

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Δεκεμβρίου 1985

Αρ. Φύλλου 1212/971

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIΘ. 1212/971 ΔΡΧ. 150 1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1985

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

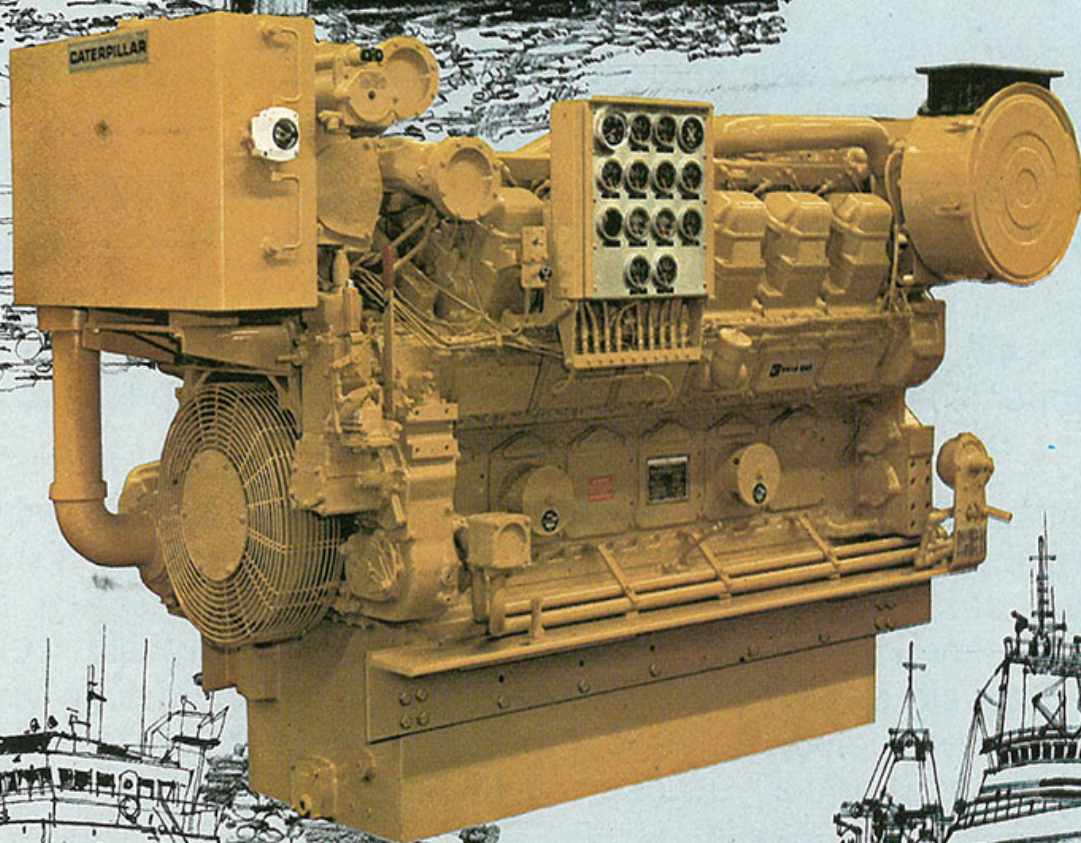
ΕΛΤΡΑΚ



ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3500 Series Marine Engines

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



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

η EMERY ***WORLDWIDE***

η μεγαλύτερη
εταιρία αερομεταφορών στον κόσμο
αναγγέλλει με ευχαρίστηση
την έναρξη
του συστήματος αερομεταφορών
air courier
και στην Ελλάδα.

Όταν οι ανάγκες σας απαιτούν ταχύτατες διεθνείς αερομεταφορές απευθυνθείτε στην Emery/Μπαξεβανίδης.

Η Emery/Μπαξεβανίδης έχει αναπτυγμένο ένα παγκόσμιο δίκτυο και σας εξυπηρετεί άψογα σε κάθε σημείο του πλανήτη μας.

Έτσι επιχειρησιακά έγγραφα και μικροδέματα παραδίνονται σε 24 - 48 ώρες σε όλους τους βασικούς προορισμούς και τα δασμολογητέα είδη σε 24 - 72 ώρες, φροντίζοντας παράλληλα για όλες τις δασμολογικές διατυπώσεις.

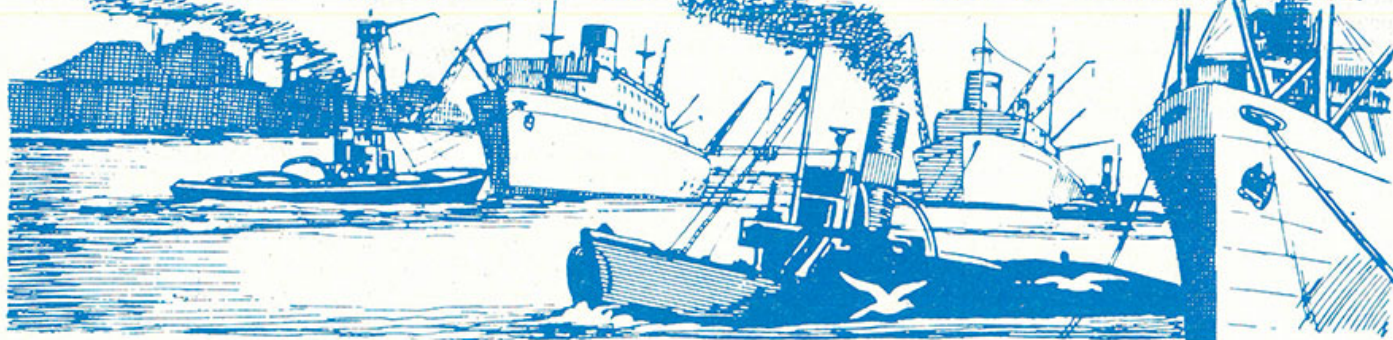
Επιπλέον ένα μοναδικό σύστημα computer (EMCON), που ενώνει τα 536 γραφεία μας στον κόσμο, που απασχολούν 10.290 υπαλλήλους, σας πληροφορεί σε δευτερόλεπτα για την εξέλιξη της αποστολής (χρόνος άφιξης, παραλαβή, ποιος υπέγραψε κ.λ.π.). Οι διεθνείς αερομεταφορές με την Emery-Μπαξεβανίδης γίνονται χωρίς περιορισμό βάρους-όγκου, με υπευθυνότητα και χαμηλό κόστος που εγγυάται η τέλεια συντονισμένη οργάνωση και η πολύχρονη εμπειρία.

Αν λοιπόν χρειάζεστε διεθνείς αερομεταφορές, εφαρμόστε τα πιο αυστηρά επιχειρηματικά κριτήρια και θα διαπιστώσετε ότι η καλύτερη λύση είναι.

EMERY-ΜΠΑΞΕΒΑΝΙΔΗΣ
για όλο τον κόσμο

Λ.ΣΥΓΓΡΟΥ 44 • ΤΗΛ. 9225.650, 9225.702, 9233.084 • TELEX 21-8146, 21-9470 .SITA ATHTOEB

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1212/971

1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τά έπτά αίτήματα

Τά έπτά αίτήματα πού διατυπώθηκαν στην έκτακτη συνεδρίαση του Δ.Σ. της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών γιά νά ένισχυθεί ή ανταγωνιστικότητα του έλληνικού πλοίου, νά διατηρηθεί άλωβητο τό θεσμικό πλαίσιο καί νά άποφευχθούν οι κλυδωνισμοί πού είναι δυνατόν νά προκαλέσουν άπεργιακές έκδηλώσεις στη Ναυτιλία, έχουν άσφαλώς την άμέριστη ύποστήριξη όλων εκείνων πού παλεύουν γιά τό έθνικό νηολόγιο καί γιά νά ώφελείται ή χώρα άπό τή ναυτιλιακή δραστηριότητα των Έλλήνων. Τά καταχωρούμε εύθύς άμέσως μέ τήν παρατήρηση ότι πρέπει νά ύποβληθούν άμέσως — άν δέν έχουν ύποβληθεί άκόμη — καί κυρίως νά υιοθετηθούν χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση γιά τί εκείνος πού θά κερδίσει περισσότερο θά είναι ό τόπος:

● Διατήρηση της συνθέσεως, τουλάχιστον στα έπίπεδα πού είχαν καθορισθεί μέ βάση τό Νόμο 1376.

● Καθιέρωση έκ νέου των διμερών συμβάσεων γιά τήν άπασχόληση καί άμοιβή ξένων ναυτικών στα πλαίσια των έπιπέδων πού ίσχύουν στις χώρες προελεύσεώς τους.

● Έλεύθερη χρησιμοποίηση ξένων ναυτικών σέ θέσεις κατωτέρου πληρώματος, χωρίς δηλαδή ποσοστιαία συμμετοχή στη σύνθεση πληρώματος — έξυπνοεΐται ότι οι άξιωματικοί, ό μάγειρος καί ένδεχομένως καί ό ναύκληρος θά είναι Έλληνες, έφ' όσον βεβαίως προσφέρονται.

● Άσκηση του δικαιώματος της άπεργίας άπό τους ναυτικούς μόνον όταν τά πλοία βρίσκονται σέ έλληνικά λιμάνια.

● Διατήρηση άλωβητης της έγκριτικής πράξεως νηολογήσεως των πλοίων.

● Άπαλλαγή των πλοίων άπό τήν έκτακτη είσφορά πού έπεβλήθη γιά τήν άντιμετώπιση της οικονομικής κρίσεως.

● Έφαρμογή του συστήματος «σάντουιτς κόρς» στη ναυτική εκπαίδευση γιά τή δημιουργία καλώς εκπαιδευμένων στελεχών.

Η υιοθέτηση των αιτημάτων άνάγεται στην άρμοδιότητα της έλληνικής Πολιτείας ή όποία θά δεχθεί τίς εύεργετικές έπιπτώσεις πού θά έπακολουθήσουν μέ τό σταμάτημα της συρρικνώσεως του έθνικού νηολογίου καί τόν έπαναπατρισμό των έλληνόκτητων πλοίων πού τελούν σήμερα υπό ξένες σημαίες.

Αυτή τή στιγμή, όμως, κατά τήν όποία ύπάρχει καί ή θετική άνάκαμψη της ναυλαγοράς στα δεξαμενόπλοια, τήν όποία φαίνεται ότι θά άκολουθήσουν καί τά πλοία ξηρού φορτίου, ή Έλληνική Ναυτιλία πρέπει νά βοηθηθεί καί άπό τίς Τράπεζες: Χρειάζεται νά τήν ύποστηρίξουν καί πάλι σταθερά όχι μόνο γιά νά πάρουν πίσω τά λεφτά τους αλλά γιά νά κερδίσουν, όπως γινόταν πάντοτε μέ τή συνεργασία τους μέ τήν Έλληνική Ναυτιλία καί αυτή τήν ύποστήριξη περιμένουμε όλοι νά έκδηλωθεί άνοικτά.

ΠΕΡΙΕΡΓΕΣ — ΑΝΗΣΥΧΗΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ

Στίς άρχές Όκτωβρίου, στην είδική τελετή της ΗΕΛΜΕΡΑ, όπου άνακοινώθηκε τό νέο εκπαιδευτικό της πρόγραμμα, στον σύντομο χαιρετισμό του ό ύπουργός Ναυτιλίας κ. Άλεξανδρής είπε μεταξύ άλλων:

«Ός γνώμονα των σκέψεών μας καί ως στόχο πρέπει νά έχουμε τήν άποτελεσματική άντιμετώπιση της ναυτιλιακής αυτής κρίσεως. Διότι ή Έλλάδα μας δέν έχει άλλους πόρους.

Πιστεύω άπόλυτα ότι ή Έλλάδα δέν είναι δυνατόν νά ζήσει, εάν δέν ζεί ή ναυτιλία μας».

Στήν εισήγησή του, κατά τήν πρόσφατη έκτακτη σύνοδο της Κεντρικής Έπιτροπής του ΠΑΣΟΚ, ό πρωθυπουργός κ. Άνδρέας Παπανδρέου μιλώντας γιά τους άδηλους πόρους της έλληνικής οικονομίας είπε σχετικά μέ τήν έλληνική Ναυτιλία:

«Σέ ό,τι άφορά τήν έμπορική ναυτιλία, αυτό εξαρτάται άπό τήν άνάπτυξη του διεθνούς έμπορίου καί τώρα άπό τόν ανταγωνισμό χωρών πού γιά πρώτη φορά άναπτύσσουν τή δική τους έμπορική ναυτιλία π.χ. ή Τουρκία. Κι έδώ, λοιπόν, δέν μπορούμε νά στηρίξουμε τίς έλπίδες μας μακρόχρονα. Αυτό τί σημαίνει; Σημαίνει άσφαλώς καί όπωσδήποτε άνάπτυξη του τουρισμού, έστω καί άν δέν είναι κάτι τό όποιο στό δραμά μας πάει ιδιαίτερα».

Καί δικαιολογημένα διερωτάται κάθε τακτικός παρατηρητής των ναυτιλιακών μας πραγμάτων: Δέν είναι ένήμερος ό κ. Πρωθυπουργός γιά τίς δυνατότητες πού μπορεί νά προσφέρει ή Ναυτιλία στον τόπο; Δέν τόν έχουν κατατοπίσει ότι παρά τή σημαντική μείωση του έθνικού νηολογίου, ή δύναμη του έλληνόκτητου στόλου παραμένει έντυπωσιακή καί μπορεί μέ τίς κατάλληλες ρυθμίσεις — καί χωρίς τή παραμικρή έκταμίευση — νά συμβάλει άποφασιστικά στο οικονομικό πρόβλημα πού άντιμετωπίζει ή χώρα μας σήμερα;

ΘΛΙΨΗ ΚΑΙ ΑΓΑΝΑΚΤΗΣΗ

Βαθύτατη θλίψη αλλά καί έντονη άγανακτηση προκάλεσε στην εύρύτερη έλληνική ναυτική οικογένεια ό τραγικός θάνατος των Έλλήνων ναυτικών στην τραγωδία της Βαλέτας — άπλοί άνθρωποι πού πήγαιναν γιά νά αναλάβουν έργασία γιά νά συντηρήσουν τίς οικογένειές τους έχασαν τή ζωή τους στην έξαρση της βίας πού έκδηλώθηκε καί άπό τίς δύο πλευρές, τους άεροπειρατές πού είχαν καταλάβει τό αλγυπτιακό άεροσκάφος, καί τήν αλγυπτιακή κυβέρνηση πού θέλησε νά επιδείξει πυγμή πού άπέβη όμως σέ βάρος 60 άθώων ανθρώπων.

Πρώτη εξέδhlωσε την έντονη διαμαρτυρία της η "Ένωση Πλοιαρχών, η οποία ταυτόχρονα ανακοίνωσε την απόφασή της να ενισχύσει οικονομικά τις οικογένειες των μελών της που έχασαν τη ζωή τους στην τραγωδία της Βαλέτας — πρόσ τόν σκοπό αυτό έχει τεθεί στη διάθεσή της ποσό 200.000 δρχ. από την εταιρία Παπαδάκη, ενώ όπως ανακοίνωσε η ΠΕΠΕΝ, και άλλες ναυτιλιακές εταιρίες και πλοίαρχοι μέλη της εξέδhlωσαν ένδιαφέρον να καταθέσουν διάφορα ποσά στον λογαριασμό της "Εθνικής Τραπέζης 196/555835-24 σάν ελάχιστη προσφορά στους ναυτικούς που έχασαν άδικα τη ζωή τους. «Δέν μπορούμε να δεχθούμε, υπογράμμιζε η "Ένωση Πλοιαρχών στην ανακοίνωση - διαμαρτυρία που εξέδhlωσε, τη χρησιμοποίηση άνυποψίαστων και άθώων συνανθρώπων μας σάν μέσο για την επίτευξη άποιου σκοπού».

Ακολούθησε μέ καθυστέρηση μιάς ημέρας η διοίκηση της ΠΝΟ, η οποία εκτός από τη θλίψη της εξέφρασε και τόν άποτροπισμό των "Ελλήνων ναυτικών για την τραγωδία της Βαλέτας και κατεδίκασε άπερίφραστα τις πράξεις βίας και τρομοκρατίας από όπου και άν προέρχονται. Την ίδια ημέρα — την περασμένη Τετάρτη κατά την οποία έγιναν οι κηδείες των περισσότερων ναυτικών που σκοτώθηκαν στη Βαλέτα — ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής συλλυπήθηκε τις οικογένειες των νεκρών και κατέθεσε στεφάνια στις σορούς τους.

Έντονότερη όμως από όλες τις διαμαρτυρίες είναι εκείνη των "Ελλήνων ναυτικών που ταξιδεύουν. Τά πληρώματα ενός σημαντικού άριθμού πλοίων μέ τηλεγράφημά τους προς την ΠΝΟ διαδηλώνουν την πλήρη αντίθεσή τους σε κάθε μορφής βία, καταγγέλλουν την πράξη των άεροπειρατών και τη στρατιωτική επέμβαση της αϊγυπτιακής κυβερνήσεως που τη θεωρούν έχθρική ενέργεια προς την "Ελλάδα και ζητούν να θεωρηθούν όλοι οι θανόντες έν υπηρεσία, να μπουκοταρισθούν οι αϊγυπτιακές άερογραμμές και να μήν χρησιμοποιούνται από τούς "Ελληνες ναυτικούς, να ζητηθεί από την αϊγυπτιακή κυβέρνηση ισόβια μηνιαία άποζημίωση των οικογενειών των θυμάτων και να άνοιχθεί λογαριασμός σε Τράπεζα για την ένίσχυσή τους.

Σημειούται ότι οι οικογένειες των ναυτικών που έχασαν τη ζωή τους στην τραγωδία της Βαλέτας θά συνταξιοδοτηθούν από τό NAT ιδίoti ό θάνατός τους πού συνέβη κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προς συνάντηση των πλοίων στα όποια επρόκειτο να ναυτολογηθούν άποτελεί εργατικό άτύχημα — ή σύνταξη χορηγείται άνεξάρτητα από τό χρόνο της πραγματικής θαλάσσιας υπηρεσίας πού είχαν οι θανόντες. Επίσης οι οικογένειες των θυμάτων θά διεκδικήσουν τις άπο-

ζημιώσεις πού παρέχονται από άεροπορικές εταιρίες σε περίπτωση άεροπορικού δυστυχήματος.

Σημειούται, επίσης, ότι η εταιρία «Γλαυκή», όπως ανακοίνωσε ό κ. Άριστ. Άλαφούζος, θά ενισχύσει οικονομικά τις οικογένειες των ναυτικών πού σκοτώθηκαν στη Βαλέτα ένw ταξίδευαν για να συναντήσουν πλοία της εταιρίας στα όποια επρόκειτο να αναλάβουν υπηρεσία — ή εταιρία θά διαθέσει ποσά 1.500.000 και 1.000.000 δρχ. στις οικογένειες των νεκρών ναυτικών και από 200.000 δρχ. στους επιζήσαντες.

Έξ άλλου η εταιρία FLANDEMAR SHIP-PING Co. S.A. πρόσφερε στη σύζυγο του ύποπλοίαρχου Ίωάν. Πανέρη, πού ήταν μεταξύ των θυμάτων της άεροπειρατείας 500.000 δρχ., ένw ό κ. Γερ. Άγουδης διέθεσε ποσό 1.500.000 δρχ. στα τρία άνήλικα παιδιά του άποθανόντος ναυτικού κατανεμμένο άνά 500.000 δρχ. σε έκαστο από αυτά.

