν αυτές τις τόσο έξυπνες συσκευές και να τους παραπέμψει στον εισαγγελέα.

Σε κάποιο παλαιότερο σχετικό σημείωμα είχαμε υπογραμμίσει από τις στήλες αυτές ότι ο ΟΤΕ, εάν χρέωνε, λόγω χάρη, 1.000 δολάρια ετησίως για την χρησιμοποίηση συσκευής VHF, θα μπορούσε να συγκεντρώσει ένα ποσό που θα υπερέβαινε τα 500.000 δολάρια — το ποσό αυτό το έχει χάσει ο ΟΤΕ για σειρά ετών και νομίζουμε ότι είναι καιρός να επέμβει πλέον κάποιος εισαγγελέας για να παραπέμψει όσους ευθύνονται γι' αυτή την όλιγωρία στη Δικαιοσύνη: 'Επί τέλους, ο τόπος δεν είναι ξέφραγο άμπέλι και δεν μπορεί κανένας να τον ζημιώνει με τις ένέργειες ή τις παραλείψεις του όπως γίνεται με τη συγκεκριμένη άβελτηρία των άρμόδιων του ΟΤΕ.

ΛΙΓΕΣ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΕΣ

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχουν οι έμπορικοί και κυβερνητικοί κύκλοι της 'Αμερικής, οι άρχόμενες διερευνητικές ναυτιλιακές διαπραγματεύσεις μεταξύ ΗΠΑ και ΕΣΣΔ, έχουν πολύ λίγες πιθανότητες να καταλήξουν σε μία νέα ναυτιλιακή συμφωνία που να αντικαθιστά τη συμφωνία που έληξε το 1982.

Ός γνωστόν στη δεκαετία του 70, οι 'Ηνωμένες Πολιτείες και η ΕΣΣΔ είχαν συνάψει συμφωνία κατά τους όρους της οποίας οι Σοβιετικοί είχαν αποδεχθεί την μεταφορά του ενός τρίτου των 'Αμερικανικών φορτίων με προορισμό τη Ρωσία, με πλοία άμερικανικά. Σε αντίλλαγμα τα Σοβιετικά πλοία θα περιώριζαν σε τέσσερις μέρες την υποχρέωση προαναγγελίας της έπικείμενης άφίξεώς τους σε άμερικανικό λιμένα, έναντι των 14 ήμερών που ίσχυαν προηγουμένως. Οι διαπραγματεύσεις για μία ένδεχόμενη ανανέωση αυτής της συμφωνίας διακόπηκαν το 1981, όταν κηρύχθηκε ο στρατιωτικός νόμος στην Πολωνία.

Κατά τους άρμόδιους έμπορικούς κύκλους των ΗΠΑ, ο υπό την άστερόεσσα έμπορικός στόλος δεν είναι σε θέση σήμερα να μεταφέρει σημαντικό μέρος των άμερικανικών



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TEL. 00441 - 6284050
TLX: 886958 EPEMBI G.

BUENAMAR COMPAÑIA NAVIERA S.A.

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

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

κών εξαγωγών δημοπρασιών προς την ΕΣΣΔ, ενώ και οι Σοβιετικοί δεν θα ήταν διατεθειμένοι να πληρώσουν τις συνήθεις υψηλότερες τιμές ναυλώσεως των αμερικανικών πλοίων.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΙ

Παρά την ύποτιμηση του νοτιοκορεατικού νομισματός και παρά το γεγονός ότι τα Ιαπωνικά ναυπηγεία ζημιώνουν περί τα 40% τις ναυπηγήσεις πλοίων με τις προσφερόμενες σήμερα τιμές, η ναυπηγοβιομηχανία της Άπω Ανατολής χάνει πλέον το προβάδισμα.

Εκτός από την συνεχή ανάπτυξη της ναυπηγοβιομηχανίας της Κίνας, αξίζει να σημειώσουμε την έντονη εμφάνιση στο προσκήνιο των Γιουγκοσλαύων, οι οποίοι στη συγκεκριμένη περίπτωση ναυπηγήσεως σειράς πρόντακτ κάρριερς για το Κουβέιτ προσέφεραν καλύτερους όρους σε σύγκριση με Ιαπωνικά και Κορεατικά ναυπηγεία, ενώ ήδη πληροφορούμεθα ότι ανέλαβαν παραγγελία από την Σοβιετική Ένωση για την κατασκευή 12 δεξαμενοπλοίων των 16.000 τον. d.w.

Πιο αναλυτικά, η ιαπωνική ναυπηγική παραγωγή μειώθηκε κατά τους επτά πρώτους μήνες του 1985 κατά 12,5% έναντι της αντίστοιχης περιόδου του προηγούμενου έτους και οι συνολικές παραγγελίες κατά το επτάμηνο έφθασαν τους 3,8 εκατομ. τον. γκρός.

Στην Κορέα από την άλλη πλευρά η έλλειψη ναυπηγικών παραγγελιών αντιμετωπίζεται με ένα ευρύ εθνικό ναυπηγικό πρόγραμμα, στο οποίο η Κυβέρνηση διαθέτει το τεράστιο ποσό των 166 εκατομ. δολλαρίων για τη ναυπήγηση 32 πλοίων.

Όσον αφορά τους παροπλισμούς, μικρή αύξησή σημειώθηκε τον Οκτώβριο στον αριθμό των πλοίων που άρχουν παγκοσμίως, με ταυτόχρονη μείωση του τοννάζ λόγω των πολλών μεγάλων δεξαμενοπλοίων που οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια.

Συγκεκριμένα, τα άρχοντα έφθασαν τα 1.295 πλοία 63,4 εκατομ. τον. d.w., από τα οποία οι 52,3 εκατομ. τόννοι άφορουν δεξαμενόπλοια.

ΧΑΝΕΙ ΕΔΑΦΟΣ

Χάνει συνεχώς έδαφος η ευρωπαϊκή ναυπηγική παραγωγή. Σύμφωνα με σχετική έκθεση της ΕΟΚ, η παραγωγή της βιομηχανίας ναυτικών κατασκευών των χωρών της Κοινότητας, μειώθηκε το 1984 κατά 15% έναντι του προηγούμενου έτους και μάλιστα με πρόβλεψη περαιτέρω μειώσεως.

Το 1984 η παγκόσμια ζήτηση τοννάζ έπεσε κατά 17% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Έτσι άφενός μέν συνεχίζεται η υπεραπόδοση των ναυπηγείων η οποία προκαλεί τις ανισορροπίες της αγοράς, άφετέρου δέ οι τιμές ναυπηγήσεως παραμένουν χαμηλές. Σε πείσμα των νέων περιορισμών αποδόσεως στις χώρες της ΕΟΚ, ο ρυθμός χρησιμοποίησης των ναυπηγικών δυνατοτήτων άνήλθε κατά 60% περίπου.

Η ως άνω έκθεση της Κομισσιόν αναφέρεται επίσης στις μεθόδους που χρησιμοποιούν τα Ιαπωνικά και Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία, τα οποία προσφεύγουν σε ντάμπινγκ των τιμών για να ενθαρρύνουν ένδεχόμενες κερδοσκοπικές παραγγελίες, οι οποίες φυσικά δεν κάνουν τίποτα άλλο παρά να διευρύνουν την υπερπροσφορά του τοννάζ από την οποία υποφέρει η παγκόσμιος ναυτιλία.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΝΤΕΠΙΘΕΣΗ

Ός τώρα η πρωτοπορεία στα πλοία κοντέινερς άνηκε στην Άμερική και κατά δεύτερο λόγο στην Άσία. Πρόσφατα όμως μερικά γεγονότα και πολλές φήμες δείχνουν ότι στον τομέα αυτό ετοιμάζεται κάποια εύρωπαϊκή άντεπίθεση, η οποία προς το παρόν φαίνεται ότι προέρχεται από την Σκανδιναβική πλευρά.

Πράγματι τέσσερις σκανδιναβικές έφοπλιστικές έπιχειρήσεις και μάλιστα όχι από τις μικρότερες, βρήκαν ένα πολύ εύρύ έδαφος συνεννοήσεως, για να πάρουν στα χέρια τους την πρωτοβουλία στα κοντέινερς. Πρόκειται ειδικότερα για τη Δανική East Asiatic Co., τις Σουηδικές Johnson και Transatlantic και τη Νορβηγική Wilhelmsen, οι οποίες άπεφάσισαν να συνενώσουν τους στόλους τους των κοντέινερς σε μία νέα εταιρία, όνόματι Global Equipment Management, με έδρα το Λονδίνο, η οποία θα τους έπιτρέψει άφενός να πραγματοποιήσουν σημαντικές οικονομίες και άφετέρου να αύξήσουν την άποδοτικότητα τους. Προς το παρόν θα διαθέσουν 400 έκατομ. δολάρια για την άναμόρφωση της έκμεταλλεύσεως των πλοίων τους, τα οποία στο σύνολο ξεπερνούν τη μεταφορική ικανότητα 200 χιλιάδων έμπορευματοκιβωτίων.

Κατά τους ύπολογισμούς του Lloyd's List, η κοινή αυτή έπιχείρηση θα πρέπει να έχει σοβαρό άντίκτυπο σε όλα τα μεγάλα λιμάνια και σε όλες τις μεγάλες τακτικές γραμμές, δεδομένου ότι οι εταιρίες αυτές διατηρούν ισχυρές συμμετοχές σε μεγάλα γνωστά συγκροτήματα όπως είναι η Scan - Dutch, ACL, Barber Blue, Scan Carriers και Johnson Scanstar. Το σχέδιο προβλέπει τη δυνατότητα προσχωρήσεως στην έπιχείρηση και άλλων εταιριών τακτικών γραμμών και μπορεί να λεχθεί ότι είναι η πρώτη μορφή ενός εύρυσχήματος joint venture μεταξύ εύρωπαϊκών έφοπλιστικών οίκων.

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Έχουμε κι άλλοτε γράψει για την πολυαρχία που ισχύει στην Ισπανία γύρω από τη ναυτιλιακή κρατική διοίκηση. Μαθαίνουμε λοιπόν τώρα ότι το Υπουργικό Συμβούλιο άπεφάσισε την ίδρυση ενός ιδιαίτερου άστυνομικού σώματος το οποίο με το όνομα «Guardia Civil Del Mar» θα αναλάβει την άστυνόμευση πλοίων και λιμένων, την οποία ως τώρα φαίνεται πως άσκούσε η κοινή άστυνομική άρχη.

Τό μέτρο πάντως άντιμετωπίστηκε με έπιφύλαξη από τη Γενική Διεύθυνση Έμπορικής Ναυτιλίας, η οποία χειρίζεται ένα μέρος των ναυτιλιακών πραγμάτων, για το λόγο ότι ένδέχεται να παρουσιάσει νέες συγκρούσεις άρμοδιοτήτων στην θαλάσσια άστυνόμευση. Για τον ίδιο λόγο θεωρεί άνεπιτυχές τό μέτρο και ο ναύαρχος - διοικητής της Ναυτικής Σχολής Πολέμου ό οποίος προσέθεσε ότι η δημιουργία της Guardia Civil del Mar θα έπιφέρει όπωσδήποτε σύγχυση άρμοδιοτήτων μεταξύ του Πολεμικού Ναυτικού, της Άστυνομίας και της Οικονομικής Έπιτηρήσεως (η οποία πρέπει να είναι κάτι άνάλογο με τη δική μας ΘΟΑ ή Άντιλαθρεμπορική Υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών).

Όλα αυτά άρκούν να μάς πείσουν ότι στη φίλη Ισπανία η θαλάσσια περιοχή έχει πλήθος προστατών, άφου τέσσερα σώματα, στρατιωτικά ή άστυνομικά, διεκδικούν την περιφρούρησή της... ύποβλεπόμενα και άντιμαχόμενα μεταξύ τους. Καί είναι κρίμα, γιατί μία δική τους - Ισπανική - παροιμία λέει πως «ένας για τρός θεραπεύει, δύο άμφιβάουν και τρεις σκοτώνουν». Κάτι ξέρουμε και έμεις από παρόμοιες πολυπραγμοσύνες.

**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

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

ΘΑ ΔΙΑΣΩΘΕΙ Η ΣΑΝΚΟ;

Τό ένδεχόμενο να άποτύχει ή προσπάθεια του δικαστικού διαχειριστού κ. Μιγιάτα γιά τή διάσωση τής Σάνκο, δέν μπορεί νά άποκλεισθεί, λόγω τής στάσεως των δανειστών τής. Τό σχέδιο άπαιτεί δάνεια ύψους 31 δις. γιέν γιά νά εξασφαλισθεί ή περιορισμένη έκμετάλλευση μέχρι τόν 'Απρίλιο του 1986 καί νά καλυφθούν οι ποινικές ρήτρες πού όφείλονται πρós ξένους έφοπλιστές. Οι Τράπεζες όμως, καθώς δέν είναι βέβαιες γιά τήν πλήρη εξόφληση των παλαιών δανείων, δέν δέχονται νά καταβάλουν περισσότερα άπό 20 δις. γιέν. Πράγματι οι Τράπεζες Daiwa, Tokai καί Long - Term - Credit άπεφάσισαν ήδη νά θέσουν στή διάθεση τής εταιρίας αυτά 20 δις. γιέν. 'Εξάλλου οι έννέα έμπορικοί οίκοι άπό τούς όποιους ζητήθηκαν τά ύπόλοιπα 11 δις. άπολύτη άρνηση, μέ τό αίτιολογικό ότι πρόσφεραν άρκετά ήδη στή Σάνκο μέ τή μορφή τής μειώσεως των ναυλοσυμφώνων των πετρελαιοφόρων.

"Όπως έγινε γνωστό μόλις πρós λίγων ήμερών, ό 'Ιάπωνας ύπουργός Μεταφορών κ. Γιαμασίτα ζήτησε άπό τόν πρόεδρο τής Daiwa Bank νά σκεφθεί τίς γενικότερες προεκτάσεις τής καταρρεύσεως τής Σάνκο καί ή Τράπεζα νά επιδείξει θετικότερη αντίληψη έναντι του προγράμματος διασώσεώς τής.

Τό πενταετές σχέδιο διασώσεως προβλέπει τή μείωση σέ 93 μονάδες του στόλου των υπό έκμετάλλευση πλοίων πού άνέρχονται σέ 137, τήν εξόφληση των ναυλοσυμφώνων των ξένων πετρελαιοφόρων καί τή ναύλωση των μπάλκ κάρριερς πού έχουν παραγγελθεί άπό τούς έμπορικούς οίκους μέ μείωση των υπό έκμετάλλευση πλοίων σέ 69 μέχρι τό 1991. Μιά θετική άπόφαση του Δικαστηρίου θά επιτρέψει νά τεθεί τό σχέδιο σέ έφαρμογή άπό τόν 'Απρίλιο του 1986 μέ προοπτική νά φθάσει ό κύκλος εργασιών στή πρώτη χρήση τά 78,2 δις. γιέν καί τά άκαθάριστα κέρδη τά 9,3 δις. γιέν.

'Ός πρós τίς λοιπές ύποχρεώσεις, άπεφασίσθη όπως οι ξένοι ναυλομεσίτες πάρουν τό 70% των προμηθειών πού τούς όφείλονται. 'Εξάλλου ή "Ένωση των ναυτικών πρακτόρων τής 'Ιαπωνίας άνεκοίνωσε ότι 50 επιχειρήσεις - μέλη τής διέθεσαν στή Σάνκο 800 έκατομ. γιέν γιά τήν πληρωμή πλοηγικών δικαιωμάτων, ρυμουλκικών καί λιμενικών τελών, λόγω τής τής μακράς συνεργασίας καί έμπιστοσύνης πρós τήν εταιρία. Τέλος οι συνεννοήσεις μέ τά τρία ναυτικά συνδικάτα τής χώρας τίς όποιες διεξάγει ό κ. Μιγιάτα σκοπούν στή διαπραγμάτευση των άπαιτήσεών τους πού συνοψίζονται στήν πληρωμή του έτησίου επιδόματος, τόν καθορισμό νέ-

ων βασικών μισθών καί τήν πληρωμή του επιδόματος συνταξιοδότησεως.

Στό μεταξύ άντιμετωπίζεται ή μείωση των 90 δεξαμενοπλοίων τής εταιρίας σέ 20. 'Από τής 12 'Οκτωβρίου άρχισε ή έκποίηση των πολύ μεγάλων σκαφών μέ προοπτική νά φθάσει τό έκποιούμενο τόννάζ τά 5 έκατομ. τον. d.w. 'Ηδη ένα VLCC πουλήθηκε γιά διάλυση, ακολουθούν δε άμέσως μέν άλλα πέντε καί μέχρι τέλους του έτους άλλα έξι.

Μιλώντας γιά προβληματικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις άξίζει νά σημειώσουμε όρισμένα στοιχεία γιά τόν άλλοτε κολοσό του Χόγκ Κόγκ C.Y. Tung, πού όπως άποκαλύπτει έκθεση 'Ορκωτών Λοιστών άντιμετωπίζει δυσχερέστατα προβλήματα.

"Όπως άποκαλύπτεται έκτός άπό τίς ταιμιακές δυσχέρειες, ό "Όμιλος Tung έχει σήμερα υπό ναυπήγηση 22 σκάφη σέ ναυπηγεία τής 'Ιαπωνίας καί τής Φορμόζας, άπό τά όποια άλλα μέν έπρεπε ήδη νά έχουν παραληφθεί, ενώ τά ύπόλοιπα προβλέπεται άπό τά συμβόλαια νά παραληφθούν μέχρι τά τέλη του 1986. Μόνο μικρός αριθμός άπό αυτά καλύπτονται άπό χρονοναυλώσεις καί τά ύπόλοιπα θά προστεθούν στον ύπάρχοντα στόλο πρόντακτ κάρριερς καί aframax τάνκερς πού έχει αγοράσει τά τελευταία χρόνια τό γκρούπ, σέ ύψηλές, σέ σύγκριση μέ τίς σημερινές τιμές.

'Επίσης στό Χόγκ Κόγκ ή πασίγνωστη «Island Navigation» αναφέρεται ότι ζητά άναδιάταξη των δανείων τής καί των συμβολαίων ναυλώσεως πλοίων μέ τό αίτιολογικό πολύ περιορισμένης ρευστότητας.

'Εκείνο πού πιστεύουμε ότι πρέπει ιδιαίτερα νά έπισημανθεί είναι ότι ή παρατεινόμενη ναυτιλιακή κρίση έχει καί κάποια θετικά στοιχεία γιά τό γενικότερο μέλλον του έφοπλισμού.

Πρώτα άπ' όλα οι συνθήκες τής αγοράς δέν επιτρέπουν πλέον τή λειτουργία πλοίων άπό τά 'Ιαπωνικά trading houses στίς πολύ χαμηλές τιμές ναύλων του παρελθόντος πού έρχισαν τήν αγορά.

'Η μεγάλη διστακτικότητα των Τραπεζών στή χρηματοδότηση νέων αγορών καί ιδιαίτερα νέων ναυπηγήσεων θά ώφελήσει στήν έξυγίανση του παγκόσμιου στόλου, καθώς τά μή σύγχρονα πλοία δέν θά έχουν άλλη έναλλακτική λύση παρά τήν άγουσα στά διαλυτήρια.

'Ιδιαίτερης σημασίας γιά τόν 'Ελληνικό έφοπλισμό είναι πιστεύουμε τό γεγονός ότι πολλοί άπό τούς πλοιοκτήτες του Χόγκ Κόγκ

πού ξεπρόβαλαν τά τελευταία χρόνια δέν θά μπορέσουν νά συνεχίσουν τήν έφοπλιστική δραστηριότητα, άπλούστατα διότι οι περισσότεροι δέν γνωρίζουν νά διαχειρίζονται άποδοτικά πλοία χωρίς τήν κάλυψη άπό χρονοναύλωση.

'Ελπίζουμε θετικά λοιπόν ότι οι "Έλληνες θά βγούν άπό τήν πρωτοφανή αυτή πολύχρονη κρίση μέ τίς λιγώτερες άπώλειες καί θά συνεχίσουν τόν πρωταγωνιστικό τους ρόλο στίς παγκόσμιες μεταφορές.

Παρά τό φόβο ύπερκορεσμού των διαλυτηρίων τής 'Απω 'Ανατολής άπό τίς άθρόες αγορές μεγάλων δεξαμενοπλοίων κατά τό προηγούμενο δεκαπενθήμερο, οι πωλήσεις VLCC γιά διάλυση συνεχίστηκαν άμείωτες μέ τή διάθεση δέκα ακόμη τάνκερς συνολικού τόννάζ περί των 2,8 έκατομ. τον. d.w.

Μετά τή πώληση των δέκα VLCC κατά τό διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο ύπολογίζεται ότι τό σύνολο του τόννάζ πού έχει άπορροφηθεί άπό τίς άρχές του 1985 μέχρι σήμερα γιά διάλυση ξεπερνά τούς 38 έκατομ. τον. d.w. καί ένισχύει ακόμη περισσότερο τήν πεποίθηση ότι ή ανάκαμψη τής αγοράς των δεξαμενοπλοίων θά επέλθει πολύ νωρίτερα άπό εκείνη στά μπάλκερς καί τά φορτηγά.

'Αξίζει εδώ νά σημειώσουμε τήν πρόσφατη δήλωση άνώτερου στέλεχους εταιρίας πετρελαίων, ό όποιος ύποστηρίζει ότι παρέχεται πλέον στους άνεξάρτητους έφοπλιστές δεξαμενοπλοίων ή εύχέρεια νά ζητήσουν ύψηλότερα έπίπεδα ναύλων καί συνεργασία γιά μεγαλύτερη διάρκεια χρόνου άπό τίς εταιρίες πετρελαίων οι όποιες πωλούν ή έκποιήσαν ήδη τό μεγαλύτερο μέρος του στόλου τους καί ένδιαφέρονται νά συνεργασθούν μέ οικονομικά εύρωστα ναυτιλιακά συγκροτήματα έγνωσμένου κύρους στό όπερείτιον δεξαμενοπλοίων.

'Η διεθνής οικονομική κατάσταση, τά χρέη των χωρών του Τρίτου Κόσμου καί οι δυσμενείς επιπτώσεις άπό τήν κάμψη του παγκόσμιου έμπορίου, είναι τά κύρια θέματα πού συζητούν οι χώρες του ΟΟΣΑ κατά τή συνάντηση πού άρχισε στό Παρίσι στίς 13 Νοεμβρίου.

"Όπως έγινε γνωστό ή "ομάδα των πέντε" (ΗΠΑ, Βρετανία, Δυτ. Γερμανία, Γαλλία καί 'Ιαπωνία) θά συζητήσουν άνεπίσημα καί τίς εξελίξεις γύρω άπό τήν κοινή τους προσπάθεια γιά τήν όμαλή ύποτίμηση του δολλαρίου πού άρχισε πρίν ένα περίπου μήνα.

'Ο έντονος προστατευτισμός φορτίων καί ή αγοραστική άδυναμία πολλών κρατών είναι τά κύρια προβλήματα πού ζητούν σήμερα άμεσες γενναίες λύσεις γιά νά μήν ύπάρξει επιβράδυνση του ρυθμού άναπτύξεως κατά τό προσεχές 12μηνο.

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



T.T. 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 τιμολόγια του ΟΛΠ

Αποφασίζεται την ερχόμενη Δευτέρα από το διοικητικό συμβούλιο του 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς η αύξηση όλων των τιμολογίων και των δικαιωμάτων του 'Οργανισμού.

Η υπηρεσιακή εισήγηση είναι να αυξηθούν τα τιμολόγια κατά 43,5%, προκειμένου, όπως υποστηρίζεται, να καλυφθεί το έλλειμμα, που υπολογίζεται ότι το 1986 θα έγγισε τα 3,5 και πλέον δισεκατομμύρια δραχμές.

Τό ποσοστό αύξησης χαρακτηρίστηκε από όλους τους συναλλασσόμενους με τό λιμάνι υπερβολικό και εξωπραγματικό, υπό τις παρούσες συνθήκες.

Θά αυξηθεί τό έλλειμμα εκμεταλλεύσεως των άκτοπλοϊκών πλοίων, θά επιβαρύνει τό επιβατικό κοινό και τό μεταφορικό κόστος των θαλασσιών διακινουμένων εμπορευμάτων και ιδιαίτερα των εξαγομένων προϊόντων.

Η σχεδιαζόμενη από τόν ΟΛΠ υπερβολική αύξηση πού ξεπερνά κατά πολύ τήν πρόβλεψη τής κυβερνήσεως γιά τόν τιμαριθμό του 1986, ξεσήκωσε θύελλα διαμαρτυριών από τήν πλευρά των συναλλασσόμενων, οι εκπρόσωποι των όποιων ζήτησαν από τόν ΟΛΠ και τούς άρμοδίους ύπουργούς νά μήν εγκριθούν αύξήσεις των τιμολογίων του επιπέδου αυτού. Οι αντιρρήσεις των έφοπλιστικών οργανώσεων και των συναλλασσόμενων παραγωγικών τάξεων διατυπώθηκαν και στή σύσκεψη, πού έγινε στά γραφεία του ΟΛΠ στίς 7 Νοεμβρίου.

Μετά από τήν «ύποδοχή» πού έτυχε ή σχεδιαζόμενη αύξηση των τιμολογίων του 'Οργανισμού πιστεύεται ότι τό διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ δέν θά μπορέσει νά δικαιολογήσει, πειστικά, μιά τέτοια αύξηση. Καί γι' αυτό έλπίζεται ότι ή αύξηση, τελικά, θά είναι σέ χαμηλότερα, από τά αρχικά έπίπεδα.

Σύμφωνα μέ τήν υπηρεσιακή εισήγηση γιά νά καλυφθούν τά έξοδα του προϋπολογισμού και των επενδυτικών υποχρεώσεων θά πρέπει τά ύποκείμενα μέ τιμολογιακή

αύξηση έσοδα των 8.529 εκατ. δραχμών νά αυξηθούν κατά 43,5%.

Πάντως οι συναλλασσόμενοι μέ τό λιμάνι ύποστηρίζουν ότι ή πολιτική του ΟΛΠ νά έπιζητεί τήν κάλυψη των έλλειμμάτων του μόνο μέσα από τά τιμολόγια των προσφερομένων υπηρεσιών είναι σέ λανθασμένη βάση, άφού δέν συνδυάζεται μέ άλλες έπιλογές, πού νά οδηγούν στήν αύξηση τής παραγωγικότητας, στή συμπίεση του κόστους και στή βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών.

Προσωρινή ένταξη κρηπιδωμάτων σέ έπισκευαστικούς χώρους

Ο 'Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς γιά τήν καλύτερη εκμετάλλευση των κρηπιδωμάτων του και γιά τήν αντιμετώπιση των έπισκευαστικών άναγκών στή λιμενική περιοχή ένέταξε, προσωρινά, μέχρι τίς 15 'Απριλίου 1986, στους έπισκευαστικούς χώρους τίς παρακάτω περιοχές του κεντρικού λιμένα:

— Κρηπιδώματα Dock 8: δέστρες 106-109 ('Ακτής Καλιμασιώτη)

Μπορούν νά έξυπηρετηθούν σέ θέση πρυμνοδέτησεως μέχρι τρία, τό πολύ, πλοία.

— Κρηπιδώματα προβλήτος II Τζελέπη: δέστρες 150-155 και 160-166. Μπορούν νά έξυπηρετηθούν σέ θέση πλευρίσεως δύο πλοία.

— Κρηπιδώματα ύποκειμένων DOCK Ξαβρίου: δέστρες 266-287

Στίς δέστρες 266-278 μπορούν νά έξυπηρετηθούν σέ θέση πρυμνοδέτησης μέχρι δέκα (10) πλοία.

Στίς δέστρες 278-287 μπορούν νά έξυπηρετηθούν σέ θέση πλευρίσεως μέχρι τρία (3) τό πολύ πλοία, άνάλογα μέ τό μήκος των.

Στους παραπάνω χώρους επιτρέπεται ή άγκυροβολία κρουαζιεροπλοίων και επιβατηγών μόνο πλοίων, τά όποια πρόκειται νά εκτελέσουν τίς άπαιτούμενες εργασίες έτησίας επιθεωρήσεώς τους, προκειμένου νά εξασφαλίσουν έτοιμότητα γιά επανένταξη δρομολογίων.

Βασική προϋπόθεση γιά τήν παραχώρηση μιάς ή περισσότερων από τίς παραπάνω θέσεις, οι όποιες, κατά τό όριζόμενο χρονικό διάστημα, θεωρούνται μικτής χρήσεως (και έπισκευαστικές και έν ένεργεία, άναλόγως των άναγκών) τίθεται ή άσφαλής και άνετη άγκυροβολία των πλοίων, πού βρίσκονται σέ ένέργεια οι άναγκές των όποιων και προηγούνται αυτών πού έπισκευάζονται.

Συνεπώς οι πλοιοκτήτες ή πράκτορες των έπισκευαζόμενων στους πύ πάνω χώρους πλοίων όφείλουν νά συμμορφώνονται άπροφάσιστα σέ τυχόν ύπόδειξη τής άρμοδίας 'Υπηρεσίας του ΟΛΠ γιά μετακίνηση ή μεθόρμηση των σέ άλλα κρηπιδώματα, όπως άλλωστε προβλέπεται και από τίς ισχύουσες διατάξεις του άρθρου 5 του σχετικού Κανονισμού.

Γιά τήν παραμονή των πλοίων στίς παραπάνω έπισκευαστικές θέσεις, πρύς εκτέλεση των εργασιών έτησίας επιθεωρήσεώς τους, έχουν εφαρμογή όλες οι κανονιστικές και τιμολογιακές διατάξεις του άρθρου 5 του «Κανονισμού και Τιμολογίων Δικαιωμάτων επί πλοίων/πλωτών ναυπηγημάτων εις τήν λιμενικήν περιοχήν του ΟΛΠ» πού άφορούν τά έπισκευαζόμενα πλοία.

Ο καθαρισμός του βυθού του λιμένος

Συνεχίζονται μέ έντατικό ρυθμό οι εργασίες καθαρισμού του βυθού του λιμένα Πειραιώς από τά βυθοαπορρίμματα και προβλέπεται νά ολοκληρωθούν μέχρι τό τέλος του έτους.

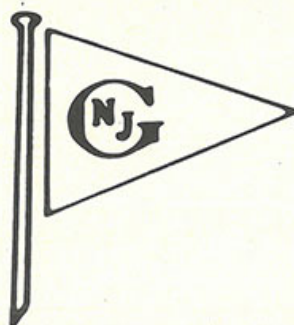
Οι εργασίες καθαρισμού άρχισαν τό 1984 και έχουν άποδοθεί στήν άκτοπλοία τά περισσότερα κρηπιδώματα, στά όποια, μέχρι τώρα, λόγω του μικρού βάθους, δέν μπορούσαν νά προσεγγίσουν τά μεγάλα κυρίως, πλοία.

Σημειώνεται ότι έχουν τελειώσει οι εργασίες καθαρισμού τής λεκάνης του λιμένος.

Οι εργασίες εκτελούνται μέ άυτεπιστία του ΟΛΠ και μέ πλωτό εκσκαφέα του ύπουργείου χωροταξίας, Οίκισμού, Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων.

Μέχρι τώρα έχουν βγει περισσότερα από 400.000 κυβικά βυθοαπορρίμματα.

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

‘Η αλληλογραφία μας

Η ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

‘Από τό LLOYD’S LIST της 2ας Νοεμβρίου 1985, πληροφορούμεθα ότι οι ‘Ιάπωνες για τό μεγάλα τους πλοία έχοντας μειώσει τήν επάνδρωσή τους από τό 18 άτομα εἰς τό 16 τώρα ἐπιτρέπουν, πληρουμένων ὀρισμένων προϋποθέσεων, καί πληρώματα 14 ἀτόμων. Τήν ἴδια περίπου ἐπάνδρωση ἀπαιτοῦν καί οἱ Δυτικογερμανοί ὅπως ἀναφέρεται εἰς τό τεῦχος σας τῆς 1ης Νοεμβρίου 1985, ἐνῶ ἐμεῖς, μέ τήν γνωστή μας λογική, καταργούμε τήν ἀπό διετίας ἰσχύουσα (σχετικῶς) μειωμένη σύνθεση ἢ ὅποια ἐπέτρεπε ἕνα μέσου μεγέθους αὐτοματοποιημένο μπάλκ κάρριερ νά ἐργάζεται μέ 19 άτομα ἐπανερχόμενοι εἰς τό πρότερον καθεστῶς ὅπου ἀπαιτοῦντο 25 άτομα.

‘Ενῶ οἱ ἀνταγωνιστές μας μειώνουν τήν ἐπάνδρωση αὐξάνοντας τήν παραγωγικότητα ἐμεῖς νομοθετοῦμε τό ἀντίστροφο. Μέ ἄλλα λόγια τό Κράτος συμβάλλει εἰς τήν μείωση τῆς παραγωγικότητος ναυτικοῦ καί πλοίου. Τά ἀεροπλάνα μας ἐπανεπιδρώνονται μέ τό ΝΟΡΜ τῶν ἀνεπτυγμένων κρατῶν, γιατί ὅχι καί τό πλοῖα;

‘Εάν ὁ σκοπός εἶναι «κοινωνικός», τότε ἀλλοιοθωρίζομε θυμίζοντας καθεστῶτα πού θά ἀπαγόρευαν τοὺς ἠλεκτρονικούς ὑπολογιστάς γιά νά ἔχουν δουλειά οἱ γραφεῖδες. Αὐτοὶ εἶναι ὁ δρόμος διὰ τήν ‘Ελλάδα τοῦ 2000;...

Τό νά ἔχομε «κοινωνική» σύνθεση εἶναι παράλογο διότι αὐξανόμενου τοῦ κόστους λειτουργίας τῶν ‘Ελληνικῶν πλοίων μειώνεται ὁ ἀριθμός τους, ὡς ἐκ τούτου καί τό σύνολο τῶν ἐργαζομένων εἰς αὐτά.

‘Εάν πρυτανεύσει ἡ νοοτροπία τῆς αὐξημένης συνθέσεως, θά ἐπιτευχθεῖ αὐτομάτως ὁ μετεκλογικός στόχος τῆς Κυβερνήσεως περί καταργήσεως τοῦ ‘Υπουργείου ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐλλείψει ἀντικειμένου, λόγω ἀφανισμοῦ τῆς ποντοπόρου ‘Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Μετά τιμῆς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ

‘Αθήνα, 6 Νοεμβρίου 1985

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΤΟΥ Ν. 89

‘Αγαπητέ κ. Διευθυντά,

Πρό πολλῶν ἐτῶν (καί συγκεκριμένα εἰς τό τεῦχος σας 1/2/78), εἶχα ἀσχοληθεῖ καί πάλι μέ τό θέμα τῶν 30.000 καί ἔπειτα 50.000 δολλαρίων πού ὑποχρεοῦται κάθε ναυτιλιακή ἐταιρία τοῦ Ν. 89 νά εἰσάγει γιά τίς δαπάνες τῶν ἐδῶ γραφείων τῆς.

Τότε πού ἐγινε ὁ νόμος γιά τίς 50.000 δολάρια ἡ ἰσοτιμία δραχμῆς - δολλαρίου ἦταν 40-45 δρχ., ἄν θυμᾶμαι καλὰ καί συνεπῶς ἀπαιτοῦντο περί τό 2.000.000 — 2.500.000 δρχ., γιά κάλυψη δαπανῶν γραφείου. Τώρα πού ἡ ἰσοτιμία ἔχει φθάσει περίπου τίς 160 δρχ., θά πρέπει κάθε ναυτιλιακή ἐταιρία νά ἔχει ὅπωςδήποτε ἐξοδα γραφείου πάνω ἀπό 8.000.000 δρχ., τόν χρόνο. Καλὰ οἱ ἐταιρίες πού ἔχουν πολύ προσωπικό, οἱ ἄλλες ὁμῶς τί γίνεται;

‘Εκ τῶν πραγμάτων εἶναι ἀδύνατο νά τίς καλύψουν ὅποτε θά πρέπει νά κλείσουν, μέ ἀποτέλεσμα πολλοί ἐργαζόμενοι νά βρεθοῦν στόν δρόμο καί τό κράτος νά στερηθεῖ τό συνάλλαγμα, ὅχι τόσο αὐτό ἐκ τῶν δαπανῶν λειτουργίας τοῦ γραφείου, ὅσο τό μεγάλη ποσά συναλλάγματος πού εισρέουν στήν χώρα ἀπό ἐπισκευές, προμήθειες, ἐξοδα προσεγγίσεως κλπ., πού κατὰ τοὺς προχειροῦς μου ὑπολογισμούς πρέπει νά ἀναλογεῖ ἀπό 200.000 — 400.000 δολάρια τόν χρόνο γιά κάθε μία ἀπό τίς μικρομεσαίες ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις κατὰ μέσον ὁρο.

Τό περίεργο εἶναι ὅτι δέν εἶδα μέχρι σήμερα κάποια παρέμβαση ἀπό τίς ἀρμόδιες ναυτιλιακές ‘Ενώσεις (Ε.Ε.Ε. — Ε.Μ.Ε.Φ.Π. — Ναυλομεσιτῶν κλπ.). ‘Ελπίζω ὅτι σύντομα κάποιοι θά ἐνδιαφερθοῦν γιά νά δοθεῖ μία λογική λύσις καί νά ἐξευρεθεῖ ἡ χρυσή τομή. Τό Υ.Ε.Ν. πού γνωρίζει καλὰ τό θέμα θά πρέπει νά λάβει θέση στό πρόβλημα αὐτό τό ὅποιο νά τό τονίσω θά στερήσει τήν χώρα μας ἀπό συνάλλαγμα καί δῆ σέ ἐποχές πού αὐτό εἶναι πολῦτιμο.

Τελειώνοντας πιστεύω ὅτι θά πρυτανεύσει ἡ λογική καί θά ληφθεῖ τό σωστό μέτρο γιά τό κοινό συμφέρον, κράτους καί ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν.

Φιλικώτατα
Ε. ΠΑΠΙΣΤΑΣ

Πειραιεύς 29.10.85

ΠΛΗΜΜΕΛΗΣ Η ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ

‘Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Εἶμαι ἀμεσῶς ἀσφαλισμένος στόν Ο.Ν., ταξιθεῶ ὡς Α’ Μηχανικός μέ 17 χρόνια ὑπηρεσία. Πέραν χρειάσθηκε ὁ γιός μου τήν βοήθεια ὀρθοδοντικοῦ διότι εἶχε ἐκ γενετῆς μία ἀσυμμετρία.

‘Αμέσως πήγα στόν Ο.Ν. ὅπου πληροφορήθηκα ὅτι δέν ὑπάρχει κανένας ὀρθοδοντικός συμβεβλημένος μέ τόν Ο.Ν. καί νά πάω σέ ὅποιον ὀρθοδοντικό θέλω καί ὁ Ο.Ν. θά μοῦ δώσει 15.000 δρχ. γιά κάθε γνάθο, δηλ. 30.000 δρχ. καί γιά τίς δύο γνάθους τήν στιγμή πού ἡ ἀμοιβή ὁποιοῦδήποτε ὀρθο-

δοντικοῦ κυμαίνεται ἀπό 150.000 — 250.000 δρχ.

Οἱ εἰσφορές μου τόν μήνα πρὸς τό ΝΑΤ μαζί μέ τοῦ πλοιοκτῆτου εἶναι 90.000 περίπου γι’ αὐτό καί πιστεύω ὅτι θά πρέπει νά δοθεῖ κάποια αὐξησις στήν παροχή γιά κάθε γνάθο.

Σᾶς εὐχαριστῶ.

Μετά τιμῆς
Ν. ΧΑΡΛΑΣ
Α’ Μηχανικός

Ντῶρμπαν, 8 Νοεμβρίου 1985

Η ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ «ΘΑΛΗΣ Ο ΜΙΛΗΣΙΟΣ»

Κύριε Διευθυντά,

‘Επειδή πρόσφατα ἀπασχόλησα καί πάλι τίς στήλες τοῦ περιοδικοῦ σας, θέλω νά σᾶς βεβαιώσω ὅτι ἡ σημερινή μου ἐπιστολή δέν εἶναι γέννημα κάποιας διάθεσης γιά εἰρηνεία.

Διαβάζοντας καί πάλι («Ναυτεμπορική» 6/11/1985) γιά τήν σύμβαση παραχώρησης ἀπό τόν ΟΤΕ τοῦ ἀτμοπλοίου «Θαλῆς ὁ Μιλήσιος» στήν Νομαρχία Πειραιῶς γιά νά χρησιμοποιηθεῖ σάν μεταφορικό μέσο πολιτιστικοῦ ὑλικοῦ στά νησιά μας, σάν φορολογούμενος πού μετέχω στήν κάλυψη τῶν ἐλλειμμάτων τοῦ ΟΤΕ καί πού θά μετέχω στά ἀπό ἐδῶ καί πέρα λειτουργικά ἐξοδα τοῦ πλοίου, παίρνω τό θάρρος νά σᾶς παρακαλέσω ἄν μπορεῖτε, ἐρευνώντας (σάν δημοσιογραφικό ὄργανο) νά μοῦ γνωρίσετε τά ἐξῆς:

1. ‘Εναντι ποίου ποσοῦ ἐγινε ἡ παραχώρηση καί ἄν ἐγινε ἢ ἐπρεπε νά γίνει πλειστηριασμός.

2. Μέσα στά μέτρα ΓΕΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ πού ἐξαγγέλει ἡ Κυβέρνηση, ἐγινε κάποια οἰκονομοτεχνική μελέτη τῆς μετασκευῆς, συντηρήσεως καί ΚΙΝΗΣΕΩΣ τοῦ σκάφους, ποῖο εἶναι τό κόστος αὐτῶν καί κατὰ πόσον τό κόστος αὐτό εἶναι μικρότερο ἀπό τό κόστος τοῦ τρόπου μέ τόν ὅποιον γίνεται ἡ μεταφορά τοῦ πολιτιστικοῦ ὑλικοῦ σήμερα;

3. Βάσει ποιῶν κριτηρίων ἡ σκεπτικῶν δικαιολογεῖται ὁ συναισθηματικός μας δεσμός μέ ἕνα ποταμόπλοιο τοῦ Far West; ‘Αν πράγματι πρέπει νά διατηρηθεῖ μήπως θά κόστιζε λιγότερο στόν ‘Ελληνα φορολογούμενο νά παροπλισθεῖ δίπλα στό «ΑΒΕΡΩΦ» σάν Ναυτικό Μουσεῖο πού θά συντηρεῖται ἀπό ἄνδρες Π.Ν.;

4. ‘Ανάμεσα σέ δόσους συνεργάστηκαν γιά τήν μελέτη καί τήν ἀπόφαση αὐτή, μετείχε κάποιος ναυτικός, σύμβουλος ἀπό τό ΥΕΝ ἢ τήν ΠΝΟ;

Μετά τιμῆς
Α.Ν. ΙΩΑΝΝΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

6 Νοεμβρίου 1985

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271



PIRAEUS BRANCH
Director: Marios Christoforidis
SHIPS AGENTS FOR OVER 60 USA PORTS
145 Notara Street, 185 36 PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519201, 4519214
Telex: 211944 CHRI GR

MORAN SHIPPING AGENCIES, INC.

FOR FAST...RELIABLE SERVICE

Providing Fast, Efficient Shipping
Services for More Than 47 Years
In Ports from Maine to Texas and California

**New York – Long Island – Albany –
New Jersey**

Kurz-Moran Shipping Agencies, Inc.
• 132 Nassau Street
Suite 1320
New York, New York 10038
Telephone (212) 227-9797
TELEX (RCA) 223130

**Boston – Searsport – Portland –
Providence – New London –
New Haven – Bridgeport.**

Moran Shipping Agencies, Inc.
• 141 Pearl Street
Boston, Massachusetts 02110
Telephone (617) 338-6810
TWX 710-321-0137
• P.O. Box 571
31 Cherry Street
Milford, Connecticut 06460
Telephone (203) 877-2514
TELEX 643271
• 440 Commercial Street
Portland, Maine 04101
Telephone (207) 772-6515
TELEX 944467
• P.O. Box 417
Searsport, Maine 04974
Telephone (207) 772-6515

**Houston – Galveston – Texas City –
Port Arthur – Freeport –
Corpus Christi – Beaumont –
Lake Charles, Louisiana**

Moran-Gulf Shipping Agencies
• 602 Sawyer, Suite 200
Houston, Texas 77007
Telephone (713) 880-0940
TELEX 774139
• Regional Square
3800 Highway 365
Port Arthur, Texas 77642
Telephone (409) 722-9393
TELEX 779495
• 2208 Mechanic Street
Galveston, Texas 77550
Telephone (409) 762-8923
TELEX 765461
• 723 North Upper Broadway
Corpus Christi, Texas 78403
Telephone (512) 884-0903
TELEX 778460

**Baltimore – Piney Point –
Cove Point, Maryland –
Wilmington, Delaware**

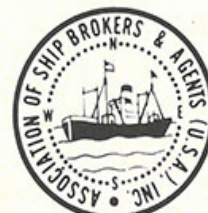
Moran Shipping Agencies, Inc.
• World Trade Center Baltimore
Suite 1545
Baltimore, Maryland 21202
Telephone (301) 539-6925
TELEX 87620
TWX 710-234-1033

**New Orleans – Baton Rouge –
Port Sulphur – Norco – Ostrica –
Tampa, Florida**

Moran-Gulf Shipping Agencies, Inc.
• International Trade Mart
2 Canal St., Suite 1411
New Orleans, Louisiana 70130
Telephone (504) 529-1166
TELEX 784112
• P.O. Box 272066
Tampa, Florida 33688
Telephone (813) 961-9601
TELEX 820930

**Los Angeles – Long Beach –
Wilmington**

Moran-West Shipping Agencies, Inc.
• 1524 Oregon Avenue
Long Beach, California 90813
Telephone (213) 436-2905
TWX 910-345-6635



Accounting and Finance Headquarters
10 Jefferson Boulevard
Warwick, Rhode Island 02888
Telephone (401) 941-7200
TELEX 927669, TWX 710-381-6943



Serving Over 60 Ports Maine to Texas and California

Experienced Service for Tankers, LPG and LNG, Container, General, Bulk Cargoes and Offshore Rigs and Supply Vessels

ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ Ε.Ο.Κ. ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Του κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ Α.Τ. ΛΑΣΚΑΡΑΤΟΥ, Δικηγόρου

Ο ελληνικός έφοπλισμός γαλουχήθηκε επί γενεές με τό δόγμα της έλευθερίας έννοούμενο σέ δύο σκέλη: Μή προστατευτισμός στίς ναυλώσεις, μή κρατικός παρεμβατισμός στή λειτουργία της ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Στό πρώτο σκέλος της έλευθερίας ή ήθική βάσις έγκειται στό ότι με αυτόν τόν τρόπο εξυπηρετείται καλλίτερα τό παγκόσμιο εμπόριο, ή διεθνής οίκονομία και ανάπτυξη και επομένως ή παγκόσμια κοινότητα. Στό δεύτερο σκέλος ή βάσις έγκειται στό ότι ό ελληνικός έφοπλισμός προσφέρει στήν ένθική οίκονομία καθαρή πρόσοδο και μάλιστα συναλλαγματική, χωρίς καμμία χρηματοδοτική ή άλλη στήριξη.

Αυτή ή ιδέα της έλευθερίας είναι σωστή και πάνω σ' αυτήν στηρίχθηκε και άναπτύχθηκε ή ελληνική έμπορική ναυτιλία.

Τήν ίδια φιλοσοφία ακολούθησε αρχικά και ή ΕΟΚ. Στήν συνθήκη της Ρώμης υπάρχει ό τέταρτος τίτλος με ένδεκα άρθρα για τίς μεταφορές (άρθρα 74-84). Από τά ένδεκα αυτά άρθρα (επί συνόλου 248 άρθρων) μόνο ή τελευταία παράγραφος του τελευταίου άρθρου για τίς μεταφορές άφηνε άπλως ένα «παράθυρο» για τήν θέσπιση κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής. Συγκεκριμένα τό άρθρο 84 όρίζει:

«1. Οι διατάξεις του παρόντος τίτλου εφαρμόζονται στίς σιδηροδρομικές, οδικές και έσωτερικές πλωτές μεταφορές.

2. Τό Συμβούλιο δύναται νά αποφασίσει όμοφώνως εάν, κατά ποίο μέτρο και κατά ποία διαδικασία θά είναι δυνατόν νά θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις για τίς θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές».

Άξίζει νά σημειωθεί ότι τήν εποχή της Συνθήκης της Ρώμης τό 1957, ούτε καν υπήρχαν στόν όρίζοντα τά προβλήματα που μαστίζουν σήμερα τήν ναυτιλία. Λέγεται δέ ότι ή διατύπωση της πα-

ραγράφου 2 του άρθρου 84 είναι «πνευματικό τέκνο» της Όλλανδίας που πιά πολύ ίσως απέβλεπε έτσι στήν εξαίρεση της ναυτιλίας της από κοινοτικές ρυθμίσεις, παρά πράγματι στήν διάνοιξη οδού για τήν θέσπιση κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής στό μέλλον. **

Έτσι μέχρι τό 1973, για μέν τούς Έλληνες πλοιοκτήτες ή δεύτερα παράγραφος του άρθρου 84 της Συνθήκης της Ρώμης ήταν κάτι τό πολύ θεωρητικό και απόμακρο, για δέ τούς κύκλους της ΕΟΚ ήταν άπλως ή βάση δύο νομικών έρμηνειών χωρίς πρακτικές συνέπειες, της πρώτης ότι μέχρι νά θεσπισθεί ή κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική, ή ναυτιλία έξ όλοκλήρου εύρίσκετο έκτός κοινοτικής ρυθμίσεως και της δεύτερας ότι οι γενικοί και θεμελιώδεις κανόνες της Συνθήκης ίσχυαν ήδη στήν κοινοτική ναυτιλία.

Οί καιροί όμως αλλάζουν και έμεις αλλάζουμε μέσα σ' αυτούς. Τό 1973 έξεδόθη ή υπ' αριθ. 167 Απόφασις του Εύρωπαϊκού Δικαστηρίου, με τήν όποία έγινε δεκτή προσφυγή της Έπιτροπής της ΕΟΚ κατά της Γαλλίας (167/73 COMMISSION V. FRANCE/1974 E.C.R. 359) σύμφωνα με τήν όποία ή Γαλλία δέν είχε τό δικαίωμα νά κάνει διακρίσεις εις βάρος μή γάλλων, κοινοτικών όμως ναυτικών, όσον άφορά στήν ναυτολόγησή των επί γαλλικών πλοίων. (Άς σημειωθεί ότι όμοιες διατάξεις με τήν Γαλλία στό θέμα αυτό έχει και ή Έλλάς, ή όποία όμως έχει επταετή μεταβατική ρύθμιση έν προκειμένω από τήν εισδοχή της στήν ΕΟΚ τό 1981). Η άπόφαση αυτή είχε ως άποτέλεσμα τήν άμεση μεταστροφή της ΕΟΚ στό θέμα της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής μέχρι του σημείου μάλιστα νά συμβεί τοϋτο: Ένώ πρό της άποφάσεως οι χώρες της ΕΟΚ που ένδιαφέροντο π.χ. για τήν σύναψη συνθήκης για τίς τακτικές γραμμές στα πλαίσια της UNCTAD διεπραγματεύοντο οι ίδιες, όχι ως ΕΟΚ, ή δέ Έπιτροπή δέν έλάμβανε μέρος ως εκπρόσωπος της Κοινότητας, έπειδή έθεωρεί-

το ή ναυτιλία ως έκτός Συνθήκης της Ρώμης, μετά τήν άπόφαση ή Έπιτροπή έκρινε ότι έπρεπε νά διαπραγματεύεται ή ίδια πλέον άντί των μελών της.

Έτσι λοιπόν αρχίζει ή ενεργοποίηση της ΕΟΚ στα θέματα της ναυτιλίας, όπου και πάλι αναπτύσσονται δύο άποψεις: ή μία της Βρεταννίας που έπρεσβευε τήν λήψη μέτρων με τό σύστημα «βλέποντας και κάνοντας» και ή άλλη των ήπειρωτικών κρατών που ήθελαν θεσμοθέτηση κατά τό δυνατόν πλήρους ναυτιλιακής πολιτικής. Ίσως και έδώ νά άντανακλάται ή βασική διαφορά της έθιμικής οργανώσεως των Άγγλοσαξώνων και της κωδικοποιημένης των ρωμαιογενών κρατών.

Τά προβλήματα όμως πρόλαβαν τήν ναυτιλία, και παρ' όλη τήν επικράτηση της άγγλοσαξωνικής θεωρίας παρατηρείται μία δραστηριοποίηση της ΕΟΚ έντονα πλέον στόν χώρο της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής. Δέν άποκλείεται ένας λόγος που κάνει τήν ΕΟΚ νά επείγεται στήν διαμόρφωση κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής είναι ή εισδοχή της Ίσπανίας και της Πορτογαλίας από τό 1986. Η Ίσπανία άσκει προστατευτική πολιτική στήν ναυτιλία της και ίσως νά δημιουργήσει εμπόδια στήν όμόφωνη λήψη των άποφάσεων που άπαιτεί τό άρθρο 84 της Συνθήκης της Ρώμης.

Μέσα σ' αυτήν τήν ρευστή συγκυρία καλείται ή Έλλάς νά παίξει τόν ρόλο της, ρόλο A PRIORI σημαντικό λόγω της θέσεως που κατέχει στήν ναυτιλία.

Η γνώμη του γράφοντος είναι ότι όρθως λαμβάνομε μέρος στήν διεργασία διαμορφώσεως της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής και πρέπει εάν θέλομε τήν επιβίωση της Έλληνικής Ναυτιλίας, νά συλλάβομε τό νόημα των καιρών και νά κατανοήσουμε ότι ό άκρογωνιαίος λίθος της έλευθερίας της ναυτιλίας θά κρατηθεί στήν θέση του οικοδομήματος μέσω άκριβώς των πιέσεων που είναι σέ θέση νά άσκήσει ή ΕΟΚ κατά της «άνελευθερίας» των άλλων κρατών.

Ένα από τά θέματα που θά άξιζε τόν

Tel 361-6490. 362-0044/0088

NIGHT: 33-3188

TELEX 18080 STAM AP

CABLES STAMATIΟΥ

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

κόπο πολλών προσπαθειών στα πλαίσια της συμμετοχής της Ελλάδος στην διαμόρφωση της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής είναι η ιδέα της επιδοτήσεως της εργασίας των ναυτικών της ΕΟΚ που υπηρετούν σε πλοία της ΕΟΚ. Με άλλα λόγια για την Ελλάδα, η επιδότηση της ναυτικής εργασίας που παρέχεται από Έλληνες ναυτικούς πάνω σε ελληνικά πλοία.

Η βάση της ιδέας είναι ότι με αυτήν επιτυγχάνονται συγχρόνως πολλοί στόχοι ώστε το αποτέλεσμα να δικαιολογεί απολύτως την έκταμειυση των κοινοτικών κονδυλίων. Συγκεκριμένα:

Η επιδότηση είναι ένα έμμεσο αλλά πολύ αποτελεσματικό αντίμετρο κατά του άθεμιτου ανταγωνισμού που ασκείται εις βάρος της κοινοτικής ναυτιλίας.

Είναι μία άμεση ενίσχυση στα πλαίσια της κοινωνικής πολιτικής της ΕΟΚ.

Θα προκαλέσει ανάσχεση της διαρροής κοινοτικών πλοίων από τα επί μέρους εθνικά νηολόγια χωρών μελών της ΕΟΚ, και επομένως και των Έλληνικών και θα συντελέσει στην συγκράτηση του κοινοτικού στόλου κάτω από της σημαίες των κρατών μελών, πράγμα επιβαλλόμενο από κοινωνικούς, οικονομικούς αλλά και στρατηγικούς λόγους της χώρας μας και της ΕΟΚ γενικότερα.

Ετσι με τον τρόπο αυτό η ΕΟΚ θα έχει ένα ακόμη μέσον ασκήσεως κοινωνικής πολιτικής, αντίμετρο κατά του άθεμιτου ανταγωνισμού αλλά και πολλαπλά ωφέλη από την συγκράτηση του κοινοτικού της στόλου στα κοινοτικά νηολόγια.

Η Ελλάδα θα έχει άμεση ωφέλεια από την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας

του ελληνικού πλοίου, χωρίς η ίδια να προβεί σε άμεση έκταμειυση, αλλά και οι Έλληνες πλοιοκτήτες θα έχουν ενίσχυση χωρίς αυτή να προέρχεται από το Κράτος και χωρίς έτσι η ενίσχυση αυτή να ανατρέπει τον μέχρι σήμερα κανόνα της καθαρής προσόδου της μη χρηματοδοτούμενης από το Κράτος ναυτιλίας.

Εάν η ιδέα αυτή εγίνετο αποδεκτή στα πλαίσια της θεσιζόμενης αυτόν τον καιρό κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής θα ήταν δυνατόν να εφαρμοσθεί στην Ελλάδα ως εξής:

Το NAT να πιστώνεται κάθε χρόνο ή κατά μία άλλη τακτή περίοδο με συνάλλαγμα παρεχόμενο από την ΕΟΚ για την επιδότηση και να διαχειρίζεται το NAT το ποσόν αυτό έναντι της ΕΟΚ.

Οι διαχειρίστριες εταιρίες ελληνικών πλοίων να υποβάλλουν στο NAT δικαιολογητικά για το διάστημα ναυτολογήσεως των Έλλήνων ναυτικών στο ελληνικό πλοίο και να εισπράττουν από το NAT στο τέλος κάθε ναυτολογήσεως το αντιστοιχούν ποσό της επιδοτήσεως σε δραχμές, αφού και αυτές σε δραχμές βασικά θα έχουν πληρώσει ήδη τους Έλληνες ναυτικούς.

Η επιδότηση θα είναι ένα ποσοστό επί του μισθού της εκάστοτε συλλογικής συμβάσεως έτσι ώστε εί δυνατόν να εξομοιούνται για το ελληνικό πλοίο το κόστος του ελληνικού με το κόστος του αλλοδαπού και επομένως το κόστος του κοινοτικού πλοίου με το κόστος του πλοίου της χώρας που το ανταγωνίζεται άθεμιτα.

Είναι νομίζω αυτονόητο το όφελος του Έλληνα πλοιοκτήτη από το μειούμενο έτσι ημερήσιο κόστος του ελληνι-

κού πλοίου, αλλά και του Έλληνα ναυτικού που θα έχει πλέον πολύ περισσότερες θέσεις εργασίας γι' αυτόν στα ελληνικά πλοία, μία και ό αλλοδαπός δεν θα είναι φθηνότερος.

Με τον τρόπο αυτό δημιουργείται έτσι και ένας καθαρός συναλλαγματικός πόρος για το NAT από την διαχείριση των κονδυλίων καθ' όσον θα καταβάλλει στην εταιρία του πλοίου δραχμικά την επιδότηση και μάλιστα «δεδολεμένα» δηλαδή μετά την λήξη της κάθε ναυτολογήσεως.

Πιστεύουμε ότι αξίζουν εν προκειμένω προσπάθειες όλων όσων εκπροσωπούν σήμερα την Ελληνική ναυτιλία, του ΥΕΝ, της ΕΕΕ, του Ν. Επιμελητηρίου, του Κομμίτη, της ΠΝΟ, κυρίως όμως του Υπουργού Ναυτιλίας, τουλάχιστον ανάλογες με τις προσπάθειες του υπουργού Γεωργίας, αν όχι περισσότερες, γιατί εν προκειμένω τώρα, αυτόν ακριβώς τον καιρό διαμορφώνεται η κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική, δεν υπάρχει στρωμένο έδαφος όπως στην αγροτική πολιτική και τώρα θα κριθεί όχι τό ποσό αλλά και τό τί και αν θα τό πάρουμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Α.Τ. ΛΑΣΚΑΡΑΤΟΣ

- * Η Συνθήκη περί Ίδρύσεως της ΕΟΚ. Ξ. Γιαταγάνα — Ν. Ροδίου Αφοί Σάκουλα 1980
- ** Βλ. Η κοινή ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ. Άννας Μπρεδήμα HELLAS SHIPOWNERS 1981 και η Ελληνική Ναυτιλία στα πλαίσια της ΕΟΚ. Σπ. Πλυτζανοπούλου Πειραική Νομολογία 1979 Τ. 1 Τεύχος 2.



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

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"

Διεθνής Οικονομία και

Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση

Σημαντική επιτυχία σημείωσε η διήμερη τρίτη διεθνής συνάντηση, που πραγματοποιήθηκε στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά στις 31 'Οκτωβρίου και 1 Νοεμβρίου, σε συνεργασία με το Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας και Χρηματοδότησης του Πανεπιστημίου Σίτυ του Λονδίνου και με την συμμετοχή ενός σεβαστού αριθμού Οικονομολόγων, Τραπεζιτών, Ναυλομεσιτών, 'Ελλήνων 'Εφοπιστών και στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Σε περισσότερες από 100 έφθασαν τελικά οι συμμετοχές στο ενδιαφέρον σεμινάριο, οι εργασίες του οποίου εγκαινιάσθηκαν από τον 'Υπουργό Ναυτιλίας στις 31 'Οκτωβρίου.

Στόν σύντομο χαιρετισμό του ο 'Υπουργός κ. 'Αλεξανδρής τόνισε την ανάγκη ειλικρινούς συνεργασίας μεταξύ Τραπεζών και επιχειρηματιών για να ξεπεραστεί η βαθεία και παρατεινόμενη ναυτιλιακή κρίση με τις λιγώτερες δυνατόν απώλειες και υπογράμμισε ότι το εργατικό δυναμικό που κατέχει η 'Ελλάς με τη σωστή συνδρομή της Πολιτείας αποτελεί εγγύηση για την επιτυχή έξοδο της ναυτιλίας μας από την κρίση.

'Ακολούθησε εισαγωγική ομιλία του προέδρου της ΕΕΕ κ. Στάθη Γουρδομιχάλη, ο οποίος έθεσε προς τους Συνέδρους τα ακόλουθα τρία θέματα προς συζήτηση:

— την παρατηρούμενη τά τελευταία χρόνια συνεχή χειροτέρευση της επιχειρηματικής συμπεριφοράς και της ήθης που διέπουν τις ναυτιλιακές εργασίες.

— την ανάγκη διεθνοποίησης της Ναυτιλίας με τη δημιουργία κοινών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και

— την ανάγκη συνδρομής των Τραπεζών στον αγώνα κατά του προστατευτισμού.

Θά επισημάνουμε εδώ την αντίληψη που διατύπωσε ο κ. Γουρδομιχάλης στο ότι καθώς οι τράπεζες εκτός της Ναυτιλίας χρηματοδοτούν και το διεθνές εμπόριο, μπορούν να συμβάλλουν στη μείωση του προστατευτισμού των φορτίων που έχει πλέον λάβει τρομακτικές διαστάσεις και αποτελεί το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η παγκόσμια ναυτιλία.

Στη συνέχεια άρχισαν οι εργασίες της διεθνούς συνάντησης με την εισήγηση του Καθηγητή Κώστα Γραμμένου, ο οποίος ουσιαστικά συντόνισε την όλη εκδήλωση και επέτυχε την παρουσία άρκετων τεχνοκρατών από τον χώρο της διεθνούς ναυτιλίας.

Τά κύρια σημεία της εισηγήσεώς του ήταν:

«'Από τον 16ο αιώνα π.Χ. που υπάρχουν αδιάσειστα στοιχεία για την δυνα-



μική παρουσία των 'Ελλήνων στο θαλάσσιο στίβο ή 'Ελληνική Ναυτιλία έχει αντιμετωπίσει άμετρητες περιπέτειες.

'Αρκετά να απομονώσουμε τα τελευταία 40 χρόνια της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς, όπου παρατηρούμε μακρές περιόδους ύφεσης και μερικές σύντομες και απότομες ανοδικές κινήσεις της τιμής των ναύλων, τις περισσότερες φορές όφειλόμενες κυρίως σε απρόβλεπτους και αναπάντεχους παράγοντες.

Οι φυσιολογικές βραχυπρόθεσμες αυξήσεις στην ζήτηση των ναυτιλιακών υπηρεσιών μπορούν συχνά να προβλεφθούν και να ακολουθήσει μία αναπροσαρμογή στην προσφορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Είναι το απρόβλεπτο γεγονός που θά ανταμοίβει γενναία τον φιλόπονο πλοιοκτήτη και είναι οι υπερβολικές επενδύσεις όφειλόμενες στην ύπαρξη υψηλών ναύλων, που φέρνουν το τέλος της ανάκαμψης.

'Αξίζει να επισημάνω τά γεγονότα που προκάλεσαν τις απότομες αυξήσεις στην τιμή των ναύλων και ακολουθήθηκαν από ανοδικές τάσεις για ναυπηγήσεις και αγορές πλοίων, γεγονότα που στην συνέχεια επιτάχυναν τον έρχομό της ύφεσης:

Τό ξέσπασμα του Πολέμου της Κορέας τό 1950, τό κλείσιμο του Σουέζ τό 1956, ό πόλεμος της Μέσης 'Ανατολής τό 1967, ή πετρελαϊκή κρίση τό 1973, ή άναταραχή στό 'Ιράν τό 1978, ή δεύτερη πετρελαϊκή κρίση τό 1979 και τέλος ή σύρραξη μεταξύ 'Ιράν/ 'Ιράκ τό 1980.

Μετά από την υπερκερδοφόρα περίοδο της ευφορίας εμφανίζεται ή ύφεση. 'Ο πλοιοκτήτης τότε πρέπει νά μάθει νά ζει μέ υψηλό κόστος κεφαλαίου και ξε-

δα λειτουργίας και χαμηλούς ναύλους. Αυτό αποτελεί μία τέχνη που είναι μέρος του πολύ γνωστού ναυτιλιακού κύκλου.

'Ωστόσο τά τελευταία 20 χρόνια ή διεθνής ναυτιλιακή αγορά έχει γνωρίσει γεγονότα, τάσεις και ένδείξεις που μπορεί νά μήν είναι κυκλικής φύσης αλλά μπορεί νά δημιουργούν δομικές αλλαγές.

'Εχω αυτή τη στιγμή στό μυαλό μου τις διάφορες πολιτικές προστατευτισμού, τον συναγωνισμό από τις χώρες μέ χαμηλά ήμερομίσθια, την κυβερνητική παρέμβαση και τις τεχνητά χαμηλές τιμές σε συνδυασμό μέ μία μείωση της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης, μία μείωση των θαλασσίων μεταφορών, ενώ οι επικρατούντες χαμηλοί ναύλοι είχαν σαν αποτέλεσμα μία αυξανόμενη ανασφάλεια στις ναυτιλιακές επενδύσεις και μία αύξηση της νευρικότητας των χρηματοπιστωτικών κύκλων.

Αυτό που έχει ξεχωριστό ενδιαφέρον, κατά τη γνώμη μου, είναι οι προκλήσεις που εμφανίζονται στην περίοδο της κρίσης και οι καινοτομίες που αναπόφευκτα θά έρθουν. 'Οχι μόνον οι καινοτομίες της χρηματοδότησης αλλά ακόμη οι καινοτομίες στις καθημερινές συνδιαλλαγές, που πρέπει οι ξεχωριστές ποιότητες επιχειρηματίες νά φέρουν στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή.

Κατά την γνώμη μου λοιπόν, οι προκλήσεις και καινοτομίες που δημιουργούνται σε μία κλυδωνιζόμενη εποχή πρέπει νά είναι ή ουσία των συζητήσεων μεταξύ πλοιοκτησίας και τραπεζιτών σ' αυτή τη διήμερη διεθνή συνάντη-

ση, ή οποία σημειώνω με ευχαρίστηση ότι πλαισιώνεται με την παρουσία κορυφαίων 'Ακαδημαϊκών, πλοιοκτητών, τραπεζίτων και τεχνοκρατών».

'Ακολούθησε ή όμιλία του καθηγητή Μπράϊαν Γκρίφιθς, ό οποίος ανέλαβε πρό λίγων ήμερών ως επικεφαλής του οικονομικού συμβουλίου της Βρεταννίδας πρωθυπουργού κυρίας Μ. Θάτσερ, με βαθμό μονίμου ύπουργού.

'Ο καθηγητής Γκρίφιθς αναφέρθηκε στα οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα τελευταία χρόνια πολλές από τις υπό ανάπτυξη χώρες και τό ταμειακό βάρος που δημιουργεί ή κρίση τους αυτή στις μεγάλες Τράπεζες που στηρίζουν κυρίως τις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις.

Σχετικά με τις προοπτικές της παγκόσμιας Οικονομίας ό καθηγητής Γκρίφιθς εξέφρασε μία συγκρατημένη αισιοδοξία, σημειώνοντας με ικανοποίηση την πρόσφατη απελευθέρωση των τιμών του πετρελαίου που σταδιακά θα όδηγήσουν στην αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής, ή οποία θα σημάνει βελτίωση των συνθηκών του παγκόσμιου έμπορίου.

'Εκείνο που πρέπει να επισημανθεί από τη σχετική συζήτηση που ακολούθησε, είναι ότι τό τεράστιο χρέος των χωρών της Λατινικής 'Αμερικής και της 'Αφρικής είναι σήμερα ό βασικότερος άνασχετικός παράγοντας στο είσπραγικό τους έμπόριο που επί σειρά έτών στηρίζει την ναυλαγορά ξηρού φορτίου και πρέπει να υπάρξουν γενναίες απόφασεις στο θέμα της ρυθμίσεώς τους.

Τό απόγευμα της ίδιας ήμέρας έγιναν οι εισηγήσεις των κ.κ. Βασίλη Παπαχρηστίδη και Φίλιπ 'Οουεν, διευθυντού της Σέλλ 'Ιντερνάντιοναλ Μαρίν του Λονδίνου, σχετικά με τις συνθήκες και τις προοπτικές των αγορών χύδην ξηρών φορτίων και πετρελαίου.

Κατά γενική όμολογία ξεχώρισε ή όμιλία του κ. Βασίλη Παπαχρηστίδη, την οποία δημοσιεύσω στη συνέχεια σε έλεύθερη μετάφραση, ό οποίος έθεσε τους παρευρισκομένους πρό της σοβαρής προκλήσεως που παρουσιάζει την έποχή αυτή ή αγορά των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και πρότεινε όρισμένες ουσιαστικές καινοτομίες που μπορούν να συνδράμουν τον έλληνικό έφοπλισμό να διατηρήσει την κορυφαία θέση του στην παγκόσμια αγορά των μπάλκερς και των φορτηγών.

'Επίσης ενδιαφέρουσα ύπηρξε ή εισήγηση του κ. 'Οουεν σχετικά με τό μέλλον των ανεξάρτητων έφοπλιστών δεξαμενοπλοίων.

'Ο κ. 'Οουεν πολύ σωστά έπεςήμανε τό γεγονός ότι οι έταιρείες πετρελαίου συνεχίζουν με άμείωτο ρυθμό τα τελευταία χρόνια την έκποίηση των ιδιοκτητών τάνκερς, διανοίγοντας πλέον τον όρίζοντα στους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες, οι όποιοι παρά τις διαλύσεις των παλαιότερων μονάδων έχουν αύξησει τους στόλους των με νεώτερα πλοία που κατά τό πλείστον συμμορφώνονται με τους ιδιαίτερα αυστηρούς κανονισμούς. 'Εναπόκειται λοιπόν στους πλοιοκτήτες αυτούς, κατά την γνώμη του κ. 'Οουεν, εκείνοι μπορούν να αποδείξουν ότι είναι καλοί όπερέιτορες, να ζητήσουν ύψηλότερους ναύλους από τις έταιρίες διακινήσεως πετρελαίων, καθώς και αυτές ενδιαφέρονται άπόλυτα να συνεργασθούν με έφοπλιστικές έπιχειρήσεις που θα τους προσφέρουν ποιότητα έξυπηρετήσεως και άσφαλή μεταφορά των προϊόντων τους.

'Η δεύτερη ήμέρα της διεθνούς συναντήσεως αναλώθηκε κυρίως σε συζήτηση γύρω από τις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις και τον τρόπο του σκέπτεσθαι των Τραπεζών έναντι της Ναυτίας μετά την μακρόχρονη ναυτιλιακή κρίση που έχει δημιουργήσει σοβαρές ζημιές τόσο στους έπιχειρηματίες όσο και στις Τράπεζες.

Θά επισημάνουμε συνοπτικά παρακάτω όρισμένα χρήσιμα συμπεράσματα που προέκυψαν τόσο για τις απαιτήσεις που θέτουν πλέον πολλές τράπεζες για χρηματοδότηση πλοίων όσο και όρισμένες θέσεις που διατυπώθηκαν για την άσκηση του έφοπλιστικού έπαγγέλματος στο μέλλον:

— 'Ο αριθμός των Τραπεζών σε διεθνές επίπεδο που χρηματοδοτούν άκόμη την Ναυτιλία έχει περιορισθεί σε 26 από 250 πρό τετραετίας.

— 'Η έποχή είναι κατάλληλη για επενδύσεις σε σύγχρονα μεταχειρισμένα πλοία έφόσον ή συμμετοχή του πλοιοκτήτη καλύπτει ένα λογικό ποσοστό.

— Οι χρηματοδοτήσεις στρέφονται πλέον προς όλόκληρο τον στόλο μιάς εταιρίας, ή γενική οικονομική κατάσταση της όποιας εξετάζεται εάν μπορεί να έξυπηρετήσει τό δάνειο που δίδεται για την αγορά ενός από τα πλοία της.

— Πολλές από τις προβληματικές έπιχειρήσεις μπορούν να διασωθούν έφόσον ύπάρξει είσδοχή περισσότερου κεφαλαίου.

— 'Η συμμετοχή των Τραπεζών στα κεφάλαια αγοράς ενός πλοίου είναι ύνατική σε ένα μικρό ποσοστό, άν και άκόμη ή μέθοδος αυτή αντιμετώπιζεται με πολύ επιφύλαξη.

— Οι Τράπεζες μπορούν να παίζουν ένα θετικό ρόλο, στην άρχική συνεργασία μεταξύ έφοπλιστών και έπιχειρηματιών της ξηράς για την δημιουργία joint ventures.

— 'Ανάγκη αναδύριτη είναι πλέον ή έξασφάλιση μιάς κάποιας μορφής άπασχολήσεως ενός πλοίου πριν την αγορά του, και τέλος

— Κρίνεται αναγκαία ή βελτίωση της στάθμης του έπαγγελματισμού σε όλους όσους άσχολούνται σήμερα με τον τρικυμώδη τομέα που λέγεται ποντοπόρος ναυτιλία.

Θά επισημάνουμε άκόμη τις σκέψεις που εξέφρασε ό κ. Γρηγόρης Χατζηλευθεριάδης της 'Ελετσον Κορπορέτιον σχετικά με την άπασχοληση του στόλου τους δεξαμενοπλοίων.

Συγκεκριμένα ό κ. Χατζηλευθεριάδης άποκάλυψε ότι σχετικά με όκτώ πρόντακτ κάρριερς που διαχειρίζεται ή έταιρία του έχουν προτείνει στις έταιρίες πετρελαίων και σε traders ένα time sharing scheme, βάσει του όποίου ή έταιρία διακινήσεως πετρελαίου κλείνει για ένα χρονικό διάστημα ενός ή περισσοτέρων μηνών, όχι κατ' ανάγκη συνεχών, ένα πλοίο σε μία γεωγραφική θέση της ύδρογείου με μία σταθερή τιμή και ή Eletsen αναλαμβάνει την ύποχρέωση να έχει ένα από τα πλοία της στην περιοχή εκείνη κατά τον όριζόμενο χρόνο για να έκτελέσει τη μεταφορά.

Πριν κλείσουμε την άναφορά μας στην έπιτυχημένη διεθνή συνάντηση θά άναφερθούμε στην θετική προσφορά των συντονιστών των διήμερων συζητήσεων κ.κ. Γκράχαμ Ντέι, Μιχάλη Περατικού και Γρηγόρη Χατζηλευθεριάδη, οι όποιοι διατηρώντας την συνάντηση σε ύψηλό επίπεδο επέτρεψαν να άκουσθούν οι σε πολλές περιπτώσεις αντίθετες γνώμες των συμμετασχόντων και των άκροατών.

'Ελπίζω ότι έπόμενη διεθνής συνάντηση θά λάβει χώρα υπό καλύτερους συνθήκες ναυλαγοράς και συμφωνούμε άπόλυτα με τις σκέψεις του κ. Γραμμένου που κατέληξε λέγοντας ότι στις χρηματοπιστωτικές συναλλαγές ή παρουσία μιάς ναυτιλιακής εταιρίας, έστω και προβληματικής, για μία περίοδο πολλών δεκαετιών χρόνων είναι ένα άξιοθαύμαστο κατόρθωμα και ένας ουσιαστικός παράγοντας για την μέλλοντική της παρουσία.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Οι "Ελληνες αντιμέτωποι με τό πεπρωμένο τους στή Ναυτιλία Μεταφορών Ξηρού φορτίου

Του κ. ΒΑΣΙΛΗ ΦΡ. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

Η "Ελληνική Ναυτιλία είναι συνώνυμη με τις μεταφορές ξηρών φορτίων μολονότι οι "Ελληνες στο παρελθόν άσχολήθηκαν κάπως και με τον τομέα Έμπορίου Τακτικών Γραμμών, και είναι σήμερα ένας σπουδαίος παράγων στα πετρελαιοφόρα, ή παρουσία μας έγινε κατ' έξοχήν αισθητή στο τομέα του ξηρού φορτίου.

"Όπως για τους Νορβηγούς τὰ πετρελαιοφόρα ήταν τὸ φυσικό έπακόλουθο τῆς φαινομενικῆς τους έμπειρίας, οἱ μεταφορές ξηροῦ φορτίου ήταν ἡ φυσική επέκταση τοῦ "Ελληνικοῦ παράκτιου καὶ έσωτερικοῦ έμπορίου.

"Όπως δέ συνέβη αργότερα με τὰ πετρελαιοφόρα, ἡ δομή τῆς αγοράς ξηροῦ φορτίου προσέφερε στους "Ελληνες τὴν εὐκαιρία νὰ συναγωνίζονται ὄχι μόνο μὲς τοῦ ἰδιοῦ τους έξωτερικοῦ έμπορίου, ἀλλὰ καὶ ἔνα μέρος τῶν "Οκεανοπόρων μεταφορῶν μεταξύ άλλων χωρῶν. Οἱ ικανότητες καὶ ἡ παράδοση αὐτοῦ τοῦ ναυτικοῦ λαοῦ προσαρμόστηκαν περισσότερο στο τομέα ξηροῦ φορτίου λόγω τοῦ ὅτι δέν ὑπῆρχαν τὰ έμπορία πού ὑφίσταντο στοὺς τομεῖς τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ πετρελαιοφόρων.

Περὶληπτικά, οἱ διεθνεῖς μεταφορές ξηροῦ φορτίου προσέφεραν διέξοδο στο ναυτικό ένστικτο τοῦ "Ελληνα έφοπλιστῆ καὶ μέχρι σήμερα ὑπῆρξαν ἡ πρωταρχική «ἀρένα» στήν ὅπως οἱ "Ελληνες κυνήγησαν τὸ πεπρωμένο τους σάν ναυτικούς λαός. Σήμερα μόνο τὰ μπάλκ κάρριερς (μὴ συμπεριλαμβανομένων άλλων πλοίων ξηροῦ φορτίου πού μεταφέρουν χύδην φορτία), ἀνέρχονται στο 43% τοῦ "Ελληνικοῦ στόλου.

Ακόμη, δέν εἶναι μόνο οἱ μεταφορές ξηροῦ φορτίου σπουδαῖες γιά τοὺς "Ελληνες, ἀλλὰ καὶ οἱ "Ελληνες εἶναι σημαντικοί στο έμπόριο ξηροῦ φορτίου. Περίπου τὸ 1/5 τοῦ παγκόσμιου στόλου μπάλκ κάρριερς εἶναι έλληνικῆς πλοιοκτησίας. Οἱ "Ελληνες εἶναι σημαντικοὶ παράγων στο παγκόσμιο έμπόριο πλοίων χύδην φορτίων, ὄχι μόνον λόγω μεγέθους στόλου ἀλλὰ ἐπίσης λόγω ποιότητας καὶ έντιμότητας, καὶ ἐξελιχθήκαμε ἀπό τὸ παραδοσιακό μας ρόλο διαχειριστῶν παλαιότερων πλοίων σέ σημαντικούς αγοραστές νεοτεύκτων.

ΟΡΑΤΕΣ ΑΠΕΙΛΕΣ

Υπάρχει, έν τούτοις, ἀπαγοίτευση μεταξύ τῶν "Ελλήνων έφοπλιστῶν τὰ τελευταία χρόνια, λόγω μειώσεως τῆς συναγωνιστικότητας ὀφειλομένης στήν ἀδιαφορία τῆς κυβερνήσεως γιά τὰ προβλήματα τῶν έφοπλιστῶν.

Υπάρχει κάποια αἰτιολογία γι' αὐτή τὴ θέση μεταξύ τῶν "Ελλήνων πλοιοκτητῶν γιατί ἡ μάχη πού δίνουμε γιά ἐπιβίωση στήν αγορά εἶναι ἤδη ἀρκετὰ δύσκολη, ὥστε νὰ μὴ χρειάζεται ν' ἀντιμετωπίζουμε καὶ δυσκολίες ἀπό τὴν ἴδια μας τὴ κυβέρνηση. Έν τούτοις, με ὅξυδερκή καὶ σωστή διαχείριση, καλὰ πληρώματα ("Ελληνικά καὶ ξένα) καί, ἀλοιμόνο, με λίγη βοήθεια ἀπό τὴ δραχμή, μπορέσαμε νὰ κρατήσουμε τὰ κεφάλιά μας ἔξω ἀπό τὸ νερό.

Ἡ πρόσφατη ἀπόφαση καταργήσεως τῆς ὑποχρεωτικῆς ἀνακύκλωσης τῶν πληρωμάτων, εἶναι καλὸς οἰωνός γιά μιά νέα ἐποχὴ θετικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς στήν "Ελλάδα. Ἐλπίζεται ὅτι ὁ νέος καθιερωθεῖς πραγματισμός θὰ συνεχισθεῖ.

Μολαταῦτα, σάν "Ελληνας πού ζεῖ ἐκτός "Ελλάδας, οἱ ἀπόψεις μου εἶναι ἴσως πῶς μετριοπαθεῖς. Πιστεύω ὅτι τὰ έσωτερικά μας προβλήματα, ὅσο σοβαρά καὶ ἂν εἶναι, δέν εἶναι τόσο σημαντικά ὅσο ἡ βαρεὶα ἀπειλὴ πού ἀντιμετωπίζουν οἱ πλοιοκτήτες μπάλκ κάρριερς στο έμπορικό μέτωπο.

Ἡ πῶς ἐμφανῆς ἀπειλὴ γιά τὴν ἐπιβίωση τοῦ "Ελληνικοῦ στόλου μπάλκ κάρριερς βρίσκεται στή τρέχουσα κατάσταση τῆς αγοράς καὶ στο ἀβέβαιο μέλλον τῆς. Σήμερα ὑπάρχουν 210 έκ. τον. d.w. μπάλκ κάρριερς καὶ φορτηγά μικτοῦ φορτίου καὶ ὑπάρχουν ἀκόμη παραγγελίες γιά ἄλλα 23 έκ. τον. d.w. καὶ ἡ ζήτηση γιά μπάλκ κάρριερς εἶναι περίπου στὰ 165 έκ. τον. d.w. Τὸ ἐμφανές πλεόνασμα εἶναι ὡς ἐκ τούτου τῆς τάξεως τῶν 45 έκ. τον. d.w. τόννων ἢ 22% τοῦ συνολικοῦ στόλου.

Οἱ ἄμεσες προοπτικές γιά τὴν αγορά ξηροῦ φορτίου δέν εἶναι ένθαρρυντικές. Πληροφορίες γιά καλὴ συγκομιδὴ στή Ρωσία, Κίνα καὶ



Ἰνδίες, δεικνύουν πτώση στή διακίνηση τῶν σιτηρῶν γιά τὸ 1985-86. Ἡ Σοβιετικὴ Ένωση μόνον, λέγεται ὅτι χρειάζεται 38 έκ. τόννους σιτηρῶν, σέ σύγκριση με τοὺς 53 έκ. τόννους πού χρειάστηκε μέχρι τὴς 30 Ἰουνίου 1985.