TO NAT

Τά μόνα πού είναι ξεκαθαρισμένα μετά τις τρεις συσκέψεις πού έγιναν για τά προβλήματα του NAT μέ την εύρεία συμμετοχή εκπροσώπων έφοπλισμού και ναυτικών είναι:

• Η δήλωση του Ύπουργού κ. Στ. Άλεξανδρής της περασμένης Τετάρτης ότι στόχος του ύπουργείου είναι ό περιορισμός των έξόδων του NAT — ό Ύπουργός άνήθηκε να πει πως θά γίνει αυτό και άκόμη άν υίοθετούνται οι προτάσεις της ναυτεργατικής πλευράς για αύξηση των εισφορών των έφοπλιστών κατά 3% αλλά και να δεσμευθεί για τό χρόνο κατά τόν όποιο θά είναι έτοιμο τό νομοσχέδιο πού καταρτίζεται: Προσπαθούμε, είπε μόνο, να τό τελειώσουμε τό ταχύτερο.

• Η δήλωση του γεν. γραμματέα κ. Βασ. Παπαδόπουλου — στην τελευταία σύσκεψη υπό την προεδρία του — σύμφωνα μέ την όποια οι προτάσεις πού ύποβλήθηκαν στις τρεις συσκέψεις για τά προβλήματα του NAT θά έκφραστούν στο νομοσχέδιο πού θά καταρτισθεί και τό όποιο θά δοθεί σε όλους τούς ένδιαφερόμενους πριν κατατεθεί στη Βουλή. Στην ίδια σύσκεψη ό κ. Παπαδόπουλος άνέφερε — και αυτό δυστυχώς δέν είναι ούτε ύπερβολή αλλά ούτε και σχήμα λόγου — ότι η νομοθεσία του NAT είναι τόσο δαιδαλώδης και άναχρονιστική πού δέν άπαντάται ούτε στους Ζουλού, άποκάλυψε ότι και οι 376 άσφαλιστικοί όργανισμοί πού λειτουργούν αυτή τη στιγμή στη χώρα άντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα μέ τό NAT, δήλωσε ότι άνά δίμηνο θά γίνεται έννημέρωση όλων των εκπροσώπων, ναυτικών και έφοπλιστών, για την πορεία του NAT και του Οίκου Ναύτου και ζήτησε να μήν γίνονται αϊχμές για τη μέχρι τώρα διαχείριση του NAT ά-

ναφέροντας ότι όλοι οι ένδιαφερόμενοι φορείς μπορούν να ζητούν λεπτομερείς έξηγήσεις από τη διοίκηση ή τις υπηρεσίες του NAT.

• Η δήλωση της έφοπλιστικής πλευράς ότι δέν είναι δυνατή ή περαιτέρω αύξηση της συμβολής του έφοπλισμού στην άσφάλιση και στην πρόνοια ύπέρ των ναυτικών άφου ήδη, όπως προκύπτει από μελέτη πού δημοσιεύεται σε άλλες σελίδες, οι εισφορές και οι άλλες σχετικές έπιβαρύνσεις του πλοίου άνέρχονται σε 26,7% έναντι 21,7% των άνάλογων έπιβαρύνσεων των εργοδοτών της ξηράς.

Πέραν των άνωτέρω, για τά θέματα του NAT ύπάρχει μία πληροφορία ή όποια δέν κατέστη δυνατόν να έπιβεβαιωθεί και σύμφωνα μέ την όποια δέν ύπάρχει πρόθεση αύξησης του όριου ηλικίας των ναυτικών για συνταξιοδότηση.

Επίσης, ότι από την έπεξεργασία των ύπαρχόντων στοιχείων προκύπτει ότι 12.500 συνταξιούχοι του NAT πού άποτελούν τό 33% του συνόλου λαμβάνουν σύνταξη βάσει των διατάξεων περί διαδοχικής άσφαλίσεως, ένw είναι άγνωστος άκόμη ό πραγματικός άριθμός εκείνων (Δωδεκανήσιων, όμογενών από την Αϊγυπτο, Κωνσταντινούπολη, Ρουμανία κ.λπ.) πού λαμβάνουν σύνταξη από τό NAT χωρίς να έχουν εισφέρει ούτε δραχμή — ό Ύπουργός κ. Άλεξανδρής είχε δηλώσει πρό καιρού ότι οι συνταξιούχοι της κατηγορίας αυτής ύπολογίζονται σε 12.500 ένw οι όργανώσεις των πραγματικών συνταξιούχων ναυτικών τούς ύπολογίζουν σε 14.000! Όπως και να έχει τό πράγμα, συμπερασματικά προκύπτει ότι οι πραγματικοί ναυτικοί πού έχουν εισφέρει ύπέρ του NAT και συνταξιοδοτούνται τώρα από τό Ταμείο μόλις ξεπερνούν τό ένα τρίτο των άτόμων πού συνταξιοδοτούνται από αυτό. Η ύπαρξη του προβλήματος αυτών πού έπιβαρύνουν τό NAT χωρίς να έχουν εισφέρει τό παραμικρό άναγνωρίζεται από τούς έχοντες τις σχετικές εύθύνες, ή άναγνώριση όμως αυτή δέν έχει καμμία θετική επίδραση στους πραγματικούς ναυτικούς γιατί οι «άλεξιπτωτιστές» εξακολουθούν να συνταξιοδοτούνται από τό NAT.

Τελειώνοντας αυτό τό σκέλος περί NAT έπαναλαμβάνουμε την έρώτηση προς τόν Ύπουργό κ. Στ. Άλεξανδρή για τά κριτήρια πού τόν οδήγησαν να προτείνει την άνανέωση της θητείας του προέδρου του NAT για τρία άκόμη χρόνια και έπαναλαμβάνουμε και πάλι ότι περιμένουμε μέ ιδιαίτερο ένδιαφέρον την άπάντησή του.

Η ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥ Δ.Σ.

Στό μεταξύ αντιδράσεις έχει προκαλέσει

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

ή σύνθεση του νέου διοικητικού συμβουλίου του NAT, το οποίο συγκροτήθηκε με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρή στις 14 Νοεμβρίου και στο οποίο συμμετέχει για πρώτη φορά — και δικαίως κατά την αντίληψή μας και κατά την αντίληψη πολλών ναυτιλιακών παραγόντων — ο πρόεδρος της Ένωσης Μηχανικών κ. Άθαν. Σταματόπουλος.

Οι αντιδράσεις εκδηλώθηκαν από τη ναυτεργατική πλευρά και συγκεκριμένα από τις Ένώσεις Πλοιάρχων και Ναυτών. Η πρώτη διότι δεν εκπροσωπείται στα τακτικά μέλη του Δ.Σ. του NAT και η δεύτερη διότι δεν εκπροσωπείται καθόλου.

Η διοίκηση της Ένωσης Πλοιάρχων, μετά την ανακοίνωση της συνθέσεως του νέου Δ.Σ. γνωστοποίησε στον Υπουργό Ναυτιλίας ότι ο Α' αντιπρόεδρος της κ. Γεώργ. Κατσιμπίρης δεν αποδέχεται τον διορισμό του σαν αναπληρωματικού μέλους του Δ.Σ. και ότι επί πλέον αποσύρει σε ένδειξη διαμαρτυρίας τον πίνακα με εκπροσώπους της που είχε υποβάλει στο YEN για διορισμό στο συμβούλιο του NAT. «Μετά λύπης μας παρατηρούμε, υπογράμμιζε η ΠΕΠΕΝ στο σχετικό της έγγραφο, ότι η Ένωσή μας που είναι η πυραμίδα του ναυτεργατικού δυναμικού δεν μετέχει στα τακτικά μέλη του Δ.Σ. του NAT και δεν γνωρίζουμε το σκεπτικό του αποκλεισμού της, αφού η Ένωσή μας με 12.157 ενεργά μέλη, εκ των οποίων τα 9.850 είναι ταμειακά εντάξει, είναι το μεγαλύτερο και μαζικότερο ναυτεργατικό σωματείο της χώρας μας». Επί πλέον, η διοίκηση της Ένωσης Πλοιάρχων με άλλο έγγραφο της ζήτησε από τον Υπουργό Ναυτιλίας να έχουν οι εκπρόσωποι των ασφαλισμένων την πλειοψηφία στο Δ.Σ. του NAT. Σχετικά η διοίκηση της Ένωσης Πλοιάρχων επισημαίνει ότι η αποψη των υπηρεσιών του YEN ότι δεν μπορεί να ικανοποιηθεί τέτοιο αίτημα «γιατί και στα Δ.Σ. όλων των άλλων οργανισμών κοινωνικής πολιτικής οι εκπρόσωποι της εργοδοσίας και των εργαζομένων είναι ισάριθμοι» δεν ευσταθεί διότι με τον Νόμο 1539/85 προσδιορίζεται σαφώς ότι σε ασφαλιστικούς οργανισμούς αρμοδιότητας του Υπουργείου Κοινωνικών Ασφαλίσεων «μετά από κάθε νέα σύνθεση ή ανασύνθεση των διοικητικών συμβουλίων, η πλειοψηφία των μελών τους θα αποτελείται από εκπροσώπους των ασφαλισμένων και των συνταξιούχων κάθε οργανισμού».

Η διοίκηση της Ένωσης Ναυτών αντιτίθεται στον διορισμό του κ. Χρ. Καραγά σαν τακτικού μέλους των κατωτέρων πληρωμάτων και επρόκειτο να προσβάλει την υπουργική απόφαση στο Συμβούλιο Έπικρατείας με τό — όρθο και κατά την αντίληψή μας — επιχείρημα ότι οι οργανώσεις που εκπροσωπούν οι διορισθέντες δεν είναι οι πλέον αντι-

προσωπευτικές οργανώσεις που επιτάσσει και ο νόμος για την επιλογή των μελών του Δ.Σ. του NAT.

Από τα προαναφερθέντα συνάγεται ότι θα υπάρξει συνέχεια στο θέμα της συνθέσεως του Δ.Σ. του NAT.

Σε αντίθεση προς τα ανωτέρω, θετική ενέργεια χαρακτηρίζεται ο διορισμός του προέδρου της ΠΕΠΕΝ κ. Άθαν. Σταματόπουλου σαν τακτικού μέλους του Δ.Σ. του NAT — ο μέχρι τώρα αποκλεισμός της ΠΕΠΕΝ ήταν και παράνομος και αντίθετος προς βασικές αρχές δικαίου που πρέπει να είναι σεβαστές από όλους.

Σύμφωνα, λοιπόν με την υπουργική απόφαση, τακτικά μέλη στο Δ.Σ. του NAT διορίζονται για μία τριετία οι εξής (σε παρένθεση αναγράφεται το όνομα του αναπληρωματικού μέλους): Διον. Άθανασόπουλος, ειδικός περί τά ασφαλιστικά (Άλεξ. Γουλιέλμος), Άριστ. Σκούρας, διευθυντής του υποκαταστήματος της Τράπεζας της Ελλάδος στον Πειραιά (Δημ. Πουργαλής, υποδιευθυντής του υποκαταστήματος), Άθαν. Μαρτίνογ και Κων. Χατζηαντωνίου, εκπρόσωποι των έφοπλιστών πλοίων ξηρού και ύγρου φορτίου άνω των 3.000 τον. γκρός (Γεώργ. Πατέρας και Πέτρος Γουλανδής), Έμμ. Κουτσοφίδς, εκπρόσωπος των έφοπλιστών πλοίων ξηρού και ύγρου φορτίου μέχρι των 3.000 τον. γκρός (Έμμαν. Βορδώνης), Άντ. Κυρτάτας, εκπρόσωπος των έφοπλιστών έπιβατηγού ναυτιλίας (Κων. Ρίγγας), Παν. Χρυσοσπάθης και Άθαν. Σταματόπουλος εκ των έν ενεργεία άξιωματικών (Γερ. Ζαχαράτος και Γεώργ. Κατσιμπίρης — ο όποιος δεν αποδέχθηκε τον διορισμό), Χρ. Καταγός εκ των κατωτέρων πληρωμάτων (Εύστ. Λούρμπας) και Νικ. Γαληνός, εκπρόσωπος των συνταξιούχων ναυτικών (Παύλος Παπαποστόλου).

Σημειώνουμε ότι στην απόφαση δεν γίνεται μνεία των ειδικών τίτλων που προκάλεσαν τον διορισμό του κ. Άθανασόπουλου ως ειδικού περί τά ασφαλιστικά, πράγμα που έμεις τό θεωρούμε άπαραίτητο για να γνωρίζει και η εύρύτερη ναυτική οίκογένεια ποιός είναι ποιός και επί πλέον μία άπορία μας: Γιατί αυτοί οι κύριοι, ο ειδικός περί τά ασφαλιστικά και ο εκπρόσωπος της Τράπεζας της Ελλάδος να προηγούνται από αυτούς που συνεισφέρουν στο NAT;

Ο κ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΑΡΧΗΓΟΣ

Άρχηγός του Λιμενικού Σώματος έπελέγη από τό ΚΥΣΕΑ στις 22 Νοεμβρίου ο κ. Άριστ. Παπανδρέου, ο όποιος προήχθη σε ύποναύαρχο και ανέλαβε και τυπικά τά καθήκοντά του την Τετάρτη — είναι η πρώτη φορά που η άρχηγία του Λιμενικού ανατίθεται σε άξιωματικό που προέρχεται από τό Έμ-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Διά Νομ. Διατάγματος από 19/11/1935 «περί ρυμούλκσεως εντός της αίγιαλίδος ζώνης» καθιερούται η όριστική μονοπώλησις των ναυαγιαρειών εις τά ελληνικά ύδατα.

— Πιστεύομε ότι αποδοτικώτερον θά καθίστατο τό έργον της έκπαιδεύσεως των λιμενικών δοκίμων άν μετά την έν τη Σχολή φοίτησίν των, έπεβιβάζοντο, ούχι όμαδικώς, άλλ' εις έκαστος χωριστά φορτηγών πλοίων.

— Παρά την Έτιωινείαν άκραν και παραπλεύρως των μονίμων δεξαμενών άνεγείρεται έπιβλητικόν εις όγκον κτίριον των σιταποθηκών (σιλό) ή έναρξεις λειτουργίας του όποιου θά πραγματοποιηθή τόν προσεχή Μάρτιον ή Άπρίλιον.

— Έξελέγησαν μέλη του Λονδινείου Χρηματιστηρίου των ναύλων «Baltic» οι κ.κ. Γ. Μ. Λιβανός του έφοπλιστικού οίκου Σ. Λιβανός και Σία Λτδ., Κ. Π. Δρακούλης του οίκου Δρακούλης Λτδ. και Η.Ρ. Hutt του οίκου Μίχαλος και Σία.

— Η έν Λονδίνω διοικητική έπιτροπή της φορτηγού ναυτιλίας άνεκοίνωσε την άποδοχήν ενός νέου σχεδίου κατωτάτων όρίων ναύλων, τιθεμένων εις άμεσον έφαρμογήν διά τάς μεταφοράς γαιανθράκων και κώκ έξ Άγγλίας, Ηπειρωτικής Εύρώπης, Μαύρης Θαλάσσης και Άζοφικής εις Ην. Πολιτείας.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 119/1.12.1935)

πορικό Ναυτικό (ό κ. Παπανδρέου προέρχεται από τη Σχολή της Ύδρας και είναι ταυτόχρονα πτυχιούχος της Παντείου).

Μετά την επιλογή του κ. Παπανδρέου άποστρατεύονται, προαγόμενοι σε ύποναύαρχους, οι άρχαιότεροι του άρχιπλοίαρχοι Γεώργ. Σπαρτιώτης που είχε τοποθετηθεί πρόσφατα προσωρινώς ύπαρχηγός, Στ. Λαίνης και Άγγ. Γεωργακόπουλος, και παραμένουν οι νεώτεροι του άρχιπλοίαρχοι Χρ. Ντούνης και Νικ. Καραγιάννης.

Γιά την πλήρωση των κενών θέσεων άρχιπλοίαρχων που δημιουργήθηκαν προάγονται, επί πλέον του κ. Χρ. Τσαρούχη που είχε ήδη προαχθεί μετά την άποστρατεία του πρώην ύπαρχηγού Ιωάν. Μανουσάκη, οι πλοίαρχοι Άναστ. Δημαράκης, Έμμ. Φαρούπος και Γεώργ. Βασόπουλος και έπειδή παρασύρονται και άποστρατεύονται οι κριθέντες δύο φορές δυσμενώς πλοίαρχοι Άργ. Τζάνος, προξενικός λιμενάρχης Νέας Υόρκης, και Νικ. Μορφόπουλος, προάγεται έπίσης σε άρχιπλοίαρχο και ο πλοίαρχος Στ. Πολιτάκης. Ένώ για την κάλυψη των δέκα κενών θέσεων πλοίαρχων που δημιουργούνται με τίς προαγωγές, τίς άποστρατείες και



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

τίς παραιτήσεις πού έχουν υποβάλει οι πλοίαρχοι Εύστ. Τζαέλας, Άριστ. Τσιουσάνης και Γεώργ. Βλαχάκης προάγονται στο βαθμό του πλοιάρχου οι αντιπλοίαρχοι Παν. Τσακανίκας, Άντ. Καλούδης, Εύάγ. Γρηγοράκος, Γεώργ. Λάμπρου, Μιχ. Δορκοφύκης, Φαν. Παϊζής, Άθαν. Μανώλης, Βασ. Χατζηνικολής, Παν. Άποστολόπουλος και Έμμ. Πελοποννήσιος.

Αναμένεται ότι εντός των ημερών θα γίνει και η επιλογή του νέου υπαρχηγού καθώς και οι τοποθετήσεις των προαγομένων για να επέλθει και η ήρεμία.

ΤΑ ΓΥΑΛΙΝΑ ΠΟΔΙΑ

Συχνά τον τελευταίο καιρό, μετά την ανακοίνωση των οικονομικών μέτρων της κυβέρνησης, γίνεται λόγος για τα «γυάλινα πόδια», χαρακτηρισμό πού χρησιμοποίησε ο Πρωθυπουργός κ. Παπανδρέου για να περιγράψει την ελληνική οικονομία πού είχε στηριχθεί στους αδηλούς πόρους (μεταναστευτικό, τουριστικό και ναυτιλιακό συνάλλαγμα) ή μείωση των οποίων από εξωγενείς παράγοντες τα τελευταία χρόνια άφησε την ελληνική οικονομία «στά κρύα του λουτρού».

Μέ μία πολύ εύστοχη επιστολή του, η οποία δημοσιεύθηκε στην «Καθημερινή» στις 26 Νοεμβρίου, ο πολυγραφότατος φίλος κ. Γιώργος Φουστάνος αναφέρει πολύ σωστά ότι τα «γυάλινα πόδια» θα μπορούσαν και πρέπει να γίνουν ατσάλινα γιατί τόσο ο τουρισμός όσο και η ναυτιλία μας έχουν δυνατότητες προσφοράς πολλαπλασίας των συναλλαγματικών αναγκών της χώρας.