Ἡ κατάσταση στόν ἄνθρακα ἐμφανίζεται σταθερὴ με ἀναμενόμενες αὐξήσεις στίς φορτώσεις θερμαντικοῦ ἄνθρακα πρὸς Ἰαπωνία, ἀντισταθμίζοντας τὴν ἀναμενόμενη μείωση ζήτησης κώκ. Τὸ σύνολο τῶν διὰ θαλάσσης μεταφερομένων σιδηρῶν μεταλλευμάτων, ὅπως καὶ στήν περίπτωση τοῦ ἄνθρακα, δέ θ' αὐξήσουν σημαντικά τὴ ζήτηση γιά μπάλκ κάρριερς τοὺς προσεχεῖς 12 μῆνες. Τὸ ποσοστὸ αὐξήσεως φορτώσεων γι' αὐτὰ τὰ δύο προϊόντα ἀναμένεται νὰ εἶναι χαμηλὸ γιά τὴ προσεχὴ περίοδο.

Τὰ λιγότερο σημαντικά έμπορία μεταφορῶν τὰ ὁποῖα εἶναι ἄμεσα συνδεμένα με τὴν οικονομικὴ δραστηριότητα, δέν προσφέρουν ἔδαφος γιά ἰδιαίτερη αἰσιοδοξία ἐπὶ τῆς βάσεως τοῦ οικονομικοῦ μέλλοντος τῆς Εὐρώπης, τῶν ΗΠΑ καὶ τῆς Ἰαπωνίας. Ἀκόμη καὶ με τὰ πῶς αἰσιοδοξία σενάρια, οικονομικῆς δραστηριότητας τῶν χωρῶν τοῦ ΟΟΣΑ, στο προσεχές μέλλον δέ θὰ ὑπάρξει ποσοστὸ ἀνάπτυξης πού νὰ παρέχει καὶ τὴ παραμικρὴ ἐλπίδα ἐπιτευχῆς ἰσορροπίας μεταξύ προσφοράς καὶ ζήτησης.

Τὰ μόνα εὐχάριστα νέα εἶναι ὅτι οἱ πρόσφατες διαλύσεις μπάλκ κάρριερς, ἀνέρχονται ἐτησίως σέ 8 έκ. d.w. τόννους καὶ ὅτι τὰ ναυπηγεῖα συμφωνοῦν νὰ παρατείνουν τὴν παραδόσεις τῶν νεοτεύκτων γιά νὰ βοηθήσουν τοὺς ἀπελπισμένους πλοιοκτήτες. Πάλι χορηγεῖται πολὺ ἀδύνατο φάρμακο, πολὺ ἀργὰ καὶ σέ πολὺ μικρὴ δόση. Ὁ καθένας πάντα αἰσθάνεται ὑποχρεωμένος, σέ παρόμοιες συζητήσεις, νὰ προσπαθῇ νὰ προσδιορίσει τὴν ἡμερομηνία πού ἡ αγορά θὰ ἐξισορροπήσει.

Ἐάν ὑποθέσουμε στή περίπτωση τῶν μπάλκ κάρριερς:

- Διακοπὴ παραγγελιῶν.
- Σταθερὸ ποσοστὸ διαλύσεων 8 έκατ. τόννων ἐτησίως.
- Σταθερὸ δείκτη 10% τοῦ συνολικοῦ στόλου, σέ προσωρινὴ ἀδράνεια.
- 50% χρησιμοποίηση πλοίων μικτοῦ φορτίου στο έμπόριο ξηρῶν χύδην φορτίων, καὶ
- Ένα ποσοστὸ αὐξήσεως 3% ἐτησίως τοῦ διὰ θαλάσσης μεταφερομένου χύδην φορτίου, τότε θεωρητικά ἡ ἐξισορρόπηση προσφοράς καὶ ζήτησεως γιά μπάλκ κάρριερς, βρίσκεται κάπου στο 1989. Ἐάν ἡ ζήτηση αὐξάνεται κατὰ 5% ἐτησίως, ὁ στόλος μπορεῖ νὰ ἐξισορροπήσει τὸ 1988. Με 7% ἐτήσια αὐξηση, μπορεῖ νὰ ἐπιτευχθεῖ τὸ 1987.

Τὸ γενικὸ πιστεύω εἶναι ὅτι ἡ ἰσορροπία θὰ ἐπιτευχθεῖ νωρίτερα στὰ μεγάλης χωρητικότητας μπάλκ κάρριερς (ὅπου οἱ "Ελληνες δέν εἶναι ἀρκετὰ δραστήριοι), μετὰ στὰ Πάναμαξ καὶ τελευταία στὰ μικρότερα τὰ ὁποῖα καὶ ἔχουν τὴ μεγαλύτερη ὑπερπροσφορά. Ἐχοντας δώσει αὐτὴ τὴ πρόγνωση, πρέπει νὰ πῶ ὅτι αὐτὸ τὸ εἶδος ὑπολογισμοῦ παρουσιάζει πολλὰ προβλήματα. Κατ' ἀρχὰς ἡ δραστηριότητα τῆς αγοράς καὶ οἱ ναῦλοι δέν ἀνταποκρίνονται τόσο στὰ φυσικὰ φαινόμενα προσφοράς/ζήτησης ὅσο τὴς προσδοκίες. Δεύτερο, ἡ ἰσορροπία μεταξύ προσφοράς καὶ ζήτησης εἶναι ἕνας ἀπαιστος στόχος, γιατί μόλις τὸ χάσμα φαίνεται ὅτι κλείνει, ὑπαισθέρχονται οἱ προσδοκίες ἀνεβάζοντας, προσωρινὰ, τοὺς ναύλους ἀλλὰ ἐπίσης, ένθαρρυνοντας καὶ γιά παραγγελίες, με ἀποτέλεσμα νὰ μεταφέρεται ἡ ἡμερομηνία ἐξισορρόπησης προσφοράς/ζήτησης ἀκόμα πῶς πέρα.

Ἐάν δοῦμε τὴς διακυμάνσεις τῶν τιμῶν γιά μιά μακρὰ περίοδο, βλέπουμε ὅτι ἡ προσφορά στίς αγορὲς ξηρῶν φορτίων, πάντα προσαρμόζεται στή ζήτηση, καὶ ὅπως τὸ θέτουν οἱ οικονομολόγοι, τὸ μακροπρόθεσμο διάγραμμα προσφοράς γιά ὑπηρεσίες ξηρῶν φορτίων, εἶναι τελειῶς ἐλαστικὸ ὅσον ἀφορὰ τὴ τιμὴ. Με ἄλλα λόγια ὑπάρχει ἕνα ἐπίπεδο κέρδους τ' ὁποῖο οἱ ἀνταγωνιστικὲς δυνάμεις τῆς αγοράς δέν ἐπιτρέπουν νὰ ξεπερασθεῖ, ἐκτός ἀπὸ τὸ διάστημα πού χρειάζεται γιά τὴ προσφορά νὰ προσαρμοσθεῖ στή ζήτηση.

Ἀκριβῶς σ' αὐτὸ τὸ μηχανισμό αὐτόματης ἀναπροσαρμογῆς θὰ ἤθελα νὰ σταθῶ γιά λίγο, γιατί μολονότι δέν ἐπέτρεψε στοὺς διαχει-

ριστές των μπάλκ κάρριερς να πραγματοποιήσουν υπερβολικά κέρδη, τουλάχιστον δημιούργησε ένα συναγωνιστικό περιβάλλον στ' όποιο οι "Έλληνες πλοιοκτήτες μπορούσαν να έχουν ικανοποιητικές απολαβές.

ΑΛΛΑΓΗ ΑΝΕΜΟΥ

Εάν οι δυνάμεις της αγοράς αφήνονταν ελεύθερες, τότε το μόνο πρόβλημα που θα χρειαζόταν προσοχή θα ήταν η συνεχής συναγωνιστικότητα του ελληνικού στόλου. Καθώς όμως προκύπτει, οι αγορές των χύδην φορτίων — που μέχρι τώρα παρέμεναν σχεδόν πλήρως συναγωνιστικές — υπόκεινται σε αυξανόμενες παρεμβάσεις.

Οι εν λόγω κυβερνητικές παρεμβάσεις στις δυνάμεις της αγοράς ολοένα αυξάνονται αλλά κατά κάποιο τρόπο φαίνεται ότι μάς πιάνουν άπροετοίμαστους. Οι παρεμβάσεις αυτές εκδηλώνονται με δύο τρόπους, ο ένας επηρεάζοντας τη ζήτηση και ο άλλος τη προσφορά.

Η πρωταρχική απειλή για τις συναγωνιστικές αγορές είναι ο οικονομικός εθνικισμός. Λίγοι από μάς έρχονται αντιμέτωποι με περιπτώσεις μεροληψίας έναντι των σημαίων, έπειδή απλώς, προστατευμένα έμπορεύματα δεν ανακοινώνονται στην αγορά. Μολαταύτα, ανησυχαστικά μεγάλη ποσότητα φορτίου διακινείται εκτός αγοράς, λόγω αποκλειστικής προστατευτικής πολιτικής, σιωπηρών διακανονισμών ή απλά μέσω ιδιωτικών συμφωνιών, διεξαγομένων εκτός αγοράς επί τη βάσει ειδικών σχέσεων.

Αυτοί που ελέγχουν σήμερα τις μεταφορές για τον ένα λόγο ή τον άλλο, μοιάζουν να έχουν αναπτύξει μεγαλύτερο ενδιαφέρον στο ποιος μεταφέρει. Έμεις οι "Έλληνες που δεν έχουμε «τίς πλάτες» μιας σημαντικής εθνικής οικονομίας με εξωτερικό εμπόριο, μένουμε στα «κρύα του λουτρού» καθώς σημαντικός αριθμός των παραδοσιακών μας εργασιών περιήλθε στους «έκλεκτους» μεταφορείς των εμπορικών εθνών.

Μολονότι η εξάπλωση πολυμερών διακανονισμών από έμπορική τακτικών γραμμών σε έμπορική χύδην φορτίου, είναι μάλλον απίθανη, υπάρχει ένας αυξημένος αριθμός διμερών συμφωνιών ή μονομερών μέτρων που υπεισέρχεται σε τομείς που παραδοσιακά ανήκουν στους cross trading πλοιοκτήτες. Έμεις οι "Έλληνες πάντα κατανοήσαμε και τα βγάλαμε πέρα με τη συναγωνιστικότητα των τιμών. Άλλ' αυτό το φαινόμενο είναι κάτι για το οποίο δεν είμαστε προετοιμασμένοι και δεν έχουμε και όπλα να πολεμήσουμε — τουλάχιστο προς το παρόν.

Η δεύτερη απειλή στη συναγωνιστικότητα των αγορών χύδην φορτίου είναι ακόμη πιο σοβαρή και μάς αφήνει πιο πολύ άπροστατους. Προέρχεται από τους Γιαπωνέζους και, σε μικρότερο βαθμό, από τους Κορεάτες ναυπηγούς. Έχοντας κληρονομήσει από τη τελευταία 10ετία ναυπηγικές υποδομές που υπερβαίνουν κατά πολύ τη ζήτηση, δεν προσφέρουν καμμία πειστική απόδειξη των δεδηλωμένων προθέσεων τους να μειώσουν τη παραγωγή. Ένω οι Γιαπωνέζοι μιλούν για απολύσεις και κλείσιμο ναυπηγείων, ουσιαστικά αυξάνουν γρηγορότερα τη παραγωγικότητά τους, απ' ό,τι απολύουν ανθρώπους. Υπολογίζεται σήμερα ότι ακόμη και μετά τους περιορισμούς που πρόσφατα έχουν ανακοινωθεί, νέες αυτοματοποιημένες τεχνικές θα δώσουν στα Γιαπωνέζικα ναυπηγεία περισσότερες δυνατότητες παραγωγής απ' ό,τι έχουν σήμερα.

Πρέπει να σταματήσουμε να κρύβουμε τα κεφάλια μας στην άμμο. Οι Γιαπωνέζοι δεν έχουν σκοπό να σταματήσουν να «ρίχνουν» πλοία στις διεθνείς αγορές. Οι αιτίες είναι απλές:

Πρώτον βλέπουν τη ναυπηγική σαν βιομηχανία τρομερής στρατηγικής σπουδαιότητας που τους κάνει αυτόρκεις στις θαλάσσιες μεταφορές σ' εποχές κρίσεως ή ανάγκης — ή θάλασσα είναι η πηγή ζωής της γιαπωνέζικης οικονομίας — και, δεύτερον ξεχνούμε ότι η Ιαπωνία αγοράζει το 40% των παγκοσμίων ναυτιλιακών υπηρεσιών και έτσι οι Γιαπωνέζοι είναι οι βασικά επωφελούμενοι από το χάος στις ναυτικές αγορές. Το αντίτιμο που πρέπει να πληρώσουν για να υποστηρίξουν την έγχωρια ναυτική βιομηχανία (και όπως είδαμε πρόσφατα δεν το κάνουν ούτε αυτό πάντα) είναι μικρό, συγκρινόμενο με το τεράστιο οικονομικό όφελος που προκύπτει για τη γιαπωνέζικη οικονομία σαν αποτέλεσμα των φθηνών θαλασσίων μεταφορών.

Όσο θα υπάρχουν άφελεις "Έλληνες, Νορβηγοί, Χόγκ Κόγκ και άλλοι πλοιοκτήτες να παραγγέλνουν πλοία οι Γιαπωνέζοι θα τα χτίζουν. Όπως είδαμε θα τα χρηματοδοτούν και θα τα διαχειρίζονται για να μάς παροτρύνουν να κάνουμε τη βουτιά. Και η ειρωνεία όλου του πράγματος είναι ότι μόλις θα μάς έχουν πουλήσει ένα πλοίο, θα προσφέρουν ένα παρόμοιο στον επόμενο αγοραστή σε χαμηλότερη τιμή, βάζοντας μας σε άμεση μειονεκτική θέση. Καθώς μιλώ σήμερα, προσπαθώ να επιτύχω χρονοναυλώσεις για δύο μπάλκ κάρριερς χτισμένα τους τελευταίους 12 μήνες. Και ποιος είναι ο βασικός μου ανταγωνιστής; Τό μαντέψατε — ένας σημαντικός ναυπηγικός όμιλος της Ιαπωνίας. Προσφέρουν ένα νεότευκτο ανάλογο τύπου και κατανάλωσης τ' όποιο μπορούν να παραδώσουν το 1987 για 25% λιγότερο από το κόστος του δικού μας πλοίου. Και για να ρίξουν αλάτι στη πληγή, είναι έτοιμοι να προχωρήσουν και να κατασκευάσουν δύο καινούργια πλοία ενώ έχουν περίπου μισή δεκάδα πλοία της «Σάνκο» στα ναυπηγεία που δεν έχουν ακόμα παραδοθεί. Εάν αυτό δεν είναι αθέμιτος ανταγωνισμός, δεν ξέρω τότε τί είναι.

Λοιπόν αυτό που έχουμε είναι, από τη μία μεριά, μείωση της ζήτησης στην αντίστοιχη αγορά που προξενείται από τη πολιτική προστατευτισμού των φορτίων και από την άλλη μεριά, μία τεχνική παρόρμηση στη προσφορά διδομένη από κατασκευαστική υπερδιαθεσιμότητα. Μεμονωμένα αυτοί οι παράγοντες δημιουργούν προβλήματα. Συνδυαζόμενοι σημαίνουν καταστροφή.

Για να δούμε τώρα πόσο καλά εφοδιασμένοι είναι οι "Έλληνες πλοιοκτήτες μπάλκ κάρριερς για να ανταπεξέλθουν σ' αυτά τα προβλήματα.

ΕΛΑΦΡΙΑ ΑΡΜΑΤΩΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΕΡΧΟΜΕΝΗ ΚΑΤΑΙΓΙΔΑ

Μπορούμε να είμαστε υπερήφανοι έπειδή φτιάξαμε σημαντικούς στόλους με το να είμαστε εξυδερκείς, εύελικτοι, συναγωνίσιμοι, να ανταποκρινόμαστε γρήγορα στις ευκαιρίες — και το πετύχαμε χωρίς να χάσουμε την ανεξαρτησία μας. Πραγματικά, ουσιαστικά δηλαδή η "Ελληνική ναυτιλία αποτελείται από οικογενειακές επιχειρήσεις.

Μολονότι, ευεργετηθήκαμε από την ελευθερία δράσεως που έχουμε, ποιά είναι μερικά από τα μειονεκτήματα τα συνδεδεμένα με τον παραδοσιακό χαρακτήρα της "Ελληνικής ναυτιλίας μεταφοράς σιτηρών;

Κατ' αρχάς αντιμετωπίζουμε στενότητα κεφαλαίων. Αυτό πιθανόν να συμβαίνει και σ' άλλα ναυτικά έθνη τα όποια, όπως και μείς

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΘΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΘΛΕΦΩΝΟΝ: 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

αντιμετωπίζουν κάμποσα χρόνια έξοντωτικής κρίσης.

Μολαταύτα δεν έχουμε τη διέξοδο που οι ανάλογοι με μας Νορβηγοί ή Δανοί έχουν σε ευεργετικά φορολογικά συστήματα. Έπειδή είμαστε πολύ υπερήφανοι, φιλοδοξούμε να είμαστε και κύριοι των πλοίων που εκμεταλλευόμαστε και βρίσκουμε άπεχθι την ιδέα ότι μπορεί να ανήκει και σε άλλους μέρος των περιουσιακών στοιχείων τα οποία βρίσκονται υπό τη διαχείρισή μας. Αυτό το γεγονός περιορίζει ακόμη περισσότερο το περιθώριο ρευστότητας που τόσο πολύ χρειαζόμαστε αυτή την εποχή που η αγορά είναι πεσμένη.

Τό δεύτερο μειονέκτημα απ' το οποίο υποφέρουμε λόγω της διατήρησης των ιδιωτικών — οικογενειακών επιχειρήσεων, είναι τ' ότι παραμένουμε — για να τό πούμε ευγενικά — παραδοσιακοί. Για να τό πούμε πιο κοφτά, δεν είμαστε οι πιο πρακτικοί όσον αφορά τις αποφάσεις μας. Έχουμε τη τάση να δρούμε ένστικτωδώς ή βάσει της θέσης μας και αγοράζουμε πλοία βασιζόμενοι στη τυφλή πίστη για τη θάλασσα — «ή θάλασσα άρρωσταίνει αλλά δεν πεθαίνει ποτέ».

Τρίτο, βασιζόμαστε υπερβολικά στις πληροφορίες της αγοράς στη καθημερινή διεξαγωγή των εργασιών μας — είτε για πώληση και αγορά ή ναύλωση — σε μία εποχή που η αγορά μοιάζει να παύει από τό να είναι τό κύριο μέσο πληροφοριών και ή κεντρική άρένα στην οποία διεξάγονται οι ναυτιλιακές εργασίες.

Τέταρτο, άποφεύγουμε επιχειρήσεις — όπως συνεταιρισμούς κλπ. — με τη δικαιολογία ότι μάς άφαιρούν την ανεξαρτησία μας και την ευελιξία μας.

Τέλος, σάν παραδοσιακοί που είμαστε, δεν υπήρξαμε ιδιαίτερως ριψοκίνδυνοι στην έκλογή του ύλικού που είμαστε διατεθειμένοι να διαχειρισθούμε ή στο είδος των συμβατικών υποχρεώσεων που είμαστε διατεθειμένοι να αναλάβουμε. Σάν πλοιοκτήτες μπάλλ κάρριερς παραμένουμε προσκολλημένοι στα συνήθη μέσα του έμπορίου μας — τα Πάναμαξ και τα μικρότερα πλοία και προτιμήσαμε να τα διαχειριζόμαστε είτε στην αγορά σπότη ή σε λιγότερο βαθμό, με χρονοναυλώσεις. Τόσο ή έκλογή μας πλοίων όσο και το MODUS OPERANDI μάς έκαναν πιο εύάλωτους στους πιθανούς σφετεριστές του ναυτιλιακού ρόλου — Γιατί πρώτα θά στρέψουν τη προσοχή του στο συμβατικό ναυτιλιακό έμπόριο που διεξάγεται με συμβατικούς διακανονισμούς. Όπωςδήποτε πολλές από τις τωρινές έμπορικές μεθόδους μας, μάς ώφέλησαν στο παρελθόν.

Μολαταύτα, αν δεχθούμε ότι πλέον δουλεύουμε σε διαφορετικό περιβάλλον, ίσως να είναι χρήσιμο να δούμε με μάτι πιο κριτικό μερικές από τις «Ιερές άγελάδες» στη βάση της επιχειρησιακής μας φιλοσοφίας και να σκεφθούμε, τουλάχιστον, έναλλακτικές προσεγγίσεις για τη ναυτιλία, σε περίπτωση που μερικές φαίνονται πιο κατάλληλες.

ΣΧΕΔΟΝ ΕΤΟΙΜΟΙ...

Έπιτρέψτε μου να έπαναλάβω αυτά που πολλοί θά συμφωνήσετε ότι είναι τα πραγματικά προβλήματα που αντιμετώπίζουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες μπάλλ κάρριερς σήμερα:

1. Μία υπερπροσφορά περίπου 1/4 του ήδη υπάρχοντος και ακόμη περισσότερο στις κατηγορίες μεγέθους που χωλαίνουμε.
2. Τη μεγάλη πιθανότητα της άργης αύξησης στις διεθνείς μεταφορές χύδην φορτίου, αντίστοιχούσα στην άργη αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας.
3. Τη προοπτική της συνεχιζόμενης ναυπηγικής δραστηριότητας υπερεκαλύπτοντας τη ζήτηση, ή όποια καθιστά τό πλεονάζον τοννάξ ένα μόνιμο χαρακτηριστικό και
4. Μία αύξηση σε πολιτική διακρίσεων προκαλούσα μία μείωση του μεριδίου της αγοράς των cross trading διαχειριστών μπάλλ κάρριερς.

Όπως λέμε «ό λύκος στην άντάρα χαίρεται». Χωρίς άμφιβολία,

θά υπάρξουν καιροσκόποι μεταξύ μας που θά εκμεταλλευθούν τό χάος στις μεταφορές άρπάζοντας τις εύκαιρίες και εκμεταλλευόμενοι τό χρόνο τους σωστά. Τέτοια τυχερά πρόσωπα πάντα υπάρχουν, αλλά δεν άποτελούν τη ραχοκοκαλιά του έλληνικού ναυτιλιακού έπαγγέλματος. Έάν ενδιαφερόμαστε να παγιώσουμε τό θεμέλιο για μία διαρκή παρουσία στο έμπόριο χύδην φορτίου, ή άποψή μου είναι ότι πρέπει να κάνουμε περισσότερα από τό να βασιζόμαστε στην καλή μας τύχη, τη φυσική μας όξυδέρκεια ή τα επιθετικά μας ένστικτα. Αυτές οι ιδιότητες, μαζί με τη συναγωνιστικότητα μας πιθανόν να πρέπει να συμπληρωθούν με ώρισμένες άλλες συμπεριφορές άπαραίτητες για την αντιμετώπιση της σκληρής πραγματικότητας της εποχής μας.

Άνακεφαλαιώνω μερικές από τις άλλες της φιλοσοφίας μας που μπορεί, σε πολλές περιπτώσεις, ήδη να έχουν έφαρμοσθεί σ' έλληνικές εταιρίες:

Πρώτον, ή έρευνα για φορτία πρέπει να προηγηθεί της έρευνας για πλοία και να είμαστε πιο σκεπτικιστές με τη θεωρεία ότι «ή θάλασσα δεν πεθαίνει ποτέ». Τώρα μάς είναι όδυνηρά έμφανές ότι τά πλοία βρίσκονται πιο εύκολα από τα φορτία και ότι οι άτυχείς μας άγοραστικές τάσεις μπορεί να μάς βάλουν σε σοβαρούς μπελάδες.

Δεύτερον, πρέπει να είμαστε καλά πληροφορημένοι άρχίζοντας να ψάχνουμε εκτός των συμβατικών μέσων που προσφέρει ή αγορά, προκειμένου να εξασφαλίσουμε εργασία για τά πλοία μας. Θά ήταν σκόπιμο να αναπτύξουμε μία πρόσβαση στην αγορά για τις δουλειές μας, συστηνόμενοι στους πιθανούς ναυλωτές, κάνοντας επισκέψεις ενδιαφερόμενοι για τις άπαιτήσεις τους, γνωρίζοντας τους τα χαρακτηριστικά των πλοίων μας και τη διαθεσιμότητά τους.

Τρίτον, στο πλαίσιο της όλης προσπάθειάς μας, θά πρέπει όλοι μας να προσδιορίσουμε και να αναπτύξουμε τό δικό μας προϊόν ή τόν τομέα ειδικότητάς μας και, αντί να περιορισθούμε στον ρόλο των ταξιτζήδων της θάλασσας, να καλλιεργήσουμε την εικόνα μας ως υπεύθυνι και έπαγγελματίες διαχειριστές οίουδήποτε τοννάξ με τό όποιο άσχολούμαστε.

Τέταρτον, σε αντίστάθμισμα της έμπιστοσύνης και προτιμήσεως εκ μέρους των πελατών μας, θά πρέπει να δείξουμε ότι είμαστε έτοιμοι να αναπτύξουμε σταθερές και μακροχρόνιες σχέσεις, ακόμη και αν οι όροι μπορεί να φαίνονται λιγότερο έλκυστικοί από αυτούς που μπορούμε να επιτύχουμε άλλοι. Δεν είναι λίγοι οι ναυλωτές που έχουν γερό μνημονικό.

Πέμπτον, πρέπει να έπιστρατεύσουμε τό δημιουργικό ταλέντο μας και να προσφέρουμε λύσεις στις άνάγκες μεταφορών των πελατών μας πριν από αυτούς. Και όποτε καλούμαστε να επιλύσουμε ένα πρόβλημα μεταφορών, θά πρέπει να κάνουμε τό πάν για να επιδείξουμε στο έπακρο τόν έπαγγελματισμό μας.

Σάν έκτο μέτρο, μπορεί στο μέλλον να κερδίσουμε συνδέοντας τις τύχες μας με αυτές άλλων όμίλων, ιδιαίτερως αυτών που έλέγχουν τό φορτία. Ίσως να μή μπορούμε να έχουμε τη πολυτέλεια της έμπορικής ανεξαρτησίας όταν ή ίδια μας ή έπιβίωση άπειλείται από τις προαναφερθείσες εξελίξεις. Συνεταιρισμοί πλοίων — που μπορεί να φαίνονται δύσκολα ή άποκροστικά σε πολλούς από μάς — ίσως να είναι τό μοναδικό κλειδί για εργασία στο μέλλον.

Η έβδομη προσαρμογή που πρέπει να είμαστε έτοιμοι να αντιμετώπισουμε, σχετική ή όχι με συνεταιριστικές έμπορικές πρωτοβουλίες, είναι ή λειτουργία διαφορετικών τύπων πλοίων από αυτά με τά όποια παραδοσιακά άσχολούμαστε. Για να δώσουμε μερικά παραδείγματα, στον τομέα μεταφορών γενικού φορτίου, έχουμε:

Πλοία έφοδιασμένα με σύγχρονους κινητούς γερανούς για τη μεταφορά χάρτου τύπου ή άλλων δασικών προϊόντων, μεγάλης χωρητικότητας αυτοεκφορτωνόμενα πλοία για μεταφορά ροκανιδίων, ή πλοία έφοδιασμένα με εκφορτωτικά μέσα χρήσιμα σε περιοχές όπου οι λιμενικές εγκαταστάσεις είναι περιορισμένων δυνατοτήτων.

Δέν πρέπει να επιδιώξουμε να είμαστε έπικεφαλής της τεχνολο-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

γίας των ωκεανοπόρου ναυτιλίας — γιατί οι πρωτοπόροι πάντα φαίνεται ότι καταλήγουν στο πτωχοκομείο. Μολαταύτα δεν πρέπει να αποσιωχώσουμε στη πρόκληση να εκμεταλλευθούμε τις διαχειριστικές μας ικανότητες, στη χρήση πλοίων όπου η τεχνολογία είναι αποδεδειγμένη και η πραγματική ανάγκη είναι προφανής.

Η όγδοη αλλαγή που πιθανώς πολλοί από μας αντιμετωπίζουν, αφορά τις συμβατικές υποχρεώσεις που μας συνδέουν με τους πελάτες μας. Στο πλαίσιο των προσωπικών ή συνεταιριστικών προσπαθειών, ίσως κριθεί απαραίτητο να δεχθούμε ώριμους δρους σε ναυλοσύμφωνα τα οποία δεν είναι μόνο νέα σε μας, αλλά σε μερικές περιπτώσεις, είναι πρωτοποριακά για τη ναυτιλία εν γένει. Μερικά από αυτά είναι:

Δυνατότητες έκδοσης αγοράς, τερματισμού, παρατάσεων, χρεωλυτικοί ναύλοι, προσυμφωνημένες κλιμακώσεις, και όν ούκ εστι τέλος.

Όρισμένοι από αυτούς τους διακανονισμούς, μπορούν να βοηθήσουν τον επίδοξο ναυλωτή να κατακτήσει τη διατακτικότητα του να συμφωνεί σε μακροχρόνιες ναυλώσεις, ενώ ταυτόχρονα θα ικανοποιήσουν τις λογικές απαιτήσεις του πλοιοκτήτη.

Τέλος, μπορεί να μην έχουμε άλλη έκλογή εκτός από το να καταπιούμε την υπερφάνειά μας και να δεχθούμε ότι θα έχουμε και συνιδιοκτήτες στα πλοία τα οποία εκμεταλλευόμαστε, είτε με το να ανοίξουμε τις πόρτες μας σε συνεταιρισμούς, επενδυτές εταιριών περιορισμένης ευθύνης, χρηματοδοτήσεις συμμετοχής σε πάγια, συνδεδεμένες με δυνατότητες αγοράς, ή άλλους τρόπους. Υποτασσόμενοι στη πραγματικότητα, ότι δηλαδή δεν υπάρχει τίποτα το πολύ σπουδαίο στο να είμαστε ιδιοκτήτες πλοίου, όχι μόνο μπορούμε να εξασφαλίσουμε την πολύ αναγκαία χρηματοδότηση ή και φθηνότερες δανειοδοτήσεις, αλλά μπορεί ακόμα να μας δοθούν δυνατότητες αύξησης εργασίας που άλλως πώς δεν θα μπορούσαμε να τις έχουμε.

ΤΟ ΠΕΠΡΩΜΕΝΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Είμαι σίγουρος ότι υπάρχουν πολλά άλλα μέτρα που οι Έλληνες πλοιοκτήτες λαμβάνουν ή θα λάβουν κατά τη διάρκεια της προσαρμογής τους στις νέες προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε. Ένας πιθανά χρήσιμος τρόπος για να δούμε τους διάφορους τρόπους δράσεως που υπάρχουν και πράγματι, για να σχεδιάσουμε το πεπρωμένο μας στις μεταφορές φορτίων, είναι να εξετάσουμε κάθε μία από τις παρούσες δραστηριότητές μας χωριστά.

“Ας μου επιτραπεί να εξηγήσω τι έννοω:

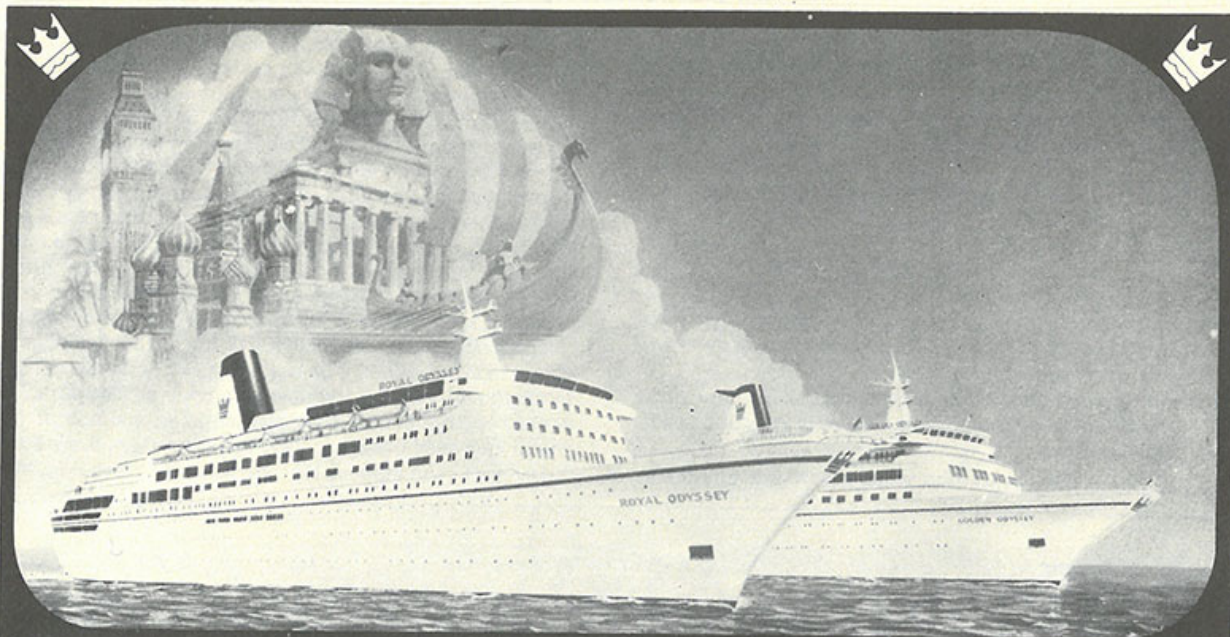
Οι πλοιοκτήτες, σε οποιαδήποτε συμφωνία, επιτελούν τις παρακάτω υπηρεσίες:

- Προσδιορίζουν το απαιτούμενο πλοίο.
- Ελέγχουν τα σχέδια και τις προδιαγραφές ή επιθεωρούν το πλοίο και τα records.
- Διαπραγματεύονται συμβόλαια ναυπήγησης ή αγοράς.
- Επιβλέπουν την κατασκευή του πλοίου ή δεξαμενισμό παράδοσης.
- Αποδέχονται την παράδοση του πλοίου και παρακολουθούν τα θέματα έγγραφής του.
- Επιστράτεύουν το μετοχικό και τραπεζικό κεφάλαιο για τη χρηματοδότηση της αγοράς.
- Επاندρώνουν, ασφαλίζουν, συντηρούν, εφοδιάζουν και διαχειρίζονται το πλοίο.
- Εξασφαλίζουν εργασία για το πλοίο.
- Πωλούν το πλοίο για περαιτέρω εκμετάλλευση ή διάλυση.

“Όλες αυτές οι ικανότητες μαζί με το προσωπικό ξηράς και θάλασσας στη διάθεσή μας, είναι πράγματι πολύ πολύτιμη πηγή. Γιατί να μη προσπαθήσουμε με κάθε αντίτιμο να εκμεταλλευθούμε αυτές τις ικανότητες ακόμα και αν τα πλοία στα οποία τις εφαρμόζουμε δεν ανήκουν ουσιαστικά σε μας; Είναι απαραίτητο να επιτρέψουμε στις παραδόσεις, τη πείρα, τις ικανότητες και τις εργασίες που είναι αναμεμιγμένες με την Έλληνική ναυτιλία να εξανεμισθούν μαζί με τις τύχες του cross trading πλοιοκτήτη μπάλκ κάρριερ;

“Η απάντησή μου είναι ένα έμφατικό «όχι». “Εάν η αγορά ή οι πολιτικές καταστάσεις καταστήσουν την επένδυση στα πλοία, μία ζημιόγνο δραστηριότητα, δεν πρέπει να αισθανόμαστε υποχρεωμένοι να είμαστε οι εκμισθωτές των πλοίων που διαχειριζόμαστε. Σε τελευταία ανάλυση, η δύναμη του Έλληνα πλοιοκτήτη όλα αυτά τα χρόνια δεν ήταν οι απεριόριστες πηγές κεφαλαίων αλλά οι επιχειρηματικές και διαχειριστικές του ικανότητες. “Η άποψή μου είναι ότι το μέλλον του Έλληνα πλοιοκτήτη βασίζεται πάνω σ’ αυτές τις ικανότητες και ότι υπάρχει συνεχής ρόλος για μας στο παγκόσμιο εμπόριο μπάλκ εάν είμαστε έτοιμοι να προσαρμοστούμε.

Για να δικαιώσουμε τη θαλάσσια μας παράδοση και να χρησιμοποιήσουμε τη πατρογονική μας κληρονομιά — τις ικανότητές μας και το ανθρώπινο υλικό — πρέπει να θυσιάσουμε λίγη από την υπερφάνειά μας και να εγκαταλείψουμε τους παραδοσιακούς τρόπους με τους οποίους κερδίζαμε τα πρόσ τα ζείν τόσα χρόνια και είμαι πεπεισμένος ότι το ελληνικό δαιμόνιο θα υπερσχύσει και όχι μόνο θα διατηρήσει τη παρουσία μας στις χύδην μεταφορές αλλά και ουσιαστικά θα μας επιτρέψει να δρέψουμε ακόμα περισσότερες δάφνες απ’ ότι στο παρελθόν.



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises



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

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



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

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

- WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS
- MORE THAN 100,000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

LONDON OFFICE

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

LAS PALMAS OFFICE

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

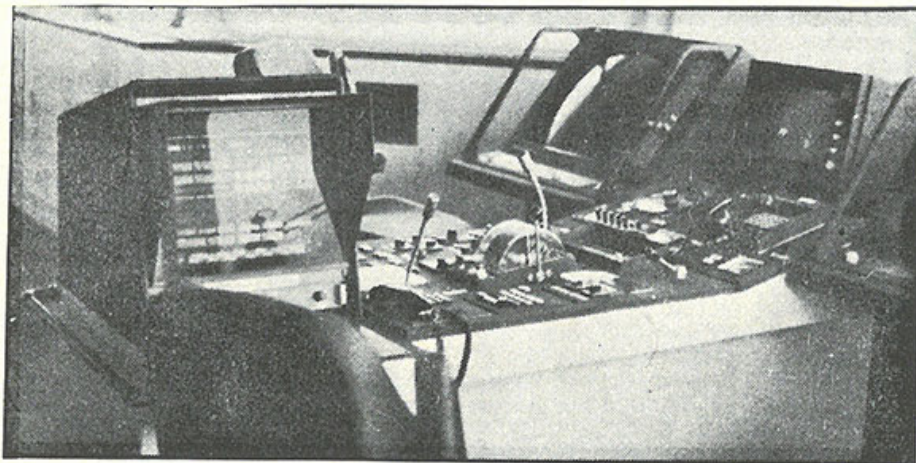
LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

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

HAMBURG OFFICE

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

* 25 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 30.6.1985

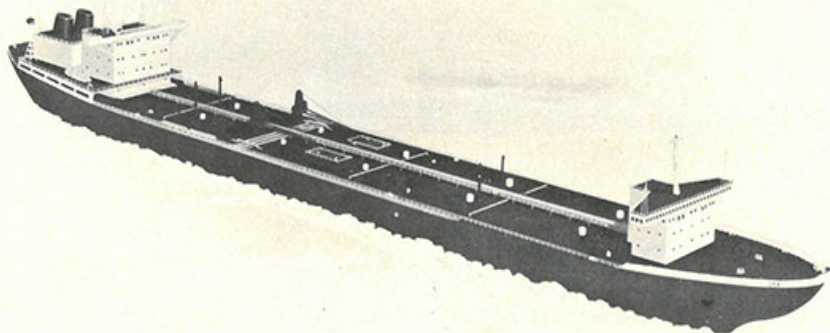
Ήλεκτρονικό κέντρο έλέγχου πλοίου

Τό ηλεκτρονικό κέντρο έλέγχου του «Norasia Samantha»

Μέ άλλατα ή τεχνολογία άντικαθιστά τήν παραδοσιακή γέφυρα τών πλοίων μέ τό αυτόματοποιημένο Κέντρο Έλέγχου Πλοίου, άπό όπου θά έλέγχονται όλες οί λειτουργίες του σκάφους έπιτρέποντας έτσι τήν δημιουργία βάρδιας «γεφύρας» πού θά άπαιτεί μόνο ένα άτομο. Στο πρωτότυπο πλοίο «Norasia Samantha» πού είναι έφοδιασμένο μέ τά τελευταία έπιτεύγματα τής δυτικο-γερμανικής τεχνολογίας, ή γέφυρα έχει ήδη άντικατασταθεί άπό ένα Κέντρο Έλέγχου άπό τό όποιο ό άξιωματικός φυλακής μπορεί χωρίς νά μετακινηθεί

νά έλέγχει άπό τή θέση του τίς μηχανές καί τά διάφορα ναυτιλιακά συστήματα του πλοίου. Τό ισχυρό ηλεκτρονικό σύστημα του κοντεϊνερόπλοιο «Norasia Samantha» περιλαμβάνει δύο κύρια συστήματα. Τό ένα έλέγχει τίς μηχανές καί τήν τροφοδοσία ηλεκτρικής ενέργειας καί τό δεύτερο έλέγχει τήν άξιοπλοία καί τήν άσφαλή πλοήγηση του σκάφους παρέχοντας τήν δυνατότητα έλέγχου στίγματος, χαράξεως πορείας, έλέγχου τής περιοχής καί άποφυγής συγκρούσεως καί αυτόματη πλοήγηση σέ κάθε περιοχή. Τό σύστη-

μα διοίκησης του πλοίου έχει άναπτυχθεί άπό τήν AEG καί βασίζεται σέ ένα κεντρικό ύπολογιστή πού έλέγχει τήν λειτουργία τών μηχανών, μέ παράλληλη διάγνωση βλαβών, έλέγχει τήν κατάσταση του φορτίου, έπεξεργάζεται πληροφορίες γιά τίς άντοχές του πλοίου καί τήν πιθανότητα κινδύνου πυρκαϊάς καί έλέγχει τά συστήματα ναυτιλιακής πλοήγησης. Στο κέντρο έλέγχου ό άξιωματικός φυλακής μπορεί νά έλέγχει τήν κατάσταση του πλοίου σέ μία όθόνη όπου οί πληροφορίες παρουσιάζονται μέ τήν μορφή σχεδιαγραμμάτων καί στατιστικών καμπυλών. Ή κίνηση του πλοίου πλοίο μπορεί έπίσης νά έλέγχεται άπό τό Διοικητικό Κέντρο Έλέγχου, πού στο «Norasia Samantha» άντικαθιστά τό παραδοσιακό μηχανοστάσιο. Ό ύπολογιστής μπορεί νά προσελεύσει τήν προσοχή του χειριστή σέ κάποια βλάβη μέ συναγερμούς καί τήν παρουσίαση έγχρώμων διαγραμμάτων στίς όθόνες, ενώ παρέχει έπίσης άνάλυση τών ζημιών καί προτείνει τρόπους άντιμετωπίσεώς τους. Ή τήρηση του ήμερολογίου του σκάφους γίνεται άπό τόν ύπολογιστή μέ τήν συγκράτηση στή μνήμη του λεπτομερών στοιχείων τών μηχανών καί τών ναυτιλιακών όργάνων. ενώ άποθηκεύονται άκόμα καί οί διάφορες έντολές χειρισμού καί λεπτομερείς τακτικές λίστες έλέγχου τών έπί μέρους παραμέτρων του συστήματος.

Παγοθραυστικό δεξαμενόπλοιο

Μέ τήν πρόσφατη στροφή τής πετρελαϊκής βιομηχανίας στήν έρευνα καί έκμετάλλευση περιοχών τής Άρκτικής κρίθηκε άναγκαία ή σχεδίαση πλοίων πού νά μπορούν νά λειτουργήσουν σέ συνθήκες παγωμένης θάλασσας καί θερμοκρασιών έως καί - 50 βαθμών. Ή κατασκευή ενός άσφαλούς μεταφορικού μέσου γιά τήν διακίνηση τών πετρε-

λαϊκών προϊόντων είναι καθοριστικός παράγοντας γιά τήν περαιτέρω άποδοτική έκμετάλλευση τής περιοχής καί άκολουθώντας αυτές τίς κατευθυντήριες γραμμές ή Ίσικαβατζίμα Χαρίμα σχεδίασε σέ συνεργασία μέ τήν γνωστή κατασκευάστρια παγοθραυστικών, Βαρτσίλα, το είκονιζόμενο δεξαμενόπλοιο μέ παγοθραυστική Ικανότητα κλάσεως

8, ή όποία καλύπτει σκάφη πού μπορούν νά πλέουν μέ σταθερή ταχύτητα διά μέσω έπίπεδου πάγου πάχους 2,4 μέτρων. Τό σκάφος θά έχει μήκος περί τά 300 μέτρα, βύθισμα 16,5 μ. καί θά μπορεί νά μεταφέρει 100.000 τόννους άργού άπό τήν θάλασσα του Μπωφόρντ σέ διάφορα σημεία τής ύδρογείου, καθ' όλη τή διάρκεια του έτους. Τό δεξαμενόπλοιο είναι σχεδιασμένο ώστε ό άνεφοδιασμός του σέ καύσιμα νά γίνεται μόνο στο σταθμό εκφόρτωσης, ενώ ή συνολική άκτίνα πλεύσεως φθάνει τά 8.000 μίλια, άπό τά όποια 3.000 σέ παγωμένη θάλασσα.

Στήν άνοικτή θάλασσα ή ταχύτητά του θά φθάνει τούς 14 κόμβους καί ή άναγκαία ισχύ θά παρέχεται άπό ένα τρπλό σύστημα προώσεως, τό καθένα αποτελούμενο άπό μεσόστροφη μηχανή, μειωτήρα καί προπέλα. Ίδιαίτερο χαρακτηριστικό λοιπόν ή έγκατάσταση καί τρίτης προπέλλας έφοδιασμένης μέ χοάνη έλεγχόμενου βήματος καί δύο άλλες συμβατικές στίς δύο άκρες τής πρύμνης.

Άκόμη τό σχεδιασθέν σκάφος διαθέτει συνεχές διπύθμενο μέ ένισχυμένα διπλά διαφράγματα γιά τή άπαιτούμενη έπιπλέον άντοχή στους πάγους καί στήν κατασκευή προβλέπεται ή χρησιμοποίηση άντισκωριακού χάλυβα τύπου RAEX 23E στα πλευρικά έλάσματα πού θά έρχονται σέ έπαφή μέ τούς πάγους.

" SACORAFOS "**SPECIFICATION/CLAIMS****ANSAPHONE 86.27.469**

ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΖΟΝΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩΝ

Στά τέλη του περασμένου αιώνα οι δημοκρατίες της Νότιας Αμερικής είχαν μία σχεδόν επανάσταση κάθε μήνα. Ήταν φυσικό επομένως για τους ασφαλιστές πλοίων να ζητούν ύψηλά ασφάλιστρα για τα πλοία που σύναζαν στις επικίνδυνες εκκίνες θάλασσες. Η κατάσταση αυτή παρακίνησε ένα πλοιοκτήτη, άγανακτισμένο από τα ποσά που του ζητούσαν να καταβάλει, όπως πλησιάζει το Συνεταιρισμό «North of England P & I» με την ιδέα της καλύψεως των πολεμικών κινδύνων σε μία αμοιβαία βάση. Η πρόταση έγινε δεκτή και έτσι η Class III εγκαινιάστηκε στις 20 Δεκεμβρίου 1898, για να καλύψει κινδύνους πολέμων στους οποίους η Μεγ. Βρετανία δεν ήταν αναμειγμένη. Μπορούμε λοιπόν να πούμε πως η ιδέα της αμοιβαίας ασφάλισης των πολεμικών κινδύνων έχει τις ρίζες της στο Κλάμπ North of England.

Ένα χαρακτηριστικό στοιχείο το οποίο έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των ασφαλιζόντων πολεμικών κινδύνων συνεταιρισμών, ήταν η αμφισβήτηση που προέκυψε ως προς τη χαρτοσήμανση των ασφαλιστικών συμβολαίων που εκδίδονταν βάσει της Class III. Γιατί ενώ η φορολογική υπηρεσία υπεστήριζε ότι τα ασφαλιστήρια έπρεπε να υποβάλλονται στην πλήρη χαρτοσήμανση του 6% έτησιως, το North of England επέμενε στην επιβάρυνση 1% υποστηρίζοντας ότι ολόκληρο το χαρτόσημο των κοινών ναυτικών κινδύνων είχαν ήδη πληρωθεί και ότι η ασφάλιση των πολεμικών κινδύνων κάλυπτε απλώς, ότι στην ουσία είχε αποκλεισθεί από τους κοινούς κινδύνους με τη ρήτρα F.C. & S. Η διαφωνία συνεχίστηκε επί χρόνια, μέχρις ότου δόθηκε τελική λύση υπέρ του Συνεταιρισμού, με την επέμβαση του Υπουργού Οικονομικών Λούδ Τζώρτζ. Μία διάταξη του προϋπολογισμού του 1912 έδωσε και νομική κάλυψη στην απόφαση αυτή, που απέτελεσε και την απαρχή για τη δημιουργία και άλλων καλυπτόντων πολεμι-

κούς κινδύνους Συνεταιρισμών.

Τό 1913, η Κυβέρνηση διώρισε ειδική υποεπιτροπή στην Επιτροπή Εθνικής Άμυνας για να ερευνήσει το θέμα της ασφάλισης πλοίων κατά πολεμικών κινδύνων. Η επιτροπή αυτή συνέταξε ένα σχέδιο βάσει του οποίου το Κράτος και οι καλύπτοντες πολεμικούς κινδύνους Συνεταιρισμοί έπρεπε να συνεργασθούν σε περίπτωση πολέμου. Κατά τη συμφωνία αυτή, την ασφάλιση των πλοίων κατά πολεμικών κινδύνων ανέλαβαν οι Συνεταιρισμοί, ενώ η Κυβέρνηση διατηρούσε θέση αντασφαλιστού μέχρι ποσοστού 80%. Ως καλυπτόμενοι κίνδυνοι έθεωρούντο οι γνωστοί ως κίνδυνοι από έχθροπραξίες.

Στη διάρκεια του Πρώτου Παγκόσμιου Πολέμου, η αξία των πλοίων και το κόστος της αντικατάστασής τους αυξήθηκαν ραγδαία και οι πλοιοκτήτες ήτο φυσικό να θέλουν πλήρη κάλυψη για τις τρέχουσες αξίες. Η κυβέρνηση όμως σαν ασφαλιστής απέκρουε την αύξηση των τιμών. Τελικά τον Μάρτιο του 1915, ύστερα από έντονες παραστάσεις από μέρους των Συνεταιρισμών, επέτρεψε την αύξηση των βασικών τιμών κατά 30% και έτσι η συνολική αύξηση έφθασε το 50% πάνω απ' την αρχική βάση. Μολονότι έγιναν και άλλες παραστάσεις από μέρους των Συνεταιρισμών, το Υπουργείο αρνήθηκε να παραχωρήσει νέα αύξηση. Έτσι οι περισσότεροι αν όχι όλοι οι Συνεταιρισμοί, ασφάλιζαν το επιπλέον για δικό τους λογαριασμό, πράγμα που αποδείχτηκε αρκετά επώδυνο.

Τόν Αύγουστο του 1917, η Κυβέρνηση ανέλαβε ολόκληρη την ευθύνη για τους κινδύνους από έχθροπραξίες και ανέλαβε να καταβάλει στους πλοιοκτήτες, σε περίπτωση απώλειας, την «πραγματική» αξία του πλοίου. Το σύστημα όμως δεν λειτούργησε απόλυτα ικανοποιητικά, γιατί ακόμα και μεταξύ των επαγγελματιών Έκτιμητών πλοίων, υπήρχαν σοβαρές διαφωνίες ως προς την πραγματική αξία του πλοίου

κατά το χρόνο της απώλειας του από τον πολεμικό κίνδυνο.

Η Κυβερνητική αντασφαλιστική σύμβαση έληξε τον Ιούλιο του 1919 και από τότε ως το Σεπτέμβριο του 1939, οι Συνεταιρισμοί κάλυπταν τα πλοία χωρίς Κυβερνητική αντασφάλιση. Όταν ήρchiσε ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος, ένα σχέδιο παρόμοιο με εκείνο που εφαρμόστηκε κατά τον Πρώτον, μπήκε σε εφαρμογή κι' ελειτούργησε σ' όλη τη διάρκεια του πολέμου. Τα πλοία ασφαλιζόνταν από το Κράτος για την αρχική τους αξία και από τους Συνεταιρισμούς για την «αυξημένη» αξία. Τόν Μάιο όμως του 1940 το Κράτος ανέλαβεν την ευθύνη τόσο για την αρχική όσο και διά την αυξημένη αξία. Αποδοκίμασε όμως τόν επιπόλαιο, όπως τόν χαρακτήρισε, τρόπο που μερικοί πλοιοκτήτες χρησιμοποίησαν μετά τόν Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, τα μεγάλα χρηματικά ποσά που εισέπραξαν ως «επί πλέον» αξία από τους Συνεταιρισμούς πολεμικών κινδύνων, χωρίς να επενδύσουν αυτά τα κεφάλαια και πάλι στην ναυτιλία, προς τό συμφέρον ολόκληρου του Έθνους. Για να μη επαναληφθεί τό φαινόμενο αυτό, η συμφωνία του Μαΐου του 1940, προέβλεπε ότι, σε περίπτωση απώλειας, τό ποσόν που αναλογεί στην «επί πλέον αξία», θά κατατίθεται από τό Υπουργείο σε ένα «Ειδικό Ταμείο» για λογαριασμό των πλοιοκτητών, στους οποίους θά αποδίδεται και έφ' όσον, με την έγκριση του Υπουργείου, επρόκειτο να αντικαταστήσουν την απωλεσθείσα χωρητικότητα.

Η κάλυψη των πολεμικών κινδύνων συνεχίστηκε και μετά τόν πόλεμο, καταρτίστηκε όμως ένα νέο κρατικό σύστημα για την περίπτωση νέου πολέμου. Βάσει αυτού, τό Κράτος αντασφαλίζει τους Συνεταιρισμούς μέχρις 95%, ή δέ ασφαλιστέα αξία του πλοίου βασίζεται στο κόστος αντικατάστασής ύστερα από την έκπτωση της υποτιμήσεως.

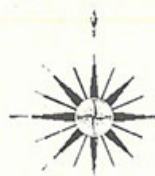
Ε.Σ.

UNITY MARINE INSURANCE SERVICES

HULL — MACHINERY & P + I COVER
CARGO INSURANCE — T.C. LIABILITIES
S.O.L. & CREW COVERS

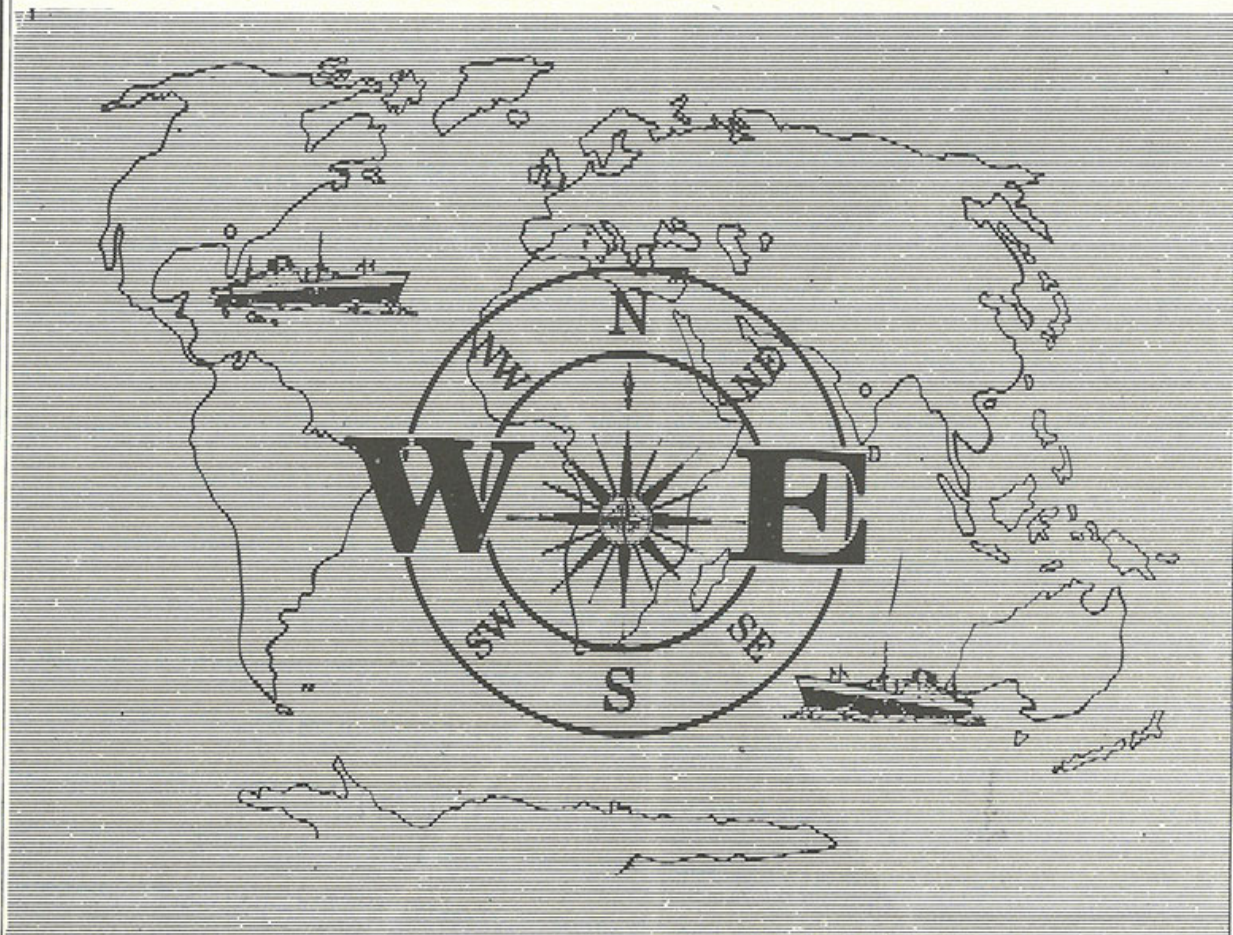
FILONOS 48
185 35 PIRAEUS

TEL: 417 2268
TLX: 21-1355



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

'Ηχητική κατάσταση της θαλάσσης

Τού κ. Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, αρχιπλοίαρχου Π.Ν. ε.ά.

Η απόδοση των υποβρυχίων ήχητικών συσκευών εξαρτάται από την ήχητική κατάσταση, στην οποία βρίσκεται η θάλασσα τη στιγμή της έκπομπής - λήψεως της ήχητικής ενέργειας.

Πράγματι, τόσο τα κατασκευαστικά δεδομένα της συσκευής (συχνότητα, ισχύς, προβολέας, αυτοθόρυβοι κλπ.), όσο και η ικανότητα και εμπειρία του χειριστή παίζουν μέν βασικό ρόλο στην απόδοση της συσκευής οι ίδιες όμως συσκευές με τον ίδιο χειριστή έχουν έντελως διαφορετική απόδοση όταν λειτουργούν σε διαφορετικά σημεία ή βάθη της θαλάσσης, όπως διαφορετική επίσης απόδοση έχουν όταν λειτουργούν στα ίδια σημεία ή βάθη αλλά διαφορετική εποχή. Είναι συνηθισμένες σχεδόν οι περιπτώσεις που η απόδοση μιας συσκευής σχεδόν μηδενίζεται, ενώ σε άλλο σημείο ή βάθος της θαλάσσης την ίδια εποχή ή στο ίδιο σημείο και βάθος άλλη εποχή, είναι η μεγίστη.

Τό θαλάσσιο δηλαδή περιβάλλον, μέσα στο οποίο μεταδίδονται οι ήχητικές ακτίνες, παίζει πρωταρχικό ρόλο στην απόδοση και τουτο διότι τόσο η ταχύτητα του ήχου μέσα στη θάλασσα, όσο και η διαδρομή των ήχητικών ακτίνων εξαρτώνται από την πυκνότητα του νερού, μέσα στο οποίο διαδραμούν. 'Αλλ' επειδή η πυκνότητα εξαρτάται κυρίως από την θερμοκρασία του νερού, καθώς και από την αλατότητα και τη πίεση (βάθος) του, είναι διαφορετική σε τόπους με νερά διαφορετικής θερμοκρασίας ή αλατότητας ή βάθους.

Η κυριότερη μεταβολή της πυκνότητας, άρα και της ταχύτητας του ήχου μέσα στο νερό, οφείλεται όμως στην μεταβολή της θερμοκρασίας του. Και ναί μέν είναι δυνατόν η θερμοκρασία του νερού να μένει αμετάβλητη, με την αύξηση του βάθους σε μία θέση (όποτε η διαβάθμιση λέγεται ισόθερμη), είναι όμως δυνατόν να ελαττώνεται με την αύξηση του βάθους (άρνητική διαβάθμιση) ή και ν' αυξάνεται (θετική). 'Εντονη άρνητική διαβάθμιση παρατηρείται τό καλοκαίρι στις εύκρατες θάλασσες, όπως είναι οι 'Ελληνικές, επειδή η μέν επιφάνεια της θαλάσσης είναι ζεστή λόγω της μεγάλης θερμοκρασίας της ατμόσφαιρας, ενώ τα νερά που είναι κάτω από την επιφάνεια είναι πιά ψυχρά και γίνονται ακόμη ψυχρότερα με την αύξηση του βάθους. 'Αντίθετα, στις ψυχρές θάλασσες, όπως είναι εκείνες των μεγάλων γεωγραφικών πλατών ή οι πολικές θάλασσες, παρατηρείται κυρίως τό χειμώνα, αύξηση της θερμοκρασίας του νερού άμέσως κάτω από την επιφάνεια, επειδή αυτή είναι πιά ψυχρή λόγω του μεγάλου πολικού ψύχους και της ψύξεως από την συμπίκνωση του νερού κατά τόν σχηματισμό των πάγων. Αυτές βεβαίως οι περιπτώσεις, είναι ίσως οι πιά τυπικές. Η μεταβολή όμως της θερμοκρασίας του νερού εξαρτάται και από τα υποβρύχια και επιφανειακά ρεύματα, που μεταφέρουν μάζες νερού διαφορετικής θερμοκρασίας από άλλες περιοχές ή βάθη, καθώς και από τα γενικότερα κυκλοφοριακά συστήματα, όπως είναι η ανάδυση νερού, βύθιση, ανάμειξη, σύγκλιση κλπ.

'Αλλά και η αλατότητα του νερού μεταβάλλεται στις διάφορες θέσεις και βάθη, με

πλέον έντονες μεταβολές εκείνες που παρατηρούνται σε περιοχές που εκβάλλουν ποταμοί, όποτε η αλατότητα είναι μικρή, ή σε περιοχές με μεγάλη εξάτμιση, όπου η αλατότητα είναι μεγάλη.

Λόγω αυτών των μεταβολών η ταχύτητα του ήχου μέσα στην θάλασσα μεταβάλλεται από 1.400 έως τά 1.550 μέτρα ανά δλ. 'Ετσι γίνεται δύσκολος ο υπολογισμός της απόστασης έντοπισμού ή επικοινωνίας, διότι είναι δυνατόν να μεταβάλλεται συνεχώς η ταχύτητα του ήχου σε μία έκπομπή, είναι δέ γνωστό ότι η απόσταση εξαρτάται από την ταχύτητα και τόν χρόνο διαδρομής.

Τό σημαντικότερο όμως πρόβλημα, ως πρὸς την απόδοση των υποβρυχίων ήχητικών συσκευών, δημιουργείται από την μεταβολή της τροχιάς των ήχητικών ακτίνων μέσα σε νερά διαφορετικής πυκνότητας, λόγω της αλλαγής της ταχύτητός τους. Η διαδρομή δηλαδή των ήχητικών ακτίνων είναι εὐθύγραμμη, μόνο στην ισόθερμη διαβάθμιση, ενώ είναι καμπύλη με τά κοίλα πρὸς τά κάτω στην άρνητική και καμπύλη με τά κοίλα πρὸς τά άνω στην θετική. Στις καμπύλες συνεπώς διαδρομές, που είναι και οι επικρατέστερες, ο ήχος δέν μεταδίδεται σε περιοχές που βρίσκονται έξω από αυτές και έτσι είναι δυνατόν να μὴ έντοπίζεται εκεί να αντίκειμενο ή να μὴ είναι δυνατή ή τηλεπικοινωνία. Δημιουργούνται δηλαδή ζώνες, που σε άλλες μέν μεταδίδεται ο ήχος και συνεπώς είναι εκεί δυνατός ο έντοπισμός, ακόμη και σε μεγάλες αποστάσεις από την συσκευή, όπως περί τις 12.000 ύάρδες για ένεργητικές συσκευές, ακόμη δέ περισσότερο για παθητικές, ενώ σε άλλες πλησίον ζώνες ο ήχος δέν μεταδίδεται και είναι εκεί άδύνατος ο έντοπισμός ή ή τηλεπικοινωνία, εστὼ και εάν ο στόχος ή ο δέκτης είναι πολύ κοντά στόν πομπό. Για παράδειγμα αναφέρεται ότι στις 'έσκιασμένες' εκείνες ζώνες, στις οποίες ο ήχος δέν μεταδίδεται, προσπαθούν και πλέουν τά υποβρύχια στόν άνθυποβρυχιακό πόλεμο για ν' αποφύγουν έντοπισμό τους από τά πλοία επιφανείας. Ταξιδεύουν συνήθως κάτω από τό 'βάθος στρώματος', δηλαδή σε βάθος όπου ή ταχύτητα του ήχου έχει άρνητική διαβάθμιση και ή τροχιά των ήχητικών ακτίνων είναι καμπύλη με τά κοίλα πρὸς τά κάτω, για νά ελαττώ-

νεται έτσι κατά πολύ ή απόσταση έντοπισμού τους.

'Υπάρχουν όμως περιοχές όπου ή πυκνότητα του νερού μεταβάλλεται ακόμη περισσότερο πολύπλοκα. 'Εκεί, ή διαδρομή των ήχητικών ακτίνων είναι άντιστοίχως πολύπλοκη και οι δυσκολίες έντοπισμού και επικοινωνίας μεγαλύτερες. Η στοιχειώδης γνώση της μεταβολής της θερμοκρασίας είναι συνεπώς άναγκαία, για νά έκτιμηθούν οι συνθήκες έντοπισμού ή τηλεπικοινωνίας.

'Αξίζει τέλος να σημειωθεί, ότι ενώ διαμορφώνονται στην θάλασσα καταστάσεις που έμποδίζουν την καλή απόδοση των ήχητικών συσκευών, διαμορφώνονται αντίθετα και καταστάσεις για εξαίρετική απόδοσή τους, όπως είναι οι περιπτώσεις της ισόθερμης διαβαθμίσεως ή και της θετικής για συσκευή και στόχο που βρίσκονται σε μικρά σχετικώς βάθη. Η πλέον όμως εξαίρετική περίπτωση μεγίστης αποδόσεως παρατηρείται μέσα στόν 'ήχητικό δίαυλο', σε θαλάσσιο δηλαδή χώρο, όπου ή θετική διαβάθμιση της ταχύτητος του ήχου είναι κάτω από άρνητική, όπως παρατηρείται σχεδόν μόνιμα σε μεγάλα βάθη, άνω των 1.500 μέτρων, έπειδή εκεί ή μέν θερμοκρασία του νερού και συνεπώς και ή ταχύτητα του ήχου συνεχώς ελαττώνεται, ή επίδραση όμως της μεγάλης πιέσεως είναι τέτοια, ώστε από κάποιο σημείο και μετά ή ταχύτητα του ήχου αυξάνει, παρά τό γεγονός ότι ή θερμοκρασία του νερού παραμένει περίπου σταθερή στην ελάχιστη τιμή της. Στις θάλασσες αυτές είναι δυνατόν να μεταδοθεί ο ήχος μέχρι και την καταπληκτική απόσταση των 2.000 μιλίων από τόν πομπό. Οι περιπτώσεις όμως ουσιαστικής έκμεταλλεύσεως αυτού του φαινομένου είναι σήμερα λίγες, διότι δέν είναι ακόμη εύχερης ή συστηματική χρήση ήχητικών συσκευών στα μεγάλα αυτά βάθη.

Βασικό συμπέρασμα είναι, ότι ή απόδοση των υποβρυχίων ήχητικών συσκευών εξαρτάται κατά κύριο λόγο από τό θαλάσσιο περιβάλλον, αυτή δέ ή εξάρτηση είναι μεγαλύτερη από τό ατμοσφαιρικό περιβάλλον από τό οποίο εξαρτώνται οι συσκευές που χρησιμοποιούν ηλεκτρομαγνητικά κύματα, όπως ο ασύρματος, τό ραντάρ, ή τηλεόραση κλπ.

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)
BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

WE ATTEND ALL ARG. PORTS

Telexes: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR.

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΠΟΛΥΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αρ. 1689/1984

Πρόεδρος: Αθ. Κρητικός

Εισηγητής: Έλ. Σκούρα

Δικηγόρος: Σ. Βερνίκος, Στεφ. Αλεξανδράκης

Αγωγή αναγνωριστική - προϋποθέσεις (έννομη σχέση και έννομο συμφέρον) Συνέπειες ανυπαρξίας.

Είναι εγκυρή ή συμφωνία του συνδίκου και του προτιμώμενου ενυπόθηκου δανειστή πλοίου της πτωχευτικής περιουσίας που επιτρέπει στον τελευταίο να αναλάβει τη φύλαξη και συντήρηση του πλοίου.

Επειδή, κατά το άρθρο 70 Κ.Πολ.Δ. «ο έχων έννομο συμφέρον προς δικαστική αναγνώριση της υπάρξεως ή της μη υπάρξεως έννομου τινός σχέσεως δύναται να εγείρει περί τούτου αγωγή». Εκ της διατάξεως ταύτης, ταυτοσήμου προς την διά του άρθρου 53 Εισ. Ν.Κ.Πολ.Δ. καταργηθείσαν διάταξιν του άρθρου 127 Εισ. Ν.Α.Κ., σαφώς προκύπτει ότι προς άσκηση αναγνωριστικής αγωγής απαιτείται τό μέν η ύπαρξις έννομου σχέσεως, ήτοι βιοτικής σχέσεως προσώπου αναφερομένης εις έτερον πρόσωπον ή πράγμα και ρυθμιζομένης υπό του έξ αντικειμένου δικαίου άδιαφόρως έάν έξ αυτής δέν ύπάρχη άκόμη γεγεννημένη άξίωσις (Μητσόπουλος: Η αναγνωριστική αγωγή παρ. 7, 124, Α.Π. 919/1975 ΝοΒ 24, 25, Α.Π. 240/1971 ΝοΒ 19, 759), περιλαμβανομένων έν τή έννοία ταύτη και τών πάσης φύσεως δικαιωμάτων, προς τήν έννοϊαν τών όποιων εις τινάς περιπτώσεις συμπίπτει (Γ. Μπαλής: Γεν. Αρχ. παρ. 23 Κ134, Εφ. ΑΘ 697/1970, Αρμ. ΚΔ, 740), είτε ταύτα είναι ιδιωτικού δικαίου, είτε είναι δημοσίου δικαίου, έφ' όσον έχουν σχετικήν δικαιοδοσίαν τά πολιτικά δικαστήρια κατ' άρθρον Ι Κ.ΠΟΛ.Δ. (Μπέη Πολ. Δικ. ύπ' άρθρ. 70 6.384, Μον. Πρ. Ιωάν. 890/1974, Αρχ. Ν.Κ.ΣΤ 172), τό δέ έννομον συμφέρον προς αναγνώριση της τοιαύτης καταστάσεως, όϊον ύπάρχει όταν ή ύπαρξις ή μη ύπαρξις της έννομου σχέσεως είναι άβεβαία και άμφίβολος ή άμφισβητούμένη ή όταν ύπάρχη καύχησις περί έννό-

μου σχέσεως μή ύφισταμένης (Α.Π. 269/1983 Έλλ. Δικ. 24, 651). Έν προκειμένω έκτίθεται έν τή υπό κρίσιν αγωγή του συνδίκου της ένώσεως τών πιστωτών της πτωχεύσεως της άνω ύπαιρείας υπό τήν έπωνυμίαν, «Α.Α.» ότι ή έταιρεία αυτή τυγχάνει κυρία κατά τά έν αυτή του υπό έλληνικήν σημαίαν αριθμ. νηολ. Β κλάσεως λιμένος Πειραιώς 1854 και διακριτικόν σήμα SXOE έπιβατηγού πλοίου όνόματι «Ρ», ότι έπί ύποβληθείσης σχετικής αίτήσεως έκ μέρους της έναγομένης έξεδόθη εις βάρος της άνω έταιρείας ή ύπ. αριθμ. 601/1969 διαταγή πληρωμής του Δικαστού του Πρωτοδικείου Πειραιώς, προς είσπραξιν της όποιας έπέσπευσεν αυτή άναγκαστικόν πλειστηριασμόν του άνωτέρω πλοίου διά του ύπ. αριθμ. 1946/27-8-1977 Γ έπαναληπτικού προγράμματος του παρά τώ Πρωτοδικείω Πειραιώς δικαστικού έπιμελητού «Γ.Σ.» όστις και διενεργήθη τήν 25/9/1977, του πλοίου κατακυρωθέντος εις τήν έναγομένην, ότι διά της ύπ. αριθμ. 882/1982 αποφάσεως του Έφετείου Πειραιώς ήκυρώθη ό άνωτέρω πλειστηριασμός, πλην ή έναγομένη εξακολουθεί κατέχουσα και νεμομένη τό πλοϊον τουτο, άντιποιομένη δικαίωμα κυρίου έπ. αυτού και άρνούμενη όπως παραδώση τουτο εις σύνδικον παρά τάς σχετικές όλγήσεις του. Βάσει τούτων διώκεται, μετά τόν διά τών προτάσεων περιορισμόν του αίτήματος της αγωγής, όπως αναγνωρισθί ότι ή έν πτωχεύσει τελούσα ως άνω έταιρία τυγχάνει κυρία του ρηθέντος πλοίου και ότι τουτο περιλαμβάνεται εις τήν υπό τήν διοίκησιν και διαχείρισιν του άνω συνδίκου πτωχευτικήν περιουσίαν. Ούτως έχουσα ή αγωγή αυτή, ήτις άρμοδίως φέρεται ένώπιον του Δικαστηρίου τουτο (άρθρ. 18 και 40 Κ.Πολ.Δ.), νόμω βάσιμος παρίσταται, έρειδόμενη εις τά διατάξεις τών άρθρων 70 Κ.Πολ.Δ., 6 ΚΙΝΔ., 533 Έμπ. Ν., ως άντεκατεστάθη υπό του άρθρου 2 ν. 635/37 και δέον όπως έρευνηθί περαιτέρω κατ' ούσίαν.

Επειδή, ή έναγομένη ισχυρίζεται ότι μετά τήν έκδοσιν της ως είρηται ύπ' αριθμ. 882/1982 αποφάσεως, καταστάσης ήδη άμετακλήτου, ούδέποτε ήμφεσβήτησεν ά-

τη τό δικαίωμα κυριότητος της άνω πτωχεύσεως έταιρίας επί του έν λόγω πλοίου. Επί του όδε ισχυρισμού της έναγομένης είρήσθη σάν τά ακόλουθα: Η ύπαρξις έννόμου συμφέροντος άναγράφεται, κατά τά προεκτεθέντα, ειδικώς ως προϋπόθεσις της αναγνωριστικής αγωγής, τουτο δέ ίνα τονισθί ότι ό ένάγων προκειμένου να εγείρη τήν αγωγήν ταύτην δέον να έπικαλεσθί ότι έχει έννομον συμφέρον, ότι ύφίσταται δηλαδή άνάγκη παροχής έννόμου προστασίας δι' έκδόσεως αποφάσεως αναγνωρίζουσής τήν ύπαρξιν ή ανυπαρξίαν του δικαιώματος, του έννόμου συμφέροντος άποτελούντος ούτω διαδικαστικήν προϋπόθεσιν διά τήν έγερσιν ταύτης (Σταυρόπουλος: Έρμηνεία Κ.Πολ.Δ. άρθρ. 71 παρ. 71 παρ. 12 έδ. στ, Κ. Μπέης: Η άνίσχυρος διαδικαστική πράξις, σλ. 249, Έφ. Θεσ. 302/1971 Αρμ. 25, 510), τήν ύπαρξιν δέ ταύτης δέον ού μόνον να έπικαλεσθί άλλ' έν άνάγκη, ήτοι έν άρνήσει της και ν' αποδείξη ό έπιδιώκων τήν έκδοσιν της αποφάσεως (Ράμμος: έν Έρμ. Α.Κ. ύπ' άρθρ. 127 Εισ. Ν. άρ. 21 Έφ. Αθ. 2583/1969 Αρμ. 24, 253), άπορριπτομένης, έν ανυπαρξία τουτο, της αγωγής του ως άπαραδέκτου (Α.Π. 156/1966, Νοβ 14, 999, Έφ. Αθ. 1103/1972 Αρμ. 26, 747). Κρίσιμος, έξ άλλου, κατά γενικήν άρχήν χρόνος διά τήν συνδρομήν τών προϋποθέσεων του παραδεκτού και της βασιμότητος πάσης αίτήσεως παροχής έννόμου προστασίας είναι ό χρόνος της τελευταίας έπ' άκροατηρίω συζητήσεως, εις όν (χρόνον) και ανατρέχει ή διαγνωστική, ένέργεια της επί της αίτήσεως έκδομένης δικαστικής αποφάσεως (Α.Π. 559/1969 Δ. 1, 239, Μ. Πρ. Αθ. 4336/1971 Δ2, 506). Οθεν, έφ' όσον ή έναγομένη δέν άμφισβητεί ότι κυρία του ρηθέντος πλοίου τυγχάνει ή έν πτωχεύσει τελούσα ως άνω έταιρία, ή τελευταία στερείται έννόμου συμφέροντος έν τή έγέρσει της ένδίκου αγωγής, καθ' ό μέρος βεβαίως διώκεται δι' αυτής ή επί του έν λόγω πλοίου αναγνώρισις της κυριότητός της και δέον κατ' ακολουθίαν, όπως άπορριφθί κατά τουτο αυτή ως άπαραδέκτος.

Επειδή, ή έναγομένη δέν άμφισβητεί μέν ότι τό μνησθέν πλοϊον περιλαμβάνεται εις

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/8383

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

Telexes: 23887 OR 21017 FAROS - AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 886, 5th Floor,
1067 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 - 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4132998 - 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

τήν υπό τήν διοίκησιν καί διαχείρισιν τοῦ συνδίκου τῆς ἐνώσεως τῶν πιστωτῶν τῆς πτωχεύσεως τῆς ὡς ἄνω ἐταιρίας πτωχευτικῆν περιουσίαν, ἰσχυρίζεται ὅμως ὅτι οὐσα προτιμωμένη ἐνυπόθηκος δανείστρια καί πρὸς μείζονα διασφάλισιν τῆς ἀπαιτήσεως τῆς ἀπὸ τοῦ ἔτους 1974 ἐτοποθέτησεν ἐπ' αὐτοῦ φύλακας κατόπιν δηλώσεως τοῦ τότε συνδίκου ὅτι ἀδυνατεῖ νά ἀναλάβῃ τήν φύλαξιν τούτου καί διὰ τοῦ ἀπὸ 12/7/1975 «προσυμφώνου» συμβιβασμοῦ, καταρτισθέντος μετὰ τοῦ αὐτοῦ συνδίκου καί ἐπικυρωθέντος διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 264/1975 ἀποφάσεως τοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς, συμφωνήθη ὅπως αὕτη ἀναλάβῃ τήν φύλαξιν καί συντήρησιν τοῦ ἀνωτέρω πλοίου, οὐσαν σημειωτέον περιεχόμενον τῆς διοικήσεως καί διαχειρίσεως αὐτοῦ. Ὁ ἐν λόγῳ ἰσχυρισμός τῆς ἐναγομένης εἶναι μὲν νόμῳ βάσιμος (ἄρθρ. 361 Α.Κ., 577 Ἑμπ. Ν. ἐν συνδυασμῷ καί πρὸς τήν διάταξιν τοῦ ἁρθροῦ Ι τοῦ ν.δ. 3899/1978 «περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης ἐπὶ πλοίων», συνιστῶν καταλυτικὴν ἐν μέρει τῆς ἀγωγῆς ἐνστάσιν, οὐσία ὅμως εἶναι ἀβάσιμος καί ὡς ἐκ τούτου ἀ-

πορριπτέα δοθέντος ὅτι ἐκ τῆς πρὸς ἀπόδειξιν τοῦ ἐπικαλουμένης καί νομίμως προσκομιζομένης ὡς ἄνω ὑπ' ἀριθ. 264/1975 ἀποφάσεως — τῆς ὑποχρέου πρὸς προαπόδειξιν τούτου ἐναγομένης μὴ προσκομιζούσης τὸ ρηθὲν «προσύμφωνον» συμβιβασμοῦ — οὐδόλως, κατὰ τήν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, ἀποδεικνύεται ἡ σύναψις τῆς ὡς εἴρηται συμφωνίας, οὐδ' εἶναι δυνατόν νά ὑποστηριχθῇ τὸ ἀντίθετον ἐκ τῶν ἀκολουθῶν ἐπὶ λέξει ἐν ταύτῃ διαλαμβανομένων «ὁμοίως συμφωνήθη ὅτι τὸ αὐτὸ ὡς ἄνω ποσόν, παραμενοῦσης τῆς Τραπεζῆς εἰς τήν φύλαξιν καί συντήρησιν τῶν πλοίων καί μετὰ τὴν 31 Μαΐου 1975, θὰ ἐπαυξηθῇ διὰ τῶν καταβληθησομένων ὑπ' αὐτῆς ποσῶν διὰ τὰς ὡς ἄνω αἰτίας», τοῦτο δὲ διότι δι' αὐτῶν διαπιστοῦται ἀπλῶς μία πραγματικὴ κατάσταση καί συμφωνεῖται ὅτι ἐν ἡ περιπτώσει ἡ ἐναγομένη παραμείνῃ εἰς τήν φύλαξιν καί συντήρησιν τῶν ἀνωτέρω πλοίων τὸ ἐν αὐτῇ ποσόν θὰ ἐπαυξηθῇ διὰ τῶν καταβληθησομένων ὑπὸ ταύτης διὰ τὰς ἐκτιθεμένας αἰτίας ποσῶν.

Πλέον τούτων δέον νά λεχθῇ ἐν προκειμέν-

νω ὅτι κατ' ἄρθρον 477 Ε.Ν. συμβιβασμός, οἷος καί ὁ περὶ οὗ ὁ λόγος τοιοῦτος, ἰσχύει ἀφ' ἧς καταστῇ τελεσίδικος ἡ ἐπικυρούσα αὐτὸν ἀπόφασις τοῦ Πρωτοδικείου (Ρόκας: Πτωχ. Δικ. 6 228), τοῦθ' ὅπερ ὅμως δὲν ἐπικαλεῖται, οὐδ' ἀποδεικνύει ἡ ἐναγομένη ἀναφορικῶς μετὰ τήν ὑπ' ἀριθ. 264/1975 ἀπόφασιν. Ἀλλὰ καί ἐπὶ τῇ ὑποθέσει ὅτι συνήφθη πράγματι ἡ ὡς εἴρηται συμφωνία μετὰ τήν κατὰ τὰ ἄνω ἀκύρωσιν τοῦ πλειστηριασμοῦ γεννᾶται πρόβλημα ἐάν αὕτη ἀναβιοῖ, τοσοῦτω μᾶλλον καθ' ὅσον, ὡς ἀφήνεται νά ἐννοηθῇ ἐκ τῶν ὑπὸ τῆς ἐναγομένης ἐκτιθεμένων, αὕτη δὲν ἀποτελεῖ ἐπὶ τοῦ προκειμένου περιεχόμενον τῆς προτιμωμένης ὑποθήκης, ἀλλὰ πρόσθετον συμφωνίαν ἀποσκοποῦσαν εἰς τὴν διασφάλισιν τῶν ἀπαιτήσεων ταύτης μέχρι προφανῶς τοῦ πλειστηριασμοῦ τοῦ ἀνωτέρω πλοίου. Ἀκολουθῶς πᾶσι τούτοις, δέον ὅπως γίνῃ ἐν μέρει δεκτὴ ἡ κρινομένη ἀγωγή κατὰ τὰ ἐν τῷ διατακτικῷ καί συμψηφισθῇ ἡ ἐκατέρωθεν δικαστικὴ δαπάνη, κατ' ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως τοῦ ἁρθροῦ 178 παρ. Ι. Κ.Πολ.Δ.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

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

MEMBERS OF:

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

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



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Μείωση της ανεργίας

Στά μέσα του 1985, οι εργαζόμενοι επί γερμανικών εμπορικών πλοίων ναυτικοί ά-νέρχονταν σε 23.594, παρουσιάζοντας αύξη-ση κατά 628 άνδρες σε σύγκριση με τα μέσα του 1984. Σύμφωνα με την άποψη της Ένώ-σεως Έφοπλιστών, οι αριθμοί αυτοί δεί-χνουν ότι σταμάτησε ή τάση μείωσης της άπασχολήσεως επί των γερμανικών πλοίων. Η τάση αυτή αποδίδεται κατά κύριο λόγο ά-φενός στην παράδοση σημαντικού αριθμού νέων μονάδων και άφετέρου στην αύξημένη ζήτηση εκπαιδευμένων πληρωμάτων. Τα ά-ποτελέσματα αυτά δείχνουν επίσης την άπό τεχνολογικής πλευράς ίκανοποιητική εξέλι-ξη του γερμανικού στόλου. Έξάλλου ση-μειώνεται ότι η χρησιμοποίηση ξένων ναυτι-κών πού άντιπροσώπευε τό 25% του συνό-λου της συνθέσεως του γερμανικού στόλου τό 1981, έπεσε τό 1985 στο 20,4% και σήμε-ρα οι άνεργοι γερμανοί ναυτικοί δέν ύπερ-βαίνουν τούς 1800.