Επιγραμματικά από την επιστολή αυτή δημοσιεύουμε την ακόλουθη παράγραφο πού τόσο γλαφυρά παρουσιάζει τις τεράστιες δυνατότητες πού μπορεί να προσφέρει στη χώρα η Ναυτιλία μας, όπως άλλωστε δεν παύουν να υπογραμμίζουν σχεδόν σε κάθε τεύχος τα «Ναυτικά Χρονικά»:

«Αναρωτήθηκε όμως κανείς, αν ποτέ το κράτος εκμεταλλεύτηκε — με την όρθη έννοια της λέξεως — την ευεργετική γι' αυτό παρουσία μιας μεγάλης ναυτιλίας; Μιας ναυτιλίας πού δημιουργήθηκε αποκλειστικά από την ιδιωτική πρωτοβουλία και ξένες επενδύσεις; Με άλλα λόγια, αναρωτήθηκε κανείς αν τό συνάλλαγμα πού πρόσφερε και προσφέρει η ναυτιλία είναι τό μέγιστο των δυνατοτήτων της; Η απάντηση είναι σαφής. Όχι. Γιατί άλλως, θα είχαμε φροντίσει να προσελεύσουμε εδώ τό ελληνικό πλοίο για επiskeυές και ανεφοδιασμό προσφέροντας κίνητρα και όχι αντίκίνητρα για την εδώ πα-

ρουσία του. Θα είχαμε στηρίξει ρεαλιστικά και αποφασιστικά την προσπάθειά της να αποφύγει την δραματική συρρίκνωση, θα είχαμε λάβει τά όρθα, ένδεδειγμένα μέτρα για την ένίσχυση της ανταγωνιστικότητας του Έλληνικού πλοίου, θα είχαμε φροντίσει να αποφύγουμε τή διάλυση της ναυτικής εκπαίδευσης για να υπάρχουν και στο μέλλον Έλληνες ναυτικοί, ή μεγάλη ναυτεργατική οικογένεια πού προσέφερε και προσφέρει τόσα πολλά στον τόπο μας».

ΟΡΘΗ ΥΠΟΔΕΙΞΗ

Ο «Ξένος» πρὸς τή Ναυτιλία πρόεδρος του ΚΚΕ έσωτερικού κ. Λεων. Κύρκος, στην πρό ημερών όμιλία του στη Ναυτιλιακή Λέσχη, έκανε μία διαπίστωση την όποία δεν μπόρεσαν μέχρι τώρα να κάνουν — όπως αποδεικνύεται από τά πράγματα — εκείνοι πού έχουν ταχθεί να την υπηρετούν: Είπε, λοιπόν, ο κ. Κύρκος ότι ενώ τά βαθύτερα αίτια των σημερινών προβλημάτων της Έλληνικής Ναυτιλίας ανάγονται σε γενικότερους διεθνείς παράγοντες, είναι βέβαιο ότι άρκετά πράγματα μπορούν να γίνουν από εδώ, και για να άμβλύνουν τά προβλήματα αυτά, και για να μετατρέψουν την κρίση σε παράγοντα ένισχύσεως και όχι εξασθενίσεως των δεσμών της Ναυτιλίας με την Έθνική Οικονομία.

Μέ δύο λόγια ή επισήμανση του κ. Κύρκου είναι καιρία και πρέπει όχι άπλως να τή δοϋμε όλοι, αλλά να τή θέσουμε σε εφαρμογή χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση.

ΖΗΤΟΥΝ ΕΝΟΠΙΟΗΣΗ

Η διοίκηση της Πανελληνίου Ένώσεως Συνταξιούχων Πλοιάρχων προχώρησε σε μία θετική πρόταση: Ζήτησε από τή διοίκηση της Ένώσεως Πλοιάρχων την ένοπιόηση των δύο οργανώσεων. Σε σχετικό έγγραφο πού υπογράφουν ο πρόεδρος της ΠΕΣΠΕΝ κ. Ιωάν. Γαβαλάς και ο γεν. γραμματέας κ. Κων. Σαρρής υπογραμμίζεται ότι ή συγχώνευση των δύο οργανώσεων θα αποτελέσει μία όρθη κίνηση, ή όποια θα εύσώσει πολλά και ή πρόταση πρόκειται να συζητηθεί από τό Δ.Σ. της ΠΕΠΕΝ για να αποφασισθεί εάν θα περιληφθεί σχετική διάταξη κατά την τροποποίηση του καταστατικού της Ένώσεως Πλοιάρχων.

Ανεξάρτητα από την τελική απόφαση του Δ.Σ. της ΠΕΠΕΝ, ή όποια, κατά την αντίληψη μας πρέπει να είναι θετική, υπενθυμίζουμε ό-

τι ή πρόταση για την ένοπιόηση των οργανώσεων των έν ενεργεία και συνταξιούχων ναυτικών διατυπώθηκε από αυτές άκριβώς τις στήλες ώστε οι άποχωρούντες από την ένεργό επαγγελματική δραστηριότητα να μην αισθάνονται και να μην άποτελούν «στιμμένες λεμονόκουπες».

ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.

Εντός όλίγου συγκαλείται ή έτήσια τακτική συνέλευση των μελών της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών — ή άκριβής ήμερομηνία της συνελεύσεως θα καθοριστεί από τό διοικητικό συμβούλιο πού συνέρχεται στην τακτική του συνεδρίαση την Τρίτη.

Υπενθυμίζουμε ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» είχαν υποστηρίξει ότι έπρεπε να έχει υπάρξει μία έκτακτη συνέλευση των μελών της Ε.Ε.Ε. Η υπόδειξη δεν έγινε δεκτή, ελπίζουμε όμως ότι ή τακτική συνέλευση θα δώσει την εύκαιρία και τό χρόνο σε όλους να μελετήσουν τά θέματα πού περιλαμβάνονται στην ήμερησία διάταξη και να μιλήσουν για αυτά στά πλαίσια των συνελεύσεων του Κομμιτέη.

Η ΣΥΝΘΕΣΗ

Ήταν άπαραίτητη ή ύπουργική έγκύκλιος για την παράταση της ισχύος των SAFE MANNING DOCUMENTS των πλοίων μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου ώστε να δοθεί ο χρόνος για να καλυφθεί τό κενό πού έχει δημιουργηθεί με την λήξη της ισχύος του Νόμου 1376 με μία νέα άνάλογη ρύθμιση πού είναι άπαραίτητη για πολλούς και ποικίλους λόγους — άλλωστε, έπαναλαμβάνομε, άπεδείχθη ότι κανένα πρόβλημα δεν δημιουργήθηκε με τις συνθέσεις πού είχαν όρισθεί βάσει του έν λόγω νόμου και ότι έν πάση περιπτώσει δεν μπορούμε να έχουμε σήμερα την πολυτέλεια των «κοινωνικών συνθέσεων» του παρελθόντος, εάν φυσικά θέλουμε να έχουμε Ναυτιλία.

ΕΠΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ ΤΟ Κ.Α.Π.Ε.Ν.

Η πλειοψηφία των πλοιάρχων πού είναι μέλη του Κ.Α.Π.Ε.Ν. τάχθηκε υπέρ της τροποποίησης του καταστατικού ή όποια ήταν άπαραίτητη για να προχωρήσει τό Ταμείο σε περισσότερες παροχές πρό τά μέλη του και στη διεύρυνση άσφαλιστικής προστασίας πού παρέχει. Έτσι, σε πρώτη φάση προβλέπεται ή άσφάλιση όλων των μελών του έναντι των κινδύνων άτυχήματος, μέσα και έξω από τό πλοίο, πού προκαλεί άναπηρία 67% και άνω με 6φ' άπαξ άποζημίωση ύψους ενός έκ.ατ. δ.α.χ.ών και 1,5 έκ.ατ. δ.α.χ.ών σε περίπτωση θανάτου από άτύχημα — πάλι μέσα και έξω από τό πλοίο. Επίσης στην πρώτη φάση προβλέπεται ή κάλυψη της νοσηλείας από άτύχημα με την καταβολή μηνιαίου επιδόματος 20.000 δ.α.χ.ών, ενώ στη δεύτερη φάση, πού θα συνδυασθεί με την αύξηση του αριθμού των μελών, τό Κ.Α.Π.Ε.Ν. θα καλύψει τούς πλοιάρχους και από τον κίνδυνο της άνεργίας σε συνεργασία με άσφαλιστικές εταιρίες πού έσωτερικού και του έξωτερικού — αλλά ή επιδότηση των άνέργων θα γίνεται από τό Κ.Α.Π.Ε.Ν.

Από τά 5.021 μέλη πού είναι έγγεγραμμένα στο μητρώο του Κ.Α.Π.Ε.Ν., από τά όποια 4.299 ήταν ταμιακώς έντάξει, πήραν μέρος στην ψηφορορία για την τροποποίηση του καταστατικού 2.591 — 568 άυτοπροσώ-

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Μεγάλη Ναυτιλιακή Έταιρία, ζητά Δικηγόρο για πλήρη άπασχόληση εντός των γραφείων της.

Άπαραίτητα προσόντα:

- 1) Πλήρη γνώση της Άγγλικής
- 2) Ειδικευση στα Ναυτιλιακά θέματα στην Έλλάδα ή στο Έξωτερικό
- 3) Υπερπενταετή άσκηση του Δικηγορικού επαγγέλματος.

Μισθός ίκανοποιητικός

Πληροφορίες: Δικηγόρος ΘΩΜΑΣ ΖΑΦΕΙΡΑΣ — Τηλ. 4182111

πως και 2.023 με άλληλογραφία — και ψήφισαν υπέρ 2.451, έναντι 136, ενώ 61 ψηφοδέλτια ήταν άκυρα. Πρέπει να σημειωθεί ότι στη διάρκεια του 1985 (μέχρι το τέλος Νοεμβρίου) τα νέα μέλη που γράφτηκαν στο Κ.Α.Π.Ε.Ν. ανήλθαν σε 500. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι για το 1985 το Κ.Α.Π.Ε.Ν. θα καταβάλει σε μέλη του 38 εκατ. δραχμές, ενώ από το 1978 μέχρι το τέλος του 1984 έχει καταβάλει συνολικά σε πλοίαρχους που συνταξιοτήθηκαν 122.285.470 δρχ. και σύμφωνα με τον περυσινό ισολογισμό παρούσα πλεόνασμα 3.000.000 δρχ. και τα αποθεματικά του ανέρχονταν στις 30 Νοεμβρίου σε 90.000.000 δρχ. περίπου — ο διαχειριστικός και οικονομικός έλεγχος γίνεται πάντοτε από όρκωτους λογιστές, ενώ η μελλοντική πορεία του Κ.Α.Π.Ε.Ν. καθορίζεται επί τη βάση των εκθέσεων των αναλογιστών που μέχρι τώρα ήταν άριστες.

Τό συμπέρασμα: "Όπου υπάρχει νοικοκυρσύνη και ταυτόχρονα δεν υπάρχουν αλεξипτωτιστές, τα πάντα βαίνουν καλώς.

ΤΕΛΟΣ ΚΑΛΟ, ΟΛΑ ΚΑΛΑ

"Εληξε αιώσις η δίμηνη περιπέτεια που είχαν στην Αίγυπτο τρία μέλη του πληρώματος — ο πλοίαρχος, ο υποπλοίαρχος και ο ναύκληρος — του φορτηγού "Αίρης Μάτζικ" έναντι των οποίων είχε σκηνοθετηθεί ένα ολοκληρωμένο σενάριο για λαθρεμπόριο καπνού και είχαν καταδικασθεί πρωτοδικώς σε ποινές φυλάκισης με καταναγκαστικά έργα και είχαν εγκλεισθεί σε φυλακές του Καΐρου που είναι αντίστοιχες των περιβόχτων αμερικανικών φυλακών του Άλκατράζ. "Ηδη ο πλοίαρχος του σκάφους Γεώργ. Σαμωνάς, ο υποπλοίαρχος Γεώργ. Μωφάς και ο ναύκληρος Απόστ. Χρυσοστόμου βρίσκονται και πάλι κοντά στους δικούς τους και προσαποδύν να συνέλθουν από τα δεινά που πέρσαν στις αιγυπτιακές φυλακές.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η σκευωρία που είχε φιλοτεχνήσει σε βάρος των τριών ναυτικών μας αποκάλυφθηκε στο δευτεροβάθμιο δικαστήριο χάρη στις προσπάθειες που κατέβαλε η διαχειρίστρια εταιρία, που είναι η εταιρία Τσάκου και η οποία είχε την πλήρη υποστήριξη του κλάμπ UNITED KINGDOM, τό οποίο παρά τό γεγονός ότι δεν κάλυπτε τον συγκεκριμένο κίνδυνο, στάθηκε στο πλευρό της διαχειρίστριας εταιρίας, ενώ σημαντικότητα ήταν και η βοήθεια που πρόσφερε και η διοίκηση της Ένώσεως Πλοιαρχών, που δεν δίστασε να απευθυνθεί και στον ίδιο τον Πρόεδρο της Αιγύπτου διαδηλώνοντας την πίστη της στην αιγυπτιακή δικαιοσύνη και στη δικαίωση των τριών Έλλήνων ναυτικών.

Αναμφισβήτητα και η εταιρία Τσάκου, και η Ένωση Πλοιαρχών έπραξαν στο άκραιο

τό καθήκον τους έναντι των τριών ναυτικών. Θεωρούμε όμως ότι στην περίπτωση αυτή εκείνο που πρέπει να εξαρθεί ιδιαίτερα είναι η θετική στάση αυτού του μεγάλου κλάμπ — και αυτό πράττουν εκθύμης οι στήλες αυτές που ποτέ δεν δίστασαν και δεν πρόκειται να διστάσουν και στο μέλλον να καυτηριάζουν την δυσμενή τακτική που τηρούν όρισμένα κλάμπ έναντι των Έλλήνων.

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΜΥΑΛΟ

Μας επισημαίνεται ότι για την υπογραφή συμβάσεως ασφαλίσεως πληρώματος πλοίου με ξένη σημαία, τό NAT αξιώνει να κατατεθεί έγγυση τραπεζής για ποσόν 35.000 δολλαρίων — αυτό σημαίνει ότι εάν μία ναυτιλιακή επιχείρηση θέλει να ασφαλίσει τρία πλοία πρέπει να προσκομίσει έγγυση-τική επιστολή ύψους 105.000 δολλαρίων, πράγμα που δεν είναι υπό τις παρούσες μά-λιστα συνθήκες έφικτό. "Ετσι αποκαρδιώνονται εκείνοι που θέλουν να διατηρήσουν κάποιο δεσμό με τον τόπο και καταφεύγουν πλέον αναγκαστικά σε άλλες λύσεις από τις οποίες πρωτίστως χάνει τό NAT και ταυτόχρονα χάνουν απασχόληση που την κερδίζουν οι ξένοι. Οι μανδραίνες του NAT δεν βρήκαν καμμία άλλη λύση — ή σκέψη τους μονίμως είναι στο πώς θα εξασφαλισθούν αυτοί, όπως άλλωστε γίνεται σε όλους τους οργανισμούς και στις δημόσιες υπηρεσίες όπου τό μόνο πρόβλημά τους είναι πώς θα εξασφαλισθούν. Κανείς, λόγω χάρη δεν σκέφθηκε να ζητήσει προκαταβολή των εισφορών, ακόμη και ενός μηνός, που θα δίνει στο NAT τη δυνατότητα να έχει στη διάθεσή του τις εισφορές πριν ακόμη αρχίσουν να τρέχουν, αλλά και στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να τα βγάζουν πέρα χωρίς να άχρηστεύουν ποσά για την έκδοση έγγυσητικών επιστολών, ή ακόμη χωρίς να υποχρεώνονται στην καταβολή των δαπανών που προκαλούν οι έγγυσητικές επιστολές όταν δεν καλύπτονται.

Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Εποικοδομητική υπήρξε η συνάντηση της διοικήσεως της Ένώσεως Πλοιαρχών με τη διοίκηση της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων που είχε κύριο αντικείμενο την απασχόληση των Α' πλοιαρχών. Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, η διοίκηση της ΠΕΠΕΝ ζήτησε να περιληφθεί όρος στη σύμβαση των Α' πλοιαρχών των μεσογειακών φορτηγών που δεν θα έχει όμως τη μορφή άστυνομικού και περιοριστικού μέτρου, ό οποίος θα αποβλέπει ότι η διάρκεια ναυτολογήσεως δεν θα υπερβαίνει

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

"Όπως είναι γνωστό ή επί των προσφύγων "Υπατη Άρμοστεία του ΟΗΕ στη Γενεύη, άπένειμε τιμητικές διακρίσεις στους Πλοίαρχους έπτά έλληνικών πλοίων για τη διάσωση Βιετναμέζων προσφύγων στα ύδατα της Κινεζικής θαλάσσης. Τά έν λόγω πλοία περισυνέλεξαν άνω των 200 προσφύγων που κινδύνευαν πάνω σε σχεδίες τούς τελευταίους 18 μήνες.

Μεταξύ των άλλων τό "Ανδρομέδα" στις 27 Ιουνίου διέσωσε 21 έτοιμοθάνατους πρόσφυγες, άφού προηγουμένως πολλά άλλα πλοία είχαν περάσει από τον τόπο του δράματος χωρίς να σταματήσουν, μέ άποτέλεσμα να πεθάνουν από έξάντληση έπτά παιδιά και να αυτοκτονήσουν άλλα δύο. Έκτός αυτού όμως τά περισσότερα της σωτηρίας έλληνικής επέμβασης είναι πάμπολλα. Τό άποδεικνύει άδιάψευστα ό μακρός πίνακας των έλλήνων πλοιαρχών που έχουν προταθεί στην Άκαδημία Άθηνών για βράβευση.

Αξίζει πάντως να τονισθεί ότι, άπονέμοντας τά μετάλλια ό Άρμοστής του ΟΗΕ μίλησε κολακευτικώτατα για τούς Έλληνες πλοίαρχους και τά έλληνικά πληρώματα, άπομάσσοντας κατά τον καλύτερο τρόπο τον άδικο ρόπο που είχε άφήσει ή υπόθεση των λαθρεπιβατών του "Γαρυφαλιά". Γιατί είναι βέβαιο πώς όσο διατυμπανίσθηκε διεθνώς ή θλιβερή εκείνη υπόθεση τόσο άσυνήθης και σπάνια ήταν για την έλληνική ναυτιλία. Γι' αυτό και άποκαθιστώντας την αλήθεια ό διεθνής ναυτικός τύπος έπιγράφει έντυπωσιακά τά σχόλιά του: "Δέν λέγονται Γαρυφαλιά όλα τά έλληνικά πλοία".

τούς έννέα μήνες και ή άδεια θα διανύεται στην Ξηρά. Όρισμένα μέλη του Δ.Σ. της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων δήλωσαν ότι ήδη εφαρμόζουν άυτοβούλως αυτό που προτείνει ή ΠΕΠΕΝ και κοινή ήταν ή διαπίστωση ότι ή ρύθμιση αυτή δεν έπιβαρύνει τό κόστος των πλοίων της κατηγορίας αυτής — πάντως για την ένταξη όρου στη συλλογική σύμβαση υπήρξαν έπιφυλάξεις. "Ετερο αίτημα της ΠΕΠΕΝ ήταν ή μη ναυτολόγηση συνταξιούχων και ή διοίκηση της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων δήλωσε ότι θα άπαντήσει έγγράφως — προφορικώς πάντως έλέχθη ότι οι μεσογειακοί έφοπλιστές βλέπουν μέ ιδιαίτερη συμπάθεια τά προβλήματα των πλοιαρχών και άναγνωρίσθηκε ότι ή ά-

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

TELEX 18080 STAM AP
CABLES STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

νεργία πλήττει ουσιαστικά μόνο τους πλοίαρχους.