Γιά την άπορρόφηση αυτών των άνέργων ή Έφοπλιστική Ένωση ύποδεικνύει όπως οι ένδιαφερόμενοι ναυτικοί έπιδιοθούν στην ά-πόκτηση ύψηλοτέρων τεχνικών προσόντων, ώστε νά έξασφαλίσουν εύκολότερα την ά-πασχόλησή τους. Καί θυμίζει ότι ή ίδια προ-σφέρει συνεχώς εκπαιδευτικούς κύκλους σπουδών γιά τούς νέους, χάρις στους ά-ποίους 500 νέοι μπόρεσαν ήδη νά έξασφαλί-σουν τή ναυτολόγησή τους.

ΙΡΑΚ

Κατασκευή ναυπηγείων

Παρά τήν κρίση πού μαστίζει τήν διεθνή

ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, λόγω της ύπερπροσφοράς ναυπηγικών δυνατοτή-των, τό Ίράκ άνακοίνωσε, άνεπίσημα μέχρι στιγμής, τήν πρόθεσή του νά κατασκευάσει ένα μεγάλο ναυπηγείο στο Σάτ έλ Άράμπ. Η είδηση άντιμετωπίστηκε με σκεπτικισμό άπό τήν διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα λόγω των προβλημάτων πού συνοδεύουν μία τέ-τοια κατασκευή, όπως ό κίνδυνος των συνε-χών επιθέσεων των Περσών στόν συνεχιζό-μενο περσοϊρακινό πόλεμο και οι έκτεταμέ-νες εργασίες έκβάθυνσης της θαλάσσιας περιοχής γύρω άπό τό Σάτ έλ Άράμπ. Άν και τό μέγεθος, οι ναυπηγικές δυνατότητες και ή άκριβής τοποθεσία της μονάδος δέν ά-νακοινώθηκαν, τά άνεπίσημα στοιχεία ύπο-δηλώνουν ότι τό έργο θά κοστίζει περίπου 75 έκατομ. δολάρια, θά άνατεθεί στην νο-τιοκορεατική Χιουντάϊ και οι εργασίες κατα-σκευής θά διαρκέσουν τρία έτη.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Λιγότερα πετρελαιοφόρα

Ο πετρελαιοφόρος στόλος της χώρας ό όποιος τό 1978 περιελάμβανε 55 μονάδες 9,5 έκατομ. τον. d.w., έφθασε τό 1985 τίς 25 μόνο μονάδες 4,7 έκατ. τον. d.w.

Η μείωση αυτή του πετρελαιοφόρου στό-λου, ό όποιος έθωρείτο άπό τούς νεωτέ-ρους του κόσμου, άποδίδεται στην πώση της μεταφορικής ζητήσεως, ή όποία μέσα στα έπτά τελευταία χρόνια έπεσε άπό τά 47 έκατομ. είσαγομένων τόννων στο τέλος της δεκαετίας του 70, στα μόλις 30 έκατομ. τόν-νων του 1985. Ένας άκόμη λόγος είναι ότι μειώθηκε κατά πολύ ή άπόσταση των πηγών άνεφοδιασμού, ή όποία ένώ άλλοτε ήταν κα-τά μέσο όρο της τάξεως των 8.300 μιλίων σήμερα είναι της τάξεως των 3.400 μιλίων.

Η σμίκρυνση αυτή της άποστάσεως όφείλε-ται στην άντικατάσταση των άγορών του Περσικού Κόλπου άπό άγορές πού πραγμα-τοποιούνται σε χώρες γεωγραφικά πλησιέ-στερες προς τά Ίσπανικά λιμάνια. Επίσης στο άνοιγμα της διώρυγας του Σουέζ και τή χρησιμοποίηση των πετρελαιοαγωγών του Σουέζ, χωρίς νά είναι άμελητέος και ό πε-ριορισμός της καταναλώσεως πετρελαίου.

Η έξαφάνιση πλέον του 50% του Ισπανι-κού πετρελαιοφόρου στόλου πρέπει άκόμη νά άποδοθεί στην άδυναμία του νά συναγω-νισθεί τά δεξαμενόπλοια των σημαίων εύ-καιρίας πράγμα πού έξηγεί τήν ύπό των Ί-σπανών έφοπλιστών έκποίηση των σκαφών τους. Πράγματι τό 1985 πουλήθηκαν όκτώ δεξαμενόπλοια 1 έκατομ. τον. d.w. και μέχρι του τέλους του έτους προβλέπεται νά που-ληθούν άλλοι 700.000 τόννοι. Τό περίεργο, σύμφωνα με τίς άπόψεις της Ένώσεως Έ-φοπλιστών, είναι ότι ή στρατηγική του άνε-φοδιασμού πού ακολουθεί ή χώρα δέν έπι-τρέπει τή συναγωνιστική άπασχόληση του μικρού Ισπανικού πετρελαιοφόρου στόλου πού έχει άπομείνει, ούτως ώστε τό 40% του είσαγομένου στη χώρα πετρελαίου νά μετα-φέρεται με ξένα σκάφη.

ΙΤΑΛΙΑ

Τά Ρό-Ρό της Έλληνικής

Η ναυτική έταιρία Ίγνάντιο — Μεσσίνια πού έδρεύει στη Γένοβα έφερε σε πέρας τή συμφωνία προσκτήσεως των τριών πλοίων ρό-ρό πού άνήκαν στη πτωχεύσασα έταιρία «Η Έλληνική», έναντι συνολικής τιμής 14,5 έκατομ. δολларίων.

Τά πλοία αυτά, χωρητικότητας 1476 TEU είναι τό «Hellenic Valor» πού άργεί τώρα στον Πειραιά και θά μετονομαστεί «Jolly Smeraldo», τό «Hellenic Explorer» πού εργά-ζεται στην Άπω Άνατολή και θά μετονομα-σθεί «Jolly Rubino» και τό «Hellenic Innova-tor» πού άργεί τώρα στη Νέα Υόρκη και θά μετονομασθεί «Jolly Turchese».

Τά παραπάνω σκάφη, όλικής χωρητικότη-τος 17.172 τον. γκρός ναυπηγήθηκαν τό 1978 στα Ίαπωνικά ναυπηγεία Σασέμπο και ή νέα πλοιοκτήτρια έταιρία σκοπεύει τά μέν δύο νά τά έντάξει στη γραμμή Μεσογείου — Περσικού, τό δέ τρίτο στην ύπηρεσία της γραμμής Σπέτζια — Τζέντα.

Έξάλλου ή έν λόγω Ίταλική έταιρία θά χρησιμοποιήσει δύο άκόμα πλοία τά όποία

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

παρέλαβε τό 1984 από τό 'Ιαπωνικό συγκρότημα της Καβασάκι. Πρόκειται γιά τό πολυδύναμο σκάφος «Jolly Grigio» δυναμικότητος 400 TEU, τό οποίο μετασκευάσθηκε σέ ρό-ρό/ κοντέινερ στά ναυπηγεία Φικαντιέρι του Παλέρμο, ώστε νά αὐξήσῃ τή δυναμικότητά του σέ 1000 TEU καί τό ἀδελφό του σκάφος «Jolly Amaranth» πού βρίσκεται ἤδη στό Παλέρμο γιά νά ὑποστεί παρόμοια μετασκευή. Καί τά δύο αὐτά σκάφη θά χρησιμοποιηθοῦν στή γραμμή Μεσογείου — Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς.

KINA

Ἡ δύναμη τοῦ στόλου

Σήμερα ὁ ἐμπορικός στόλος τῆς Κίνας περιλαμβάνει 608 πλοῖα συνολικῆς μεταφορικῆς ἰκανότητος 12,7 ἑκατομ. τόν. d.w. καί μέ τή δύναμη αὐτή, σύμφωνα μέ τήν κινεζική ἐφημερίδα «China Daily» κατέχει τήν ἑνατη θέση στήν παγκόσμια κλίμακα τῶν ἐμπορικῶν στόλων.

Κατά πληροφορίες τῆς ἴδιας ἐφημερίδας, στό διάστημα τῶν δύο τελευταίων ἐτῶν προστέθηκαν στόν ἑθνικό ἐμπορικό στόλο περί τά 100 σκάφη.

Ἐξάλλου ὁ Κινεζικός στόλος προσεγγίζει σέ πλεόν τῶν 600 λιμένων 150 χωρῶν καί περιόχων τοῦ κόσμου, κατά δέ τό τρέχον ἔτος ὁ στόλος αὐτός ἐγκαινίωσε 84 γραμμές καί ὑπηρεσίες.

Ναυτική Τεχνολογία

Στά πλαίσια τῆς ἐκθεσης ναυτικῆς τεχνολογίας «MARINTEC CHINA 85», ὁργανώνεται στή Σαγκάη ναυτιλιακό συνέδριο μέ τή συμμετοχή ἀντιπροσώπων τῶν διαφόρων κλάδων τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας ἀπό τήν Κίνα καί τόν διεθνή χώρο. Ἡ ἐκθεση «MARINTEC CHINA 85» ἀποτελεῖ τό ἐπίκεντρο τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος στή χώρα ὅπου ἡ πρόσφατη στροφή πρὸς τήν ναυτιλιακή ἀνάπτυξη δημιούργησε μία ἀγορά 200 δισεκατομμυρίων δολларίων γιά τοὺς διεθνείς προμηθευτές τεχνολογίας.

Ἰδιαίτερα ἡ Σαγκάη, ἡ ναυτιλιακή πρωτεύουσα τῆς χώρας, ἔχει νά ἐπιδείξει ἐτήσια διακίνηση 90 ἑκατομ. τόνων φορτίων ἐνῶ οἱ ναυτιλιακές βιομηχανίες τῆς παράγουν τό μισό τοῦ ἐξοπλισμοῦ καί ὀλικῶν τῶν νέων ναυπηγήσεων. Ἡ ἀποκέντρωση πού ἐπιτεύχθηκε πρόσφατα στή χώρα μέ τή δημιουργία αὐτόνομων περιφερειακῶν ἐται-

ριῶν προσχέρει τή δυνατότητα νά διαπραγματεύονται συμβόλαια, ἀγορές καί ἀδείες μέ ξένες ἐταιρίες καί περισσότερες εὐκαιρίες στοὺς ξένους προμηθευτές ἀλλά καί μεγαλύτερο ἐνδιαφέρον στήν ἐκθεση πού πιστεύεται ὅτι θά προκαλέσει παγκόσμιο ἐνδιαφέρον. Κατά τήν διάρκεια τοῦ τετραμήρου συνεδρίου θά παρουσιασθοῦν 85 εἰσηγήσεις ἀπό τίς ὁποῖες 22 ἀπό Κινέζους εἰδικούς ἀπό διάφορες ἐπαρχίες. Τά θέματα θά καλύπτουν τίς ναυπηγήσεις καί τίς ναυτικές μηχανές, ἐφοπλισμό καί ἐμπόριο, ἐκβάθυνση λιμένων καί χειρισμό φορτίων, τεχνολογία πλωτῶν ἐξεδρῶν καί συστήματα ναυτικῆς πλοήγησης καί ἐπικοινωνιῶν.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ἀπό τό Ἐμπορικό Ναυτικό

Μπροστά στήν ἐλάττωση πού παρουσιάζει συνεχῶς τό προσοντούχο ναυτικό προσωπικό τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, ἀπεφασίσθη ἡ στρατολόγηση ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἔτσι γιά πρώτη φορά τό βρεταννικό ναυτικό δέχεται ἀξιωματικούς ἐφοδιασμένους ἔστω καί μέ ξένα διπλώματα γεφύρας, ἡλικίας 26 ἕως 32 ἐτῶν μέ σύμβαση διαρκείας 3-8 ἐτῶν. Οἱ κατατασσόμενοι θά διεξέρχονται εἰδική ἐκπαίδευση τεσσάρων μηνῶν στή Σχολή Ναυτικῶν Δοκιμῶν τοῦ Ντάρτμουθ πρὶν τοποθετηθοῦν στά πολεμικά πλοῖα. Οἱ ἔχοντες δίπλωμα πρώτης τάξεως μέ ὑπερδιετή θαλασσία ὑπηρεσία θά παίρνουν τόν βαθμό τοῦ Ἀνθυποπλοιάρχου ἐνῶ οἱ ἔχοντες δίπλωμα τρίτης τάξεως θά κατατάσσονται ὡς Σημαιοφόροι.

Ἔτσι ἀπό τό 1986 τό Ναυτικό τῆς Βρετανίας θά συναγωνίζεται τόν ἐφοπλισμό γιά τή στρατολόγηση προσοντούχων ἀξιωματικῶν. Μολονότι σήμερα ἀπό τοὺς 20.000 ἀξιωματικούς τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ οἱ 400 εἶναι ἀνεργοί, ἡ μείωση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν διαθεσίμων δοκιμῶν, προβλέπεται ὅτι θά παρουσιάσει σοβαρή ἑλλειψη ἀξιωματικῶν γιά τά ἐμπορικά πλοῖα.

Πωλεῖται ἡ «Ελλερμαν Λάινς

Ἡ «Ellerman City Liners», μία ἀπό τίς ἀρχαιότερες ναυτιλιακές ἐταιρίες τῆς Βρετανίας, πρόκειται σύντομα νά ἀλλάξει ἰδιοκτητή γιά δεύτερη φορά μέσα σέ δύο χρόνια, μέ πιθανότερο ἀγοραστή τήν Κιούναρντ Λάιν.

Ὁ στόλος τῆς «Ellerman» περιλαμβάνει ἑπτὰ κοντεϊνερπλοῖα ἡλικίας τεσσάρων ἕως ἐπτά ἐτῶν ἐνῶ ἡ ἐταιρία ἔχει μερίδιο καί στήν ἐκμετάλλευση ἄλλων πλοίων πού ἐλέγχονται ἀπό συγκροτήματα στά ὁποῖα διατηρεῖ μετοχικά συμφέροντα, ὅπως γιά παράδειγμα στά τέσσερα σκαφη τῆς ACT. Μετά τίς πρόσφατες μειώσεις τοῦ στόλου καί τοῦ προσωπικοῦ, ἡ ἐταιρία προσδοκᾷ ὑψηλότερη διακίνηση κιβωτίων κατά 15% τό 1985. Ἡ ECL ἔχει δρομολόγια πού περιλαμβάνουν προσεγγίσεις στήν Ἀνατολική Ἀφρική, τήν Νότιο Ἀφρική, τήν Μέση Ἀνατολή, τήν Κύπρο, τό Ἰσραήλ, στήν Μεσόγειο καί τήν Μέση Ἀνατολή, στήν Πορτογαλία καί τό Γιβραλτάρ.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Ὀχηματαγωγὰ γιά τή Βαλτική

Ἡ ἐπισκευαστική βάση τῆς Wilton Fijenoord ἐπέτυχε νά κερδίσει τήν ἀνάθεση τῆς μετασκευῆς τῶν πλοίων τῆς Townsend Thoresen, «Baltic Ferry» καί «Nordic Ferry».

Τά πλοῖα αὐτά χωρητικότητας 6.455 τόν. γκρόσ θά μετατραποῦν σέ μικτά ἐπιβατηγὰ καί ὀχηματαγωγὰ μέ τήν διαμόρφωση ἐνδιστοιχείων γιά 650 ἐπιβάτες. Οἱ ἐργασίες θά ἀποφέρουν στήν ὁλλανδική ναυπηγική μονάδα περί τά 40 ἑκατομ. ὁλλανδικῆς κορώνες, θά πρέπει δέ νά ἔχουν ὁλοκληρωθεῖ ἕως τήν ἐναρξη τῆς ἐπιβατικῆς περιόδου τοῦ 1986.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Ἡ σύνθεση τοῦ στόλου

Τήν 1 Ἰουλίου τοῦ 1985 ὁ ἐμπορικός στόλος τῆς Τουρκίας περιελάμβανε 303 πλοῖα συνολικῆς μεταφορικῆς ἰκανότητος 851 περὶπου ἑκατομ. τόν. d.w.

Μέσα στή δύναμη αὐτή τό μεγαλύτερο ποσοστό παρουσιάζουν τά διάφορα φορτηγὰ σκάφη πού φθάνουν τά 185 συνολικῆς μεταφορικῆς ἰκανότητος 1,04 ἑκατομ. τόν. d.w. Ἀκολουθοῦν τά μπάλκ κάρριερς μέ λιγότερο ἀριθμό μονάδων ἀλλά μεταφορική ἰκανότητα 1,8 ἑκατομ. τόν. d.w., ἐνῶ ὁ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων περιλαμβάνει 43 μονάδες 2,81 ἑκατομ. τόν. d.w. Ὑπάρχουν τέλος 11 πλοῖα μεταφοράς χημικῶν προϊόντων, τέσσερα ὑγραεριοφόρα πλοῖα καί τρία πλοῖα ψυγεία.

54 Years ship Agency services in ARGENTINA

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

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

Tlx: 24282-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3891, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116832 - Capt. G. Logothetis
444600 - Mr. E. Andresen

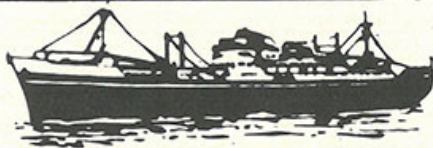
- ★ SHIP AGENTS
- ★ BUNKER SUPPLIES
- ★ SHIPBROKERAGE
- ★ CREW & SPARES

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ο κ. Σπαρτιώτης προσωρινός υπαρχηγός του Λ.Σ.

Με διαταγή του υπουργού Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξανδρή ανατέθηκαν προσωρινά καθήκοντα υπαρχηγού του Λιμενικού Σώματος στον Άρχιλοίαρχο κ. Γιώργο Σπαρτιώτη.

Ακίνητοποιήθηκαν τήν Πέμπτη τὰ ἀκτοπλοϊκά

Ακίνητοποιημένα στον Πειραιά έμειναν τήν Πέμπτη όλα τὰ ἀκτοπλοϊκά έπιβατηγά μετά τή συμμετοχή των ναυτικών στην 24ωρη άπεργία που είχε κηρύξει τό Έργατικό Κέντρο Πειραιώς.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αίτήσεις για έγγραφή στα έλληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, μόνο των παρακάτω δύο πλοίων:

— «Κέϊπ Έβρος», φορτηγό, πρώην «Αρπον» υπό σημαία Ίσραήλ, 3.166 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «OZANAM CORPORATION» (κ. Σπ. Έξάρχου).

— «Δημητρός», φορτηγό, πρώην «Aegis Baltic» υπό παναμαϊκή σημαία, 12.498 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην Έταιρία «DAWN MARITIME CORPORATION» (κ. Γεώργ. Παπαλιός).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του στροβιλοκινήτου VLCC «Onyx» 268.951 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 3,1 έκατομ. δολλαρίων, συμπεριλαμβανομένης ποσότητας μωώνκερς, με παράδοση «ως έστί» στη Νορβηγία.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Τζών Άλεξάκης» 26.715 τον. d.w. 16.278 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού 2,25 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ «Abu Salama» 34.093 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1973, με φορτωτήρες, έναντι ποσού 1.270.000 δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες επίσης περιήλθαν τὰ άδελφά μπάλκ κάρριερς «Bogasari Satu» και «Bogasari Tiga» 26.400 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1977, έφοδιασμένα με 25 τονούς γεραμούς, έναντι ποσού 2,8 έκατομ. δολλαρίων άνά πλοίο.

— Έλληνες του Λονδίνου άγόρασαν έξι πλοία - ψυγεία τής Κιούναρντ, έναντι τιμής εν bloc περί των 9 έκατομ. δολλαρίων. Πρόκειται για τὰ πλοία: «Carinthia» και «Carm-

nia» 10.973 τον. d.w., 9.749 τον. γκρός ναυπηγηθέντα στη Νορβηγία τό 1972-73 και τὰ «Saxonia», «Samarita» και «Servia» 12.182 τον. d.w., 12.059 τον. γκρός, ναυπηγηθέντα στη Δανία τό 1972-73.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό φορτηγό πλοίο τουρντέκερ «Franz Xaver Kogel» 15.490 τον. d.w., 9.194 τον. γκρός του 1970, έναντι τιμής 1.150.000 δολλαρίων με πίστωση.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του φορτηγού «Bamenda Palm» 14.822 τον. d.w. νοτιοκορεατικής κατασκευής 1979, μηχανή MAN 9.300 ίππων, έναντι τιμής 2.550.000 δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε επίσης τό φορτηγό τύπου Santa Fe «Al Anjum» 9.016 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής 525.000 δολλαρίων.

— Έλληνες φέρονται ως οι άγοραστές των μπάλκ κάρριερς «Salamis» 23.323 τον. d.w., ναυπηγηθέν στην Άνατολ. Γερμανία τό 1977, χωρίς φορτωτήρες, και του επίσης μπάλκερ «Kung Hei» 22.785 τον. d.w. του 1976 έναντι τιμής εν bloc περί των 3,5 έκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό μπάλκερ «Palmarstar Sumida» 40.756 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, με φορτωτήρες, έναντι τιμής περί των 2,1 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μεγαλύτερο μπάλκ κάρριερ «Richmond Hill» 73.889 τον. d.w., ναυπηγηθέν στην Ιαπωνία τό 1969, έναντι ποσού 1,2 έκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μικτό πλοίο «Τρέιντ Ντέρινγκ» 46.325 τον. d.w. του 1967, έναντι ποσού 1.250.000 δολλαρίων με προορισμό να χρησιμοποιηθεί ως πλωτή άποθήκη.

— Έλληνες απέκτησαν τό δεξαμενόπλοιο «Crown Atland» 31.650 τον. d.w., ναυπηγηθέν στη Σουηδία τό 1979, έφοδιασμένο με συστήματα IGS/COW, έναντι τιμής 6 έκατομ. δολλαρίων.

— Τέλος, στην ένυπόθηκο Τράπεζα περιήλθε τό μπάλκερ «Νικόλας Γ. Παπαλιός» 53.331 τον. d.w., 29.000 τον. γκρός, ισπανι-

κής ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί των 1,8 έκατομ. δολλαρίων μετά άπό πλειστηριασμό.

Τα συμβεβλημένα

Τόν Σεπτέμβριο ύπεγράφησαν στό NAT συμβάσεις για τήν άσφάλιση των πληρωμάτων των παρακάτω πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Τζώννου», παναμαϊκό, 17.110 τον. γκρός, άπό 23.285, έκπρόσωπος κ. Έμμ. Μούνδρος.

— «Μυρσινίδη», λιβεριανό, 5.510 τον. γκρός, άπό 16.885, έκπρόσωπος κ. Κων. Φαφαλιός.

— «Φλάγκ Μέρτσαντ» παναμαϊκό, 13.869 τον. γκρός, άπό 16.285, έκπρόσωπος κ. Ν. Νικολαΐδης.

— «Μαριβίκ», κυπριακό, 17.323 τον. γκρός, άπό 31.585, έκπρόσωπος κ. Νικ. Άπέσος.

— «Μούτσαινα», λιβεριανό, 5.508 τον. γκρός, άπό 16.995, έκπρόσωπος κ. Κων. Φαφαλιός.

— «Άργώ», κυπριακό, 11.010 τον. γκρός, άπό 9.585, έκπρόσωπος κ. Γεώργ. Καμπανιάννης.

Οί διαγραφές

Τόν Σεπτέμβριο επίσης διεγράφησαν άπό τόν πίνακα συμβεβλημένων, τὰ έξής πλοία:

— «Άνδρομέδα», λιβεριανό, 43.231 τον. γκρός, άπό 16.485, λόγω πωλήσεως.

— «Νόρθ Έμπερορ», λιβεριανό, 25.819 τον. γκρός, άπό 31.785, λόγω πωλήσεως.

— «Άλεξάνδρα Μ1», κυπριακό, 1.433 τον. γκρός, άπό 20.885, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Σούλα Χ.», κυπριακό, 1.507 τον. γκρός, άπό 1.785, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Άνδρος Άϊλαντ» λιβεριανό, 21.423 τον. γκρός άπό 17.885, λόγω πωλήσεως.

— «Νιού Βέντσιουρ», κυπριακό, 9.042 τον. γκρός, άπό 31.785, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Ιος Ι.», παναμαϊκό, 2.754 τον. γκρός, άπό 18.185, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Πάτριν», παναμαϊκό, 13.834 τον. γκρός, άπό 30.784, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

— «Κυρακατίγκω», παναμαϊκό, 24.493 τον. γκρός, άπό 11.10.85, λόγω πωλήσεως.

— «Γιούνιτυ ΙΙΙ», παναμαϊκό, 1.109 τον. γκρός, άπό 7.10.85, λόγω πωλήσεως.

— «Άλντίμα», κυπριακό, 11.534 τον. γκρός, άπό 16.9.85, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.

Στίς 30.9.85 τὰ συμβεβλημένα με τό NAT πλοία άνέρχονταν σε 319, συνολικής χωρητικότητας 5.731.667 τον. γκρός.

Παραδόσεις

Άπό τὰ ναυπηγεία τής Νίππον Κόκάν του Τσουρούμι παραδόθηκε στην πλοιοκτήτρια εταιρίας «Theal Shipping Corp.» τό μπάλκ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

ΝΕΟΚΤΙΣΤΟ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΕ
ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΑΣΤΕΛΛΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ.
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ 4.000 ΤΕΤΡ. ΜΕΤΡΩΝ ΚΛΙΜΑΤΙΖΟΜΕΝΟ
ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΚΑΙ ΓΙΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ —
ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ
Πληροφορίες: ΤΗΛ. 2827021

κάρριερς «Ανάφη» 61.000 τόν. d.w., 34.400 τόν. γκρός.

Τό πλοίο έχει οικονομικού τύπου μηχανή Σουμιτόμο — Σουλτζερ 7RTA58 αποδίδουσα ισχύ 10.900 ίππων και ταχύτητα 15,6 κόμβων και φέρει τη κλάση του ABS. Σημαία Έλληνική.

Μνημόσυνο για τόν Άντώνη Χανδρή

Στις 9.30 το πρωί της 24 Νοεμβρίου θα τελεσθεί Άρχιερατικό Μνημόσυνο στο Ναό Αγίου Σπυρίδωνος του Πειραιά για τον άειμνηστο Άντώνη Ι. Χανδρή.

Η επιμνημόσυνη τελετή θα συνεχισθεί με την προσφορά καφέ στο Ξενοδοχείο Χανδρή και για την μετάβαση εκεί θα διατεθούν πούλμαν από την οικογένεια του εκλιπόντος.

Για την Ναυτική Έκπαίδευση

Με αποφάσεις του υπουργού Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξανδρή συγκροτήθηκαν επιτροπές για τη σύνταξη σχεδίου νόμου πλαίσιου που θα αναφέρεται στη δομή και λειτουργία των Ναυτικών Τεχνολογικών Έκπαιδευτικών Ίδρυμάτων και την αναμόρφωση των κανονισμών εκπαίδευσης του ΚΕΣΕΝ και της ΔΣΜΑΕΝ σύμφωνα και με τα αιτήματα που έχουν κατά καιρούς υποβληθεί στο Υπουργείο από τους σπουδαστές.

Ναυτεργατικές διαφορές

Η Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας του ΥΕΝ απαντώντας σε σχετικά ερωτήματα της Ένώσεως Πλοιάρχων διευκρίνισε τα εξής:

1. Σύμφωνα με το Κεφ. Γ' παραγρ. III εδάφ. 1 της Συλλογικής Σύμβασης Ποντοπόρων Φ/Γ Πλοίων άνω των 4.500 τόν. d.w. όταν το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι ή σε όρμο οι φυλακές του πληρώματος μπορούν να διατηρηθούν, όταν ο Πλοίαρχος κρίνει αυτό αναγκαίο για λόγους ασφαλείας του πλοίου.

Στην περίπτωση αυτή η εργασία του πληρώματος διέπεται από τις διατάξεις περί εργασίας εν πλώ.

2. Στο προσωπικό καταστρώματος κατα-

βάλλεται υπερωρία δύο (2) ωρών από τη Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή και τρεις (3) τό Σάββατο και την Κυριακή όταν το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι ή όρμο και μετά τη διάλυση των φυλακών του πληρώματος διατηρούνται αυτές (οι φυλακές) ειδικά και μόνο για το προσωπικό του καταστρώματος.

3. Αναφορικά με την υπερωριακή αμοιβή για άπασχόληση των ναυτικών κατά τα Σάββατα και τις άργιες σχετικό είναι το υπ' αριθ. 70113/940/7.2.85 έγγραφό μας, αντίγραφο του οποίου σάς αποστέλλουμε.

Συμπληρωματικά σάς πληροφορούμε ότι από τις μέχρι σήμερα έκδοθείσες δικαστικές αποφάσεις δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι το θέμα της υπερωριακής αμοιβής του Σαββάτου και των άργιων έχει επιλυθεί νομολογιακά.

Πάντως κατά την άποψη της Υπηρεσίας μας έφόσον ο ναυτικός εργασθεί κατά τα Σάββατα και τις άργιες πέραν του όκταώρου θα πρέπει να του καταβληθεί διπλή υπερωριακή αμοιβή για τις πέραν του όκταώρου ώρες.

Θά φορολογηθούν τά οικογενειακά έπιδόματα των αξιωματικών

Τά οικογενειακά έπιδόματα που θά καταβληθούν στους αξιωματικούς για τό έτος 1984 θά φορολογηθούν με συντελεστή 3% τά έπιδόματα των κατωτέρων πληρωμάτων δεν πρόκειται να φορολογηθούν.

Αυτό προκύπτει από έγγραφο του υπουργείου Οικονομικών, τό οποίο απαντώντας σε σχετικό αίτημα της ΠΝΟ που υποστήριζε ότι τά οικογενειακά έπιδόματα που καταβάλλονται από τόν ΟΑΕΔ άπαλλάσσονται από τό φόρο εισοδήματος, αναφέρεται στίς κυβερνητικές προθέσεις για τή σταδιακή κατάργηση των φορολογικών άπαλλαγών και προσθέτει ότι τό αίτημα της ΠΝΟ δεν μπορεί να ίκανοποιηθεί.

Υπενθυμίζεται ότι ή καταβολή των οικογενειακών έπιδομάτων των ναυτικών για τό 1984 έχει καθυστερήσει λόγω της άσάφειας που υπήρχε ως τώρα σχετικά με τό θέμα της φορολογίας, μάλιστα πρό ήμερών ή ΠΝΟ είχε ζητήσει να άρχισι άμέσως ή καταβολή

των έπιδομάτων και μέχρις ότου ρυθμισθεί τό θέμα της φορολογίας να έπιβαρυνθεί με τίς κρατήσεις φόρου και χαρτοσήμου ό Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες ό Ε.ΛΟΕΝ μετά την όριστική άπόρριψη του αίτήματος της ΠΝΟ για τήν άπαλλαγή από τή φορολογία προετοιμάζεται για τή χορήγηση των έπιδομάτων.

Έπερώτηση για τή ναυτιλία

Οί βουλευτές του κόμματος της «Δημοκρατικής Άνανέωσης» κ.κ. Στράτης Στρατήγης, Κ. Γιατράκος, Δ. Βρετάκος και Κ. Π. Πρίντζος με έπερώτηση που κατέθεσαν στη Βουλή έπερωτούν τόν Υπουργό Ναυτιλίας για τήν σημειουμένη καθυστέρηση στήν έκδήλωση μιας σαφούς και ολοκληρωμένης κυβερνητικής πολιτικής έναντι της ναυτιλίας και των ναυτικών και τόν καλούν να πληροφορήσει τήν Βουλή, μία και ένδιαφέρεται για τό συναλλαγματικό έσοδο, άν και πότε σκέπτεται ή κυβέρνηση να προχωρήσει και για τήν ναυτιλία σε λήψη πρόσφορων μέτρων με στόχο τήν συγκράτηση της συρρίκνωσης του έλληνικού έμπορικού στόλου, τήν εξάλειψη της άνεργίας και τήν στήριξη του ΝΑΤ.

● Στήν έπερώτηση αναφέρονται τά εξής: Τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα μειώθηκε σταθερά από χρόνο σε χρόνο τά τέσσερα τελευταία χρόνια, δηλαδή από 1.826 έκατομ. δολάρια τό 1981 σε 900 περ. έκατομ. που θά είναι τό 1985 και ή μείωση αυτή δεν είναι άσχετη με τήν συρρίκνωση του έμπορικού μας στόλου.

● Από του τέλους του 1981 ή έθνική μας ναυτιλία έχει άπωλέσει τό ένα τρίτο της χωρητικότητός της με τήν άλλαγή σημαίας ή πωλήσεως περίπου 1.400 πλοίων χωρητικότητος 13 έκατομ. κόρων. Καί ή συρρίκνωση αυτή δεν όφείλεται μόνο στή διεθνή κρίση αλλά και στον τρόπο με τόν όποιο χειρίσθηκαν από τό 1981 οι Κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ τό θέμα της ναυτιλίας. Η πολιτική των κυβερνήσεων αυτών επέτεινε τήν φυγή από τήν έλληνική σημαία γιατί, όπως τό άποδεικνύουν και οι άριθμοί, ό ρυθμός συρρίκνωσης του έλληνικού έμπορικού στόλου κάτω

Σ Κ Α Ν Δ Ι Ν Α Υ Ί Κ Ο Ν

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΊΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

PICCARD

HELLAS DIVERS

HIOTIS BROS & Co.

Akti Possidonos & Dimosthenous 1
PIRAEUS — Tel.: 4173938 · 4174983
AOH: 4523958 · 4518855 · 4514086
Tlx: 3073 PICA GR, Cable: PICCAHIOBROS

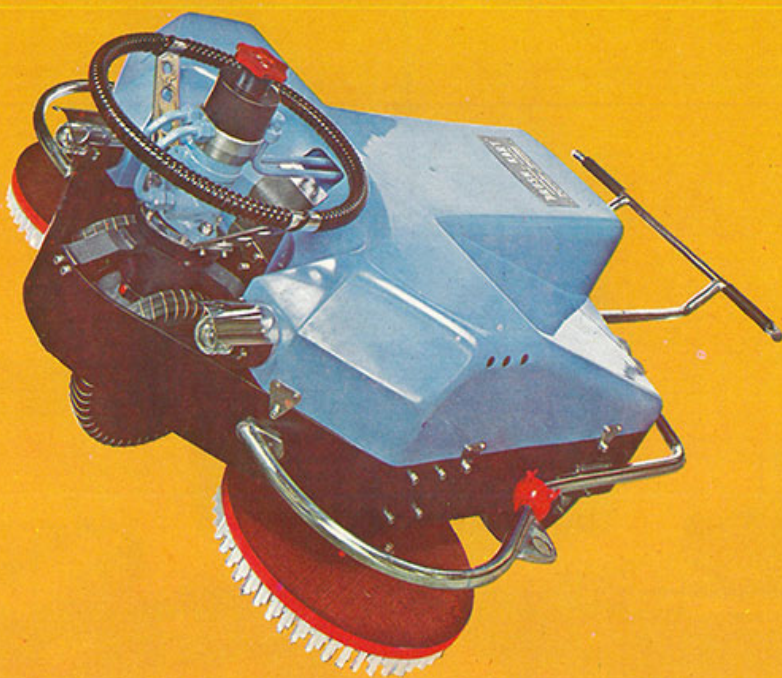
SERVICES:

UNDERWATER HULL CLEANING —
WELDING — CUTTING — PLUGGING
RUPTURES — HOLES — PLUGGING
SEA CHESTS — PLUGGING TAIL
SHAFT — VIDEO — CAMERA —
PHOTOGRAPHY — INSPECTION

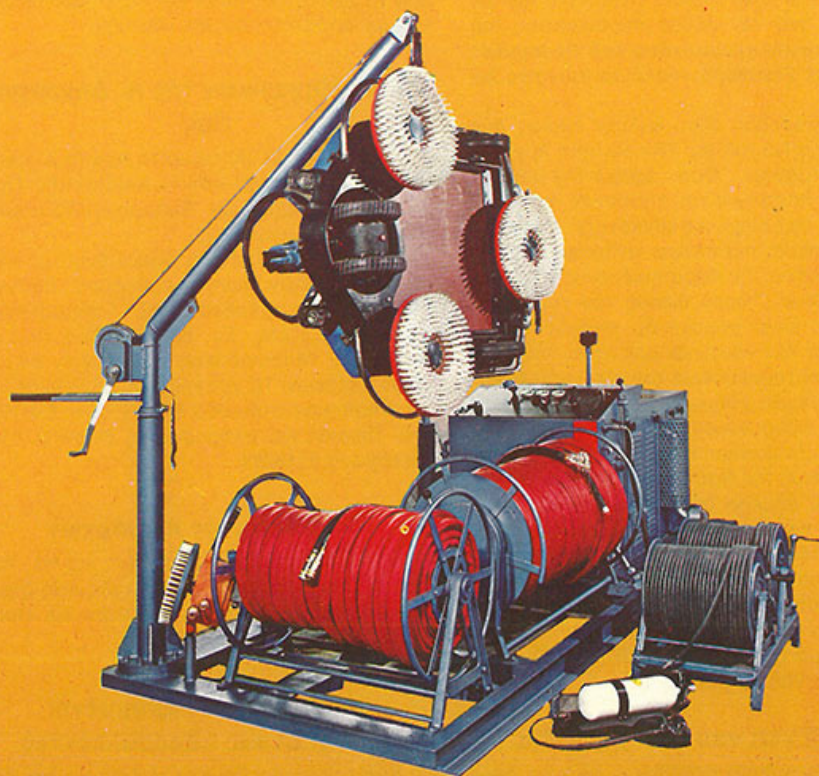
DIVERS TEAM
CAN SEND ABROAD
ON REQUEST

PERMANENT SERVICE
STATIONS

- PIRAEUS
- LAVRION
- PYLOS



BRUSH — KART SYSTEM OUTPUT 2500 Sq/M/hr





Από τις εσχάρες των Γιουγκοσλαβικών ναυπηγείων του Σπλίτ κατελκύστηκε πρόσφατα το κρουάντ και πρόντακτ κάρριερ «Κρήτη Φιλοξενία», το πρώτο από τα πέντε αδελφά σκάφη που έχει παραγγείλει εκεί ο Όμιλος Βαρδινογιάννη. Το πλοίο έχει μήκος 194,5 μέτρα, χωρητικότητα 45.000 τόν. d.w. και θα παραληφθεί την ερχόμενη άνοιξη ύψωνοντας την κυανόλευκο.

από την ελληνική σημαία είναι πολύ πιό αυξημένος από τον ρυθμό συρρίκνωσης του ελληνόκτητου πλοίου κάτω από τις σημαίες χωρών με ελεύθερα νηολόγια (σημαίες εύκαιρας).

● Η κατάσταση αυτή επληξε κυρίως δύο τομείς της Ναυτιλίας: Τήν ναυτική εργασία και την πρόνοια. Όσον αφορά την ναυτική εργασία παρατηρείται σημαντικό ποσοστό ανέργων σε όρισμένες ειδικότητες ναυτικών με προοπτική περαιτέρω αύξησης της ανεργίας λόγω της παρεινόμενης ναυτιλιακής κρίσης. Όσον αφορά τον τομέα της Πρόνοιας είναι γνωστό ότι κινδυνεύουν οι συντάξεις των ναυτικών μας λόγω της οικονομικής καταρρεύσεως του ΝΑΤ που δανείζεται συνεχώς χρήματα για να καλύπτει το διαρκώς διευρυνόμενο έλλειμά τους.

● Παρά την ζοφερή κατάσταση που επικρατεί στο χώρο της Ναυτιλίας, η κυβέρνηση εμφανίζεται σήμερα άπροετοίμαστη ως προς το είδος και την φύση των μέτρων για την στήριξη της ναυτιλίας μας, την άποδοτική της συρρίκνωσής της, την αποτελεσματική αντιμετώπιση της ανεργίας και την ανάνηψη των οικονομικών του ΝΑΤ που σάν τελικό αποτέλεσμα θα έχουν την αύξηση του ναυτικού συναλλάγματος.

569 νέα ναυτικά φυλλάδια

Τόν Όκτώβριο εκδόθηκαν από τις αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου Ναυτιλίας 569 νέα ναυτικά φυλλάδια ενώ τον ίδιο μήνα

από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων αποφοίτησαν 364 ναυτικοί.

Ε.Κ.Ο. Μηχανικών της Ν. Δημοκρατίας

Συγκροτήθηκε σε σώμα το πρώτο Διοικητικό Συμβούλιο της Ειδικής Κομματικής Οργανώσεως Μηχανικών Έμπορικού Ναυτικού της Νέας Δημοκρατίας.

Το πρώτο συμβούλιο απαρτίζουν οι κ.κ. Κωνστ. Πλατανισιώτης πρόεδρος, Εύαγγ. Αδάμης, αντιπρόεδρος, Αθ. Γραμματικός γεν. γραμματέας, Σπ. Ευαγγελίδης ταμίας και Στέφ. Μπουγιούκας υπεύθυνος δημοσίων σχέσεων. Τα γραφεία της οργανώσεως στεγάσθηκαν στην οδό Κολοτρώνη 102-104 του Πειραιά και πληροφορίες δίδονται στο τηλέφωνο 4118281.

Τοποθετήσεις πλοιάρχων

Οι πλοίαρχοι Έμμ. Φαρούπος και Ηλ. Λεοντής τοποθετήθηκαν διευθυντές στις Διευθύνσεις Οικονομικών Υπηρεσιών και Προνοίας Ναυτικών αντίστοιχα.

Λαθρεπιβάτες κρυμμένοι γυμνοί στους υδροσυλλέκτες

Δύο λαθρεπιβάτες από το Ζαΐρ και την Κένυα βρέθηκαν στο ελληνικό πλοίο «Ντόνα Ουράνια» λίγες ώρες μετά τον απόπλου του

σκάφους από το Πουάν Νουάρ του Κογκό για τη Νέα Υόρκη. Οι δύο λαθρεπιβάτες, όπως ανέφερε ο πλοίαρχος στο υπουργείο Ναυτιλίας, είχαν κρυφθεί στους υδροσυλλέκτες κάτω από τη βάση της κύριας μηχανής του σκάφους και παρουσιάσθηκαν στο πλήρωμα γυμνοί και βουτηγμένοι στα λάδια μέχρι το λαιμό.

Ο Έλληνικός Νηογνώμων στη Βόρεια Ελλάδα

Με μεγάλη επιτυχία δόθηκε το Σάββατο 2 Νοεμβρίου, στο Ναυτικό Όμιλο Θεσσαλονίκης δεξίωση προς τιμή του ναυτιλιακού και βιομηχανικού κόσμου της Βόρειας Ελλάδας, από τον Πρόεδρο και το Δ.Σ. του Έλληνικού Νηογνώμονα επ' ευκαιρία των 2.300 χρόνων από την ίδρυση της πόλεως της Θεσσαλονίκης καθώς και της επέκτασης των γραφείων του Ε.Ν. σ' αυτήν.

Στη δεξίωση παρέστησαν ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Βορείου Ελλάδος κ. Κούρτης, ο γενικός διευθυντής του ΟΛΘ κ. Μάμαλης, ο κεντρικός λιμενάρχης Θεσσαλονίκης πλοίαρχος Πασχ. Γερακάρης, ο πρόεδρος της Ένώσεως Έφοπλιστών Θεσσαλονίκης μέδλα τά μέλη του Δ.Σ. και πολλοί άλλοι.

Τους παρισταμένους χαιρέτησε ο πρόεδρος του Διοικητικού συμβουλίου του Ε.Ν. κ. Τριαντ. Λυσιμάχου, ο οποίος μεταξύ των άλλων τόνισε ότι ο Ε.Ν. με την σημερινή δομή του, την απανταχού στον κόσμο εκπροσώπησης του, καθώς και την αναγνώρισή του από πολλές κυβερνήσεις, έχει την δυνατότητα και την θέληση να συμβάλλει στην ανάπτυξη της ελληνικής τεχνολογίας και στην εξυπηρέτηση της εμπορικής μας ναυτιλίας και βιομηχανίας.

Οι ραδιοεπικοινωνίες κινδύνου

Οι αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος που επανδρώνουν τον θάλαμο επιχειρήσεων του ΥΕΝ παρακολουθούν ενημερωτικές ομιλίες σε θέματα ανάπτυξεως και λειτουργίας του δορυφορικού συστήματος ναυτικών ραδιοεπικοινωνιών κινδύνου.

Η ενημέρωση περιλαμβάνει τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθεί το κέντρο συντονισμού ναυτικής έρευνας και διασώσεως σε συνεργασία με το δορυφορικό σταθμό του ΟΤΕ στις Θερμοπύλες.

Πρόστιμα για υπεράριθμους

Πρόστιμα 788.310 και 633.080 δρχ. επιβλήθηκαν στους εκπροσώπους των πλοίων «Ναΐς II» και «Ιόνιον» γιατί σε δρομολογήσιμους μετέφεραν και αποβίβασαν στον Πειραιά 171 και 119 υπεράριθμους επιβάτες αντίστοιχα.

Πρόστιμο 800.000 δρχ. για ρύπανση

Πρόστιμο 800.000 δρχ. επέβληθη στους εκπροσώπους του πλοίου «Μασαλα» για ρύπανση που είχε προκαλέσει το σκάφος στον Κόλπο της Έλευσινας.

Η ναυσιπλοΐα στην Ψιτάλλεια

Διεκόπη μέχρι το πρώτο δεκαήμερο του Ιανουαρίου η ναυσιπλοΐα στο διάυλο Πόρου Θεμιστοκλέους μεταξύ της Ψιτάλλειας και του Ακροκέραμου γιατί γίνονται υπερβύχιες εργασίες για την πόντιση του άγωγου λυμάτων.

Οι επαγγελματίες άδειες άλιείας

Οι επαγγελματίες άδειες άλιείας πού λήγουν μέχρι τό τέλος του 1985 πρέπει νά άναγεωθούν μέχρι τίς 31 Δεκεμβρίου, άλλίως δέν θά ισχύουν γιά τό 1986, άνακοίνωσε τό ύπουργείο Ναυτιλίας. Έπίσης τό ΥΕΝ άνακοίνωσε ότι ή μονάδα βατραχανθρώπων του Λιμενικού Σώματος διενεργεί αίφνιδιαστικούς έλέγχους σέ περιοχές όπου παρατηρείται αύξημένη δραστηριότητα παράνομης άλιείας μέ δυνάμειτά.

Άνεβλήθη ή δίκη τών Άφών Σαμωνά

Μετά από πρόταση του είσαγγελέα τό Τριμελές Έφετείο Πειραιώς άνέβαλε γιά τίς 4 Φεβρουαρίου τή δίκη τών έφοπιστών κ.κ. Νίκου, Δημήτρη και Χρήστου Σαμωνά, οι όποιοι είχαν έρήμην καταδικασθεί από τό Τριμελές Πλημμελειοδικείο Πειραιά τήν Σεπτέμβριο του 1984, ώς ύπάιτιοι τής βυθίσως του πλοίου «Άγιος Γεώργιος» όπου χάθηκαν 29 ναυτικοί.

Οι προτάσεις τής Ν.Ε.Ε γιά μία Έθνική Πολιτική στή Ναυτιλία

Σέ συνέντευξη τύπου πού οργανώθηκε μέ έπιτυχία στό Εύγενίδειο Ίδρυμα τό μεσημέρι τής 13 Νοεμβρίου, ή Διοίκουσα Έπιτροπή του Ναυτικού Έπιμελητηρίου άνακοίνωσε στους έκπροσώπους του τύπου τίς προτάσεις του γιά μία Έθνική Ναυτιλιακή Πολιτική.

Οι προτάσεις αυτές περιελήφθηκαν σέ είδικό έντυπο 20 σελίδων, τό όποίο διατέθηκε στους δημοσιογράφους και περιέχει τίς ούσιαστικές προτάσεις στις όποιες κατέληξε, μετά πολύμηνη έργασία, ή Έπιτροπή Ναυτιλιακής Πολιτικής του Ν.Ε.Ε. γιά μία μακρόπνοη έθνική ναυτιλιακή πολιτική πού τόσο χρειάζεται ή ναυτική μας χώρα.

● Μετά τήν συνέντευξη τύπου, ό πρόεδρος του Ν.Ε.Ε. κ. Κ. Φαφαλιός βράβευσε δύο τελειοφοίτους τής Άνωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Πειραιά, οι όποιοι άρίστευσαν στά μαθήματα Ναυτιλιακής Οίκονομίας και Ναυτικού Δικαίου.

Οι βραβευθέντες είναι ή Κυριακή Χατζηβασιλείου στό μάθημα Ναυτικού Δικαίου και ό Γιώργος Λάμπρου στό μάθημα Ναυτιλιακής Οίκονομίας, οι όποιοι έκτός από άναμνητικό δίπλωμα έλαβαν ό καθένας χρηματικό ποσό δρχ. 75.000.

Μιλώντας στήν τελετή πού έγινε γιά τρίτο συνεχή χρόνο, ό αντιπρόεδρος τής Άνωτάτης Βιομηχανικής είπε ότι τό πρόβλημα πού αντιμετώπισε ή άρμόδια έπιτροπή έφέτος ήταν ή έπιλογή τών καλύτερων μεταξύ πολλών άριστούχων.

Έλεύθερη κίνηση τών άναπήρων ναυτικών

Δελτίο έλευθέρως κινήσεως άναπήρου μέ τά άστικά και ύπεραστικά μέσα συγκοινωνίας μπορούν νά άποκτήσουν και οι ναυτικοί — ένεργεια και συνταξιούχοι — καθώς και τά μέλη τών οικογενειών τους πού πάσχουν από κάποια μορφή άναπηρία σέ ποσοστό 50% και άνω.

Τά άνωτέρω άνακοίνωσε ή Έστία Ναυτικών ή όποία διευκρίνισε ότι οι ναυτικοί μέ τά δελτία έλευθέρως κινήσεως άναπήρου θά μπορούν νά μετακινούνται δωρεάν μέ τά άστικά συγκοινωνιακά μέσα και μέ τήν κατα-

Τήν Πέμπτη ή άπονομή τών βραβείων του Ίδρύματος «Άλέξανδρος Σ. Ώνάσης»

Τήν προσεχή Πέμπτη, 21 Νοεμβρίου 1985, ώρα 11 π.μ. θά πραγματοποιηθεί στήν Παλαιά Βουλή ή έπίσημη τελετή άπονομής τών Διεθνών Βραβείων «ΑΘΗΝΑΙ», «ΟΛΥΜΠΙΑ» και «ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» 1985 του Ίδρύματος «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΏΝΑΣΗΣ».

Τά Βραβεία θά επιδώσει ό Πρόεδρος τής Δημοκρατίας κ. Χρήστος Σαρτζετάκης.

Σύμφωνα μέ τίς άποφάσεις τής Διεθνούς Έπιτροπής του Ίδρύματος «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΏΝΑΣΗΣ» πού άνακοινώθηκαν στις 27 Μαρτίου 1985, στή Σορβόνη, στό Παρίσι, τά βραβεία «ΑΘΗΝΑΙ», «ΟΛΥΜΠΙΑ» και «ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» 1985 άπονέμονται:

ΒΡΑΒΕΙΟ «ΑΘΗΝΑΙ» (Ό Άνθρωπος και ή Άνθρωπότης):

στόν Λεοπόλντ Seddar Senghor, πρώην Πρόεδρο τής Δημοκρατίας τής ΣεNEGάλης γιά τό φιλοσοφικό του έργο περί Άφρικανισμού και τίς συνεχείς δραστηριότητές του γιά τήν ειρήνη και τόν πολιτιστικό διάλογο.

ΒΡΑΒΕΙΟ «ΟΛΥΜΠΙΑ» (Ό Άνθρωπος και τό Περιβάλλον του):

άπονέμεται από κοινού:

● Στήν Έπιτροπή Έράσμου τής Βασιλικής Όλλανδικής Άκαδημίας Έπιστημών και Τεχνών γιά τή σημαντική προσφορά στή διάδοση τής πολιτιστικής κληρονομιάς πού πραγματοποιεί μέ τή συλλογή και αύθεντική έκδοση τών άπάντων του Έράσμου, παρουσιάζοντας έτσι, υπό νέο φώς, τό μνημειώδες αυτό έργο του κλασσικού και «ούμανιστικού» πολιτισμού, και,

● Στόν Κ.Κ. Framji, Γενικό Γραμματέα τής Διεθνούς Έπιτροπής γιά τίς Άρδεύσεις και Άποστραγγίσεις (Ι.Ο.Ι.Δ.) σέ άναγνώριση τής ούσιαστικής του συμβολής, σέ παγκόσμια κλίμακα, στήν προστασία του περιβάλλοντος και τών δραστηριοτήτων του γιά τή διάδοση τών νεωτέρων άνακαλύψεων σχετικά μέ τά ύδάτινα άποθέματα του πλανήτη μας.

βολή μισού είσιτηρίου μέ τά ύπεραστικά στά όποια περιλαμβάνονται τά λεωφορεία, τραίνα και άεροπλάνα έσωτερικών γραμμών — τά έν λόγω δελτία χορηγούνται από τή Διεύθυνση Κοινωνικής Πρόνοιας τής Νομαρχίας στήν όποια ύπάγονται οι ένδιαφερόμενοι.

Νέοι δόκιμοι σημαιοφόροι Λ.Σ.

Όρκίσθηκαν 22 νέοι δόκιμοι σημαιοφόροι

ΒΡΑΒΕΙΟ «ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» (Ό Άνθρωπος και ή Κοινωνία):

Στόν καθηγητή Dr. Dr. h.c. Hermann Gmelner γιά τήν άφοσίωση του από τό 1949 στήν προστασία τής παιδικής ηλικίας και τή μοναδική πρωτοβουλία του γιά τήν Ίδρυση και έξάπλωση τής Όργανώσεως «S.O.S. Παιδικά Χωριά», μέσω τής όποίας έχει προσφέρει σέ χιλιάδες έγκαταλελειμμένα και όρφανά παιδιά άνά τόν κόσμο τήν οικογενειακή θαλπωρή.

Τό κάθε Βραβείο άνέρχεται στό ποσό τών 100.000 δολλαρίων και συνοδεύεται από άσημένιο μετάλλιο και περγαμηνή.

Τό Βραβείο «ΟΛΥΜΠΙΑ» θά μοιραστεί έξ Ισου στους δύο βραβευθέντες.

Υπενθυμίζουμε ότι ό άείμνηστος Άριστοτέλης Ώνάσης, μέ τή διαθήκη του συνέστησε Κοινωφελές Ίδρυμα στή μνήμη του γιού του Άλέξανδρου πού έχασε τή ζωή του σέ άεροπορικό δυστύχημα τό 1973. Τό Ίδρυμα αυτό σήμερα είναι γνωστό σάν Κοινωφελές Ίδρυμα «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ. ΏΝΑΣΗΣ» πού Ιδρύθηκε έπίσης τό 1975. Οι σκοποί του και οι δραστηριότητες του καλύπτουν, κατά κύριο λόγο, τούς τομείς τής πνευματικής και πολιτιστικής καλλιέργειας, τής εκπαίδευσης και τής υγείας τόσο στήν Ελλάδα όσο και διεθνώς.

Οι δραστηριότητες αυτές άφορούν, έως σήμερα, κυρίως:

1) Στή χορήγηση ύποτροφιών γιά μεταπτυχιακές σπουδές σέ φοιτητές και νέους Έλληνες έπιστήμονες γιά προχωρημένες σπουδές ή έρευνητικό έργο σέ όλες τίς χώρες του κόσμου.

2) Δωρεές γιά τήν ένίσχυση κοινωνικών προγραμμάτων στόν τομέα τής υγείας, παιδείας και πρόνοιας.

3) Μελέτες και χορηγίες γιά πολιτιστικούς σκοπούς.

4) Στή θεσμοθέτηση τριών διεθνών Βραβείων κάθε χρόνο.

5) Σέ τελική φάση βρίσκεται ή μελέτη γιά τήν άνέγερση ενός μεγάλου συγκροτήματος πού θά έξυπηρετεί κοινωφελείς σκοπούς.

του Λιμενικού Σώματος. Οι νέοι δόκιμοι είναι οι έξης:

Άνδρέας Δεληγιάννης, Ματθ. Φλωράκης, Δημ. Έμμανουηλίδης, Κων. Δάρας, Σάβ. Κονταξόπουλος, Ίωάν. Άρμύρας, Άριστ. Σαλβάνας, Ίωάν. Φωτόπουλος, Άθαν. Άθανασόπουλος, Άλεξ. Σπίνουλας, Χαρ. Μπακιρτζόγλου, Παντ. Έμμανουηλίδης, Άχιλ. Ματσάγγος, Άθαν. Χονδρονάσιος, Θρασ.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

ΣΚΑΦΟΣ ΠΟΛΛΑΠΛΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

— Νεότευκτο: Μήκος 16,5 μ. — Εύρος 4,7 μ

— Δυνατότητες μεταφοράς 6 αυτοκινήτων ή 16 τον. φορτίου και 30 έπιβατών.

Δύο μηχανές 8κύλινδρες Πέρκινς /V8540M μέ ύπερσυμπιεστή

— Ταχύτης 16-17 κόμβοι

— Άγκυροβολημένο στή Μάλτα

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: Τέλεξ ΜΑΛΤΑ 1480

Σταυριδόπουλος, Κων. Τσακαμής, Βασ. Σκουντής, Γεώργ. Μπούρας, Γεώργ. Ζαγκλαβάρας, Νικ. Μπακιρτζής, Εύστ. Αναγιάννης.

Πέντε μήνες φυλάκιση γιατί «'Απήγαγε» λιμενικό

Σε φυλάκιση πέντε μηνών καταδικάστηκε ο Γ. Ντάνιας, 61 ετών, κυβερνήτης του Ε/Γ-ΟΓ «Κλαίρη», νηολογίου Θεσ/νίκης, γιατί τον περασμένο Αύγουστο μετέφερε με το σκάφος του 25 υπεράριθμους επιβάτες και όταν η παράβαση βεβαιώθηκε από λιμενικό αυτός τον απείλησε και στην συνέχεια απέπλευσε χωρίς προηγούμενες να τον αποβιβάσει, κατακρατώντας τον παράνομα μέχρι το σκάφος να καταπλεύσει στο Πόρτο Κουφό.

Θάνατος Έλληνας ναυτικού στην Κούβα

Στό νοσοκομείο της πόλεως Σαντιάγο της Κούβας πέθανε το Σάββατο 9 'Οκτωβρίου ο ναυτικός Γεώργ. Μούχλης 29 ετών, Β' μηχανικός του ελληνικού φορτηγού «Κέϊπ Ματαπάς». Ο Μούχλης είχε αισθανθεί δυνατούς πόνους στο στομάχι και την Πέμπτη 7 'Οκτωβρίου είχε εισαχθεί στο νοσοκομείο όπου χειρουργήθηκε άμεσα γιατί είχε πάθει περτονίτιδα αλλά και μετά την έγχειρηση που κράτησε πέντε ώρες η κατάστασή του παρέμεινε κρίσιμη μέχρι το Σάββατο όποτε υπέκυψε. Η σορός του θα μεταφερθεί στην Ελλάδα με φροντίδες της διαχειρίστριας εταιρίας.

● Το ελληνικό φορτηγό «Μαρία Κ.» προσήγγισε το πρωί της Τετάρτης εκτάκτως στο Γιβραλτάρ και αποβίβασε τον άνθυποπλοίαρχο Πέτρο Ντουλμπέρη, 35 ετών, ο οποίος κατά το ταξίδι του πλοίου από τη Νιγηρία για τη Γαλλία είχε παρουσιάσει ύψηλο πυρετό

από την Παρασκευή 8 Νοεμβρίου. Ο Ντουλμπέρης εισήχθη στο νοσοκομείο του Γιβραλτάρ για νοσήλεια.

Θάνατος ναυτικού από καρδιακή προσβολή

Στό λιμάνι Μπλάφ της Νέας Ζηλανδίας πέθανε το μεσημέρι της Πέμπτης από καρδιακή προσβολή ο ναυτικός 'Ιωάν. Μανουσάκης, Β' μηχανικός του ελληνικού πλοίου «'Αναγγελ Χορδίζον». Ο Μανουσάκης είχε αισθανθεί άδιαθεσία λίγες ώρες πριν καταπλεύσει το πλοίο στο Μπλάφ και ο πλοίαρχος είχε ζητήσει με τον ασύρματο από τις τοπικές αρχές να υπάρχει γιατρός στο λιμάνι για την παροχή πρώτων βοηθειών. Μόλις το πλοίο κατάπλευσε μετά από τρεις ώρες στο λιμάνι επιβιβάστηκαν στο σκάφος γιατρός και νοσοκόμοι για να μεταφέρουν τον Μανουσάκη στο τοπικό νοσοκομείο, αλλά τη στιγμή εκείνη έπαθε καρδιακή προσβολή. Μετά τη χορήγηση οξυγόνου ο Μανουσάκης συνήλθε αλλά εν συνεχεία έπαθε και νέα καρδιακή προσβολή και υπέκυψε παρά τις προσπάθειες που κατέβαλε το ιατρικό συνεργείο για τη διάσωσή του.

Πνιγμός ναυτικού

Ο Παντ. Παπαδάκης, 26 ετών, ναύτης του φορτηγού «Ροσάνα», πνίγηκε στη ράδα του λιμανιού 'Οουέμπο της Γκαμπόν στη Δυτική 'Αφρική όταν γλίστρησε και έπεσε από το πλοίο στη θάλασσα. Ο Παπαδάκης δεν μπόρεσε να πιασθεί από τα σωσίβια που του πέταξαν άμεσα οι συνάδελφοί του και σε μικρό χρονικό διάστημα χάθηκε κάτω από το νερό. Όλες οι έρευνες που έγιναν κατόπιν από τη σωστική βάρκα του πλοίου και από δύο ρυμουλκά για την ανεύρεση του Παπα-

δάκη έμειναν άκαρπες.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Β' ΕΚΔΟΣΗ (ΚΕΔΡΟΣ) «ΜΑΡΤΥΡΙΕΣ 40-41»

Κ.Ν. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ — Μ.Σ. ΦΑΦΑΛΙΟΥ

Κυκλοφόρησε η δεύτερη έκδοση του βραβευμένου από την 'Ακαδημία 'Αθηνών έργου των φίλων Κώστα Ν. Χατζηπατέρα και Μαρίας Στ. Φαφαλιού «Μαρτυρίες 40-41».

Μετά τον όμοφωνο έπαινο της κριτικής το μόνο που θέλουμε να προσθέσουμε είναι ότι μπορεί να χαρακτηριστεί ένα μνημειώδες έργο, μοναδικό ίσως ντοκουμέντο γι' αυτούς που δεν έζησαν εκείνη την εποχή και αξίζει ένα εύγε στους δημιουργούς για την άρτια συγκέντρωση της ύλης και την τέλεια παρουσίασή της.

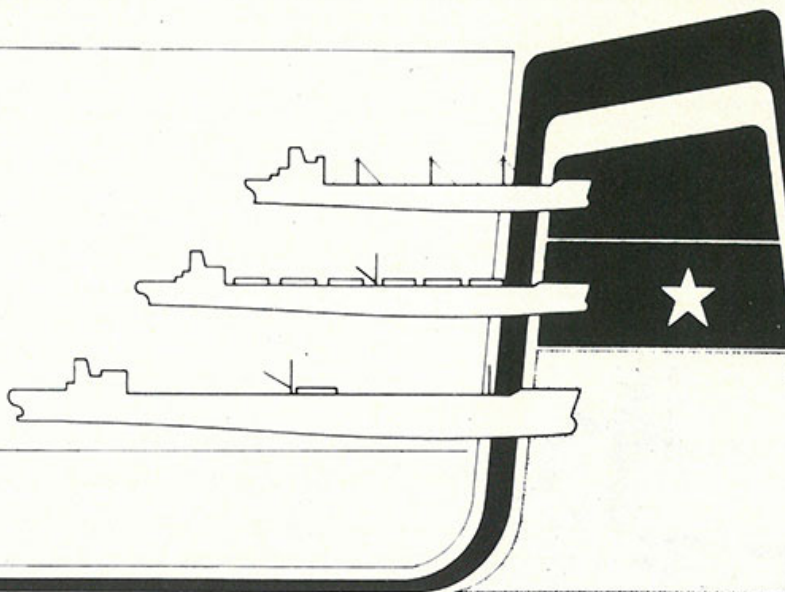
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησε το τεύχος του 'Οκτωβρίου της ναυτιλιακής νομολογιακής επιθεωρήσεως του δικηγόρου κ. 'Ιακ. Σέρρη.

Στό τεύχος αυτό ύστερα από συνοπτικό σημείωμα για τις εργασίες της 33ης διασκέψεως στη Λισσαβώνα της Comité Maritime International, δημοσιεύεται ενδιαφέρον άρθρο του Προέδρου της 'Ελληνικής 'Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου δικηγόρου κ. Π. Σωτηροπούλου για την αναθεώρηση της συμβάσεως των Βρυξελλών του 1952 περί συντηρητικής κατασχέσεως πλοίων.

'Ακολουθεί η πρόσφατη νομολογία των ελληνικών δικαστηρίων με τη δημοσίευση 12 αποφάσεων επί θεμάτων θαλάσσιας μεταφοράς, ναυτεργατικών ατυχημάτων και ναυτιλιακής φορολογίας.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 • UTRD GR



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	Έλληνική	3.700	1973	Κατά την άγκυροβόληση στην Πόντα Ντελγκάντα στις 7/11, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Olaf» συνεπεία βλάβης της κυρίας μηχανής και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	Έλληνική	3.600	1974	Υπέστη πυρκαϊά ΒΔ της 'Ισπανίας στις 14/11 και έγκαταλείφθηκε από το πλήρωμά του.
ΜΑΡΕΛ	Κυπριακή	9.853	1969	Υπέστη έκρηξη στο μηχανοστάσιο, άνοικτά της Βαλένθια στις 13/11 και έγκαταλείφθηκε από το πλήρωμά του σε ήμιβυθισμένη κατάσταση.
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Έλληνική	9.644	1971	Άγκυροβολημένο στην 'Αμβέρσα, στις 29/10, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Tara Bulk» και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	Έλληνική	10.631	1960	Παροπλισμένο στην 'Ελευσίνα, ανέφερε ζημιές στην ήλεκτρογεννήτρια στις 1/11.
ΦΟΙΝΙΞ	Έλληνική	11.489	1969	Άγκυροβολημένο στη Τσιταγκόγκ, συγκρούστηκε στις 30/10 με το μπάλκερ «Kalu» και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ	Λιβερίας	18.724	1972	Κατά την εκφόρτωση στο Ναυλάκι στις 29/10, υπέστη ζημιές σε γερανό και στο κύτος. Αναλήφθηκαν επισκευές.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	Έλληνική	15.961	1962	Προσάραξε στην 'Αλεξάνδρεια στις 5/11 και υπέστη ρήγμα και είσορή υδάτων.
ΚΩΣΤΗΣ	Έλληνική	20.823	1977	Κατά την διάρκεια της φόρτωσης στο Ντάρμπαν στις 7/10 υπέστη ζημιές σε γερανό. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στη Δουνκέρκη.
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	Έλληνική	15.688	1978	Επιθεωρήθηκε στο 'Αμβούργο, στις 31/10, συνεπεία ζημιών στο πηδάλιο. Αναλήφθηκαν επισκευές.
TANKER:				
ΚΑΝΑΡΙΑ	Έλληνική	151.225	1978	Εβλήθη από ιρακινό αεροσκάφος στον Περσικό, στις 5/11 και υπέστη είσορή υδάτων και κλίση. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών.

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



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

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

Ναυλαγορά

Καθώς τό φθινόπωρο βρίσκεται πιά σε προχωρημένο στάδιο είναι εμφανές ότι κά-
θε έλπιδα έποχιακής έστω ανάκαμψης της
άγορας έχει χαθεί. Καί αν υπάρχει σήμερα
μία βραχυπρόθεσμη προσδοκία, αυτή δέν
μπορεί νά είναι παρά ή διατήρηση του stat-
us quo πού, υπό τήν επίδραση της μόνιμης
άνισορροπίας προσφοράς — ζήτησης, δέν
φαίνεται νά στηρίζεται σε γερές βάσεις.

Ούτε τά σιτηρά, ούτε τά λοιπά κύρια φορ-
τία πρόσφεραν κάτι πού θά μπορούσε νά
δώσει κάποια καινούργια έμπνευση στην ά-
γορά. Αντίθετα, όλοι οι τομείς παρουσίασαν
σαθρή ζήτηση πού απειλούσε ανά πάσα
στιγμή τήν αγορά μέ κατάρρευση. Καί αν αυ-
τό δέν γίνεται, ή αντίσταση της πλοιοκτησίας
πρέπει νά αποδοθεί σε μία ένδόμυχη πεποι-
θηση, ότι ο χρόνος δουλεύει ευνοϊκά, ότι οι
συνεχείς σχεδόν πωλήσεις γιά διάλυση καί
ή άνυπαρξία νέων παραγγελιών τείνουν
πρός τήν άποκατάσταση ίσορροπίας σε
μεσο-μακροπρόθεσμη βάση.

Στους βασικούς τομείς, τά σιτηρά παρου-
σίασαν έλαφρά πτωτική τάση πού, αν συνε-
χισθεί μέσα στο έπόμενο δεκαπενθήμερο,
θά συνιστά πλέον σοβαρό πρόβλημα. Ήδη ο
πρός Ίαπωνία ναύλος πάναμαξ κατέρχεται
στά δολ. 13 ενώ δολ. 7.75 πληρώθηκαν γιά
τήν αντίστοιχη προς Κόντινεντ μεταφορά.

Ή έπισκευή του καναλιού του Welland χά-
ρισε βέβαια στην αγορά μερικές ευκαιρίες
άπασχόλησης σε άνετους ναύλους, ο Βό-
ρειος Ειρηνικός, όμως, ήταν μάλλον άπογοη-
τευτικός καί παρουσίασε πτωτική τάση.

Δέν υπάρχει τίποτε τό ουσιαστικό νά σχο-
λιάσει κανείς στο γαιάνθρακα καί τά σιδηρο-
μεταλλεύματα πού άκολούθησαν πορεία
ρουτίνας, χωρίς ωστόσο νά μπορεί κανείς
νά μιλήσει γιά άπραξία.

Τό ίδιο συνέβη καί μέ τά λιπάσματα πού
κινήθηκαν μέσα στά περιθώρια του Ίνδικού
ένδιαφέροντος πραγματοποιώντας μία μέ-
τρια ζήτηση καί αντίστοιχες ναυλώσεις.

Ή ζάχαρη δέν μάς έχει πρόσφατα συνηθί-
σει σε ευχάριστες εκπλήξεις, αν καί πρέπει
νά σημειώσουμε ότι μεγάλο ποσοστό του
όγκου της διακινείται σε μικρές παρτίδες
πού πολλές φορές διαφεύγουν τήν προσοχή
του παρατηρητή της αγοράς. Ήξει όμως
νά σημειώσουμε τούς 25.000 τόννους από
Κούβα γιά Κίνα στά δολ. 29,50 φίο, όπως καί
τούς 14.000 τόννους από Άγ. Μαυρίκιο γιά
Λονδίνο στο μάλλον χαμηλό ναύλο των λιρ.
13.85 φίο.

Έν όψει των Έορτών των Χριστουγέν-
νων, ίσως θά πρέπει νά αναμένουμε κάποια
ζωηρότητα στη ζήτηση γιά γενικά φορτία
μέσα στις έπόμενες 20-30 ήμέρες.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σημαντικό ποσοστό της όλης δραστηριό-
τητας του δεκαπενθημέρου εκφράστηκε μέ-
σω της χρονοναύλωσης. Ή έξαγωγή άσφα-
λών συμπερασμάτων ως προς τίς τάσεις της
ναυλαγοράς από τήν αξιολόγηση των πλη-
ρωθέντων μισθωμάτων είναι έπισημής λό-
γω του μεγάλου άριθμού των έμπιστευτικών
κλεισιμάτων.

Από ό,τι έγινε γνωστό, μπορεί κανείς νά
διαπιστώσει μία σταθερότητα στον χώρο
του Άτλαντικού όπου τό πάναμαξ γιά ένα
κυκλικό ταξίδι κυμαίνονταν μεταξύ δολ. 4.500
- 5.000 ενώ τό handy size (25-28.000 τον. d.w.)
γιά ένα ταξίδι από Κόντινεντ προς τίς συνή-
θεις περιοχές προορισμού έφθανε τά δολ.
4.000 - 4.200. Τά ίδια περίπου έπίπεδα μισθω-
μάτων ίσχυσαν από τή Ν. Άφρική είτε προς
Ευρώπη είτε προς Άπω Άνατολή.

Κάπως δυσκολότερα ήταν τά πράγματα
στην Άπω Άνατολή όπου, σε γενικές γραμ-
μές, τά μισθώματα βρίσκονταν κατά 10% πε-
ρίπου σε σχέση μέ τον Άτλαντικό. Όπωςδή-
ποτε, οι ευκαιρίες άπασχόλησης ήταν λιγό-
τερες, πράγμα πού βάρανε ιδίως στις περι-
πτώσεις πού προέβλεπαν έπαναπαράδοση
στο δυτικό ήμισφαιριο.

Πλοίο 135.000 τον. d.w. κλεινόταν γιά ταξί-
δι από Ίαπωνία προς Κόντινεντ στά δολ.
1.60 τον. d.w. Πλοία γενικού φορτίου 15.000

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Σαφή σημεία βελτιώσεως έδειξε ή αγορά
του Περσικού κατά τό τελευταίο δεκαπεν-
θήμερο. Ή βελτίωση αυτή ήταν πλέον έμφα-
νή στα U/VLCC, ο άριθμός των όποιων λιγό-
στευε συνεχώς ώστε, τή στιγμή πού γρά-
φονται αυτές οι γραμμές, νά τίθεται τό έρώ-
τημα ύπάρξεως άνοικτού πλοίου κατά τά μέ-
σα Νοεμβρίου. Αυτή ή τάση έπιτυχώς άνα-
κλάται στην βαθμιαία άνοδο των ναύλων,
πού από τό WS 35 πέρασε στα 37,5 καί 39,5
γιά νά καταλήξει στο WS 41,5 ενώ φημολο-
γείται διαπραγμάτευση σε άνώτερα έπίπε-
δα.

Στίς λοιπές περιοχές, ή ναυλαγορά του
άργού πετρελαίου δέν παρουσίασε αξιόλο-
γες μεταβολές ή διακυμάνσεις, σε βαθμό
πού ή λεπτομερής αναφορά σε αυτές νά κα-
θίσταται περιττή. Γεγονός είναι ότι, χάρις
στην έποχιακή συγκυρία, ή ναυλαγορά έδει-
χνε σημεία σταθερότητας πού προοιωνί-
ζουν τουλάχιστον μία ευθεία γραμμή γιά τίς
έπόμενες τέσσερις εβδομάδες.

Σημαντική άνοδο παρουσίασε ή αγορά
των παραγωγών, ιδίως στον Περσικό καί τήν
Καραϊβική όπου παρατηρήθηκε προσέλευ-
ση πλοίων καί από άλλες περιοχές.

Οι 50.000 τόννοι από Περσικό γιά Ίαπωνία
πλήρωναν WS 110 περίπου ενώ ραγδαία βελ-
τίωση έδειχναν οι μικρότερες ποσότητες, ο-
πως οι 30.000 τόννοι από Άντεν γιά Ίαπωνία
πού πλήρωσαν WS 140 καί WS 155 σε διά-
στημα δύο ήμερών. Σχετική κίνηση παρου-
σίασε καί ή Ν.Α. Άσία ενώ στο Μεσογειακό
χώρο δέν παρατηρήθηκαν ουσιώδες μετα-
βολές.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΔΑΜΑΣ: Μόμπιλ 55.000 τον. γαιάνθρακες Νότιο
Ίαπωνία δολ. 11 φίο, 25.000/15.000 τον. φορτοεκ-
φόρτωση Νοέμβρ. 20 - Δεκεμβρ. 10.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Πόρτ Καρτιέ 16.500 τον. σιτηρά Λά
Γκουάιρα δολ. 14,25 φίο, 4 ήμέρες/1.000 τον. φορ-
τοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 9-16.

ΑΠΟΛΛΩΝ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. άλευρα σε
σάκκους Αίγυπτο, δολ. 24,50 φίο, 1.500/1.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 14-20.

ΑΚΡΟΝ: Ποταμό Μισισσιπι 75.000 τον. γεννή-
ματα Όλλανδία δολ. 8,25 φίο, όψιόν Δυτ. Γερμανία
δολ. 8,50 φίο, 12 ήμέρες, Νοεμβρ. 25-30.

ΜΠΡΟΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ: Άμερ. Κόλπο 11.000
τον. λιπάσματα δυτική άκτή Ίνδίας, δολ. 32 φίο,
3.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 11-20.

ΜΙΣΤΕΡ ΜΑΊΚΕΛ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεν-
νήματα Παρανάγουα δολ. 10,55 φίο, 5 ήμέρες/2.500
τον. Νοεμβρ. 9-12.

ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. φωσφα-
τα δυτική άκτή Ίνδίας, δολ. 31 φίο, 8.000/1.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 6-15.

ΠΑΦΘΙΝ ΣΠΙΡΙΤ: Άμερ. Κόλπο 15.000 τον. γεννή-
ματα Άλγερία, δολ. 20,90 φίο, 4.000/1.000 τον. φορ-
τοεκφόρτωση, άμεση.

ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεν-
νήματα Ίαπωνία, δολ. 15 φίο, 8 ήμέρες, Δεκεμ-
βρίου 10-25.

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.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΜΑΡΙΤΣΑ: Γκέντ 45.000 τον. περίπου κριθής Τζέντα δολ. 11 φίο, όψιόν Νταμμάμ δολ. 13,50 φίο, 6.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 6-11.

ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ ΣΤΑΡ: Μάρσα Έλ Μπρέγκα 18.000 τον. λιπάσματα σε σάκους δυτική άκτ ή 'Ινδίας, δολ. 27 φίο, 1.500/750 τον. φορτοεκφόρτωση Νοεμβρ. 15-20.

ΑΡΤΕΜΗΣ: Καζαμπλάνκα 18.000 τον. περίπου λιπάσματα χύδην δυτική άκτ ή 'Ινδίας, δολ. 24,25 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρ. 10-20.

ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ: Άλκανάρ 35.000 τον ταϊμέντα Γέμπο δολ. 10 φίο, 7.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοέμβριο.

ΜΕΤΑΞΙΑ: Μονροβία 85.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Όλλανδία, δολ. 4.50 φίο, 5 ήμερα, Νοεμβρ. 5-15.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ: Άχλάδι 24-25.000 τον. γεννήματα 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ/Γκέντ δολ. 6,75 φίο, 2.500/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 8-11.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ: Τολέδο 19.000 τον. σιτηρά Λισσαβόνα/Άμβούργο, δολ. 19,25 φίο, 7 ήμερες, Νοεμβρίου 20-28.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Έλλάδα 30.000 τον. κριθής 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ/Γκέντ δολ. 7,25 φίο, 2.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 13-16.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΑΛΙΣΜΑΝ: 22.189 τον. d.w. του 1972, παράδοση Σιγκαπούρη Νοεμβρ. 8-12, ταξίδι μέσω δυτικής Αυστραλίας με επαναπαράδοση Χάβρη/Άμβούργο, δολ. 2.550 την ήμερα.

ΑΡΙΩΝ: 22.274 τον. d.w. του 1973, παράδοση Φλάσινγκ Νοεμβρ. 3-7, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 3.500 την ήμερα.

ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ: 27.661 τον. d.w. του 1984, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ίαπωνία ή Κίνα, δολ. 4.250 την ήμερα.

ΛΕΑΝΔΡΟΣ: 54.309 τον. d.w. παράδοση Χάμπτον Ρόντς Νοέμβρ. 10-20, επαναπαράδοση Βραζιλία δολ. 4.000 την ήμερα, πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΕΥΗΜΕΡΙΑ: 22.273 τον. d.w. του 1973, παράδοση στο πιλότο 'Αμβέρσα Νοεμβρ. 3-5, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Μπέργκεν/Γιβραλτάρ δολ. 3.575 την ήμερα.

ΠΗΓΑΣΟΣ: 23.423 τον. d.w. του 1972, παράδοση Νότιο Ίαπωνία Νοεμβρ. 17-25, ένα ταξίδι με δυτικής άκτ ή ΗΠΑ με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.600 την ήμερα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΛΑΜΙΝΙΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ίαπωνία WS 95, Νοέμβριο.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Κέυχαν 85.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 63,5 Νοεμβρ. 5.

ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ: Σίρρι 'Αϊλαντ 244.000 τον. 'Αϊν Σούκχνα WS 38, Νοέμβριο.

ΕΦΕΣΣΟΣ: Δυτική 'Αφρική 88.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 50, Νοεμβρ. 2.

ΗΛΕΚΤΡΑ: Δυτική 'Αφρική 90.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 47,5, όψιόν άκτ ή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 49, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 50, όψιόν 'Αμπιτζάν δολ. 255.000 κατ' άποκοπή, Νοεμβρ. 3.

ΦΙΛΙΚΟΣ: Ράς Σουκχέιρ 68.000 τον. μέρος φορτίου, Ίταλία WS 72,5 Νοεμβρ. 10.

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ: Μαύρη Θάλασσα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 135, όψιόν Μεσόγειο WS 145, Νοέμβριο.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Καραϊβική 98.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 38,5, Νοεμβρ. 4.

ΒΕΝΟΥΣ Τ.: 'Ανατολ. άκτ ή Μεξικού 66.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερικανικό Κόλπο WS 85, Νοεμβρ. 2.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Καραϊβική 130.000 τον. άκτ ή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 40, Νοεμβρ. 4.

ΑΛΕΞΙΑ Β.: Κίνα 18.000 τον. καθαρά δυτική άκτ ή ΗΠΑ, WS 170 Νοέμβριο.

Οί 'Αγοραπωλησίες

Κάτω από τη βαριά σκιά της παγκόσμιας ναυλαγοράς που για μία ακόμα φορά παραμένει στάσιμη στα γνωστά χαμηλά επίπεδα, ή αγοραστική δραστηριότητα κινήθηκε σε δυσανάλογα μεγάλη κλίμακα από όπου δεν λείπει τό στοιχείο του καιροσκοπισμού. 'Ω-

ΓΚΑΛΕΡΥ: Χαλούλ 'Αϊλαντ 68.000 τον. μέρος φορτίου, Ίταλία WS 45, όψιόν 'Αϊν Σούκχνα WS 50, Νοέμβριο.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, Καραϊβική ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 110, όψιόν Δυτ. 'Αφρικής WS 127, Νοεμβρ. 10.

ΔΕΛΦΙΝΙ: Ζάβια 28.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 150, Νοεμβρ. 7.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣΣ: Σίντι Κερύ 80.000 τον. μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 72,5, Νοεμβρ. 15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Πούντα Καρντόν 24.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Τζάκσονβιλ WS 125, Νοεμβρ. 6.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ: Σαλλόμ Βόε 78.000 τον. Χάλιφαζ WS 57,5, Νοεμβρ. 13.

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Γέμπο 76.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 63, όψιόν Μεσόγειο WS 68, Νοέμβριο.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: 'Αρζού 65.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 67,5, Νοέμβριο.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Λά Σαλίνα 35.000 τον. μέρος φορτίου, Λάς Μίνας WS 115, Νοεμβρ. 14.

ΠΑΡΟΣ: Τής 25.000 τον. μέρος φορτίου, Μίλφορντ Χέβεν, WS 115, Νοεμβρ. 11.