Επαναλαμβάνουμε ότι το θέμα της ανεργίας των πλοιαρχών πρέπει να αντιμετωπισθεί με την επιβαλλομένη ευρύτητα από όλους και πρωτίστως από την Ε.Ε.Ε. ή όποια μέχρι τώρα έχει κωφεύσει στις επανειλημμένες αιτήσεις της ΠΕΠΕΝ για τη συζήτηση των τρόπων αντιμετώπισης του προβλήματος.

ΚΙΝΗΤΡΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

Διαβάσαμε στην ημερήσιο τύπο ότι από 2 Δεκεμβρίου αρχίζει η εξέταση των προτάσεων που έχουν γίνει για επενδύσεις στην Ελλάδα ύψους άνω των 300 εκατομμ. δραχμών, για να υπαχθούν στις ευεργετικές διατάξεις των κινήτρων που προβλέπει ο αναπτυξιακός Νόμος 1262/82.

Ανατρέξαμε στον Νόμο αυτόν, που στόχο έχει τη παροχή κινήτρων ενίσχυσης της Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης της χώρας και με έκπληξη παρατηρήσαμε ότι ενώ δικαιούνται να υπαχθούν οι επενδύσεις για Ξενοδοχεία, Ξενώνες και Campings... δεν υπάγονται οι επενδύσεις για τη ναυπήγηση ή μετασκευή στην Ελλάδα κρουαζιεροπλοίων, πλην των υπαγομένων στις διατάξεις του Ν. 438 βάσει της τροποποίησης του 1563/1985.

Ακόμη σημειώνουμε με εύλογη απορία ότι εντάσσονται στις διατάξεις του Νόμου τα αεροπορικά πλοία υπό τον όρο ότι οι αεροπορικές αυτές επιχειρήσεις αποτελούν εταιρίες λαϊκής βάσεως ή έχουν δημιουργηθεί με τη συμμετοχή δήμων, κοινοτήτων και συνεταιρισμών.

Όμολογούμε ότι αδυνατούμε να αντιληφθούμε το πνεύμα αυτών που συνέταξαν το Νόμο, εκείνο όμως που προκύπτει ολοφάνερα είναι ότι δεν γνωρίζουν ούτε τα όσα έχουν προσφέρει μέχρι σήμερα τα κρουαζιερόπλοια τόσο σε συνάλλαγμα όσο και σε απασχόληση, αλλά ούτε και την τραγική οικονομική θέση στην οποία περιήλθαν οι περισσότερες αεροπορικές επιχειρήσεις εύρεϊας λαϊκής συμμετοχής.

Επειδή πληροφορούμεθα ότι επίκειται κάποια ρύθμιση όσον αφορά τα μεγέθη των Τουριστικών Επαγγελματικών Πλοιαρχιών συνιστούμε στους αρμοδίους παράγοντες του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας να συμπεριλάβουν στις διατάξεις του αναπτυξιακού Νόμου όλες τις κατηγορίες των κρουαζιεροπλοίων που πολλά ακόμη μπορούν να προσφέρουν και στην τουριστική υποδομή και στην συναλλαγματική πρόσοδο.

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ «HELLESPONT CONQUEST»

Γνωστοποιούμε ότι, το αναφερόμενο και από εμάς ως άνηκον στην ελληνόκτητο δύναμη, μπάλκ κάρριερ «Hellepont Conquest» το οποίο κρατήθηκε πρό δεκαήμερου στο λιμάνι του Ρότερνταμ δεν έχει καμμία απολύτως σχέση με το «Ελλεσποντ Γκρούπ» που χρησιμοποιεί σε πολλά πλοία του ως πρώτο όνομα τη λέξη ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ.

Όπως προκύπτει από νέα στοιχεία, το παρπάνω πλοίο ανήκε στο «Ελλεσποντ Γκρούπ» μέχρι τον Νοέμβριο του 1979, όταν επωλήθη στη Σάνκο Στήμισι, η οποία ήταν μέχρι τότε bareboat ναυλωτής του πλοίου.

Λόγω επιθυμίας που διατύπωσε η Σάνκο ο Όμιλος Παπαχρηστίδη συμφώνησε τότε να διατηρήσει το πλοίο το παλαιό του όνομα και διευκρινίζεται ότι τα τελευταία έξι χρόνια ούτε το «Ελλεσποντ Γκρούπ» ούτε η εταιρία Παπαχρηστίδη ΗΒ. Ατδ. είχαν ούδεμία σχέση ή ανάμειξη με το πλοίο αυτό.

IPAN KAI IPAK

Μολοντί τώρα τελευταία η Ιρακινή αεροπορία έπληξε πλοία που εκτελούσαν τις διαδρομές μεταφοράς πετρελαίου μεταξύ των νήσων Κάργκ και Σίρρι, μεταξύ των οποίων και το ελληνικό «Κανάρια», το Ίνστιτούτο Στρατηγικών Μελετών του Λονδίνου πιστεύει ότι οι Ιρακινοί βομβαρδισμοί δεν έχουν θίξει σοβαρά την ικανότητα της Περσίας σε εξαγωγές πετρελαίου. Αντίθετα, φρονεί, ότι οι οικονομικοί πόροι του Ιράκ έχουν εξαντληθεί, το εξωτερικό χρέος του είναι τεράστιο και οι καινούργιοι πετρελαιοαγωγοί που κατασκεύασε δεν θα μπορέσουν να προσφέρουν ικανοποιητικές προσόδους. Σήμερα το Ιράκ διοχετεύει ένα μέρος του πετρελαίου του από το Σαουδικό λιμάνι Γέμπο στην Έρυθρά, μέσω ενός αγωγού που διασχίζει τη Σαουδική Αραβία με δυνατότητα παροχής 500.000 βαρελιών ημερησίως. Μεταξύ των δύο χωρών διεξάγονται συνεννοήσεις για παρόμοιο έργο που θα επιτρέψει να αυξηθεί η παροχή σε 1,6 εκατομμ. βαρελιών ημερησίως από τα μέσα του 1987.

Ο πόλεμος υποχρέωσε το Ιράκ να κλείσει τα λιμάνια του επί του Κόλπου και στη συνέχεια τον αγωγό του μέσω Συρίας, εξαιτίας της υποστηρίξεως που η χώρα αυτή παρέσχε στην Περσία. Προτίθεται όμως να ζητήσει από τον ΟΠΕΚ κατά τη σύνοδο του Δεκεμβρίου την άδεια εξαγωγής περισσότερου ακαθάρτου πετρελαίου καθώς το σημερινό περιθώριο των 1,2 εκατομμ. βαρελιών ημερη-

σίως έχει ξεπεραστεί. Εξάλλου η Σαουδική Αραβία και το Κουβέιτ σχεδιάζουν να θέσουν τέρμα στη συμφωνία με τη Βαγδάτη για την πώληση 300 χιλιάδων βαρελιών ημερησίως σε πελάτες που το Ιράκ δεν μπορούσε να προμηθεύσει λόγω του περιορισμού των εξαγωγών του. Από την άλλη πλευρά τα έξι κράτη του Κόλπου: Κουβέιτ, Μπαχρέιν, Σαουδαραβία, Κατάρ, Ομάν και Ην. Αραβικά Έμιράτα, αποφάσισαν να τηρήσουν πιο ούδετερη στάση έναντι της Περσίας. Σημειωτέον ότι τα κράτη αυτά και κυρίως η Σαουδαραβία, διέθεσαν προς το Ιράκ τα τελευταία πέντε χρόνια οικονομική ενίσχυση της τάξεως των 30 δισεκ. δολαρίων.

ΥΠΕΒΛΗΘΗΣΑΝ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ

Στις 31 Οκτωβρίου ο Γάλλος Υπουργός Μεταφορών επιβεβαίωσε την κατάθεση πέντε σχεδίων μόνιμης συνδέσεως της Μάγχης. Τα σχέδια αυτά με το συνοπτικό τους όνομα είναι τα ακόλουθα: Euroroute, France - Manche, Euroroute, Transmanche - Express και το σχέδιο του εφευρέτη Van der Putten.

Για τα δύο πρώτα σχέδια, το Euroroute (συνδυασμός γεφύρας και σήραγγας μέσω τεχνητών νησίδων) και το France - Manche (υποβρύχια σήραγγα) έχουμε ήδη γράψει λεπτομερώς σε προηγούμενα τεύχη. Το τρίτο σχέδιο, ονόματι Euroroute, συνδέει τη Γαλλία με την Αγγλία με μία μεγάλη κρεμαστή γέφυρα διηρημένη σε πέντε τμήματα υποβασταζόμενα από οκτώ διπλούς κίονες, έξι στη θάλασσα και ένα σε κάθε ακτή. Η κυκλοφορία που θα γίνεται μέσω αγωγού με έλλειπτικό σχήμα θα περιλαμβάνει δύο επίπεδα με αυτοκινητόδρομους. Εξάλλου το σχέδιο Transmanche Express προβλέπει την κατασκευή δύο υποβρύχιων σήραγγων για τα τρένα και τα αυτοκίνητα. Θα γίνει σε βάθος 40 μ. και θα έχει συνολικό μήκος 48 χιλιομέτρων με διάμετρο 11,30 μέτρων. Το σχέδιο προωθεί η γνωστή Sealink British Ferries.

Μέσα στο προσεχές τρίμηνο μέχρι του Φεβρουαρίου 1986 τα σχέδια θα εξετασθούν από κοινού με τη Βρετανική κυβέρνηση, αφού στο μεταξύ η συσταθείσα ήδη γαλλοβρετανική επιτροπή θα μελετήσει και θα αξιολογήσει τις προτάσεις. Οι δύο κυβερνήσεις, μολοντί δεν αναλαμβάνουν καμιά υποχρέωση χρηματοδότησεως, παρέχουν την αναγκαία πολιτική εγγύηση για την πραγματοποίηση του έργου. Προς τοῦτο θα υπογραφεί σχετική διμερής σύμβαση την οποία θα πρέπει να επικυρώσουν τα δύο Κοινοβούλια μέχρι την άνοιξη του 1986.

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

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

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

Direct Line: (54) 1112550

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIHOANNOU 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

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

Σε τέλμα ή Σάνκο

Καμμία ουσιαστική πρόοδος δεν σημειώθηκε κατά τό διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο στις διαπραγματεύσεις του κ. Μιγιάτα με τις Τράπεζες και τα Trading Houses, για να ε-
φαρμοσθεί τό μακρόπνοο σχέδιο διασώσε-
ως της Σάνκο Στήμσιπ.

Έχουν ήδη περάσει οι 100 ημέρες, κατά
τή διάρκεια των οποίων έπρεπε να υποβλη-
θεί τό σχέδιο για να λάβει τήν έγκριση του
Δικαστηρίου, ενώ οι άμεσες υποχρεώσεις
πού πρέπει να έκταμιεύσει ο διαχειριστής
για πληρωμές ματαιώσεως ναυλοσυμφών-
ων, άποζημιώσεων του προσωπικού καί γιό
κεφάλαιο κινήσεως έφθασαν τά 154 εκατομ.
δολλάρια.

Έξάλλου τίς τελευταίες ημέρες έξι από τά
δεξαμενόπλοια πού διαχειρίζονταν ή Σάνκο
ναυλώθηκαν για 12 μήνες από τήν εταιρία
Palm Shipping, κατόπιν δικαστικής άδείας
καί τά έσοδα έκ των ναυλοσυμφώνων ύπο-
χρεωτικά προορίζονται να έξοφλούν ύπο-
χρεώσεις πρós τρίτους.

“Αν καί κανείς δέν μπορεί να διαγράψει ά-
πόλυτα τήν άμεση σχέση τιμής πετρελαίου
καί όγκου μεταφοράς, πιστεύομε ότι εάν έ-
παληθευθεί ή δήλωση του Σεϊχη Γιαμανί ότι
ή τιμή του πετρελαίου δέν άποκλείεται να
πέσει στά δολ. 20 ανά βαρέλι, ή νέα πτώση
τής τιμής άναμφισβήτητα θα βοηθήσει στη
διατήρηση των εύνοϊκών συνθηκών πού
ζούν οι πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων τό τε-
λευταίο 20ήμερο.

Μέ ενδιαφέρον άναμένονται τά άποτελέ-
σματα πού θα έχει στην αγορά των διαλύσε-

ων ή άπότομη βελτίωση πού παρουσιάστηκε
στή ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων.

Είναι ακόμη νωρίς για να υπάρξουν κά-
ποια όρθά συμπεράσματα, βέβαιο είναι ό-
μως ότι θα υπάρξει μία σπάνις μεγάλων
πλοίων πού άργά ή γρήγορα θα βελτιώσει
τίς τιμές για όλες τίς κατηγορίες των
πλοίων.

“Η παλαιά επιθυμία της Λιβερίας να κατα-
στεί μία δύναμη καί στον τομέα της διαλύσε-
ως πλοίων, γίνεται πλέον πραγματικότητα.

Σέ προχθεσινή του δήλωση στό Λονδίνο,
ο Πρόεδρος του IMIF κ. Τζέμ Ντέιβις ανακοί-
νωσε ότι μέσα στους προσεχείς δύο μήνες
θα διαλυθεί τό πρώτο πλοίο στη Λιβερία. “Ο-

πως διευκρίνησε, τή πρόσφατη άπόπειρα ά-
νατροπής του κ. Ντότε δέν επέφερε καμμία
καθυστέρηση στό πρόγραμμα καί τό πρώτο
πλοίο, ένα μπάλκερ των 50-60.000 τον. d.w.
άναμένεται σύντομα στά διαλυτήρια.

Βάσει του γνωστού Μνημονίου, τό όποίο
έχουν συνάψει 14 Εύρωπαϊκά κράτη για τόν
έλεγχο τουλάχιστον του 25% του αριθμού
των πλοίων τά όποία προσεγγίζουν στα λι-
μάνια τους, έλέγχθηκαν κατά τό δεύτερο
χρόνο ισχύος της συμφωνίας 7.665 πλοία, ά-
νήκοντα σε 112 διαφορετικά νηολόγια.

Σημειώνομε ότι από τά πλοία πού άνήκουν
στά γνωστά μεγάλα νηολόγια ο Παναμάς πα-
ρουσίασε τίς περισσότερες περιπτώσεις κα-
θυστερήσεως του πλοίου λόγω έλλείψεων
(10.8%) άκολουούμενοι από τήν Ελλάδα με πο-
σοστό 6,4%.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό δολλάριο

“Ο φόβος της παρεμβάσεως των κεντρι-
κών Τραπεζών των πέντε μεγάλων βιομηχα-
νικών χωρών κρατούν σταθερά τό δολλάριο
γύρω στα Γερμανικά Μάρκα 2.60 (έναντι 3.47
τόν Φεβρουάριο/Μάρτιο 1985 καί 1.63/1.67
τρία χρόνια πριν). “Η “Ιαπωνία έχει ιδιαίτε-
ρους λόγους άνατιμήσεως του Γιέν καί τό
τρομερό πλεόνασμα του έξωτερικού της έμ-
πορίου, τόσο με τίς “Ηνωμένες Πολιτείες ό-
σο καί με τήν ΕΟΚ, εάν δέν άνατιμάτο τό
Γιέν, θα προκαλούσε τή λήψη σοβαρών πε-
ριοριστικών καί άλλων μέτρων έκ μέρους
των χωρών αυτών.

“Εξετάζοντας τήν “Αμερικανική οικονομία
παρατηρούμε ότι οι προβλεπόμενες πωλή-

σεις αυτοκινήτων διά τό 1985 θα φθάσουν ή
θα ξεπεράσουν τά 15.5 εκατομμύρια καί βοή-
θησαν τήν οικονομία να άνέλθει με ρυθμό
3.3% για τό τρίμηνο “Ιουλίου — Σεπτεμ-
βρίου 1985 έναντι 1.1% τό πρώτο εξαμήνο.
Βέβαια έχομε καί αντίξοες συνθήκες στον
τομέα του έξωτερικού έμπορίου πού τόν Σε-
πτέμβριο παρουσίασε ένα έλλειμμα ρεκόρ
15,5 δισεκ. δολλαρίων.

“Η αύξηση του έλλείμματος όσο καί πε-
ρίεργη καί αν φαίνεται, μετά τήν ύποτίμηση
του δολλαρίου, όφείλεται στο ότι ο όγκος
των εισαγωγών δέν ήταν δυνατόν να μειω-
θεί τόσο γρήγορα. Τουναντίον ή αξία των έ-
ξαγωγών μειώθηκε ενώ οι ποσότητες αύξη-
θηκαν ή παρέμειναν στο ίδιο επίπεδο.

“Εξ άλλου τό έλλειμμα των τρεχουσών συ-

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΧΡΙΣΤΟΥΔΙΑ

Σε συνεργασία με τους Ελλαδίτες συνεργάτες μας «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ» εκθέτουμε στην Αθήνα τα τελευταία μοντέλα Βίντεο, καί Μούθι κάμερες, Τηλεοράσεων, Στερεοφωνικών συγκροτημάτων, Κόμπακτ Ντίσκ καί αυτοκινήτων, Οικοσκευές, Ψυγεία, Κουζίνες, πλυντήρια, Φούρνοι μικροκυμάτων, σκουπιδοφάγους καθώς και μεγάλην συλλογήν μικροσυσκευών καί δεκάδων άλλων προϊόντων, ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ ΓΝΩΣΤΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ, αυθεντικά καί πρώτης διαλογής, τα πιο πολλά με Διεθνή εγγύηση.

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ ή εντός 3 - 4 ημερών ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΣ

Οι εκατοντάδες ναυτικοί που εξυπηρετήσαμε έγιναν οι καλύτεροι διαφημιστές μας γιατί διαπίστωσαν αξιοπιστία, συνέ-
πεια καί εμπιστοσύνη.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ.

Εκθεσιακό κέντρο Λεωφ. Βουλιαγμένης (3ος όροφος) έναντι τροχαίας ΓΛΥΦΑΔΑ

Τηλ: 8942516/7/8, Τέλεξ: 222329 ή Κύπρος 2040

Ανοικτό κάθε μέρα 09.00 — 21.00 — Σάββατο 09.00 — 14.30

ναλλαγών αὐξήθηκε σέ δολάρια 3,18 δισεκατομμύρια τό δεύτερο τρίμηνο, μετά ἀπό δολάρια 30,3 δισεκατομμύρια τό πρῶτο τρίμηνο καί σύνολο δολλαρίων 101,50 δισεκατομμύρια γιά ὅλο τό ἔτος 1984 ἐνῶ τό ἀκαθάριστο ἐθνικό προϊόν ἀνῆλθε τό τρίτο τρίμηνο στά 2.8% σέ ἐτήσια βάση.

Μιά ἀντιφατική ἐκτίμηση τῶν ἐξελίξεων τῆς Ἀμερικανικῆς οἰκονομίας παρουσιάζει τό Κέντρο Μελετῶν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου. Τό Κόνφερανς Μπόρντ ὅπως λέγεται, προβλέπει γιά τό 1986 οἰκονομική ἀνάπτυξη τῆς τάξεως τοῦ 3,2% (ἐναντί ἀναμενόμενου γιά τό 1985, 2.1%) μικρή αὐξηση τοῦ πληθωρισμοῦ 4.5% (ἐναντί 3.6% γιά τό 1985) μείωση τῆς ἀνεργίας κάτω τοῦ 7% (7.1% τέλος Σεπτεμβρίου 1985) καί τέλος κέρδη τῶν ἐπιχειρήσεων διπλάσια τῶν φετινῶν.

Τέλος στίς ἀγορές συναλλάγματος δέν προβλέπεται μείωση τοῦ προεξοφλητικοῦ ἐπιτοκίου πρὸς ἀποφυγή πληθωριστικῶν πιέσεων πού θά προέρχονταν ἀπό τήν ὑποτίμηση τοῦ δολλαρίου.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Μέ τόν χαμηλότερο πληθωρισμό τοῦ Δυτικοῦ κόσμου γύρω στό 2%, μέ θετικό ἐμπορικό ἰσοζύγιο πληρωμῶν πού θά παρουσιάσει τό 1985 περίπου 80 δισεκ. μάρκα, ἕνα ἰσοζύγιο τρεχουσῶν συναλλαγῶν πού θά κλείσει μέ πλεόνασμα τῆς τάξεως τῶν 35 δισεκ. μάρκων, ποσοστό ἀνεργίας κάτω ἀπό 9%, τό Γερμανικό μάρκο παρουσιάζεται ἀπό τά ἰσχυρότερα νομίσματα τοῦ κόσμου.

Γιά τό 1986 οἱ προοπτικές εἶναι ἀκόμη καλλίτερες: οἰκονομική ἀνάπτυξη 3%, ἀνεργία 7.5-8%, πληθωρισμός 2%, πλεόνασμα ἀπό ἐμπορικό ἰσοζύγιο 100 δισεκ. μάρκα, πλεόνασμα στό ἰσοζύγιο τρεχουσῶν συναλλαγῶν 50 δισεκ. μάρκα, ἀνοδο τοῦ πραγματικοῦ εἰσοδήματος 3%. Τά σχετικῶς ὑψηλά ἐπιτόκια (4% γιά τρεῖς καί ἕξι μῆνες) καθιστοῦν τό μάρκο ἀπό τά πιό περιζήτητα νομίσματα.

Τό Ἑλβετικό Φράγκο

Ἡ Κεντρική Τράπεζα τῆς Ἑλβετίας δέν συμμετέχει στήν προσπάθεια τῶν πέντε γιά τή διατήρηση τοῦ δολλαρίου στά νέα χαμηλά ἐπίπεδα καί οὔτε εἶναι στήν πολιτική τῆς μιά τέτοια ἐπέμβαση.

Στήν τιμή τοῦ Φράγκου θά ἐπιδράσει μόνο ἡ πολιτική ἐπιτοκίων τῆς Κεντρικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλβετίας, τά ὁποῖα διατηρεῖ σχετικῶς ὑψηλά (στό ὕψος τῶν Γερμανικῶν) γιά περιορισμό.

Ἡ Στερλίνα

Ἡ Ἀγγλική οἰκονομία παρουσιάζει μιά ἰδιάζουσα κατάσταση. Ἀφενός ἕνα πλεόνασμα στό ἰσοζύγιο τρεχουσῶν συναλλαγῶν Λιρ. 1,2 δισεκ. καί αὐξηση τοῦ ἀκαθαρίστου ἐγχωρίου προϊόντος τῆς τάξεως τοῦ 5% τό δεύτερο τρίμηνο καί ἀφ' ἑτέρου μιά ἀνοδο τῶν τιμῶν καταναλωτοῦ κατά 0,3% τόν Αὐγουστο πού φέρνει τόν τιμάρημο στό ὕψος τοῦ 6,2% (σέ ἐτήσια βάση), μέ αὐξηση τῆς ἀνεργίας στά 13,8%.

Μέ τά ὑψηλότερα ἐπιτόκια τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς (ἀνω τοῦ 11%) ἡ Λίρα, παρά τίς ἀντίξοες συνθήκες στίς ὁποῖες πρέπει νά προστεθοῦν καί οἱ χαμηλές τιμές τοῦ πετρελαίου, συνεχίζει ν' ἀποτελεῖ πόλο ἐλξεως τῆς διεθνούς χρηματαγορᾶς.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Ἡ ἀλλαγή τῆς πολιτικῆς τοῦ προέδρου Μιττεράν ἀρχίζει ν' ἀποφέρει τούς καρπούς της. Ἐτσι ἔχουμε ἕνα πλεόνασμα στό ἰσοζύγιο τρεχουσῶν συναλλαγῶν τόν Αὐγουστο τοῦ 1985 τῆς τάξεως τῶν 1,63 δισεκ. φράγ. ἐναντί ἐλλείμματος 1.03 δισεκ. φράγ. τόν Ἰούλιο, ἐπίσης ἔχουμε ἕνα ἐλλείμμα στό ἐξωτερικό ἐμπόριο πού γιά τούς 8 πρώτους μῆνες μόλις ξεπερνᾶ τά 18 δισεκ. φράγ. ἐνῶ ὁ τιμάρημος καταναλωτοῦ αὐξήθηκε τό Σεπτέμβριο κατά 0,1%.

Αὐτά, σέ συνδυασμό μέ τά σχετικῶς ὑψηλά ἐπιτόκια ἔφεραν τό φράγκο γύρω στά 1 δολ. = 8 φρ. ἐναντί τῶν 10 φράγκων πρίν 7/8 μῆνες.

Τό Γιέν

Τό Γιέν πολύ σύντομα θά πιάσει τά δολάρια 1 = Γιέν 200. Ὑπενθυμίζεται ὅτι πρὸ τριετίας ἦταν 300 καί στίς 8/8/1985 242.7 καί στίς 4/10/1985 211.4. Παρά τήν ἀνοδο τοῦ Γιέν τό ἰσοζύγιο τρεχουσῶν συναλλαγῶν παρουσίασε πλεόνασμα 5 δισεκ. δολλαρίων τόν Ἰούλιο καί 3.5 δισεκατομμυρίων τόν Αὐγουστο.

Ἡ δύναμη τῆς Ἰαπωνικῆς οἰκονομίας φαίνεται καί ἀπό τήν θέση τῶν Ἰαπωνικῶν Τραπεζῶν στήν διεθνή στατιστική τῶν μεγαλυτέρων Τραπεζῶν, ἀφοῦ τήν δεύτερη θέση μετά τήν CITI BANK κατέχη ἡ DAI CHI KANGYO μέ ἰσολογισμό 125 δισεκ. δολλαρίων καί τήν τρίτη θέση ἡ FUJIBANK 115 δισεκ., ἐνῶ 21 Ἰαπωνικές Τράπεζες συγκαταλέγονται μεταξύ τῶν 100 μεγαλυτέρων Τραπεζῶν τοῦ κόσμου.

Ἡ Δραχμή

Ἀπό τήν ἐπίσημη ὑποτίμησή της στίς 11/10/1985, ἡ δραχμή παρουσίασε σχετικῶς

μικρές διακυμάνσεις μέ μικρή ἀνατίμηση ἐναντί τοῦ Δολλαρίου, τῆς Λίρας Ἀγγλίας καί τῆς Ἰταλικῆς Λιρ. καί ἀνεπαίσθητη ὑποτίμηση ἐναντί τῶν ἄλλων νομισμάτων πλὴν τοῦ Γιέν.

Ἐτσι ἡ διολίσθηση ἔχει κάπως περιορισθεῖ καί ἡ δραχμή ἀπλῶς παρακολουθεῖ τίς τάσεις τῶν διεθνῶν χρηματαγορῶν.

Τιμή Δολλαρίου (Νέα Ὑόρκη)

	23.10.85	25.11.85	Διαφορά
Λίρα Ἀγγλ.	1.4320	1.4620	- 2.1
Μαρ. Γερμ.	2.6395	2.5665	- 2.8
Φρ. Ἑλβ.	2.1640	2.1015	- 2.9
Φρ. Γαλλ.	8.0450	7.8180	- 2.8
Λιρ. Ἰταλίας			
(100)	1781.0	1734.00	- 2.6
Γιέν Ἰαπων.	215.9	201.00	- 6.9

Ἐπιτόκια (Ἀγορά Λονδίνου)

Μῆνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	8 3/16	8 3/16	8 3/16
Λίρ. Ἀγγλ.	11.0	11 1/4	11.0
Μαρ. Γερμ.	4	4 3/4	
Φρ. Ἑλβ.	3 1/8	4 13/16	4 1/8
Φρ. Γαλλ.	9	9 5/16	10 3/16

Τιμές Τράπεζας Ἑλλάδος (FIXING)

	24.10.85	27.11.85	Διαφορά
Δολ. ΗΠΑ	155.465	151.690	+ 2.5
Λιρ. Ἀγγ.	222.010	221.020	+ 0.4
Μαρ. Γερμ.	58.780	58.974	- 0.3
Φρ. Ἑλβ.	71.714	71.998	- 0.4
Γρ. Γαλλ.	19.271	19.354	- 0.4
Λίρα Ἰταλίας (100)	8.7080	8.4036	+ 3.5
Γιέν Ἰαπων. (100)	71.860	75.280	- 4.5
ECU	129.765	130.475	- 0.5



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

**OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE
PANAMA CANAL**

(MAIN OFFICE)
CRISTOBAL / COLON **BALBOA / PANAMA CITY**

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

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**

Τό λιμάνι του Πειραιά

— Διάφορα έργα στο κεντρικό λιμάνι.

Τό πρόγραμμα επενδύσεων του Ο.Α.Π. για τό 1986

Μεγαλύτερα κονδύλια θα επενδύσει ο 'Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς τό 1986 σέ έργα, μηχανήματα καί πλωτά μέσα.

Σύμφωνα μέ τό έγκριθέν από τό διοικητικό συμβούλιο του 'Όργανισμου επενδυτικό πρόγραμμα, προβλέπονται λιμενικά έργα, προμήθειες μηχανημάτων φορτοεκφορτώσεως καί διακινήσεως έμπορευμάτων καί πλωτών μέσων, συνολικού ύψους 2.083 έκ. δρχ.

Ειδικότερα προβλέπονται:

— Κατασκευή λιμενικών έργων, έργων όδοποιίας καί οικόδομικών, προϋπολογισμού 1.074 έκ. δρχ.

— Προμήθεια μηχανημάτων καί μεταφορικών μέσων καί υλικών καί εργαλείων, προϋπολογισμού 770 έκ. δρχ.

— Προμήθεια πλωτών μέσων καί επσκευών των πλωτών δεξαμενών προϋπολογισμού 201 έκ. δρχ.

— Έγκαταστάσεις ύποσταθμών ρεύματος σέ διάφορα κτίρια του ΟΑΠ, προϋπολογισμού 32 έκ. δρχ.

— Προσκτήσεις γηπέδων καί άπαλλοτριώσεως χώρων, προϋπολογισμού 61 έκ. δρχ.

Συγκεκριμένα από τά προγράμματα προβλέπονται:

α. Θαλάσσια έργα:

— Συνέχιση των εργασιών άποπερατώσεως του ανατολικού τμήματος του μεγάλου σταθμού έμπορευματοκιβωτίων.

— Κατασκευή κρηπιδωμάτων στην Κυνοσόρα.

β. Προμήθεια μηχανικού εξοπλισμού καί ειδικότερα μιάς γερανογέφυρας φορτοεκφορτώσεως έμπορευματοκιβωτίων, 20 περνοφόρων δχημάτων, 10 δχημάτων στοιβασίας καί μεταφοράς κοντέϊνερς, 10 γερανών επί έλαστικών τροχών, μιάς ύδροφόρου, χωρητικότητας 500 κυβ. μέτρων, 36 φορτηγών, έπιβατηγών καί ειδικής χρήσεως αυτοκινήτων, 10 τράκτορες, ειδικού εξοπλισμού του σταθμού έμπορευματοκιβωτίων, 10 γεφυροπλαστήγγων, ηλεκτρονικών ύπολογιστών, τιμολογιακών μηχανών κ.ά.

γ. Οικόδομικά έργα, όπως άνέγερση έπιβατικών σταθμών, κατασκευή κτιρίου ύπηρεσιών του 'Όργανισμου στην Άκτή Τζελέπη κ.ά.

Τά τιμολόγια του ΟΑΠ

Η διοίκηση του 'Όργανισμου Λιμένος Πειραιώς άνέβαλε δύο φορές την συζήτηση καί λήψη αποφάσεως επί του θέματος της αύξήσεως όλων των τιμολογίων του 'Όργανισμου.

Δέν έγιναν γνωστοί οι λόγοι της άναβολής, ώστόσο, πιστεύεται ότι μετά τίς έντονες άντιδράσεις του επιχειρηματικού κόσμου που συναλλάσσεται μέ τό λιμάνι, για την ύπερβολική αύξηση του 43,5% που εισηγήθηκε, αρχικά, ή ύπηρεσία, τό ύπουργείο Έθνικής Οικονομίας δέν είναι διατεθειμένο νά έγκρίνει μιά τόσο μεγάλη αύξηση στα τιμολόγια του ΟΑΠ.

Αν καί δέν ανακοινώθηκε πότε τό διοικητικό συμβούλιο του 'Όργανισμου θα άσχοληθεί μέ τό θέμα, πιστεύεται ότι ή σχε-

τική άπόφαση θα ληφθεί μέσα στην χρονική περίοδο, που τοποθετούνται οι αύξήσεις των τιμολογίων άλλων κρατικών όργανισμών, ΟΤΕ, ΔΕΗ, κλπ.

Ανατέθηκε ή έπισκευή των πλωτών δεξαμενών του ΟΑΠ στα «Έλληνικά Ναυπηγεία»

Υπογράφηκε στις 20 Νοεμβρίου μεταξύ του ΟΑΠ καί των Έλληνικών Ναυπηγείων ή σύμβαση για την άνάθεση των εργασιών έπισκευής καί συντηρήσεως των δύο πλωτών δεξαμενών του 'Όργανισμου, άνυψωτικής ίκανότητας 15.000 καί 4.000 τόννων.

Οι εργασίες άνατέθηκαν μέ άπ' ευθείας συμφωνία, αφού δύο προηγούμενοι διαγωνισμοί κηρύχθηκαν άγονοι.

Οι εργασίες θα ολοκληρωθούν, σύμφωνα μέ τί σύμβαση, σ' ένα μήνα για τί μικρή δεξαμενή καί σέ 45 ήμέρες για τί μεγάλη έναντι κόστους περί των 200 έκ. δρχ.

Σύντομα

Παραλήφθηκαν από τον ΟΑΠ τά δύο μεταλλικά ύπόστεγα, διαστάσεων 40 X 100 τό καθένα, που κατασκεύασαν στην Έπισκευαστική Βάση Περάματος οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες «ΝΑΥΣΙ» καί «Δ.Ι. ΚΑΡΡΑΣ».

Έγκρίθηκαν από τον ΟΑΠ πιστώσεις 46.600.000 δρχ. για την έκτέλεση διαφόρων όδοποιητικών έργων στην λιμενική περιοχή, τί συντήρηση λιμενικών έργων, όδοστρωμάτων, ύπονόμων κλπ.

Έγκρίθηκε από τον ΟΑΠ πίστωση 45 έκ. δρχ. για την άνέγερση, στην άκτή Τζελέπη, έπιβατικού σταθμού.

**EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD**

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

TEL. 00441 - 6284050
TLX: 886958 EPEM B G.

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

‘Η ἀλληλογραφία μας

**ΕΝΑΣ ΑΘΛΟΣ: — ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΟΥ
ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ
ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΗΜΕΡΑ ΚΥΡΙΑΚΗ**

Κύριε Διευθυντά,

M/V "CHLOE" νυν ΕΛΕΝΙ

Είναι υποχρέωσής μας, δημόσια, να εκφράσουμε τις ευχαριστίες, της πλοιοκτησίας εταιρίας MORTON MARITIME CORPORATION, των εν Λονδίνω πρακτόρων της MESSRS LYKIARDORULO & CO LTD, και ή μών, προς τους αξιωματικούς του λιμενικού Σώματος και τας υπ' αυτούς υπηρεσίας:

- 1) Πλοίαρχον κ. Δ. Παπαδόπουλον, Διευθυντήν 'Ακτοπλοΐας.
- 2) Πλοίαρχον κ. Νικ. Χασιώτην, Διευθυντήν 'Ωκεαν. Ναυτιλίας.
- 3) Πλοίαρχον κ. Βασ. Παπαγιάννην, 'Υποδιευθυντήν Ε.Ε.Π.
- 4) 'Αντιπλοίαρχον κ. 'Εμμ. Πελοποννήσιον, 'Υποπλοίαρχον Κ.Α.Π.
- 5) 'Αντιπλοίαρχον κ. Α. Κορομάντζον, Προξ. Λιμ. Ν. 'Ορλεάνης.
- 6) 'Ανθυποπλοίαρχον κ. Ν. Χαμηλάκην, Νηολόγιον Πειραιώς,

διότι επέδειξαν πλήρη κατανόησιν, διάθεσιν ἐξυπηρέτησεως και προθυμίαν, και διά συντονισμού και ἐτοιμότητος τών ἄνω ὑπηρεσιών νά συντελεσθῇ ὁ ἄθλος τῆς ὁλοκληρώσεως τῆς ἀγοραπωλησίας τοῦ πλοίου εἰς Ν. 'Ορλεάνην και ἡ συγχρόνως μετεγγραφή του εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς εἰς χρόνον ρεκόρ, τὴν Κυριακὴν πρὸς Δευτέραν 10-11/11/1985 καὶ κατὰ τὰς ὥρας ἀπὸ 18:30 μέχρι 00:30.

Λόγω τῆς ἀποστάσεως και τῆς μεγάλης διαφορᾶς τῆς ὥρας με τὰς Η.Π.Α. ἀφ' ἐνός, ἀλλὰ και τῆς ἀργίας τῆς Κυριακῆς ἀφ' ἑτέρου, αἱ δυσκολίαι ἦσαν πολλαί, ἀλλὰ ὅχι ἀνυπερβλήτοι διὰ τοὺς ὡς ἄνω εὐσυνειδητοὺς ἀξιωματικούς.

'Αποτέλεσμα τών ἐνεργειών αὐτῶν, ἦτο νά ἐπιτευχθῇ ὁ ἄθλος τῆς ἐντός 6 ὥρων μεταβίβασεως τοῦ πλοίου εἰς Ν. 'Ορλεάνη, τῆς μετεγγραφῆς του εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς, καὶ τὸν ἄμεσον ἀπόπλουον ὑπὸ τὸ νέον του ὄνομα.

Αἱ ὡς ἄνω ἐνέργειαι τών ὑπηρεσιῶν τοῦ Υ.Ε.Ν. θά πρέπει νά τονισθοῦν ἰδιαίτερως καὶ νά περιέλθουν εἰς γνῶσιν τῆς 'Εφοπλιστικῆς Οἰκογένειας ὡς μήνυμα αἰσιοδοξίας, διότι ἀναμφισβήτητος οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀποδεικνύουν ὅτι ἔχουν

τὴν δυνατότητα ἐπιλύσεως και τών δυσκολωτέρων προβλημάτων και προάγουν και τὴν παραμονὴν ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν ἀλλὰ και τὴν προσέλκυσιν, πλοίων, 'Ελληνικῆς πλοιοκτησίας.