ΜΠΡΗΤΕΝ: Ές Σιντέρ 65.000 τον. μέρος φορτίου, Μελάι, WS 95, Νοεμβρ. 12.

ΠΡΟΚΥΟΝ: Έκουαντόρ 48.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 89, όψιόν Καραϊβική WS 93, όψιόν Παναμά WS 100, Νοεμβρ. 15.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Ράς Λανούφ 65.000 τον. μέρος φορτίου, Ίσπανικό λιμάνι Μεσογείου, WS 95, όψιόν Βορ. Ίσπανία WS 90, Νοεμβρίου 12.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ: Νίνασαμ 65.000 τον. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ, WS 110, Νοεμβρίου 1.

ΕΙΡΗΝΗ: Κέυχαν 95.000 τον. μέρος φορτίου, Γιουγκοσλαβία, WS 80, Νοεμβρίου 11.

Γιουγκοσλαβία, WS 80, Νοεμβρίου 11.

στόσο, πίσω από τη γενική κατάρθεια, είναι φανερό ότι κάποιο σημαντικό έργο επιτελείται προς την κατεύθυνση μιάς μελλοντικής εξισορροπήσεως προσφοράς καί ζήτησεως πού - ειδικότερα στα δεξαμενόπλοια - αρχίζει να διαγράφεται σαν μία λίγο - πολύ βέβαιη προοπτική.

Η πρόσφατη μαζική πώληση πολύ μεγάλων δεξαμενοπλοίων προς διάλυση σε συνδιασμό με την πλήρη σχεδόν άπουσία νέων παραγγελιών, διάχυτη επιτρέπει την έντυπωση ότι δεν αποκλείεται να βρεθούμε πρό έλλειψης μεγάλων πλοίων στην αγορά μέσα στο άμέσως προσεχές μέλλον.

Η έκτιμηση αυτή έστρεψε την προσοχή πολλών αγοραστών στις μεγάλες μονάδες πού, έλλείψει ίκανού αριθμού έν ύπηρεσία πλοίων πού να προσφέρονται για πώληση, προστρέχουν στα παροπλισμένα U/VLCC, τόσο στη Σκανδιναβία όσο καί στη Μεσόγειο καί άλλου.

Καί ενώ αριθμός τέτοιων μονάδων βρίσκεται υπό διαπραγμάτευση, όριστικές καί μάλλον σε προχωρημένο στάδιο διαπραγμάτευσης περιπτώσεις έγνώσθησαν στην αγορά.

Μεταξύ αυτών θα σημειώσουμε τό Τ/Τ «ΟΝΥΧ» (268950 TDW/1974) σε Έλληνες αγοραστές έναντι δολ. 3.000.000 περίπου, με παράδοση Νορβηγία όπου τό πλοίο είναι παροπλισμένο καί τό Μ/Τ «ΑΜΟΚΟ ΜΙΛΦΟΡΔ» (232.000 TDW/1973) στα δολ. 4.000.000. Μόλις προχθές βράδυ (13.11.85) τό Τ/Τ «ΑΔΝΑ» (223.000/1975) κλεινόταν στα δολ. 85 ανά τόνο έλαφρού έκτοπίσματος παράδοση Νορβηγία.

Στά κάτω μικρότερα μεγέθη είχαμε την όριστική πλέον πώληση του Μ/Τ «FRIESLAND» (124.800 TDW/1974) σε τιμή δολ. 3.500.000 ή λίγο άνωτέρω, ενώ δολ. 2.400.000 ήταν ή περίπου τιμή του Μ/Τ «ΜΟΒΙΛ ΒΡΙΛΙΑΝΤ» (113.250 TDW/1970) σε Έλληνες πώ-



**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

λι αγοραστές με παράδοση «ως έστι» Νότια Κορέα. Στο ίδιο πάντοτε μέγεθος, τό Μ/Τ «LI-WO VENTURE» (139.200 TDW/1976) πέρασε σε έπίσης Έλληνικά χέρια αντί δολ. 4.700.000 έπειτα από ανταγωνισμό.

Στό handy size, τό Μ/Τ «SHINOBU ANANDA» (82.300 TDW/1975) πέρασε σε Φιλανδούς αντί δολ. 3.500.000 ενώ τό Μ/Τ «BRILLIANCE» (90.986 TDW/1976) ναυλώθηκε για 6-12 μήνες με δικαίωμα των ναυλωτών αγοράς του πλοίου στά δολ. 4.400.000. Στο αυτό μέγεθος, τό Μ/Τ «CANADIAN OWL» (89.700 TDW/1975) κλεινόταν στά δολ. 4.100.000.

Πληροφορίες ότι τό ΟΒΟ Μ/Τ «SCANDIA TEAM» (105.500 TDW/1974) δεσμεύτηκε στά δολ. 4.600.000 ανέμεναν έπίσημη έπιβεβαίωση.

Στά πλοία παραγώγων, θά αναφέρουμε τό ΜΤ «OKTELLA» (39.750 TDW/1982) σε Νορβηγούς αντί δολ. 9.300.000. Έπίσης, τό Μ/Τ «AVRA ADVENTURE» καί «AVRA BRAVERY» (32.300 TDW/1975-73, αντίστοιχα) φαίνεται ότι περνούν σε Έλληνικά χέρια σε άγνωστη τιμή.

Στά μπάλκ κάρριερς, τό Μ/Τ «CAPTAIN JOHN» (51.800 TDW/1974), τό όποιο έφέρετο κλεισμένο στά δολ. 2.500.000 ήταν λιγότερο χαρακτηριστική περίπτωση λόγω της μετασκευής του σε RO/RO (1978) για 3.200 αυτοκίνητα.

Κινέζοι ήταν οι αγοραστές του Μ/Τ «W.C. VAN HORNE» (57.100 TDW/1970) στά δολ. 1.850.000. Πάντοτε στο μέγεθος πάναμαξ, τό Μ/Τ «BRIDGEPORT» (64.300/1983) τελούσε υπό την αίρεση των Έλβετών αγοραστών του στά δολ. 8.750.000 ενώ τό παλαιότερο Μ/Τ «MITSUI MARU No. 2» (61.147/1972) μόλις

έπιανε τά δολ. 2.200.000 με αγοραστές της Ταϊβάν.

Σε μικρότερο μέγεθος, τό Μ/Τ «HONSHU GLORIA» (41.960/1975) περνούσε σε Ίάπωνες αγοραστές αντί δολ. 1.600.000 ενώ τό Μ/Τ «ASIA INDUSTRY» (33.000/1974) αγοράστηκε αντί δολ. 1.450.000 για μετασκευή.

Στό handy size, τό Μ/Τ «SHINING STAR» (25.870/1977) συμφωνήθηκε με Έλληνες στά δολ. 1.800.000 ενώ τό «AEGIS LOGIC» (20800/1975) μόλις δολ. 860.000 με παράδοση Έλλάδα «ως έστι».

Στά πλοία γενικού φορτίου, θά αναφέρουμε τό Μ/Τ «ALPINA» (14.980/1970), με μάλλον ύψηλές προδιαγραφές, στά δολ. 920.000.

Τά Ίσπανικά TD15 Μ/Τ «MIKARENOS»/«PARENOS» (15.840/1979) μάταια ανέμεναν αγοραστή, έστω καί στά δολ. 1.000.000.

Ειδική μνεία άξίζει στην όμαδική αγορά έξι πλοίων ψυγείων της CUNARD από την KAPPA MARITIME του Λονδίνου (κ. Κολλάκης) αντί συνολικής τιμής δολ. 9.000.000 με παράδοση Άγγλία «ως εύρίσκονται». Πρόκειται για τά Μ/Τ SAMARIA/SAXONIA/SERVIA/SCYTHIA των 558.000 κυβ. ποδών κατασκευής του 1973/72/72/72, καθώς καί τά CARINTHIA/CARMANIA των 480.000 κυβ. ποδών του 1973/71. Προηγέθηκε σκληρός ανταγωνισμός από αριθμό αγοραστών, κυρίως Έλλήνων.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τουλάχιστον δέκα υπερδεξαμενόπλοια

καί άλλα τόσα μικρότερου μεγέθους πουλήθηκαν για διάλυση κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο. Είναι τουτο τό πιο ένθαρρυντικό σημείο της αγοράς καί προοιωνίζει άπαλλαγή της από την πλεονάζουσα χωρητικότητα. Συγχρόνως όμως, ό μεγάλος αριθμός των πωλήσεων καί, κυρίως, ό όγκος της πωλούμενης χωρητικότητας άποτελεί ισχυρό άνασταλτικό παράγοντα σε κάθε προσπάθεια άνυψώσεως των τιμών.

Κοντά στά δεξαμενόπλοια, ένας μεγάλος αριθμός πλοίων ξηρού φορτίου όδηγήθηκε στά διαλυτήρια.

Μεγάλη ή κίνηση στην Ταϊβάν, κάπως περιορισμένη στην Κίνα καί την Νότια Κορέα. Ή Ίνδία σχεδόν άπαθής στην άνατολική άκτή με μικρή ζήτηση στά δυτικά.

Γενικά, οι τιμές διαμορφώνονται ως έξης (δολάρια ανά τόννο έλαφράς χωρητικότητας):

Ταϊβάν:

Δεξαμενόπλοια 115/118
Ξηρού φορτίου 95/103

Κίνα:

Δεξαμενόπλοια 116/117
Ξηρού φορτίου 100/107

Ίνδία:

Ξηρού φορτίου 90/93

Πακιστάν:

Ξηρού φορτίου 76/98

Ίσπανία:

Παντός τύπου 72/75

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



Petridou



★ 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

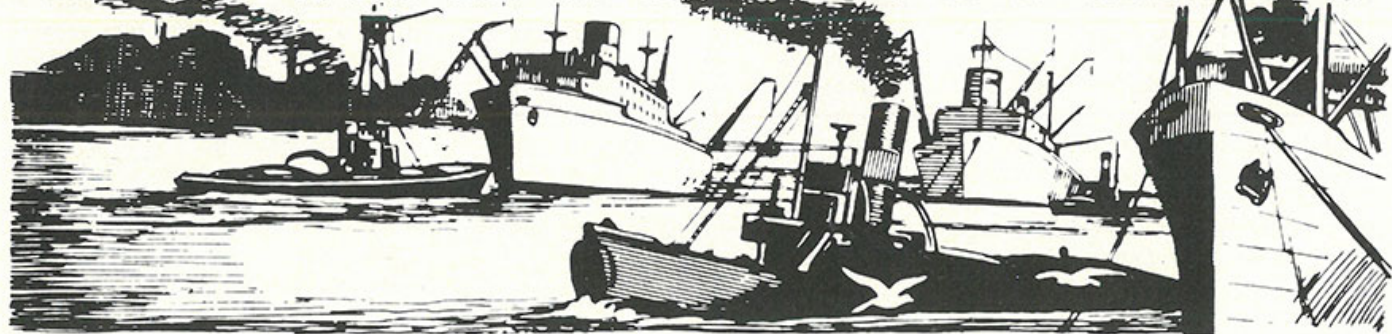
Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1211/970 November 15th, 1985

SURVIVAL IS HARD BUT PROMISING

Although no one can anticipate an upturn of the shipping markets in the next months, we can even at this dull moment foresee somewhat healthier conditions for shipowners in the longer term.

As far as the drycargo market is concerned, after the collapse of Sanko and the return to owners and to the trading companies of tonnage chartered, we do not see these vessels trading any more at the cut-price levels of the past which was causing rates to remain very low.

In addition, the increasing severance of Banks to provide new loans for ship purchases or newbuildings is bound to lead to a more stabilized market as all the old units will be pushed to the scrapyards. Furthermore, orders for new ships have been significantly reduced and already foreign orders in Korea are running at 40 per cent of the 1984 level while Japan is unable to confirm any new orders even at prices offered which are at least 20 per cent below cost.

In the tankers trade, we are happy to report the sale to the breakers of ten VLCC's within the last fortnight, a development which many believe that can lead to an increase in demand for the larger vessels within the following months, while the lifting of the OPEC price bench will in the long run boost activities in the oil market.

We therefore strongly believe that the above are hopeful signs that from the present depression will rise healthier, smaller in numbers but more efficient shipping concerns who will rip the benefit of the future healthier shipping market.

STAYING AFLOAT IN STORMY SEAS

Reserved or protected cargoes and oversupply of ships are currently the two basic problems facing bulk shipping markets.

The above can summarise the pre-

sent discouraging state of the dry bulk shipping market as outlined in Mr. Basil Papachristides address during the seminar on the World Economy and Ship Finance, held recently in the Piraeus Marine Club.

Mr. Papachristides undelined that today there are about 210 million deadweight tons of bulkers and combination carriers engaged in dry bulk trades and another 23 million deadweight tons on order. Actual demand for bulk carriers is in the neighborhood of 165 million tons, which means that surplus is in the order of 45 million deadweight tons or 22 per cent of the existing fleet.

Only cheerful news so far is that bulk carriers are being scrapped at the rate of eight million d.w.t. per year, while shipyards have agreed to stretch out newbuilding deliveries.

However, the measures required for the market to return to equilibrium somewhere in 1989 are according to Mr. Papachristides the following:

- no further ordering
- a sustained scrapping rate of eight millions tons of older vessels per year

— the utilization of 50 per cent of the combination carriers fleet in the dry bulk trades, and

— a growth rate of seaborne bulk trade of three per cent every year.

In addition Mr. Papachristides urged his fellow shipowners to:

— search for cargoes before searching for ships and develop a marketing approach to their business.

— Enter into fields of specialisation where they can further cultivate the image of committed and professional operators.

— Consider joint ventures, equity sharing schemes and joint vessels operation programmes, demonstrating the adaptation of a more industrial approach to the shipping profession, and finally — examine new employment contracts, which are yet novel to the industry, such as amortisation - linked rates, purchase options, interest rate indication of charter hire or forms of lease financing and be willing to employ new methods, which may give more chances to survive in changing world shipping markets.

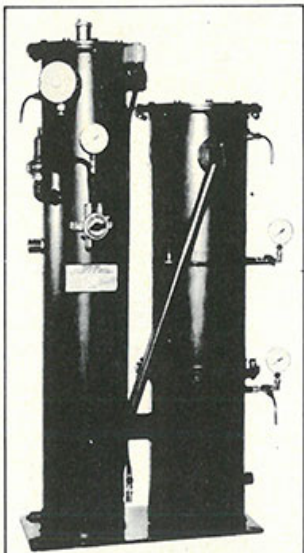
Purity under 5 PPM
15 PPM IMO approved
under Res A393 X

POSEIDON

Oily water separator acc. to MARPOL 73/78 for your vessels from 0,1m³ 5m³/HR. Compact size, low cost, easy to install, simple to maintain, immediate deliveries, 200 references.

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING

88, VAS. KONSTANTINOY AV. 185.36 PIRAEUS GREECE
TEL. 41.30.027 - 45.29.292 TLX : 21 1363 POLY GR



SALVAGING SANKO

The Japanese shipping and financial markets are sceptical about the plan to salvage the bankrupt Sanko company which is intended to bring about the desired results by the beginning of 1989.

With the exception so far of Marubeni, the trading houses have refused to finance one third of the salvage programme to the extent of \$ 51 million saying they have already paid enough in high charter rates for Sanko's newbuilt bulkers.

On the other hand, the three basic banks of the group, the Daiwa, Tokai and Long-Term Credit Bank have declared that they can only provide a maximum of 20 billion yen for the five year plan instead of the 31 billion demanded.

Under the rehabilitation plan for the court's approval, the one hundred or so newbuilding bulkcarriers delivered to Sanko would have a five year grace period on principal repayment, and only six per cent interest on outstanding loans. In addition, there would be a six month moratorium on the bareboat portion of the hire for all these vessels, which in effect means that the trading houses will provide to Sanko a loan of about 12 billion yen.

Meanwhile, the trading houses are asking for a postponement in the delivery of the remaining ships which were still at some stage of construction on August 14, the date on which Sanko sought the protection of the Court, while the shipyards complain that they have already ordered the equipment for the ships and have advanced a great deal in the construction of some of the ordered bulkers.

In spite of the vicious circle that has developed the administrator, Mr. Miyata, has declared that Sanko will contin-

ue to operate the handy size bulk carriers even without the help of the trading houses while the Japanese government has in recent days appealed to the Banks to cooperate more in the rehabilitation of the crippled shipping giant, as talks between the trading houses failed to break the deadlock.

SHIPBUILDING DEMAND SHRINKS

Shipbuilders experienced a further reduction in tonnage orders as demand for ships worldwide continues to shrink and pessimism regarding future prospects increases.

Particularly in Japan foreign shipbuilding orders fell considerably, making September the poorest month ever for Japan's shipbuilding industry. Attempts are now being made to form a cartel to 'try and limit building capacity.

The situation in South Korea is similar with not any export orders reported during the last three months. However, South Korea still holds a substantial order book while government has agreed to finance a vast national programme for new ships worth 166 million dollars.

It is worth to note that a change is seen also with respect to the competitive situation between shipyards/ building countries. The Japanese yen has hardened by more than 10 per cent in recent months and although the Korean won was devalued in August in support of the export industry, both these nations were outcompeted by Yugoslavia recently with respect to bids invited by Kuwait for a number of product carriers in the 37.000 and 120.000 d.w. tons class.

Lastly, it remains to be seen what will happen with many of the ships ordered

in Korea and Japan whose owners have no intention of accepting them. According to a report from Eggar Forester, there remained about 30 Sanko vessels on order of which 18 keels had already been laid. About 8 are said to have been accepted by the contractors but 10 are still unaccounted for. The Tung group has 22 vessels on order and nobody knows how many will eventually be delivered.

Under these circumstances it remains to be seen how the reduction of Japanese shipbuilding capacity can be brought about and which yards finally will be able to survive.

NEW MARITIME CENTRE OPENS

The ICC Centre for Maritime Cooperation has now opened in London. The CMC is a specialized division of the International Chamber of Commerce, the world business organization. Its fundamental aim is to assist commercial cooperation in the maritime sector, primarily between interests in developed and developing countries. It will promote the worldwide development on a commercial basis of all forms of maritime shipbuilding.

In pursuit of that goal, the Centre will ensure that expert advice is available to shipping interests on legal, technical, operational, management and financial matters, and will arrange for studies to be undertaken in such areas. These will include feasibility studies for new projects.

The CMC will also act as an international clearing house for information on all forms of maritime business cooperation and on the conditions affecting them. It will bring together maritime joint venture partners, and advise, through experts, existing joint ventures. The CMC, in addition, will facilitate the development of maritime skills through such measures as on-the-job training.

CHINESE OPPORTUNITIES

Maritime industrialists from all over the world will be able to discuss the immense business potential in China's fast growing shipping industry at a conference organised by Lloyd's of London Press.

The Marintec China 85 Conferences are to be held in Shanghai from December 4 to 10 1985, as part of the Marintec Offshore China Exhibition and Conferences, organised in conjunction with the Shanghai Society of Naval Architecture and Marine Engineering and the Cahners Exposition Group.

China is mounting a concerted effort to modernise its maritime industries and Marintec China is an opportunity

ROTTERDAM**Ketting-Muilwijk B.V.**

Wilhelminakade 68
NL 3072 AR Rotterdam

Tel. 010 84.60.33 Tx. 28780 kegac

**DECK AND ENGINE REPAIRS
ELECTRICAL REPAIRS, PIPE WORK,
HYDRAULIC, REFRIGERATION,
FIRE FIGHTING**

C. PAPATHEODOROU

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

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

for international maritime industrialists to explore the vast marketing potential in the country.

CONFLIT OF COMPETENCE

In Spain the Cabinet decided to establish a new separate marine Police Service under the name "Guardia Civil del Mar" in order to take over the responsibility of ports and ships control.

The Merchant Marine Division was strongly expressed against the new measure on the ground that it will probably cause an unwished conflit of competence.

The same argument was raised by the Admiral Chief of Naval War College, who believes that marine police falls already into the competence of three other authorities: Navy, Civil police and Finance officers Service.

NEW CADETS

696 new cadets entered this year the State Merchant Marine Academies. Among them are 266 for deck-officers,

299 for engineers and 131 for radio-operators.

In particular each of the eight deck-officers school will receive 25-30 new students with the exception of Michaniona school which will receive 6. In marine engineering, Chios and Chania schools will receive 29 new students, Eleusis 56, Aspropyrgos 77 and Michaniona 103. In radio officers, Rhodos school will receive 20 new students, Aspropyrgos 40 and Preveza 61.

Two special features of this year: The first one being that among the new cadets are 25 girls (10 for deck, 5 for engine room and 10 for radio) and the second that among them are 38 boys who have already a six month's service aboard cargo vessels before entering the Academies and thus are first to be accepted.

UNAVOIDABLE

The recent devaluation of the drachma and the "silent" slide in its parity with foreign currencies has increased the production costs of Naftika Chronika by 50 per cent compared to the beginning

of the year.

This development has forced us to adjust our sales price and our subscription rates from the beginning of November.

50 YEARS AGO

— After the last voyage from USA to Piraeus of the Greek liner "Byron" and after the definite laid up the vessel, one of the best pages of our shipping achievements, was closed.

— The Minister of Marine, who personally took over the subject of the last seamen's strike, succeeded to restore order in our coastal transports.

— Harbour officer Chr. Achis was appointed to the Seamen's Pension Fund (NAT) and his colleague John Sakalis to the Ministry of Merchant Marine (Port Police Division).

— The s/s "Despina Papas" of 4.649 grt, build in 1904 owned by Mr. Andr. Papas was sold to British shipowners at a price of 8.500 pounds.

— The s/s "Carlovassi" was fixed from Nikolajef for Danube 1.000 tons iron ore 4/3 fio, immediate loading.

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 Piraeus

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

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



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

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

Authorised Service Station for STORK -
WERKSPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

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



‘Η κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



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

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
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
ΑΓΙΑΞ	70	17247
ΑΓΙΑΞ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	68	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 III	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	30848
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	72	3085
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
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΗ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΣΟΣ	73	9369
ΑΙΘΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΣ	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
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

δ. Π. Σαΐδ 29/9	
ε. Σιμονοσέκι 4/10	
α. Ντουμπόι 12/9	
α. Σάντος 12/9	
α. Μπαρμπάντος 12/10	
α. Πειραιά 19/10	
α. Κήλανγκ 10/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Φρημάντλ 17/9	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Κουνσόν 7/10	
πρ. «Έλενα»	
α. Μπάχια Μπλάνκα 28/9	
ε. Ν. Όρλεάνη 14/10	
α. Χαμίνα 1/10	
α. Ντάρμπαν 15/9	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. «Georg Kurz»	
ἀργεί Πειραιά	
στον Πειραιά 7/8	
ἀργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Σουέζ 1/10	
ἀργεί Έλευσίνα	
α. Άντοφαγκάσα 12/10	
α. Πειραιά 27/9	
δ. Γιβραλτάρ 11/10	
α. Κολόμπο 23/8	
ε. Ν. Όρλεάνη 9/10	
α. Ρίο 'Ιαντίρο 5/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τεργέστη 20/10	
μετ. «Άλεξος» (ε.)	
α. Ροζάριο 26/7	
ἀργεί Έλευσίνα	
ἀργεί 'Ιθάκη	
στο Μπαντάρ Άμπας 10/10	
α. Ρίο 'Ιαντίρο 15/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ρουέν 12/10	
α. Πρίνς Ρούπερτ 10/10	
ε. Τάραντα 10/10	
ε. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 18/10	
ἐπισκευές Άμβούργο	
ἐπισκευές Άμβούργο	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. «In Amemas»	
ε. Μπανγκόγκ Μπάρ 1/8	
α. Φιλαδέλφεια 12/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 15/10	
ἀργεί Άργοστόλι	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Γουαλλάρου 20/10	
α. Νταμπέρ 12/9	
α. Ντάρμπαν 18/10	
α. Σιγκαπούρη 10/10	
α. Ντάρμπαν 11/10	
πρ. «In Nahala»	
α. Πειραιά 7/10	
μετ. «Άλολος Μ.» (κ.)	
μετ. «Άλολος» (λ.)	
ε. 'Ιντσόν 7/10	
ἀργεί Πειραιά	

ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΗ	71	7402
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Α	70	44954
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ)	78	80653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4385
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
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
ΑΛΤΣ	79	11000
ΑΛΤΣ	70	2605
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΤΣΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

α. Φλάσινγκ 13/10	
πρ. «Άλεξάνδρα Τ.»	
α. Χόνγκ Κόνγκ 16/9	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 17/10	
α. Πειραιά 12/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. 'Ιταζάι 13/10	
ε. Βενετία 18/10	
ε. Σούνεϋ 21/10	
δ. Μπαρμπάντλ 20/10	
δ. Γιβραλτάρ 21/10	
ἀργεί Χαλκίδα	
δ. Κωνσπολή 5/10	
ἀργεί Σάρζα	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Νάπολη 15/10	
α. Ν. Όρλεάνη 16/10	
α. Ν. 'Υόρκη 12/10	
α. Χουάνγκπου 2258	
α. Σιμπενίκ 16/10	
ε. Λάγος 4/7	
στην Άμβέρσα 18/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τζέντα 17/10	
δ. Μάλτα 30/9	
ναυπηγ. Τόκυο	
ε. Νισούαστλ 21/10	
α. Ντάρμπαν 18/10	
α. Βενετία 8/10	
α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 16/10	
α. Άμβέρσα 21/10	
ἐπισκευές Άμβέρσα	
ἐπιπλήρη διάλυση	
α. Κολόμπο 16/10	
στο Σάντος 16/10	
α. Γυάλλα 19/10	
α. Μονρόβια 14/10	
ε. Άμβέρσα 19/9	
δ. Σουέζ 17/9	
ε. Λισαβώνα 18/10	
υπό ναυπήγηση	
δ. Παναμά 30/9	
ε. Άμβέρσα 21/10	
α. Σινγκάγκ 26/9	
ε. Γδύνια 12/10	
α. Σαβάννα 20/10	
α. Ανακόρτες 17/10	
α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 18/10	
δ. Σουέζ 8/10	
α. Π. Καμπέλλο 5/10	

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΛ	68	13633
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΕΝΤ	68	9710
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	57761
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΙΔΑΧΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΩΜΩΝ	71	15119
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19889
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638

πρ. «Edna»	
ε. Ν. Όρλεάνη 17/10	
δ. Σουέζ 14/10	
α. Σάντος 12/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 19/10	
πρ. «Marani»	
α. Μομπλ 2/10	
ε. Μπουεναβεντούρα 30/9	
ε. Θεσσαλονίκη 10/10	
α. Ν. Όρλεάνη 17/9	
α. Σούνεϋ 26/9	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τακόμα 16/10	
ἀργεί Σάρζα	
α. Τζένα 14/10	
α. Άμπιτζάν 16/9	
α. Σιγκαπούρη 29/9	
α. Λονδίνο 19/10	
ε. Μαντράς 8/9	
ἐπιπλήρη αλλοδαπούς	
α. Λός Πάλμας 28/9	
α. Βοστώνη 19/10	
στη Μιχαρά 4/10	
ε. Πόρτ Χάρκωρτ 2/10	
ε. Πόρτ Άλμπέρνι 17/10	
α. Γκιζάν 17/10	
ε. Γουέλλινγκτον 18/10	

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	8680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	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'ΣΝΤΟΜ	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	76	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	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
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500

δ. Σουέζ 10/9
α. Λομέ 16/10
ε. Γιάβτα 21/10
ε. Χόνγκ Κόνγκ 17/10
α. Κέιν Τάουν 20/10
α. Σχέζιν 3/10
α. Τσάρτσιλ 27/9
α. Φός 11/10
δ. Παναμά 14/10
ε. Τακαράντι 29/9
στο Μπαντάρ Άμπας 12/10
ε. Λονδίνο 17/10
α. Χάλφας 12/10
ε. Γουκαμάτσου 22/10
α. Μακάι 2/9
α. Μπαρμπάντος 13/10
α. Μπάρνη 11/10
α. Άνκόνια 15/10
ε. Σικάγο 3/10
ε. Γιοκοχάμα 16/10
δ. Σουέζ 15/10
α. Χάβρη 18/10
α. Π. Κέλανγκ 15/10
α. Βανκούβερ 16/10
στο Ντάρμπαν 20/10
ε. Ντάρμπαν 12/10
ε. Φλάττερν Χάρμπορ 15/10
δ. Παναμά 12/10
α. Καργάνα 4/10
α. Σιγκαπούρη 10/10
ε. Μαυρίκι 22/10
ε. Σχέζιν 14/10
δ. Παναμά 19/10
α. Χόνγκ Κόνγκ 1359
α. Άμβέρσα 28/9
α. Τζέντα 15/10
α. Μπλάφ 5/10
ε. Λάγος 9/9
α. Τζέντα 11/9
α. Σαβάννα 18/10
δρύνει Πειραιά
πρ. «Όβερσθι» Αργονώτη-
μεσοελαϊκής μεταφορές
α. Τακόμα 15/10
δρύνει Άμβούργο
α. Όζακα 21/9
δ. Ντόβερ 5/10
α. Γιοκοχάμα 14/10
δ. Σκό 5/10

ΑΝΔΡΟΣ Α'Λ.	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 ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	64	10741
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16846
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	16438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	18356
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ 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 ΠΕΡΛ	76	8051
ΑΠΕΞ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	10862
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899
ΑΠΟΥΣ	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΙΑ	64	2375
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877
ΑΡΓΟΣ	69	9842
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ.	72	20239
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	66	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	85	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13800
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	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	68259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13800
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΟΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13833
ΑΣΤΟΡ	78	29860
ΑΣΤΥΝΑΞ	75	38811
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΜΑΤΟΣ	71	9466
ΑΤΛΑΝΤΑ	69	13341

α. Βανγκαρέι 15/10
α. Π. Γουάλλκοτ 17/10
α. π. Γουάλλκοτ 1/10
αργεί Πειραιά
α. Λός "Αντζέλες 17/10
α. Χάουιντ Πόιντ 17/10
δ. Παναμά 27/9

δ. Π. Σαϊδ 17/10
α. Χάβρη 30/9
α. Κολόμπο 16/10
ύψωση σημαία Μάλτας
ε. Ντάρμπαν 18/10
α. Τζάκσονβιλ 8/10
ε. Βαρκελώνη 17/10
μεσογειακές μεταφορές
α. Ντουλούθ 26/9
αργεί Πειραιά
ε. Αμβέρσα 19/10
αργεί Πειραιά
α. Τζακάρα 10/10
α. Ντάρμπαν 5/9
αργεί Πειραιά
α. Ναπιέρ 27/9
αργεί Πειραιά
αργεί Πόρτομπουρου
α. Παράνογος 10/10
ε. Ν. "Ορλεάνη 4/10
δ. Παναμά 18/10
δ. Κων/πολη 30/9
ναυπηγ. Σαόμπε
α. Σύνδεν 2/10
ε. Ντάρμπαν 14/9
δ. Παναμά 3/10
ε. Γουίλμινγκτον 21/10
ε. Μαμόν 30/9
α. Ρίο "Ιανέιρο 11/9
α. Λισαβόνα 4/10
ε. Ντακάρ 11/10
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 15/10
αργεί Πειραιά
επισκευές Τσούντρεϊ
ε. Τσάλνα 15/10
α. Λός Πάλμας 23/9
μετ. «Πρωτοπόρος» (κ.)
αργεί Πειραιά
ναυπηγ. Τόκυο
ε. Πειραιά 7/10
α. Μαδράς 18/10
α. Τής 5/10
πρ. «in Safra»
α. Οντέιντα 2/10
αργεί Πειραιά
ε. Σάφι 15/10
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Παναμά 16/10
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά

ε. Αρατού 27/9
στο Τζιμπούτι
α. Αμβέρσα 21/10
διάλυση Μάλτα
δ. Σουέζ 12/10
α. Πόρτλαντ 20/9
αργεί Πειραιά
δ. Παναμά 19/10
αργεί Πειραιά
α. Λισαβόνα 11/10
α. Πόρτ Κέλανγκ 10/10
α. Χάβρη 10/10
μεσογειακές μεταφορές
α. Χάμπτον 5/10
α. Αμβέρσα 25/9
α. Αμβέρσα 27/9
δ. Παναμά 8/10
α. Καλκούτα 10/10
αργεί Στουλίδα
αργεί Στουλίδα
αργεί Στουλίδα
α. Σάν Νικόλας 7/8
αργεί Έλεουσία
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 5/10
α. Μπρισμπαϊν 1/10
αργεί Πειραιά
ε. Σαφάγκα 2/10
στο Κουβέιτ
α. Τσάλνα 19/10
α. Ρουέν 15/10
αργεί Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 9/10
α. Λός "Αντζέλες 4/10
α. Ντάρμπαν 14/10
ε. Σαγκάη 23/9
υπό ναυπήγηση
α. Πειραιά 11/10
α. Σουέμα 4/10
α. Χάμπτον 21/10
α. Τσάρτσι 21/10
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 7/10
α. Ν. "Ορλεάνη 9/10
α. Μένταλ "Αχμάντι 21/9
α. Λός "Αντζέλες 7/10
α. Νταμμάμ 10/10
α. Λός "Αντζέλες 12/10
δ. Γιβραλτάρ 4/10
ε. Πόρτ ντε Μπουκ 19/10
α. Φιλανδελφία 10/10
ε. Ροσιφ 24/8
δ. Γιβραλτάρ 3/10

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΑΣΜΑΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44801
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΘΕΡ	73	7594
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΥΛΙΣ	72	18402
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	79	10993
ΑΥΡΑ	68	9624
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΑΦΘΟΡΟΣ	69	44327
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΣΕΣΣΑ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	68	3340
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΝΤΑ	66	13782
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	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	75727
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΒ	66	10210
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16636
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269
ΒΗΤΑΣΑΝ	68	19633
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ.	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 ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	70	18634
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6885
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847
ΓΙΟΥΠΤΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΛΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΙΩΤΑ	62	10163
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ε. Φός 21/10
ε. Πειραιά 6/8
δ. Επτάννησα 30/9
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
δ. Παναμά 19/9
ε. Ραβέννα 12/10
ε. Λά Γκουέρα 18/9
α. Ρουέν 8/10
επιβλήθη άλλοδαπούς
α. Φός 5/10
α. Σιγκαπούρη 7/10
α. Βοστώνη 9/10
α. Κολόμπο 18/10
α. Σουραμπάνγια 7/10
α. Γιοκαίτσι 15/10
αργεί Σετούμπάλ
α. Βιτόρια 17/10
μεσογειακές μεταφορές
α. Μαλίνα 8/10
ε. Πειραιά 17/10
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Παλούα 3/10
α. Γιούρπορτ 29/8
αργεί Γάνδη
α. Σόντερχαμν 13/10
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
ε. Πόρτο Καμπέλλο 28/9
α. Μπαχραϊν 28/5

στην Καλκούτα
αργεί Τρινκομάλη
αργεί "Αργιστόλι
ε. Μπαντάρ "Αμπάς 13/10
α. Αμβέρσα 12/10
ε. Πόρτλαντ 3/10
αργεί "Αλιβέρι
ε. Σαγκάη 4/9
α. Αύγουστα 17/10
α. Λοχάντ Ντατού 2/10
α. Ν. "Υόρκη 13/10
ε. Κόμπε 17/10
α. Χουάνγκκου 4/10
α. Μέθυλ Ρόαντς 10/10
ε. Χάβρη 21/10
αργεί Πειραιά
α. Κέυ Πόιντ 2/10
α. Σπέζια 18/10
α. Λός Πάλμας 26/9
α. Τάραντα 27/9
ε. Παλέρμο 21/10
α. Αμβέρσα 2/10
δ. Σουέζ 18/10
α. Πόρτο Καμπέλλο 4/10
α. Τάουνσβιλ 3/10
αργεί Πειραιά
α. Ντάρμπαν 30/9
ε. Π. ντε Μπουκ 20/10
αργεί Στουλίδα
διάλυση Πακιστάν
αργεί Στουλίδα
αργεί Πειραιά
α. Γιβραλτάρ 20/10
α. Σαντάντερ 12/10

ε. Πόρτ "Οκχα 13/9
 δ. Σκώ 17/10
 α. Σιγκαπούρη 29/8
 αργεί Πειραιά
 α. Μπρεμερχόβεν 9/10
 ε. Γιούρπορτ 21/10
 α. Εϊλάτ 6/10
 μετ. «Καπετάν Ανδρέας Γ.»
 α. Σιγκαπούρη 20/9
 αργεί "Υγουμενίτσα
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Γένοα 13/10

ε. Λάγος 12/9
 στο Ντάρε-εσ-Σαλάμ
 ε. Ν. "Ορλεάνη 4/10
 ε. Πειραιά 2/10
 ε. Ντάρμπαν 7/10
 ε. Ντακάρ 12/10
 ε. Βηρυτό 12/10
 α. Ρουέν 3/9
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Ντάρμπαν 18/10
 α. Τορόντο 18/10
 α. Σιγκαπούρη 14/10
 αργεί Πόρτσμουρου
 ε. Σουέζ 21/10
 αργεί Πειραιά
 α. Φόυνες 12/9
 αργεί Πειραιά
 στον Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 ε. Ταλάνα 19/10
 αργεί Λευκάδα
 α. Ρίο "Ανέιρο 30/9
 δ. Σουέζ 24/7
 αργεί Πειραιά
 α. Ντάρμπαν 11/10
 α. Μπ. "Αϊρες 10/10
 α. Άντεν 10/10
 αργεί Πειραιά
 α. Φουτζέιρα 19/10
 ε. Σουέζ 13/10

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΚΟΛΑ	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	67	51644
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	18275
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	18014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΡΙΟΥΤ	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ	71	16306
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942
ΓΟΥΑΙΒ (δ)	58	12732
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΟΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ)	74	18204
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ)	85	18300
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ)	61	7864
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ II	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9881
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
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ)	68	48687
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ)	66	48801
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	72	16398

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985

ε. Μομάσα 10/10		
α. Άμβέρσα 15/10		
αργεί Πειραιά		
α. Μπάρνη 10/10		
α. Έλευσινα 12/10		
α. Χάμπτον 20/10		
α. Ν. Όρλεάνη 27/9		
α. Φουτζέιρα 16/5		
α. Π. Καμπέλλο 5/9		
δ. Παναμά 11/10		
α. Ν. Όρλεάνη 30/9		
ε. Π. Καμπέλλο 7/9		
ε. Βερακρούζ 2/9		
ε. Βομβάη 19/9		
ε. Σάντος 7/10		
ε. Κακινάδα 19/8		
α. Ν. Όρλεάνη 21/9		
α. Κέιπ Τάουν 7/10		
δ. Παναμά 22/9		
ε. Μπουναβεντούρα 2/10		
ε. Θεσσαλονίκη 4/10		
ε. Κάντλα 2/9		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάνη 19/9		
α. Ν. Όρλεάνη 17/10		
α. Λός Άντζελες 7/10		
ε. Λέικ Τσάρλς 10/10		
δ. Σουέζ 26/8		
δ. Γιβραλτάρ 30/8		
ε. Π. Καμπέλλο 5/10		
ε. Ρίο Άνιέιρο 30/9		
α. Ν. Όρλεάνη 2/10		
ε. Ν. Υόρκη 17/10		
δ. Κωνσταντή 7/10		
α. Σάν Φραντσίσκο 12/9		
α. Μπάχα Μπλάνκα 8/10		
α. Ντάρμπαν 20/10		
α. Πόρτ Χάρκγουτ 12/10		
α. Τζέντα 17/10		
ε. Βανκούβερ 10/10		
α. Χαμπτον 13/10		
α. Βίλα Κονσταντίνου 16/8		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
α. Ντάρμπαν 12/10		
α. Ν. Υόρκη 2/10		
α. Βικτόρια 5/10		
δ. Γιβραλτάρ 15/10		
ε. Ντάρμπαν 14/10		
α. Ρουέν 13/10		
α. Ίντσον 12/10		
α. Φρημάντλ 3/10		
α. Τσάρλεστον 26/9		
δ. Ρίο Άνιέιρο 10/10		
δ. Σκ 9/10		
δ. Γιβραλτάρ 15/10		
α. Π. Ελίζαμπεθ 18/10		
α. Ρότερνταμ 14/10		
α. Ρίο Άνιέιρο 17/9		
α. Παράγουα 1/10		
α. Ν. Υόρκη 5/10		
ναυπηγ. Σκαρμαγκά		
αργεί Γαλαξίδι		

α. Λίβερπουλ 11/10		
α. Ρίτσαρντ Μπαίη 7/10		
αργεί Πειραιά		
μεσογειοακές μεταφορές		
αργεί Χαλκίδα		
δ. Ντόβερ 21/10		
α. Ντόβερ 21/10		
α. Ρότερνταμ 16/10		
α. Δουνκέρκη 30/9		
ε. Κίγκστον 18/10		
ε. Κίγκστον 18/10		
ε. Κίγκστον 18/10		
μεσογειοακές μεταφορές		
α. Κέιπ Τάουν 8/10		
ε. Γιοκοχάμα 2/10		
αργεί Γαλαξίδι		
μεσογειοακές μεταφορές		
αργεί Πειραιά		
αργεί Μίνα Σάκρ		
α. Σιγκαπούρη 8/9		
α. Ντάρμπαν 21/10		
αργεί Πειραιά		
α. Άδελαιδα 17/10		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
μεσογειοακές μεταφορές		
α. Λάρνακα 20/10		
αργεί Πειραιά		
ε. Βισακαπατάμ 18/9		
δ. Γιβραλτάρ 9/10		
δ. Σουέζ 6/10		

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ)	68	48687
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΣΟ	80	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΑΦΙ	68	19495
ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ I	64	10852
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ)	64	1927
ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ. (δ)	77	68942
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ)	68	48748
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	8006
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΙΤ (δ)	75	60870
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846
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	18605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	18605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ)	78	46842
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207
ΕΛΜΙΝΑ (μ)	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ	85	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985

ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216
ΕΜΟΥΛ (δ)	58	20590
ΕΜΠΡΕΣ	65	8186
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΣΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΙΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ	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
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	58	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	80	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΗΝΕΡ	72	6680
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ)	75	57180

ZANET	66	4503
ZANNH	81	22857
ZANNH ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ZANTE (δ)	69	54282
ZETTA	71	20516
ZHNOBIA	68	15841
ZHNOB	81	23100
ZINI	76	11348
ZYGOZ	76	19186
ZYGOZ	69	3490
ZOH XPICTINA	65	34501
ZBH	70	2885
ZHY PA'Ι'ΝΤΕΡ	81	4617
HAECTPA (δ)	72	54719
HAIOΠOΛIΣ	77	34035
HAITTOY'Ι'NT	81	16700
HAITTOPT	67	27018
HAΦIΣTOΣ	66	21374