Εὐχαριστοῦντες διὰ τὴν φιλοξενίαν
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΠΑΡΑΛΟΣ
Ε.Π.Ε.

Ε.Σ. ΨΥΛΛΑΣ
Διευθυντῆς

Πειραιεύς, 15 Νοεμβρίου 1985

Σημ. Συντ.: Πρόκειται ὀντως περὶ ἄθλου και γιὰ τὸν λόγο αὐτὸ συγχαίρομε και ἐμεῖς θερμότατα τοὺς λιμενικοὺς ἀξιωματικούς πού συνέβαλαν στὴν πραγματοποίησίν του, σὲ ὥρες μάλιστα πού κανονικά ἔπρεπε νά βρίσκονται στὰ σπίτια τους.

Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΕΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΑΛΛΑ ΤΟΥΣ ΛΕΥΚΟΦΥΛΛΑΔΙΤΕΣ
'Αξιότιμοι Κύριοι,

Διάβασα στὸ περιοδικό σας τῆς 15/11/85, ὅτι ὅσοι ναυτικοὶ θέλουν νά διατηρήσουν τὰ φυλλάδιά τους, νά καταβάλλουν ἓνα ποσὸ στὸ NAT γιὰ κάθε χρόνο πού ἔχουν τὸ ναυτικό φυλλάδιο χωρὶς ναυτολόγησιν.

Πάρα πολὺ σωστά γιατί θά ὠφεληθῇ τὸ NAT, ἐξάλλου εἶναι ἀπαράδεκτο νά ἀφαιρεῖται τὸ φυλλάδιο ἀπὸ ἓνα ναυτικό μὲ 12 καὶ 15 χρόνια καθαρὴ θαλάσσια ὑπηρεσία, ἐπειδὴ δὲν πληρεῖ ὀρισμένους προϋποθέσεις.

Τουλάχιστο ὅς ἔχει τὸ δικαίωμα ὁ ναυτικός αὐτός νά διατηρεῖ τὸ φυλλάδιό του πληρώνοντας κάποιο ποσὸ στὸ NAT. Λένε ἀκόμη ὅτι θά ἀφαιροῦνται καὶ τὰ διπλώματα. Ποτέ στὸ παρελθόν δὲν ἐλήφθησαν τέτοια μέτρα κατὰ τών ναυτικῶν

Μέ τιμὴ
Σωτήρης Παπαντωνίου
Ναυτικός, Πασαλιμάνι - Πειραιᾶς

Πειραιᾶς, 18.11.1985

Σημ. Συντ.: 'Ο ἐπιστολογράφος κάνει λάθος. 'Η πρότασις δὲν ἀφορᾷ τοὺς ναυτικούς, ἀλλὰ ἐκείνους πού ἐβγαλαν κάποτε ἓνα ναυτικό φυλλάδιο καὶ δὲν τὸ χρησιμοποίησαν — ἀπ' τοὺς ναυτικούς δὲν μπορεῖ νά ἀφαιρεθῇ τὸ ναυτικό φυλλάδιο καὶ τὰ 'Ναυτικά Χρονικά' ἔχουν υποστηρίξει καὶ ὑποστηρίζουν πάντοτε ὅτι πρέπει νά τὸ διατηροῦν καὶ

μετὰ τὴ συνταξιοδότησίν τους. Συνεπῶς τὰ συμπεράσματα τοῦ ἐπιστολογράφου ὅτι «μένει ἀκόμη νά ἀφαιροῦνται καὶ τὰ διπλώματα» καὶ ὅτι «ποτέ στὸ παρελθόν δὲν ἐλήφθησαν τέτοια μέτρα κατὰ τών ναυτικῶν» εἶναι ἀπολύτως ἐσφαλμένα.

Η ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ «ΘΑΛΗΣ Ο ΜΙΛΗΣΙΟΣ»

Κύριε Διευθυντά,

Γιὰ τὸ σχόλιο τοῦ ἀξιότιμου ἐπιστολογράφου κ. Α.Ν. 'Ιωάννου πού καταχωρήθηκε στὰ Ν.Χ. τῆς 15-11-1985 μὲ τίτλο «ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΗΣ Ο ΜΙΛΗΣΙΟΣ» θά ἤθελα νά παρατηρήσω τ' ἀκόλουθα γιὰ τὴν παράγραφο 3 καὶ μόνο αὐτῇ.

Καὶ γιὰ νά θυμίσω, ὁ Πλοίαρχος κ. 'Ιωάννου γράφει: «Βάσει ποίων κριτηρίων ἡ σκεπτικῶν δικαιολογεῖται ὁ συναισθηματικὸς μας δεσμός μὲ ἓνα ποταμόπλοιο τοῦ FAR WEST;»

Θά μοῦ ἐπιτρέψει ὁ Πλοίαρχος κ. 'Ιωάννου νά διαφωνήσω μὲ τὴν ἀποψή του πού μὲ ἀπλά λόγια αὐτῇ σημαίνει:

«ὅτι ἀφοῦ τὸ πλοῖο ἦταν κάποτε ποταμόπλοιο σὲ κάποια ἄλλη χώρα δὲν δικαιολογεῖται ὁ συναισθηματικὸς δεσμός του μὲ τὴν χώρα μας καὶ μάλιστα μὲ τὴν 'Ελληνικὴ ναυτιλία».

Κύριε Διευθυντά, ὅπως εἶναι γνωστὸ, ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλία καὶ μάλιστα ἡ «ἀτμήρης» σχεδόν στὸ σύνολό της ἀποτελεῖται ἀπὸ πλοῖα τὰ ὁποῖα εἶχαν ναυπηγηθῇ σὲ ξένα ναυπηγεῖα καὶ μετέπειτα σὲ κάποια φάση τῆς «ζωῆς» τους περιήλθαν σὲ ἑλληνικά χέρια καὶ ταξίδεψαν γιὰ χρόνια μὲ τὴν 'Ελληνικὴ σημαία συμβάλλοντας παράλληλα καὶ στὸν πλοῦτο καὶ στὴ δόξα τῆς 'Ελλάδας.

'Ηταν αὐτὰ τὰ πλοῖα πού ἔγραψαν καὶ ἐξακολουθοῦν νά γράφουν τὴν ἱστορία τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

'Ὅπως θά γνωρίζουν οἱ ἀναγνώστες σας δὲν κατορθώσαμε ἀτυχῶς νά διασώσουμε ἓνα τέτοιο πλοῖο μέχρι σήμερα, π.χ. ἓνα ΛΙΜΠΕΡΤΥ, πού εἶναι εὐρύτερα γνωστὸ ὅτι ἀποτέλεσε καὶ τὴν ἀφετηρία τῆς μεταπολεμικῆς ἀνάπτυξης τῆς ναυτιλίας.

'Εμεῖς θεωροῦμε ὅτι αὐτοὶ πού εἶχαν τὴν ἰδέα νά διασώσουν τὸ ΘΑΛΗΣ Ο ΜΙΛΗΣΙΟΣ καὶ νά μὴν τὸ στείλλουν γιὰ SCRAP εἶναι ἄξιοι συγχαρητηρίων.

Εἶναι ἓνα πλοῖο πού ὀργωσε τίς 'Ελληνικές θάλασσες γιὰ κοντὰ πενήντα χρόνια ποντίζοντας καλῶς καὶ στὰ τελευταῖα ἀκόμα ἀκριτικὰ νησιά μας καὶ κατὰ συνέπεια ὁ συναισθηματικὸς δεσμός του μὲ τὴν 'Ελλάδα ἀποτελεῖ γεγονός. 'Η διάσωση τοῦ πλοίου χωρὶς ἀμφιβολία «ἐπισημοποιεῖ τὸν δεσμό» Εὐτυχῶς, δηλαδή, πού ἀποφεύχθηκε ἡ «διάλυσις τοῦ δεσμοῦ» μὲ τὴν διάσωση τοῦ πλοίου.

Μέ τιμὴ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ
Πειραιᾶς, 25-11-85

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

ΑΝΟΙΚΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Όλοι οι ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων πληροφορήθηκαν τις λεπτομέρειες σχετικά με το προτεινόμενο ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟΝ ΕΥΘΥΝΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΡΥΠΑΝΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ (PLATO) καθώς και την πρόσκληση των αναδόχων για συμμετοχή. Με το PLATO, οι ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων συμφωνούν προαιρετικά να παρέχουν αυξημένη αποζημίωση για έξοδα καθαρισμού και ζημιές από ρύπανση οφειλόμενες σε έκρηξη πετρελαίου.

Πρός το παρόν ή αποζημίωση που καταβάλλει ο πλοιοκτήτης του είναι διαθέσιμη μέχρι του ποσού 10 εκατομ. δολλαρίων. Το ποσό αυτό παρέχεται διά νόμου στις χώρες που έχουν επικυρώσει τη ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ (CLC) ή άλλοι από το ΤΟΒΑΛΟΡ, το υπάρχον προαιρετικό πρόγραμμα ιδιοκτητών δεξαμενοπλοίων. Αυτή η αποζημίωση σε περίπτωση ατυχήματος με μεγάλη διαρροή συμπληρώνεται με πρόσθετη αποζημίωση από το Διεθνές Ταμείο Αποζημιώσεως Ρυπάνσεως στις 30 περίπου χώρες που έχουν επικυρώσει την Ταμειακή Σύμβαση. Στόν υπόλοιπο κόσμο πρόσθετη αποζημίωση παρέχεται από το CRISTAL, ένα προαιρετικό πρόγραμμα στο οποίο είναι μέλη περί τις 800 εταιρίες πετρελαίων.

Η τρέχουσα μέγιστη αποζημίωση που παρέχεται από τα προαιρετικά προγράμματα ή από τα καθεστώτα IMO είναι 38-45 εκατομ. δολάρια. Η πείρα έδειξε ότι αυτά δεν επαρκούν γιατί τα υπάρχοντα προγράμματα κατηρτίσθηκαν πρό 15 ετών. Το Αναθεωρημένο PLATO & CRISTAL '85 θα εφαρμοσθεί την 1η Ιουνίου 1986 εάν η εγγεγραμμένη χωρητικότητα στο PLATO μέχρι 31 Μαρτίου 1986 φθάσει τα 50 εκατομ. τόννων γκρός. Εάν το PLATO εξασφαλίσει μία παρόμοια ύποστηριξη, η αποζημίωση που θα διατίθεται στους ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων θα φθάσει στο μέγιστο ποσό των 80 εκατομ. δολλαρίων. Η συνολική αποζημίωση που θα διατίθεται από τα αναπροσαρμοσμένα έθελοντικά προγράμματα θα φθάσει μέχρι τα 135 εκατομ. δολάρια κατά περίπτωση. Οι αναπροσαρμογές στο CRISTAL έχουν ήδη συμφωνηθεί από τα μέλη.

Τα αναπροσαρμοσμένα PLATO & CRISTAL '85 δεν θα καθυστερήσουν την επικύρωση των Πρωτόκολλων του IMO του 1984 γιατί ΔΕΝ αντικαθιστούν τα Πρωτόκολλα.

Τα προαιρετικά προγράμματα έχουν συνυπάρξει με τις συμβάσεις IMO από την αρχή. Η ύπαρξίς τους δεν εμπόδισε τις Κυβερνήσεις να αποδεχθούν τις πρωτότυπες συμβάσεις του IMO.

Η νομοθετική επικύρωση των αναθεωρουμένων όρων αποζημιώσεως από τις κυβερνήσεις θεωρείται βέβαιη.

Το PLATO έχει επικριθεί γιατί τα όριά του υπερβαίνουν τα όρια του πρωτοκόλλου CLC για μικρά πλοία, αλλά τα προαιρετικά προγράμματα ποτέ δεν συνταυτίστηκαν ακριβώς με τα καθεστώτα του IMO. Ένα παράδειγμα είναι το ελάχιστο όριο που συμφωνήθηκε με τους πλοιοκτήτες για τα μικρά πλοία το 1978 το οποίο ήταν μεγαλύτερο του ορίου του CLC.

Τα ευεργετήματα του αναθεωρουμένου CRISTAL '85 δικαιολογούν τα υψηλότερα όρια για τους πλοιοκτήτες. Εάν η διαθέσιμη αποζημίωση είναι ανεπαρκής οι απαιτητά θα ζητήσουν μεγαλύτερη ενάγοντας το πλοίο που προκάλεσε τη ρύπανση. Το CRISTAL παρέχει την πρόσθετη προαιρετική αποζημίωση που θα προστατεύσει τον πλοιοκτήτη σε τέτοια περίπτωση. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να κρίνουν αν η αξία αυτής της προστασίας δικαιολογεί το κόστος της.

Το PLATO και η αναθεώρηση του CRISTAL είναι προς το συμφέρον του κοινού. Θα παρέχουν ενισχυμένη αποζημίωση σε παγκόσμια κλίμακα σε στιγμή που δεν υπάρχει τίποτα παρόμοιο. Αυτά τα προαιρετικά προγράμματα θα συνεχίσουν επίσης να παρέχουν αποτελεσματική αποζημίωση στις περιοχές του κόσμου που δεν καλύπτονται από τα καθεστώτα του IMO.

Εάν ο στόχος συμμετοχής στο PLATO δεν επιτευχθεί οι ανάδοχοι θα λάβουν ως ένδειξη ότι τα προαιρετικά προγράμματα και ειδικά το CRISTAL δεν κρίνονται από τους ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων να είναι μεγάλης αξίας. Συνεπώς εάν το PLATO δεν επιτύχει το CRISTAL θα παύσει να παρέχεται από την 1η Ιουνίου 1986.

Οι ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων παροτρύνονται να εκτιμήσουν τις προτάσεις αυτές με προσοχή και να συμμετάσχουν στο PLATO.

PLATO

Οι εισφορές του έφοπλισμού υπερβαίνουν τις εισφορές των εργοδοτών της ξηράς

Στό προηγούμενο τεύχος μας είχαμε σχολιάσει με ικανοποίηση ότι επιτέλους ο έφοπλισμός έχει πλέον συλλέξει στοιχεία, τά όποια αδιάψευστα αποδεικνύουν ότι τό σύνολο τής έφοπλιστικής εισφοράς υπέρ των Ταμείων των Ναυτικών είναι μεγαλύτερες από τις αντίστοιχες εισφορές των εργοδοτών τής ξηράς, κάτι πού επανειλημμένα είχαν υποστηρίξει στό παρελθόν τά «Ναυτικά Χρονικά».

Σύμφωνα μέ στοιχεία πού συγκεντρώσαμε σχετικά μέ τήν μελέτη πού πρόκειται νά εκδόσει ή ΕΕΕ, γιά τις εισφορές των έφοπλιστών, προκύπτει ότι ή επιβάρυνση του έλληνικού πλοίου φθάνει τό 26,73%, έναντι 21,7% πού είναι τό σύνολο των επιβαρύνσεων κυρίας καί επικουρικής ασφάλισης των επιχειρηματιών τής ξηράς.

Συγκεκριμένα, κατά κατηγορία υπάρχουν οι ακόλουθες εργοδοτικές εισφορές πού ισχύουν παράλληλα στό NAT καί στό ΙΚΑ, όπως Συντάξεως, Άσθενείας, Άνεργίας, Έστίας Ναυτικών ή Έργατικής Έστίας, Οικογενειακών Έπιδομάτων καί Έπικουρικής ασφάλισης.

Γιά μέν τό πλοίο τό σύνολο των επιβαρύνσεων γιά τις παραπάνω εισφορές φθάνει τις 15,18 ποσοστιαίες μονάδες, ενώ οι επιβαρύνσεις του εργοδότη πρὸς τό ΙΚΑ φθάνουν τις 20,25 ποσοστιαίες μονάδες.

— Άκόμη, οι εργοδότες τής ξηράς επιβαρύνονται μέ 1,50 ποσοστιαίες μονάδες γιά έπιδόματα Στρατεύσεως καί Έργατικής κατοικίας, εισφορές πού υπάρχουν μόνο στό ΙΚΑ καί δέν επιβαρύνουν τό πλοίο.

Έρχόμαστε τώρα στην κατηγορία των επιβαρύνσεων του Πλοιοκτήτου οι όποιες δέν υφίστανται γιά τούς επιχειρηματίες τής ξηράς, όπως:

— **Εισφορές καταβαλλόμενες γιά άλλοδαπούς μέλη του πληρώματος, από τό γεγονός ότι τό πλοίο καταβάλλει εισφορές βάσει τής οργανικής του συνθέσεως.**

Όπως αποδεικνύεται από τήν μελέτη τής ΕΕΕ, γιά τούς 5 άλλοδαπούς, οι όποιοι συνήθως συμπληρώνουν τή σύνθεση ενός ποντοπόρου πλοίου μέ 23 άτομα πλήρωμα (3 ναύτες, 1 καθαριστής καί 1 βοηθός θαλαμηπόλου) ή προσαύξηση τής εισφοράς του έλληνικού πλοίου φθάνει τις 3,71 ποσοστιαίες μονάδες.

— **Έπιβάρυνση πλοιοκτήτου από καταβολή μισθών καί έξόδων νοσηλείας σέ απολυομένους ναυτικούς λόγω άσθενείας.**

Γιά αυτή τή κατηγορία ο ύπολογισμός τής επιβαρύνσεως έχει ύπολογισθεί μέ βάση τήν εκτίμηση ότι κατά μέσο όρο σέ κάθε πλοίο απολύονται λόγω άσθενείας 1 άξιωματικός καί 1 ναύτης.

Βάσει τής λογικής αυτής εκτίμησης προκύπτει ότι ή εργοδοτική εισφορά του πλοιοκτήτη πρὸς τό NAT προσαυξάνεται κατά 4,18 ποσοστιαίες μονάδες.

— **Έπιβάρυνση πλοίου από έξοδα παραπομπής μελών του πληρώματος σέ γιατρούς στό έξωτερικό γιά εξέταση, είτε γιά τήν απόλυσή τους λόγω άσθενείας, είτε γιά άμεση θεραπεία.**

Έδώ ο έφοπλισμός ύποστηρίζει ότι τουλάχιστον μία φορά τόν χρόνο όλα τά μέλη του πληρώματος εξετάζονται από γιατρό.

Βάσει αυτού υπάρχει μία συνολική ετήσια δαπάνη του πλοίου πού ξεπερνά τις 200.000 δραχμές, ή όποια προσαυξάνει τις εργοδοτικές εισφορές κατά 1,16%.

— Τέλος, ο έφοπλισμός ύπολογίζει τις δαπάνες παλιννόστησης των απολυομένων λόγω άσθενείας ναυτικών.

Σύμφωνα μέ εκτιμήσεις κατά μέσο όρο απολύονται στό έξωτερικό κάθε χρόνο λόγω άσθενείας 1 άξιωματικός καί 1 ναύτης καί αντικαθίστανται μέ όμοιόβαθμους τους πού αναχωρούν από τήν Έλλάδα.

Τό σύνολο των δαπανών αυτών ύπολογίζονται περί τις 450.000 δραχμές ανά πλοίο ετησίως καί προσαυξάνουν τις έφοπλιστικές εισφορές κατά 2,50 ποσοστιαίες μονάδες.

Προσθέτοντας λοιπόν τις επιβαρύνσεις αυτές στις κύριες εργοδοτικές εισφορές, όπως παραστατικά εμφανίζονται στον πίνακα πού ακολουθεί, αποδεικνύεται ότι τό σύνολο τής έφοπλιστικής εισφοράς φθάνει τό 26,75%, δηλαδή είναι κατά 5 ποσοστιαίες μονάδες μεγαλύτερες εκείνων πού καταβάλλουν οι επιχειρηματίες τής ξηράς, καταρρίπτοντας τόν μύθο περί τής μικρής συμβολής των έφοπλιστών στό άσφαλιστικά ταμεία των ναυτικών.

Είδος Εισφορών

NAT IKA

1. Συντάξεως	(	(9,50
2. Άσθενείας	(11	16 (4,50
3. Άνεργίας	(	(2
4. Έστίας ναυτικών ή Έργ. Έστίας	0,18	0,25
5. Οικογενειακών έπιδομάτων	2	1
6. Έπικουρικής ασφάλισης	2	3
Σύνολο:	15,18	20,25

Β) Λοιπές εργοδοτικές εισφορές πού ισχύουν μόνο στό ΙΚΑ

1. Στρατεύσεως	—	1
2. Έργατικής κατοικίας	—	0,50
	15,18	21,75

Γ) Έπιβαρύνσεις πλοιοκτήτου μή άπαντώμενες στό ΙΚΑ

1. Άπό εισφορές, καταβαλλόμενες γιά άλλοδαπούς μέλη πληρώματος, βάσει οργανικής συνθέσεως	3,71	—
2. Άπό επιβαρύνσεις ναυτικών απολυομένων λόγω άσθενείας	4,18	—
3. Άπό δαπάνες ιατρικής περίθαλψης μή απολυομένων λόγω άσθενείας αλλά περιθαλπομένων στό πλοίο	1,16	—
4. Άπό παλιννόστηση άσθενών ναυτικών	2,50	—
Σύνολο εισφορών	26,73	21,75

Δέν υπάρχει λοιπόν άλλη όδός γιά τήν σωτηρία του NAT από τήν αύξηση των πλοίων πού εισφέρουν καί όποιαδήποτε σκέψη γιά αύξηση των εισφορών πρέπει νά εγκαταλειφθεί γιατί θά οδηγήσει μέ μαθηματική ακρίβεια σέ μεγαλύτερη φυγή πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο.

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

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

SHIPPING AGENTS
CARGO @ S & P BROKERS
STEVEDORES
BUNKER SUPPLIERS



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

SERVICING

*** SINGAPORE (REGIONAL HEAD OFFICE)**

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS: 2249490/2249557/2249583/2248325
A O H: 4816919
TLXS: 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: "OLYMPISHIP"

*** INDIA**

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

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

OPERATING ALSO AT : MADRAS - VISHAKAPATNAM - COCHIN - KAKINADA - KANDALA - MORMUGAO -
TUTICORIN - MANGALORE - CALCUTA - PARADEEP - HALDIA

*** MALAYSIA**

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

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

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

*** THAILAND**

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

TELS: 2341383/2351564/ 2651639
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (MAJACCO)
CABLES: OLYMPIC SEA BANGKOK

MANAGING DIRECTORS: Capt. J. A. GOROS (Hellene) - GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

ΜΙΑ ΔΥΣΚΟΛΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΠΛΟΚΗ ΥΠΟΘΕΣΗ

Η ΔΙΑΣΩΣΗ ΤΟΥ «ΣΤΑΜΥ»

Η πιθανή αιτία της προσαράξεως κατά το περιοδικό «Marine Marchande». Οι άπεγνωσμένες προσπάθειες του πλοίαρχου. Τελικά το συμβόλαιο no cure no pay. Η πλημμυρίδα και η άμψωτη και ο κίνδυνος αποκοπής. Τα Abeilles επί τό έργον. Οι αναρροφητήρες και οι φορτηγίδες της Smit. Η αποκόλληση και η αναζήτηση λιμένος.

Τό απόγευμα της 29 Σεπτεμβρίου τό ελληνικό μπάγκ κάρριερ «Στάμυ», 61.439 τον. d.w., 30.315 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1972 στήν Ἰαπωνία, πλοιοκτησίας τῆς «Κόσμιαν Μαριτάιμ» τοῦ Πειραιῶς καί νηολογημένο στήν Ἑλλάδα, προερχόμενο ἀπό τή Νέα Ὀρλεάνη μέ 54.000 τόννους καλαμποκιού γιά τήν Γάνδη, προσάραξε στόν ὕφαλο Bergues, μερικά μίλια βόρεια τῆς Δουκέρκης.

Τίς ἀκριβείς αἰτίες τοῦ ἀτυχήματος θά τίς βρεῖ ἡ ἀνάκριση πού διεξάγεται ἤδη. Πρὸς τό παρόν ἐπομένως δέν ἐπιτρέπονται παρά μόνο ὑποθέσεις. Καί μιά πρώτη ὑπόθεση εἶναι ὅτι παρατηρώντας τό χάρτη τῆς περιοχῆς διαπιστώνεις ὅτι μέ κανονικές συνθήκες ὁρατότητας τό «Στάμυ» πρέπει νά εἶχε ξεφύγει πολύ ἀπό τήν κανονική πορεία καί νά ἔχασε κυριολεκτικά ἕνα σημαντήρα γιά νά ἔρθε νά προσαράξει στόν ὕφαλο. Ἐξάλλου εἶναι βέβαιο ὅτι ἡ μηχανή του δέν εἶχε παρουσιάσει καμιά βλάβη ἀφοῦ καί τώρα βρίσκεται σέ ἀριστη κατάσταση. Ἐτσι σάν πιθανώτερη αἰτία πρέπει νά θεωρεῖται κάποιο λάθος ἐκτιμήσεως μεταξύ δύο σημείων ἐξαρτήσεως.

Τή στιγμή τοῦ ἀτυχήματος οἱ συντελεστές τῆς παλέρροιας ἦταν σέ ἀνοδο καί ὁ πλοίαρχος ὑπελόγησε ὅτι ἦταν σέ θέση νά ἀποκολλήσῃ τό πλοῖο μέ τίς ἴδιες του τίς δυνάμεις. Τελικά ἐνημέρωσε τοὺς πλοιοκτῆτες τοῦ τό πρωῒ τῆς 30 Σεπτεμβρίου μέ σῆμα τό ὁποῖο ἔπιασαν ἐπίσης καί οἱ λιμενικές Ἀρχές τῆς Δουκέρκης, οἱ ὁποῖες καί

εἰδοποίησαν ἀμέσως τή ναυαγοσωστική φῆρμα Abeilles. Σαράντα λεπτά ἀργότερα τό ρυμουλκὸ «Puissant» βρισκόταν ἐπὶ τόπου μέ ὁδηγίες νά κάνει πρόταση ἐπιθαλάσσιας ἀρωγῆς κατὰ τόν τύπο τοῦ Lloyd's Open Form. Ἀντιμετώπισε ὁμως τήν καταγορηματική ἀρνηση τοῦ πλοίαρχου. Μιά ὥρα ἀργότερα, μέ ὑψηλή πλημμυ, τό πλήρωμά του παρακολούθησε μιά καινούργια προσπάθεια ἀποκολλήσεως τοῦ «Στάμυ» καί διαπίστωσε ὅτι εἶχε πολὺ λίγες πιθανότητες νά πετύχει, δεδομένου ὅτι ἡ ἀνοδος τῆς πλημμυρίδας εἶχε σταματήσει. Προβλέποντας τό ἀναπόφευκτο ἐξωτερικῆς βοήθειας ἡ Abeille ἀναφέρθηκε στό Χερβοῦργο γιά νά ζητήσῃ τήν ἀποστολή τοῦ «Abeille Languedoc» πού ἔφθασε ταχύτατα ἐπὶ τόπου γιά νά ἀντιμετωπίσει κι αὐτὸ τήν ἐπίμονη ἀρνηση τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ. Σέ κάθε πλήμμη τό «Στάμυ» ἐπανελάμβανε ἀπεγνωσμένα στήν προσπάθεια ἀποκολλήσεως ἀλλά δέν κατάφερε παρά νά στρέφεται πάνω στήν ἀμώδη κορυφή τοῦ ὕφαλου πού τό κρατοῦσε σέ θέση 51° 15', 7 Β καί 2° 18', 53 Α. Ἐτσι ἐνῶ τήν στιγμή τοῦ ἀτυχήματος εἶχε πλῶρη στίς 45 μοῖρες, τώρα βρισκόταν μέ κατεύθυνση 285 μοῖρες.

Στό μεταξύ ἡ Abeille ἦρθε σέ ἐπαφή μέ τοὺς πλοιοκτῆτες πού τελικά παραδέχτηκαν τήν ἐπικίνδυνη θέση τοῦ πλοῖου τους καί συμφώνησαν γιά ἐπιθαλάσσια ἀρωγή LOF. Ὁ πλοίαρχος δέν φαινόταν νά συμφωνεῖ ἀλλά ὕστερα ἀπὸ μιά ἀνοιχτή συζή-

τηση ἀναγκάσθηκε νά ὑποκύψει στίς ὁδηγίες τῶν πλοιοκτητῶν καί νά ὑπογράψῃ τό LOF στίς δύο τό πρωῒ τῆς Παρασκευῆς. Πρέπει νά ὑπογραμμισθεῖ ὅτι αὐτὸ ἐγινε ἀπὸ τή στιγμή πού ἡ παλέρροια εἶχε ἀρχίσει νά κατεβαίνει.

Ἀπὸ τήν ὥρα ἐκείνη τό «Puissant» καί τό «Abeille Languedoc» ἀρχισαν τῆς προσπάθειες τῆς ἀποκολλήσεως. Ὁ πλοίαρχος τοῦ «Languedoc» παρατήρησε ὅτι ὅπως τό «Στάμυ» ἦταν καθισμένο στήν κορυφή, ἡ ἰσχυρὴ ἐλξη θά μπορούσε νά τό κόψῃ στά δύο, δεδομένου ὅτι οἱ πρώτες ρωγμές εἶχαν ἤδη φανεῖ στήν πλευρά του πρὶν κἂν ἀρχίσει τό τράβηγμα. Μιά πρώτη προσπάθεια ἀποδείχθηκε ἀνώφελη, κι ἔτσι ἀπεφάσισαν πὺς ἔπρεπε νά ἐλαφρῶσουν τό σκάφος. Τό «Abeille Languedoc» δέν χρειαζόταν πιά νά μένει ἐπὶ τόπου καί γύρισε στό Χερβοῦργο, ἐνῶ στά γραφεῖα τῆς Abeille χτυποῦσε συναγερμός. Ἐπρόκειτο πράγματι γιά μιά δύσκολη περίπτωση, δεδομένου ὅτι θά ἔπρεπε νά βροῦν ἀναρροφητήρες δημητριακῶν σέ μιά ἐποχὴ ἐντελῶς ἀκατάλληλη καθὼς καί φορτηγίδες εἰδικές, ἐνῶ παράλληλα ἔπρεπε νά ρυθμίσουν ὅλες τίς λεπτομέρειες στήν ὀργάνωση τῆς ἐπιχειρήσεως.

Τά ἀναγκαῖα γιά τήν ἐπιχείρηση μέσα μόνο μιά ἐταιρία διέθετε στήν Εὐρώπη: ἡ Ὁλλανδικὴ ναυαγοσωστικὴ Smit. Ἐτσι ἡ Abeille κανόνισε μαζί τῆς μιά συμφωνία ὑπεργολαβίας πού θά τῆς ἐπέτρεπε νά δρά-

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



σει γρηγορώτερα και αποδοτικότερα.

Ένα ειδικός στις ναυαγιαυρέσεις στάλθηκε στο «Στάμυ» για να συντονίζει τις εργασίες. Τα αναγκαία υλικά και συγκεκριμένα οι 4 διαθέσιμοι στην Εύρωπη αναρροφητήρες εφθασαν ταχύτατα επί τόπου, ενώ 4 φορηγίδες δημοπρατικών των 2.000 τόνων με τα ρυμουλκά τους εφθασαν από την Αμβέρσα. Τό πρωί της 4 'Οκτωβρίου εφθασε το «Abeille-Supporter», το οποίο εκτός των άλλων χρησιμοποιήθηκε για την άντληση των κυτών του «Στάμυ» ώστε να αποφευχθεί κάθε κίνδυνος ρυπάνσεως. Δεδομένου ότι το σκάφος είχε αρκετά εξασθενήσει οι μηχανικοί της Abeille σε συνεργασία με τους ειδικούς των ναυπηγείων NORMED — των οποίων χρησιμοποίησαν και τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές — έθεσαν σε εφαρμογή ένα ειδικό πλάνο κουφισμού ώστε να αποτραπεί ο κίνδυνος αποκοπής του σκάφους από λάθος που θα διέταρσσε τη λεπτή ισορροπία που τό κρατούσε ακόμα άκεραίο. Έπρεπε δηλαδή να μετρούν συνεχώς τις κινήσεις του σκάφους σε σχέση με τα διάφορα βάθη ώστε να προσδιορίζουν επακριβώς τό βάρος που έπρεπε να αφαιρείται από κάθε κύτος. Γι' αυτό και εγκατεστάθη μόνιμη σύνδεση με τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές των NORMED οι οποίοι επέτρεπαν να σταθμίζουν πότε ακριβώς έπρεπε να σταματήσει ή άντληση από τό άλφα ή βήτα σημείο του πλοίου και πότε να επαναληφθεί. Έκτός από τά δύο ρυμουλκά και τις φορηγίδες χρησιμοποιήθηκαν και τό «Abeille 5», ο όλλανδικός πλωτός γερανός «Deurlon» που φόρτωσε τούς απορροφητήρες στο «Στάμυ» όταν ο καιρός δυνάμωσε, καθώς και τό άκτοπλοϊκό «Barok» μέ φορηγίδες της Δουνκέρκης που εξασφάλιζαν την επικοινωνία μέ την ξηρά. Τά υλικά κατά της ρυπάνσεως δέν είχαν εύτυχώς λόγους να χρησιμοποιηθούν. Στο θαλάσσιο τμήμα της επιχειρήσεως πήραν μέρος 37 άτομα ύ-

πό τη διεύθυνση του πλοίαρχου Heemer της «Abeille» και του πλοίαρχου «Walenkamp» της εταιρίας Smit. Δεκαπέντε άτομα ήταν στο «Abeille-Supporter», δώδεκα στο «Στάμυ» και δέκα στο Puissant. Έξάλλου για την αποφυγή κινδύνου πυρκαγιάς από τις ζυμώσεις του βρεμένου καλαμποκιού και τόν περιορισμό της σκόνης που διέφυγε άπ' τό χειρισμό του φορτίου, διετέθη ειδικό προσωπικό άπ' τη Μασσαλία που κρατούσε σε έτοιμότητα ένα δικτυο επίβλεψης και κατασβέσεως.

Στις 12 'Οκτωβρίου ενώ οι συντελεστές της παλίστριας είχαν άρχισει ν' αυξάνουν και ο κουφισμός προχωρούσε κανονικά, αποφάσισαν να προχωρήσουν σε μία πρώτη προσπάθεια αποκολλήσεως. Η προσπάθεια έγινε τό μεσημέρι μέ τά 4 ρυμουλκά, αλλά απέτυχε. Έτσι συνέχισαν την εκκένωση του φορτίου μέχρι που έβγαλαν 14.038 τόνους στεγνού καλαμποκιού και τό βράδυ που ή πλήμμη ήταν ένα μέτρο ψηλότερα από τό πρωί κατάφεραν να έλευθερώσουν τό πλοίο. Έκτός από την έλξη που άσκησαν τά 4 ρυμουλκά, άσκησαν πίεση επίσης και τά βαρούλκα του πλοίου στις δύο άγκυρές του και σε δύο άλλες άγκυρες (beach gear) που είχαν ποντίσει από τις πρώτες μέρες για να μή στρέφεται και να μή κοπιάζει τό πλοίο. Υπολογίζεται ότι ή συνολική έλκτική δύναμη που άσκήθηκε ήταν της τάξεως των 300 τόνων, ή όποία όμως μέ την κατάλληλη διανομή δέν χειρότερευε τις ρωγμές του σκάφους.

Νά όμως που οι διασώστες αντιμετώπιζαν τώρα ένα καινούργιο πρόβλημα. Πού να οδηγήσουν τό πλοίο; Μολονότι δέν έπρόκειτο για ναύαγιο που προκαλούσε ρύπανση, ώστόσο δέν εύρισκε εύκολα λιμάνι πρόθυμο να τό δεχθεί. Μέχρι τις 15 'Οκτωβρίου τό «Στάμυ» έμεινε σε κάποιο προσωρινό άγκυροβόλιο 4 μίλια δυτικά ανάμεσα στις δύο ζώνες διαλεύσεως, μέχρι που τελικά ο αυτόνομος λιμήν της Δουνκέρκης δέ-

χτηκε να τό έλλιμενίσει ύστερα από μελέτη και υπό τόν όρο ότι ή είσοδος στις δεξαμενές θα γινόταν μέ την ευθύνη της «Abeille». Όταν αυτά έγιναν δεκτά, τό «Στάμυ» συνοδευόμενο από «Abeille-Supporter» και τό «Puissant» ξανακατέβηκε νοτιοανατολικά για να πιάσει τό πέρασμα μέχρι τό φανάρι Dyck, όπου εφθασε στις 15 'Οκτωβρίου. Από κεί τη δουλειά ανέλαβαν 6 ρυμουλκά του λιμένος και ή πλευρίση στο ανατολικό λιμάνι πραγματοποιήθηκε τό απόγευμα τη ίδιας ήμέρας.

Πρός τό παρόν, κατά την Abeille τό πλοίο θεωρείται «ασφαλές». Οι πλοιοκτήται όμως επιμένουν να εξασφαλίσουν οι διασώστες και την πλήρη εκφόρτωση του πλοίου σάν τμήμα της όλης επιχειρήσεως. Τό πράγμα όμως δέν είναι εύκολο. Τό πλοίο έχει χάσει περί τις 3-4.000 τόνους φορτίου από τις ρωγμές. Τά κύτη 1,3 και 4 έχουν κατακλυσθεί.

Υπάρχουν προβλήματα διαθέσεως ή αποθηκεύσεως του βρεγμένου καλαμποκιού. Κυρίως όμως ή δυσκολία έγκειται στο ότι ή εκφόρτωση ούτε από τό λιμάνι είχε προγραμματισθεί ούτε από τόν παραλήπτη προβλεπόταν να γίνει μ' αυτόν τόν τρόπο και θα πρέπει να εκτελεσθεί ανάμεσα στις άλλες εργασίες της όλης επιχειρήσεως διασώσεως, αναθεωρουμένου του πλάνου της εκφορτώσεως που είχε εφαρμοσθεί για τόν κουφισμό. Δεδομένου ότι μέ την πλήρη εκκένωση των κυτών, οι πιέσεις και κάμψεις θα ένταθούν, επιβάλεται πολύ μεγαλύτερη προσοχή, γιατί μία διάρρηξη του φορτίου μέσα στο λιμάνι θα έχει πολύ σοβαρότερες συνέπειες άπ' ότι θα είχε στην άνοικτη θάλασσα. Έτσι μία επιχείρηση που άρχικά είχε υπολογιστεί να κρατήσει πέντε μόνο μέρες, λόγω των πολυπλόκων προβλημάτων που συναντά, χρειάστηκε πολύ περισσότερο και εξακολουθεί ακόμα και τόν Νοέμβριο.