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΝΙΚ I	61	9516
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ)	69	51732
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477

ε. Αύγουστο 19/10		
α. Σιγκαπούρη 14/10		
α. Χαϊνά 27/8		
ε. Πειραιά 13/9		
α. Μπάχα Μπλάνκα 25/9		
δ. Γιβραλτάρ 15/10		
αργεί Στυλίδα		
α. Μιζουσία 29/9		
αργεί Πειραιά		
δ. Σουέζ 21/10		
μεσογειοακές μεταφορές		
πρ. «Stena Pacifica»		
αργεί Πειραιά		
μεσογειοακές μεταφορές		
ε. Άγκονα 15/10		
ε. Ντάρμπαν 19/9		
α. Σάλλομ Βόε 13/10		
ε. Κουνχουαγκντά 19/9		
στις Μπίτερ Λέικς		
αργεί Πειραιά		
δ. Π. Άρνεας 3/10		
ε. Ρανγκκούκ 5/10		
α. Σιγκαπούρη 2/10		
α. Χαμπτον 15/10		
α. Γάνδη 8/10		
ε. Ν. Όρλεάνη 20/10		
ε. Τής 21/10		
α. Θέοντα 14/10		
α. Σίβιταβέσια 15/10		
δ. Γιβραλτάρ 7/10		
μετ. «Ελλησποντος Στρεϊτ» (κ.)		
α. Τουμπάρσ 23/9		
δ. Γιβραλτάρ 20/10		
δ. Σουέζ 13/10		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάνη 9/10		

α. Μπέλφαστ 28/9		
ε. Σαγκάη 2/10		
ναυπηγ. Κόμπε		
αργεί Πειραιά		
ε. Πειραιά 7/8		
πρ. «Empress of Austral?ia»		

ΕΘΟΥΧΗΤΩΡ	73	89904	α. Ρουέν 5/10	ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	ε. Λαίβ 18/10
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	ἀργεί Πειραιά	ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16386	δ. Γιβραλτάρ 20/10
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	ἀργεί Πειραιά	ΚΛΕΙΩ	58	8791	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44883	α. Μπρουναμπούτελ 19/10	ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Αβελίδα 16/10
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	στό Γκότεμποργκ 23/9	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Ρότερνταμ 22/10
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	α. Πόρτ 'Ελζαμπεθ 19/10	ΚΟΝΔΩΡ	67	8842	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Ντάρμπαν 11/10	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Γκλάντσον 18/9
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ἀργεί Πειραιά	ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	18000	α. Άμβέρσα 22/10
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Γκλάντσον 15/10	ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Σάλλομ Βόε
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	ε. Εινγκάνγκ 29/8	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Μουτσούρε 16/10
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895	α. Πειραιά 17/10	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	δ. Παναμά 21/9
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739	πρ. «In Salah»	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	α. Χέυ Πόιντ 14/10
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	ε. Γκλάντσον 15/4	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Κολούμπια 10/10
ΙΛΙΑΝΚΑ Α.	73	9771	επώληθη	ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	18000	α. Τουμπάρδο 7/10
ΙΟΛΙ	72	4999	α. Κων/πολη 25/9	ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Πειραιά 26/8
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	ε. Χιούστον 18/10	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Χόγκ Κόγκ 13/10
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	α. Πειραιά 12/10	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24893	α. Φιλαδέλφεια 11/10
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	82	10420	ε. Μόχα 28/6	ΚΟΝΣΤΕΛΕ'ΙΣΟΝ			
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	ἀργεί Σάρζα	ΚΟΝΣΤΕΛΕ'ΙΣΟΝ	67	7680	ε. Πειραιά 28/9
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ἀργεί Πειραιά	ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΣ	77	5539	ε. Ρότερνταμ 22/10
ΙΟΣ	85	34400	α. Αύγουστα 11/10	ΚΟΝΣΤΕΛΕ'ΙΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	ἀργεί Πειραιά
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ε. Καράτι 15/10	ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	ε. Π. Σαίδ 19/10
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	δ. Π. Σαίδ 16/10	ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Τσίμπα 12/10
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	α. Άστακ 18/10	ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	ἀργεί Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	18227	α. Αύγουστα 27/9	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	ἀργεί Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041	α. Ν. Όρλεάν 6/10	ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9882	α. Σήροπορτ 16/10
				ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Μονρόβια 17/10
				ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Άαλεσσοντ 21/10
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	18023	α. Νητρούι 2/10	ΚΟΦΗ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	66	5153	επώληθη άλλοδαπούς
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	68	10322	στή Σαχάνα 6/7	ΚΡΑΝΤΩ	71	8830	δ. Γιβραλτάρ 8/10
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Τζέντα 23/9	ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	16598	α. Άμβέρσα 25/9
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Ντάρμπαν 8/10	ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ.	75	6084	ε. Μαλάγα 16/10
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Τσώρτσιλ 18/10	ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Π. Χάρκωρτ 20/8
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	στό Καράτι 20/10	ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Πειραιά 13/9
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Μπανζόρμασίν 27/9	ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. Τζέντα 18/10
ΚΑΛΛΙΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ὕπὸ ναυπήγησης	ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 10/1
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	στή Λουάντα	ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Τόκυο 28/9
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	α. Γκουαγιακούλ 12/10	ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Γένοα 19/10
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	α. Άμβούργο 22/10	ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Τομασσίν 30/9
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	δ. Παναμά 6/9	ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	ε. Πειραιά 2/10
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	διάλυση Κιουρασάο	ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Τοσάλεστον 27/9
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	α. Φουτζέιρα 19/10	ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Γιβραλτάρ 18/10
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225	στόν Περισκό	ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Κομπέ 9/10
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Άμβέρσα 21/10	ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΠΤΟΤ	82	11500	α. Βομβάη 17/10
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	α. Σφάξ 13/10	ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Κομπέ 12/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	δ. Π. Άρενας 28/8	ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Άκαμπα 1/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	ἀργεί Χαλκίδα	ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	α. Άμβέρσα 14/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στό Ούμ Κουάσρ	ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Αύγουστα 10/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	ἀργεί Πειραιά	ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	α. Λός Πάλμας 21/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	ε. Σαγκάη 23/9	ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Ντομπάι 6/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	ε. Τολέδο 14/10	ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	ε. Ντόχα 17/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	μετ. «Καπετάν Άλέξανδρος Α.»	ΚΡΙΟΣ	59	16875	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32800	ἀργεί Άμστερνταμ	ΚΡΙΟΣ	75	7028	α. Μπάρ 13/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Σμύρνη 30/8	ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Λέγκχορν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	ἀργεί Πειραιά	ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Πειραιά 30/9	ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	8598	δ. Παναμά 14/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ἀργεί Βομβάη	ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Άμστερνταμ 22/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Δεμεράρα 13/10	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	στή Τζέντα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Ν. Όρλεάν 13/10	ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	α. Βικτόρια 1259
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	στό Μπαντάρ Άμπάσας 8/10	ΚΥΘΗΡΑ	68	13870	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ	60	9163	ἀργεί Νουεβίτας	ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ Γ. Π.				ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Όξελοσσοντ 19/10
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	ε. Χώρ Φακάν 22/7	ΚΥΘΝΟΣ	76	9784	ε. Κουνγκντία 27/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ Δ.			ε. Χόγκ Κόγκ 4/10	ΚΥΜΑ	60	7758	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ἀργεί Πειραιά	ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α. Σ.	77	23596	α. Τζέντα 26/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΝ Α.	81	13338	α. Κολόμπο 6/10	ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	ἀργεί Άστακ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΡΤΖ.	89	9116	α. Χάμπτον 10/10	ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	δ. Παναμά 19/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΡΤΖ Α.	66	19595	πρός Άκαμπα 20/10	ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Μουμπάσα 20/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑ-			α. Σηλίτι 4/10	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ἀργεί Πειραιά
ΡΗΣ	82	29281	ε. Αλβερούλ 21/10	ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Ντόβερ 4/10	ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	α. Άσντοντ 17/10	ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ροζάριο 11/10
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ἀργεί Πειραιά	ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Ντάρμπαν 10/10
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	ἐπισκευές Πειραιά	ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	33	13098	ἀργεί Πειραιά				
ΚΑΡΜΕΝ ΣΕΡΕΝΑ	72	15952	ἐπισκευές Πειραιά				
ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ	72	13098	ἀργεί Πειραιά				
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	ἐπισκευές Κορούνα 22/10				
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Σιγκαπούρη 22/9				
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Άρνάκα 14/10				
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Σάντος 17/10				
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34087	α. Κέιπ Τάουν 14/10	ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'	68	4350	α. Κων/πολη 24/9
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	18040	α. Σιγκαπούρη 2/10	ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	ἀργεί Λευκάδα
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	ἀργεί Άργοσσόλι	ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Τερνεουσέν 6/10
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Άμβέρσα 9/10	ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	7952	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	α. Άλγκεκίρας 15/10	ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ε. Τερνέστη 18/10	ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907	α. Μαυρίκιο 3/10
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	59	4832	ἀργεί Χαλκίδα	ΛΑΚΩΝ	69	8825	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	28537	ἀργεί Πειραιά	ΛΑΜΥΡΑ	83	38000	α. Θεσσαλονίκη 11/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Σουέξ 5/10	ΛΑΟΔΙΚΗ	84	10305	α. Κολόμπο 24/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	μετ. «Κατερίνα Δ.» (κ.)	ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Θεσσαλονίκη 13/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μετ. «Αίνουκ» (π.)	ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Σοβάννα 5/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Θεσσαλονίκη 11/10	ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	α. Τοσάλεστον 11/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Βουλώνη 4/10	ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ε. Ρότερνταμ 19/10
ΚΑΤΙΕ	60	10187	ἀργεί Γαλαξείδι	ΛΕΔΕΑ	63	17879	ἀργεί Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Κων/πολη 7/10	ΛΕΜΑΝ	66	2953	ἀργεί Πειραιά
				ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618	ἀργεί Σετσουμπά
				ΛΕΝΤΓΟΥΟΥΡΛΝΤ	68	10618	ἀργεί Έλευσίνα
				ΛΕΩΝ	75	15684	α. Λός Άντζελες 3/9
				ΛΕΩΝ	72	2311	α. Σιγκαπούρη 27/9
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14851	α. Σάν Άντόνιο 7/10	ΛΕΩΝ (δ.)	79	32993	α. Π. οφ. Σπείην 9/10
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Χόγκ Κόγκ 29/9	ΛΕΩΝΗΣ ΣΧΑΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Ρίο Άνέριο 9/10
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	ἀργεί Ρίβερ Φόλ	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Ρότερνταμ 23/10
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Ντάρμπαν 22/	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	69	17485	α. Ράς Τανούρα 11/10
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	δ. Παναμά 25/9	ΛΗΤΩ	78	18104	ἀργεί Βαράνα
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	ε. Ν. Όρλεάν 26/9	ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Μπ. Άίρες 3/10	ΛΙΜΠΕΠΟΡΤ	83	19343	διάλυση Κίνα
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. Σολβαντόρ 16/10	ΛΙΜΠΕΠΡΕΣ	82	19337	δ. Κων/πολη 10/10
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Σάν Πέντρο 4/10	ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	δ. Π. Σαίδ 13/10
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Σάν Ντιέγκο 10/10	ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	ε. Σουέξ 20/10
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	δ. Μπρναναμκέλ 26/7	ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Σιγκαπούρη 27/9
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Άμβέρσα 13/8	ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΣ	74	9118	α. Π. οφ. Σπείην 9/10
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Ν. Γουέστμινστερ 15/8	ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Ρίο Άνέριο 9/10
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	ἀργεί Πειραιά	ΛΙΤΤΛ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Ρότερνταμ 23/10
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	ἀργεί Πειραιά	ΛΙΩ	68	9650	α. Ράς Τανούρα 11/10
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	ἀργεί Πειραιά	ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	ἀργεί Πειραιά

ΛΟΪ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/10
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Χονολουλού 8/10
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. 'Αμστερνταμ 28/9
ΛΟΥΣΥ	74	16006	έπισκ. Ούλασν 18/10
ΛΥΔΙ	70	14878	άρχει Χαλκίδα
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Χάιφα 18/10
ΛΥΡΑ	67	41914	άρχει Σετουμπάλ *
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Βρέμη 28/8
ΜΑΔΕΡ	68	11361	ε. Τουρκοβί 23/9
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Μπλιμπό 15/10
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Πόρτ Τζέφερσον 18/9
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΜΑΙΡΗ (δ.)	85	26959	ναυπηγ. Γκντάνσκ
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Γκαμαγόρι 12/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	άρχει Σετουμπάλ
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στον Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	ε. Λισσαβόνα 24/10
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	ε. Βενετία 18/10
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	ε. Πόρτ 'Εβεργκλέιντς 6/10
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/10
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Σύνδρε 2259
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΥΣ	68	18525	άρχει Στυλίδας
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Κουινγκντόν 2/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Σιγκαπούρη 11/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	ε. Παρανάγουα 11/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Γουακαμάτσου 17/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΛΙΟΝ	78	33191	πρ. «Νέβερ ον Σάνταπ»
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΛΙΟΣ	74	33147	α. Λισσαβόνα 21/9
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Ροζάριο 115/10
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙ'Κ	62	8967	άρχει Σετουμπάλ
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ε. Σιγκαπούρη 17/10
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	πρός Γάνδη 17/10
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	8607	α. Τζέντα 17/9
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	α. Γουαλαρόν 2/10
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Σαγκάη 27/9
ΜΑΡΙ	74	8925	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Ρότερνταμ 10/10
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	δ. Κων/πολη 13/10
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Λός Πάλαμας 13/9
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΗ	70	9585	ε. Ταμπόκο 12/10
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108	α. 'Αλμέρια 7/10
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	84	19.800	α. 'Αμβέρσα 11/10
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Σιγκαπούρη 17/8
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Δουνκέρκη 9/10
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	δ. Κων/πολη 8/10
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18804	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/10
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Γιοκοχάμα 12/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	δ. Σουέζ 12/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	θέση 8.45B, 15.00 Δ 5/10
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Κεϋχάν 7/10
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Κάντιλο 7/9
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14569	α. Μάντε ντέ Ντέους 6/10
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	στην Παρανάγουα 10/10
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	στο Πόρτ Καρτιέρ 11/10
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	άρχει Σετουμπάλ
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Σάντος 8/10
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	άρχει Σετουμπάλ
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	επωλήθη διάλυση
ΜΑΡΙΩ	66	3762	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 1/10
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Δουνκέρκη 17/10
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Γκλάντσον 28/9
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Λός 'Αντζελες 5/10
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Χάμπτον 2159
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΣ	48	3368	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/10
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Σακάντε 15/10
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	α. Λισσαβόνα 4/10
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/9
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	
ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	32723	ε. Χιούστον 21/10
ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. 'Αμβούργο 18/10
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	στη Βουβιά 15/10
ΜΕΛΟΙ'	68	8887	α. 'Αμβέρσα 26/9
ΜΕΛΠΟ Χ.	68	10355	επωλήθη άλλοδαπούς
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Λισσαβόνα 17/10
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Σπλίτ 11/10
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Π. Σαίτ 14/10
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. 'Αμβούργο 20/9
ΜΕΡΜΑΜΠΟΥ	78	12598	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 24/9
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Σακάϊ 15/10
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	ε. Μπλιμπό 13/10
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. 'Αμστερνταμ 17/10
ΜΕΤΑΞΙΑ	67	48106	πρ. «'Αναστασία Λ.»
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Γουέστερνπορτ 28/9
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Μπαλκίπαπα 20/9
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Γιοκοχάμα 8/10
ΜΗΛΟΣ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ	79	10991	α. Λός 'Αντζελες 2/10
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Μομπίλ 14/10
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΟΝΕΣ	72	1563	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/10
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη

ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/10
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Πασιγιές 8/10
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Γκιζάν 16/10
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Πειραιά 27/9
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1583	α. Δεμερράρα 16/10
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 4/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Σαντάννα 11/10
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Βηρυτό 12/10
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Γιβραλτάρ 21/10
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Τζέντα 29/9
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Γένουα 15/10
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Τάμα 5/10
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	74	8825	α. Ματάντι 7/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	72	20715	α. Τέμα 17/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άρχει Σάρζα
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Μπουσάν 7/10
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 2/10
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Τζέντα 7/10
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	α. Πειραιά 29/3
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	ε. 'Αγκόνα 14/10
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. 'Αμβούργο 20/9
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Μομπίλ 12/10
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	ε. Φιλαδέλφεια 19/10
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Πειραιά 12/10
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	α. 'Αμβέρσα 12/9
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣ	66	8677	α. Σάν Πέντρο 10/10
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	άρχει 'Αργοντόλι
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Καγκογκάβα 8/10
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Ματαράνι 8/10
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥΣΤΟΟΥΝ	71	13867	α. Τάουνοβιλ 17/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	δ. Παναμά 15/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Μέντα αλ 'Αχμάντι 17/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Χάμπτον 10/10
ΜΠΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Λευκάδα
ΜΠΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΔΕΡ	70	9087	α. Τζέντα 27/9
ΜΠΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
ΜΠΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948	άρχει Ρίβερ Φάιλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.)	75	68631	α. Φιλαδέλφεια 12/10
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	77	13382	α. Σ. Μάικλες 20/10
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Κουβέιτ 1/10
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	ύψωση λιβεριανή
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχει Γαλαξείδι
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άρχει 'Αργοντόλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Μέντα Σαούντ 4/10 *
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	άρχει Γάνδη *
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35581	δ. Κων/πολη 2259
ΝΑΞΟΣ	70	8825	ε. Μαυρίκιο 17/10
ΝΑΞΟΣ Α'Τ'ΑΛΑΝΤ	80	10982	δ. Παναμά 14/10
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Ντάρμπαν 12/10
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχει Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	αναμένει Σιγκαπούρη
ΝΑΥΣΙΚΑ III.	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Μαγκαλόρ 17/10
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	α. Ντάρμπαν 15/10
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	Ούσκαπουόκι 13/10
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Κουχουαγκντό 12/10
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Φιλαδέλφεια 13/10
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει 'Ελευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/10
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/10
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Τζέντα 17/10
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	α. Μπαχραϊν 2/10
ΝΕΣΤΡΩ ΣΚΑ'	72	9606	α. Βικτόρια 4/10
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	ε. Ρουέν 14/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο 'Ελ Χάκλ (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Ρός Σουκχέιρ 19/10
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	δ. Σουέζ 21/10
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. 'Ικόνιο 10/10
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689	πρ. «Pageantry»
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33789	πρ. «Eastern Venture»
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	α. Λός Πάλαμας 3/9
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Τζέντα 18/10
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	ε. Πειραιά 7/9
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	άρχει Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	άρχει 'Αλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΥ	73	14667	α. 'Αμβούργο 19/10
ΝΙΜΦΑΛ	71	2994	άρχει Πειραιά
ΝΙΜΦΡΟΝΤ	76	39004	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/10
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	ε. Ν. 'Υόρκη 1/7
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	ε. Ναυλάκι 28/3
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Χέυ Πόιντ 14/10
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ.	54	7701	άρχει 'Αλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΩΝΕΣ	84	36300	α. Βαλτιμόρη 16/10
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Κάρντιφ 17/10
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Γάνδη 17/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	α. Μομπίλ 13/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Π. Καμπέλο 8/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	στο Γκλάβεστον 14/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Καλαμπάρ 24/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Σακάρ 7/10
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	άρχει Πειραιά
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	άρχει Πειραιά
ΝΤΕΑΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	άρχει 'Ελευσίνα

ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠ.	75	35764	α. Φρημάντλ 8/10
ΝΤΟΜΙΝΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	δ. Παναμά 15/10
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	δ. Σουέζ 16/10
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	στό Γιένιμπο 16/10
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	άρχει Πειραιά
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382	α. Σ. Ευστάθιος 9/10

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	άρχει Πειραιά
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	α. Τέμα 1/10
ΟΛΓΑ.	68	1586	α. Καβάλλα 22/9
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	επωλήθη
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	71	9709	άρχει Σετουμπάλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.	84	17879	α. Σάν Ντιέγκο 20/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Ν. Ύορκη 20/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪ'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	α. Γιούροπουρ 8/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	68259	άρχει Έλευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	άρχει Έλευσίνα
ΟΛΥΘΙΑ	72	11946	α. Π. Έσκουβελ 12/10
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ.	71	17187	α. Λός Πάβιας 18/10
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24892	μεταφορές Νιγίριας
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ.	65	3034	ε. Ρουέν 6/9
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.)	75	78142	δ. Π. Σαίξ 14/10
ΟΣΕΑΝ ΤΟΥ'ΙΝΕΡ.	75	59636	α. Γιβραλτάρ 28/9
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20869	α. Μομπά 10/10
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49109	επωλήθη Άλλοδαπούς
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ.	83	20487	α. Σαβάννα 18/10
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ.	72	14675	ε. Σιγκαπούρη 8/10
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ.	80	15259	ύψωσε λιβεριανή
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ.	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ.	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	άρχει Χαλκίδα
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στό Νατάλ (άποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ΛΙΝΤΕΝ.	71	11055	α. Δουνκέρκη 17/10
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	ε. Πειραιά 17/10
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ.	53	2605	στό Λάγος
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597	άρχει Γκρέιτς Μπίτερ

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Κλάνστον 17/10
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Ίμινγκχαμ 18/10
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Κοσίν 7/10
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ.	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	82	35127	ε. Κομπέ 17/10
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	δ. Γιβραλτάρ 12/10
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.	84	16794	ε. Ρότερνταμ 9/10
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30839	α. Βανκούβερ 26/9
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ.	70	2902	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	στή Χαλκίδα 23/9
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Κάρατι 21/10
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Σάουθεντ Άνκορ 15/10
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Άμβέρσα 20/10
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	87	45127	στή Μαλάγα 24/10
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	α. Λός Άντζελες 30/8
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Μομπάσα 8/10
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	α. Πράια Μόλες 18/9
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	α. Πειραιά 18/10
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Πειραιά 13/9
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. Ίκονιο 9/10
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ.	71	11801	α. Ν. Όρλεάνη 9/10

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 21/10
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	ε. Τεργεστή 19/10
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Τζέντα 18/10
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Ριγίεκα 19/10
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Φρημάντλ 12/10
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΙΘΟΣ	68	44842	α. Ρίο Γκράντε 10/10
ΠΕΡΛ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Σάντος 18/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	επωλήθη διάλυση
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 19/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	68	43399	ε. Πειραιά 18/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Πειραιά 19/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	α. Τζέντα 15/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Άμβέρσα 16/10
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Σιγκαπούρη 20/9
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Ρουέν 30/9
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	ε. Ν. Όρλεάνη 7/10
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	δ. Γιβραλτάρ 17/10
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Ντάρμπαν 16/10
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	α. Άστακό 7/8
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198	α. Πειραιά 17/9
ΠΙΚΙ	85	25227	ύπό ναυπήγηση
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	δ. Παναμά 11/9
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άρχει Γαλαξίδι
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Πόρτ Λίνκολν 4/10
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ.	78	9884	α. Χόγκ Κόνκ 14/10
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	άρχει Γαλαξίδι
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ.	68	5537	ε. Μπαλμπόσα 19/6
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ.	68	5523	στό Χάλιφαξ 7/10
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Μπανγκόκ Μπάρ 29/9
ΠΟΛΥΤΟ.	68	36385	α. Λός Άντζελες 24/9
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Σιγκαπούρη 26/9

ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	άρχει Χαλκίδα
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Άντοφαγκάτα 17/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Σιγκαπούρη 21/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Σαγκάη 4/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Πειραιά 22/9
ΠΟΠΗ	67	11002	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Γιοκοχάμα 7/10
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	α. Λέγκχορν 17/10
ΠΟΡΟΣ Α' Τ'ΑΛΑΝΤ.	81	10520	α. Σ. Τζών 30/9
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	επισκευές Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18858	δ. Π. Σαίξ 2/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	α. Π. Λιμόν 5/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 6.	68	10691	α. Θέοντα 5/10
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	α. Κέητ Τάουν 7/10
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Γουίλμινγκτον 5/10
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Σλάγκεν 20/9
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Κέητ Τάουν 7/10
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ.	74	17284	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ.	80	15718	ύψωσε κυπριακή
ΠΡΟΤΕΥΣ	67	10691	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 22/9
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	18163	α. Ντάρμπαν 1/10
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ε. Μπαθναγκάρ 15/9
ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Τζέντα 17/10
ΠΥΛΟΣ	68	10244	ε. Λονδίνο 19/10
			α. Άσπτοντ 18510

ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ε. Τής Μπαί 19/10
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 19/10
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	α. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ I (δ.)	77	18325	α. Γιούροπουρ 11/10
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 13/10
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	δ. Σουέζ 14/10
ΡΑΝΙΑ.	67	9919	ε. Βοβίη 12/10
ΡΕΑ	71	9025	ε. Κάδιξ 13/10
ΡΕΑ	56	4275	α. Πειραιά 3/9
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	ε. Λεμεσό 16/10
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	ε. Βάρνα 9/9
ΡΕΝΑ	72	14651	δ. Σουέζ 20/10
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Ματανζός 20/9
ΡΙΒΑ	63	10299	άρχει Γαλαξίδι
ΡΙΟ	75	9112	επισκευές Πειραιά
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	ε. Μόντρεαλ 18/10
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	α. Σιγκαπούρη 2/10
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11180	άρχει Άργοστόλι
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Άμβέρσα 24/9
ΡΟΛΑΝ	78	11348	ε. Βηρυτό 23/10
ΡΟΥΛΑ	62	811	άρχει Λομέ

ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606	στή Μομπάσα
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.	71	9644	ε. Άμβέρσα 22/10
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.	65	14493	α. Σάν Φρανσίσκο 14/10
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16188	α. Πόρτ Γκίλς 5/10
ΣΑΜΑΡ ΕΞΠΡΕΣ.	69	9057	ε. Βουβή 30/9
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ε. Σπλίτ 26/5
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ.	70	7005	α. Πειραιά 26/9
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Μπορντώ 16/10
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ.	68	9812	δ. Μπρανομπάτελ 20/10
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'.	71	7013	α. Γάνδη 16/10
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ.	71	5963	στό Ντάρμπαν 17/10
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8847	α. Πειραιά 23/9
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.	65	1599	
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Νιούκαστλ 8/9
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.	75	29280	ε. Σαβόνα 5/10
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	ε. Τοίμα 22/5
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	δ. Ντόβερ 4/9
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10800	στό Μπαντάρ Άμπας 25/9
ΣΑΝ ΤΖΩΝ.	71	9077	δ. Μπρανομπάτελ 7/10
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	α. Κέητ Τάουν 12/10
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	δ. Ντόβερ 11/10
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999	α. Άμστερνταμ 15/10
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	α. Σαντάνα 9/10
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ.	72	9983	ε. Παρανάγουα 13/10
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Όρσκολντοβίτς 17/10
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Λεμεσό 20/10
ΣΑΞΕΣΟΡ III.	76	16993	α. Μουτσούρε 16/10
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Κουινουαγκάντο 4/10
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άρχει Ρίο Ίανέιρο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	άρχει Σετουμπάλ
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπίτο
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948	αναμένει Σάνκ Άνκορ. 17/10
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	άρχει Πειραιά
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Σόρεχαμ 1/10
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Ρίο Ίανέιρο 10/8
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	άρχει Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Μοντεβιδέο 27/9
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47889	δ. Π. Σαίξ 6/10
ΣΗ ΚΕΗ.	75	15223	άρχει Πόρτ Άρθουρ
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	δ. Παναμά 12/10
ΣΗ ΛΟΡΝΤ.	70	9793	α. Μπ. Άίρες 22/10
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ.	71	13631	δ. Π. Σαίξ 4/10
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	α. Ν. Όρλεάνη 24/8
ΣΗ ΧΑΟΥΝΤ.	62	13714	πρ. «Σαρωνίς»
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.	74	36485	ε. Κάρατι 10/10
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Γιοκοχάμα 11/10
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Ν. Ύορκη 17/10
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	δ. Παναμά 1/10

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Μπανγκόκ Μπάρ 5/10
ΣΙΑΒΕΡ Α' Τ'ΜΡΕΣ	76	11868	ε. Τής 22/10
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Άμβέρσα 21/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Χόγκ Κόνκ 14/10
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	ε. Γένοβα 17/10
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Ναπίέρ 10/10
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Βοστώνη 5/9

ΣΙΛΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ	69	9305
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211
ΣΟΥΑΝ	63	5404
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41280
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΥ	72	30315
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9881
ΣΤΑΣΙΑ	70	16844
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	183810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	18229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72578
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38280
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15389
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989
ΤΑΣΙΑ	62	14150
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14589
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ'Υ	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100
ΤΖΙΜΥ	68	13847

ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14589
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	18278
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	53	2731
ΤΖΩΝΝΥ	76	9887
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	8246
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19186
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΟΥΡΚΙΑ	58	4301
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501

δ. Γιβραλτάρ 9/10		
δ. Μπρανσμπάτελ 21/8		
άρχει Πειραιά		
α. Πόρτ Καμπέλλο 8/10		
α. Σιγκαπούρη 16/10		
ε. Ματανζάς 1/10		
α. Σπέζια 18/10		
ναυπηγ. Αίοι		
α. Βαλπαράισο 7/10		
άρχει Χαλκίδα		
α. Μέντα Σαούντ 16/10		
ε. Σάν Αντόνιο 11/10		
άρχει Πειραιά		
άρχει Έμδεν		
άρχει Έλευσίνα		
α. Χάμπτον 17/9		
α. Τζέντα 12/10		
α. Κινούρα 8/10		
ναυπηγ. Καβαχίρι		
ε. Μέθουλ Ρόαντ 17/10		
ε. Ντάρμπαν 19/10		
α. Θέοντα 11/10		
άρχει Έλευσίνα		
α. Μπ. Άιρες 20/9		
στή δουνκέρκη 22/10		
α. Σάντος 2/10		
πρ. «Τέρνινγκ Πόιντ»		
ε. Βενετία 19/10		

άρχει Πειραιά		
άρχει Λευκίδα		
ε. Όλμπανυ 14/10		
α. Πόρτ Άντζελες 4/10		
α. Κρίστιανς Άιλ 4/10		
α. Σιγκαπούρη 6/10		
α. Ντάρμπαν 17/10		
στόν Πειραιά		
ε. Π. Χάρκωρτ 15/10		
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 13/10		
δ. Παναμά 10/10		
άρχει Πειραιά		
δ. Μπρανσμπάτελ 20/10		
στό Σουέζ		
α. Γκρήνοκ 18/10		
άρχει Γκουαγιακούιλ		
ε. Ν. Όρλεάν 11/10		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Λομπίτο 5/10		
ε. Ρότερνταμ 11/10		
άρχει Γαλαξείδι		
άρχει Ίθακη		

στό Γιβραλτάρ 1/10		
άρχει Πειραιά		
α. Αύγουστα 22/9		
στή Βομβάη 17/10		
μεσογειακές μεταφορές		
στής Σευχέλλες 17/9		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ζήμπραγκ 13/9		
ε. Πειραιά 18/10		
δ. Γιβραλτάρ 10/10		
α. Ντάρμπαν 17/10		
στή Βόννη		
α. Ίντσον 3/10		
α. Πειραιά 13/9		
α. Ντουέντιν 8/10		
ε. Γκερλιντον 14/10		
ε. Ν. Όρλεάν 18/10		
α. Ν. Όρλεάν 10/10		
α. Πειραιά 14/9		
άρχει Άστακ		
ε. Καζαμπλάνκα 14/10		
ε. Δακάρ 8/10		
ε. Κάδιξ 20/10		
ε. Ρεσίφ 8/10		
στό Μπαντάρ Άμπας		

ε. Α. Τσάρλς 18/9		
α. Ν. Όρλεάν 13/10		
δ. Γιβραλτάρ 18/10		
άρχει Πειραιά		
α. Χιούστον 9/10		
ε. Ματανζάς 5/10		
α. Λός Πάλας 17/10		
άρχει Μανφρεντόνια		
ε. Καλκούτα 12/10		
άρχει Έλευσίνα		
ε. Ν. Όρλεάν 13/10		
α. Π. Τζεντίλ 29/9		
άρχει Χαλκίδα		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
ε. Κοτονού 12/10		
α. Πειραιά 3/10		
α. Καζαμπλάνκα 18/10		
α. Λός Άντζελες 14/10		
ε. Καζαμπλάνκα 15/10		
δ. Π. Σαίτ 19/10		
α. Σαλβαντόρ 16/9		
άρχει Πειραιά		
α. Λά Πλάτα 2/10		
άρχει Πειραιά		
α. Όμοσάγ 14/10		
α. Χιούστον 1/10		
α. Γκότερμπουργκ 20/9		

ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19186
ΥΜΗΤΤΟΣ ΙΩ.	69	8909
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167

ΦΑΔΕΡ	77	17745
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΕ	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡ	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ Ι.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙ.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙΙ.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	75	22600
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	18283
ΦΙΛΩΝ	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΔΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14713

ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΙΝΙΤΥ	65	9484
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΑΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	78	9302
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.)	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928

Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΟΝΗΣ	85	22629
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39386
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	68	10016
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΕΦΥΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6880
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6871
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΛΟΗ	75	16421
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	18935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203

α. Λός Πάλας 8/9		
α. Σιγκαπούρη 20/9		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
άρχει Ν. Όρλεάν		
δ. Πόρτ Σαίτ 18/10		
δ. Θέροντεν Άϊντ 13/10		
α. Ρότερνταμ 20/10		

α. Τζέντα 10/10		
ε. Ν. Όρλεάν 9/9		
ε. Σαγκάη 4/10		
πρ. «Ίω»		
ε. Πειραιά 20/10		

δ. Ντόβερ 14/10
 άρχει Πειραιά
 έπισκευές Μπωμόντ 30/7
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Ντάρμπαν 16/10
 ε. Λός Πάλας 19/10
 ε. Μπαντάρ Άμπας 4/9
 άρχει Πειραιά
 μετ. «Candelaria» (π.)
 α. Μόχι 21/10
 α. Άκαγιούτλα 26/9
 έπωλήθη
 ε. Γιοκοίχι 14/10
 δ. Παναμά 6/10
 ε. Χώρ Φακάν 21/10
 α. Άμβούργο 18/10
 στή Σανγκάη 18/10
 ε. Γιοκοχάμα 15/10
 α. Χουάγκουο 10/10
 α. Τσάνα 15/10
 α. Άμβέρσα 1/10
 έπωλήθη άλλοδαπούς
 α. Μίνα αλ Φαχάλ 30/9
 α. Πειραιά 4/10
 ε. Βομβάη 14/8
 α. Άμβούργο 15/10
 ε. Κολόμπο 21/10
 α. Σάν Χουάν 19/9
 α. Κόρπους Κρίστι 18/10
 δ. Κώππολι 21/9
 ε. Τσίμπο 13/10
 ύψους παναυαίχη

ΧΡΥΣΙΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Ρας Τανούρα 12/10
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΗΛΗ	65	12369	ἀργεῖ Πειραιᾶ

ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	α. Κουβέλι 14/10
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	δ. Ήμισαβεν 26/3
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Λας Πάλλμας 13/9
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ἀργεῖ Χαλκίδα

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1986, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 3.000 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 3.500 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΒΟΖΕΤ (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 ΒΛΑΣΙΟΣ 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
ΑΘΕΡΑΣ (κ.)	75	4.050
ΑΘΗΝΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑ ΖΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141
ΑΪΒΥ (κ.)	67	9967
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΪΚΟΝ	71	27958
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (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
ΑΙΤΖΗΛ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
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
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΒΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	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
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (Μ.)	69	8773
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929
ΑΛΦΟΖΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31883
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ	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

α. Τζέντα 16/9		
α. Κολόμπο 4/10		
ε. Σάντος 26/8		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Σουέζ 27/8		
δ. Γιβραλτάρ 5/10		
άρχει Πειραιά		
α. Άλγκεθίρας 5/9		
α. Ν. Όρλεάνη 11/9		
ε. Φρέντρικσταντ 26/9		
α. Μπελέμ 27/9		
α. Βενετία 4/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Σετούμαλ 13/9		
ε. Ν. Όρλεάνη 20/4		
ε. Τζέντα 13/9		
δ. Π. Σαΐδ 4/10		
ε. Πειραιά 4/10		
πρ. «Arello III»		
δ. Σουέζ 1/10		
α. Θεσσαλονίκη 27/9		
ε. Χόγκ Κόγκ 11/6		
ε. Άλ Ρουές 31/8		
δ. Σουέζ 28/9		
δ. Κωνίπολη 28/9		
δ. Σουέζ 22/9		
ε. Μπαντάρ Άμπας 12/8		
ε. Φόξ 6/10		
δ. Σουέζ 20/9		
άρχει Πειραιά		
ε. Χαλδία 1/7		
επισκευές Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
ε. Ν. Όρλεάνη 24/9		
α. Μπ. Αύρες 22/8		
ε. Ναβλάνκι 21/7		
α. Καλκούτα 13/9		
στο Ταμπίκο		
α. Μόντρεαλ 4/10		
ε. Βόλο 3/9		
α. Χάμπτον 4/10		
ε. Όζκα 29/9		
δ. Π. Σαΐδ 1/10		
ε. Βανκούβερ 23/9		
α. Μπουσάν 26/9		
άρχει Άμστερνταμ		
άρχει Άμστερνταμ		
δ. Παναμά 17/9		
άρχει Άμστερνταμ		
α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 30/9		
α. Ρουέν 3/10		
α. Άλ Ρουές 27/9		
α. Ν. Όρλεάνη 15/9		
α. Μαντράς 31/8		
α. Πειραιά 3/10		
α. Ντάρμπαν 3/10		
α. Μπαγκόγκ Μπαρ 2/9		
α. Κουίνουαγκάτο 22/9		

άρχει Λαμπουάν		
ε. Ν. Όρλεάνη 28/9		
άρχει Πειραιά		
ε. Σάν Φαντίζκο 2/10		
στη Σιβεταβέτια 9/9		
α. Μπ. Αϊρές 28/9		
άρχει Πειραιά		
δ. Π. Σαΐδ 21/8		
άρχει Χώγκεσαντ		
α. Τζέντα 30/9		
πρ. «Μαρίνα Τού»		
άρχει Πειραιά		
α. Μονφαλκόνε 3/10		
στον Πειραιά		
α. Καράτι 24/9		
α. Ίντσόν 1/3		
ε. Μπαρλέτα 3/10		
πρ. «Oden Amazon»		
α. Ρίο Ιανέιρο 24/9		
ε. Μπελέμ 29/9		
α. Σαντάνα 30/9		
α. Σάντος 8/8		
α. Ν. Πλύμουθ 1/10		
άρχει Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάνη 45/9		
άρχει Καράτι		
άρχει Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάνη 9/9		
α. Άμβούρνο 5/10		
στο Βόλο 15/8		
πρ. «Αϊόλιαν Στάρ»		
α. Τουμπάρδο 29/9		
α. Ν. Όρλεάνη 5/10		
ε. Ξινγκάγκ 13/9		
ε. Γιοκαλχί 2/10		
διάλυσι Νότιο Κορέα		
ε. Χακάτα 28/9		
άρχει Πειραιά		
στη Λισσαβόνα 12/9		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ρότερνταμ 1/10		

ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΕΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΕΪΝΤΙΑ (π.)	70	10886
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	70	15898
ΑΝΤΕΜΠΕΡΙΝΓΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΑΔΗ (π.)	79	16169
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
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΡΑΛ	65	11543
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛΑΝΤ	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΪΟΝ	68	48559
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	71	8212
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΑΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
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
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 (λβ.)	64	15716
ΓΑΛΑΤΕΙΑ *	56	9537
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΤΑΪΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕΪ (π.)	65	21261
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΝΤ Π.	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΖΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΑΪΖ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΪΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥΟΥ (π.)	72	4931
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΪΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕΪΤΣΑΡ	67	23347

α. Τάμπα 24/9		
ε. Πειραιά 12/9		
δ. Κωνίπολη 22/9		
ε. Σάφι 5/4		
επισκευές Πατέρμο		
ε. Σχέζον 9/10		
άρχει Χαλκίδα		
α. Κουίν 24/9		
α. Τζάκσονβιλ 29/6		
ε. Σιγκαπούρη 20/7		
ύψωσ ελληνική		
α. Βιτόρια 20/9		
επωλήθη αλλοδαπούς		
α. Λός Πάλας 21/9		
α. Π. Έλιζαμπεθ 9/10		
α. Σιγκαπούρη 22/9		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Κωνίπολη 19/9		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Χιούστον 6/10		
ε. Ρίο Ιανέιρο 6/10		
α. Ντομίνικα 2/10		
άρχει Χαλκίδα		
α. Άμβούργο 25/9		
ολική απώλεια Μογκαντίσου		
ε. Φουτζέιρα 3/9		
άρχει Μπουένεϊ Μπαϊν		
α. Ντάρμπαν 24/9		
άρχει Πειραιά		
α. Ν. Ύορκη 11/9		
άρχει Πειραιά		
ε. Βαλλέτα 2/10		
α. Γένοβα 6/7		
μετ. «Δημήτρης Ν.» (κ.)		
ε. Άνγκρας ντός Ρέις 3/1		
δ. Σουέζ 12/9		

[illegible]

α. Γκιζάν 31/7
α. Ρόπτερινατ 31/0
ε. Σάρροχ 4/10
α. Ραβέννα 26/9
α. Φός 1/10
ε. Σαγκά 1/9
ε. Σγκαπούρη 27/9
μεσογειακές μεταφορές
όργυι Σγκαπούρη
όργυι Σγκαπούρη
μεσογειακές μεταφορές
ε. Μαντράς 5/10
ε. Τσιτακόγγυ 29/9
δ. Παναμά 24/9
ε. Π. οφ. Σπαίνην 28/9
ε. Σγκαπούρη 31/0
ε. Σ. λωρέντζο 31/0
α. Μπ. "Αίρες 12/9
α. Πειραιά 19/9
έπιωλήθ άλλοδαπούς
ε. Σαγκά 9/9
δ. Μπρίξχαμ 29/9
α. Βουθά 25/9
α. Μόρεχεντ Σίτυ 30/8
δ. Κων/πολη 25/7
α. Χάμιλτον 4/10
ε. Νταμά 1/10
π. Σαίδ 4/10
ε. Γιοκοχάμα 1/10
δ. Παναμά 27/8
δ. Κων/πολη 18/9

Greece.....	Drachmas 5,000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 45,00
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 AKTIMITIOULI, 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 Towage

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