Ε.Σ.

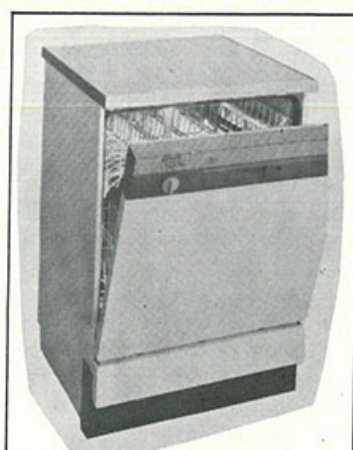
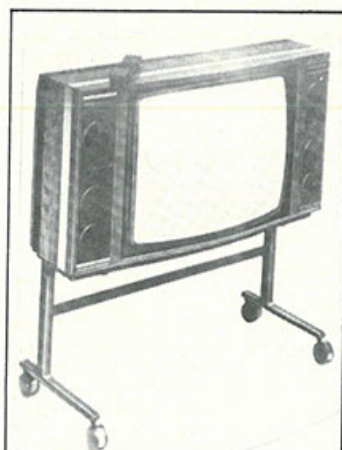
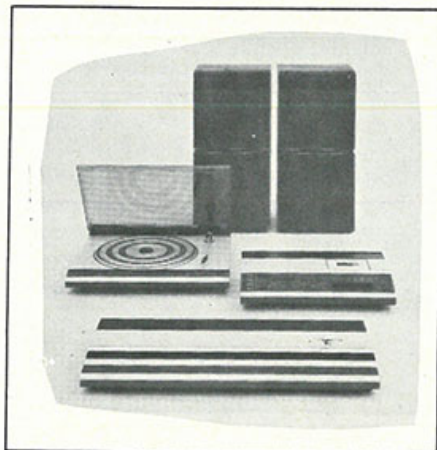
CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

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

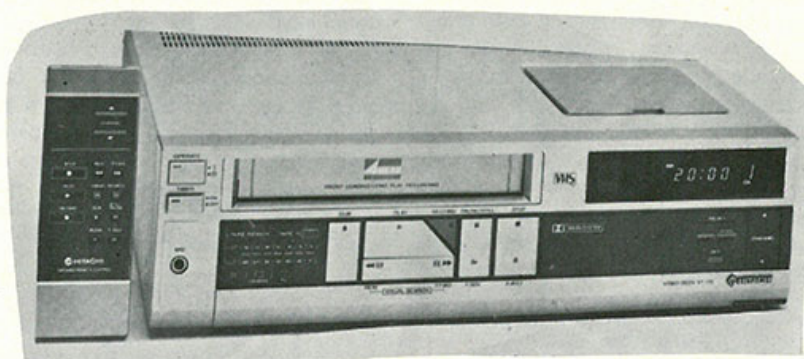
**2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS**

**PHONES: 4132208 · 4515388 · 4516088
TLX: 21 1339 FLOT GR.**

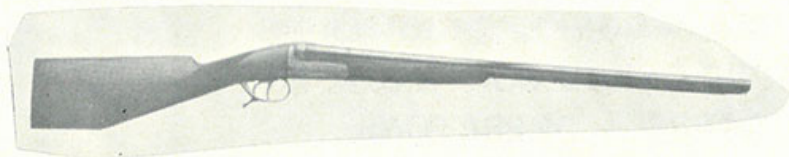


Διαθέτουμε μεγάλο ΣΤΟΚ από τις πιο καλές Ευρωπαϊκές και Ήλιπωνέζικες μάρκες:

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



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



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

RADIO FLANDRIA CO. LTD.

**WORLD WIDE TAX FREE DELIVERY
26 LANGE KOEPOORT STR.
2000 ANTWERP — BELGIUM
PHONE: 03-2323104 • 2323112
TELEX: 72973 RADIO F**

Bank: GENERAL BANK Acc. NR. 220-0226594-38

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ

Η άπραξία των ναυαγοσωστικών και η σωτήρια λύση του Περσοϊρακινού πολέμου. Οι Όλλανδοί ναυαγοσώστες στον Περσικό. Η μείωση των ατυχημάτων λόγω χρησιμοποίησης της νήσου Σίρρι. Μέσα στο 1985 μόνον έννέα ατυχήματα. Η εύρεση χρήσης του άφρου για την κατάσβεση των πυρκαϊών. Η ρυμούλκηση των χτυπημένων τάνκερς μέχρι τη Φορμόζα. Ναυαγιαίρεση και ναυλομεσιτεία.

Ενώ η ωκεάνια ρυμούλκηση και ναυαγιαίρεση περνούν δύσκολες ώρες άπραξίας, οι μεγάλοι ναυαγοσώστες του κόσμου βρίσκουν απασχόληση στον Περσικό Κόλπο, όπου ο ρυθμός των ατυχημάτων συνεχίζεται χάρις στον παρατεταμένο πόλεμο Ιράν - Ιράκ. Χωρίς αυτό το κέντρο δράσης οι ναυαγοσωστικές εταιρίες θα είχαν σήμερα ν' αντιμετωπίσουν πολύ μεγαλύτερες δυσκολίες, καθώς η παραδοσιακή εργασία χάνεται προς όφελος των μεταφορέων βαριών φορτίων και τα σκάφη των εξορύξεων αγωνίζονται για δουλειά μπροστά στην κάτω βόλτα που γνωρίζει ο κλάδος τους.

Στό μεταξύ οι ναυαγοσώστες με επικεφαλής την International Salvage Union αναζητούν βελτίωση της εμπορικής θέσης τους με την αναθεώρηση της LOF-80 και την προσθήκη ευνόικων διατάξεων στην νέα σύμβαση επιθαλάσσιας άρρωγής, που επεξεργάζεται τώρα ο IMO. Μία πρώτη επιδίωξη είναι η επέκταση των διατάξεων safety net ώστε να

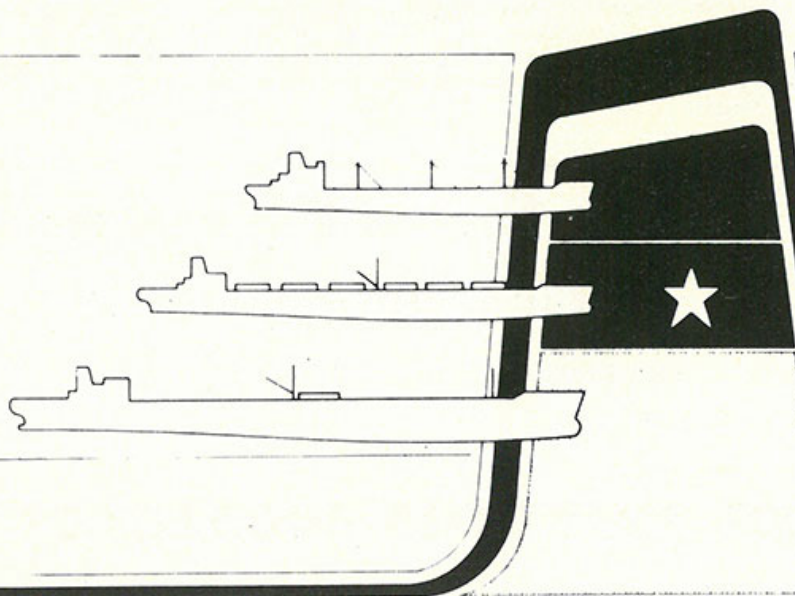
καλύπτουν ατυχήματα πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα και βλαβερά φορτία. Ός προς τη νέα σύμβαση, δέχονται μόνον ότι ο ναυαγοσώστης πρέπει να αμείβεται για τη προσπάθεια προλήψεως ρυπάνσεως, δεν νομίζουν όμως ότι υπάρχει ανάγκη διατάξεως στη νέα σύμβαση που να επιβάλει να λαμβάνονται ειδικά υπόψη οι περιβαλλοντολογικές απόψεις στη διαδικασία καθορισμού της αμοιβής. Αντίθετα χρειάζονται ειδικές διατάξεις ώστε να διευθετηθούν πολλά από τα σημερινά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος, όπως είναι το ακανθώδες ζήτημα της επαναπαραδόσεως του διασωθέντος ναυαγίου και το εμπόδιο των μεγάλων έγγραφων που ζητούν οι αρχές των λιμένων.

Σάν να μὴν είναι αρκετή περιπέτεια τό να αγωνίζεσαι να σώσεις ένα σακαταμένο τάνκερ, τό ναυαγοσωστικά του Περσικού είναι αναγκασμένα να ζούν κάτω από τη συνεχή απειλή των έχθρικων αεροπλάνων. Είναι μία σκληρή πραγματικότητα που βρίσκεται πάν-

τως μέσα στο πνεύμα της περιπέτειας που κρατούσε ανέκαθεν στό είδος αυτό της επιχειρήσεως. Χάρη στον πόλεμο Ιράν - Ιράκ, ο Περσικός Κόλπος, όπου οι ντόπιοι ειδικοί είναι ελάχιστοι, εξελίχθηκε σε περιοχή κλειδί για τους σπεσιαλίστες της ναυαγιαίρεσης, όπως είναι οι Όλλανδικές Smit International, ή Wijnsmuller και ή ITC καθώς και ή έδρεύουσα στη Σιγκαπούρη Selco. Ήδη έφέτος ένα ναυλωμένο ρυμουλκό της Wijnsmuller, νηολογημένο στον Παναμά, χτυπήθηκε από διασταυρούμενα πυρά. Άλλα τέσσερα ρυμουλκά που δούλευαν στην προσήνεμη πλευρά ενός χτυπημένου τάνκερ κινδύνεψαν όταν ένα ακόμα βλήμα έπληξε τό τάνκερ. Παρ' όλα αυτά αναγνωρίζεται ότι χωρίς τίς έχθροπραξίες, πολύ λίγοι ναυαγοσώστες θα εύρισκαν εκεί κάποια πιό ακίνδυνη εργασία, καθώς σπάνια θυμάται κανείς ατύχημα που να μὴν όφείλεται σε αεροπορική έπιδρομή.

Η εργασία που δημιουργήθηκε με τον πό-

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

λεμο υποχρέωσε πολλές ναυαγοσωστικές εταιρίες να διατηρούν αρκετές μονάδες σε ετοιμότητα στο Μπαχρέν. "Ετσι η Smit διαθέτει ανά πάσα στιγμή 4 ρυμουλκά στον Κόλπο Ετοιμία για δράση. Όσοι υστερά από ένα πολυάσχολο 1984, ο καινούργιος χρόνος ήταν μάλλον φτωχός, τους δέ τελευταίους μήνες οι ναυαγοσώστες ψάχνουν κυριολεκτικά για δουλειά. Από τον 'Απρίλη μόνο έννέα μεγάλα πολεμικά ατυχήματα αναφέρθηκαν στον Κόλπο και τα περισσότερα ήταν συνηθισμένες εργασίες ρυμουλκίσεως. Αυτό αποδίδεται στη μείωση των επιθέσεων που επήλθε από τον Περσία άλλαξε πολιτική στο θέμα της εξαγωγής πετρελαίου. Η εφαρμογή του συστήματος φορτώσεων από το νησί Σίρρι, όπου δημιουργήθηκαν πλωτά αποθέματα πετρελαίου σε δεξαμενόπλοια, επέφερε αισθητή μείωση του αριθμού των τάνκερς που επιχειρούν τό επικίνδυνο ταξίδι ως το νησί Κάργκ, τόσο ώστε να μιλούν σήμερα για μία μόνο προσέγγιση ημερησίως. Καί αν μάλιστα τα σχέδια της 'Εθνικής 'Εταιρίας Δεξαμενοπλοίων της Περσίας ολοκληρωθούν, με τη διάθεση άλλων 280 εκατομμ. δολαρίων για πρόσθετη αποθήκευση πετρελαίου σε κρατικά πλοία στο νησί Σίρρι, τότε θεωρείται βέβαιο ότι τα ξένα πλοία όλο και περισσότερο θα περιορίζουν τα ταξίδια τους ως εκεί με άγνωστες συνέπειες για τους ναυαγοσώστες. Με τέσσερις εταιρίες που πρέπει να βολεutoύν μόνο με έννέα συμβόλαια θαλάσσιας άρωγής, το κόστος διατήρησης των ναυαγοσωστικών με τα πληρώματά τους και τον εξοπλισμό τους, γίνεται ιδιαίτερα ύψηλο. Γι' αυτό και επικρατεί μεταξύ τους ένα πνεύμα συνεργασίας, ώστε όταν η μία πάρει κάποια μεγάλη δουλειά, σημαίνει ότι κατά κανόνα θα βοηθήσουν και οι υπόλοιπες.

Στο παρελθόν τό δώρο των ναυαγοσωστών ήταν ή ίδια ή φύση των όπλων που χρησιμοποιούσαν οι δύο εμπόλεμοι. Οι πύραυλοι Exoset που χρησιμοποιεί ή αεροπορία του 'Ιράκ είναι βασικά σχεδιασμένοι για πολεμικά σκάφη ύψηλης τεχνολογίας. Γι' αυτό

καί, μέ μία μόνο εξαίρεση, αποδείχτηκαν έντελώς άνεπιτυχείς στή βύθιση έμπορικών πλοίων που πρόσφεραν δουλειά στους ναυαγοσώστες. "Όπως παρατήρησε ή Inter-lanko, ή μεγάλη αναλογία των VLCC και ULCC χτυπήθηκαν από πυραύλους που είσχυρήσαν στά μηχανοστάσια, στά διαμερίσματα ή στους χώρους φορτίου καί μετά τήν άρχική έκρηξη πήραν φωτιά. 'Εαν χτυπηθεί τό πρυμναίο τμήμα του φορτωμένου τάνκερ είναι σχεδόν πάντα δυνατό νά σωθεί όλόκληρο τό φορτίο, εάν δέ χτυπηθούν οι δεξαμενές πετρελαίου τό σύνθηες αποτέλεσμα είναι μία τεράστια φωτιά καί τό πλήρες ξεκοίλισμα του πρυμναίου μέρους.

"Ένα άλλο φαινόμενο είναι ότι ή αύξηση των πυρκαγιών στά δεξαμενόπλοια περιώρισε τήν ανάγκη πολλών ναυαγοσωστικών. Γιατί οι παραδοσιακές πυροσβεστικές μέθοδοι ξεπεράστηκαν από τήν αποτελεσματικότητα του άφρου. Μετά τά ατυχήματα του «Assimi» καί του «Pericles», ή ανάγκη για μία έτοιμη παροχή άφρου έγινε προφανής. 'Ετσι ή Fosco Miniser του Ντουμπαί (θυγατρική της 'Αμερικανικής National Foam Systems) υπέγραψε συμβόλαιο συνεργασίας μέ τήν Smit. 'Ο άφρός είναι τώρα άμεσα διαθέσιμος καί οι δύο εταιρίες έχουν εξασφαλίσει αποθέματα άμεσης χρήσης στίς διάφορες βάσεις της Smit. 'Υπολογίζεται ότι χρειάζονται πάνω από 100 τόννους άφρου για τήν κατάσβεση πυρκαγιάς σ' ένα VLCC.

Στό μεταξύ ή άπραξία στίς ναυαγιαίρεσεις, ανάγκασε τίς εταιρίες νά άναζητήσουν πρόσθετες μορφές άπασχόλησης για τά ρυμουλκά τους. 'Ο πόλεμος απέφερε μερικά έξαιρετικώς έπικερδή συμβόλαια ρυμουλκησης χτυπημένων τάνκερς. Τά περισσότερα πλοία που έπλήγησαν από πυραύλους, έφόνον διασώθηκαν, θεωρήθηκαν «οιονεί όλικές άπώλειες» καί ρυμουλκήθηκαν στήν 'Απω 'Ανατολή για διάλυση, άποφέροντας δύο καλές δουλειές συγχρόνως. 'Αλλά για τούς ναυαγοσώστες έκείνο που άξίζει είναι ή άμοιβή ή βασισζόμενη στήν άξία του πετρελαιοφορτίου καί όχι στήν ξεπεσμένη άξία του τάνκερ.

'Η πείρα που απέκτησαν οι ναυαγοσώστες από τή μεταπώληση καί τή ρυμούλκηση των τάνκερς για διάλυση, τούς επέτρεψε νά συνδυάσουν τήν παραδοσιακή έξειδίκευσή τους μέ τή δουλειά του ναυλομεσίτη. Αυτό φάνηκε καθαρά τόν Αύγουστο, όποτε ή Smit Tak (θυγατρική της Smit International) μπήκε στό πεδίο των άγοραπωλησιών καί απέκτησε δύο παροπλισμένα VLCC από τήν Abu Dhabi National Tanker, τό «Al Dhairn» 269.197 τόν. d.w. καί τό «Dalma» 260.394 τόν. d.w. που τά άγόρασε πρός 99 δολ. τόν τόννο καί τά μεταπώλησε στους διαλυτές της Φορμόζας πρός 117 δολ. τόν τόννο.

Πάντως οι έλπίδες ότι ή Μέση 'Ανατολή μπορεί νά προσφέρει εύκαιρίες για ρυμούλκηση των πρός διάλυση σκαφών, δέν πραγματοποιήθηκαν. Οι ναυαγοσώστες τέθηκαν έπικεφαλής της κινήσεως για νά πεισθούν οι 'Αρχές της διώρυγας του Σουέζ νά μειώσουν τά διόδια των πλοίων που όδηγούνται για διάλυση. Γιατί το ύψηλό κόστος διελεύσεως από τή διώρυγα ενός VLCC δέν αφήνει ως ένα σημείο νά μειωθεί ό αριθμός των παροπλισμένων πλοίων στήν Εύρώπη. 'Ιδιαιτέρως ή Smit είχε πολλές συναντήσεις για τό θέμα αυτό μέ τίς 'Αρχές της Διώρυγας, οι όποιες κατά κάποιο τρόπο δέχτηκαν τίς σχετικές προτάσεις. Πράγματι στίς άρχές του έτους ή Διώρυγα περιέκοψε τά διόδια για τά υπό ρυμούλκηση τάνκερς, αλλά συγχρόνως επέβαλε μία σειρά ποινικών μέτρων για τά ρυμουλκούμενα. Τά μέτρα αυτά σε συνδυασμό μέ τό γεγονός ότι ή μείωση των διοδίων δέν ήταν ίκανοποιητική, είχε σαν αποτέλεσμα νά μήν περάσει μέχρι σήμερα κανένα μεγάλο πλοίο άπ' τή διώρυγα μέ προορισμό τούς διαλυτές της 'Απω 'Ανατολής. Καί πρός μεγάλη έκπληξη των ενδιαφερομένων, παραμένει ακόμα γεγονός ότι ή ρυμούλκηση ενός πλοίου διά του 'Ακρωτηρίου, έστω καί από τήν 'Ελλάδα, είναι φθηνώτερη από τή ρυμούλκηση του μέσω της διώρυγας. Μέχρι νά ρυθμιστεί αυτό, οι ναυαγοσώστες θά συνεχίσουν νά βλέπουν τόν 'Αραβικό κόλπο σαν τήν πιό πρόσφορη περιοχή για κερδοσκοπικές άγορές υπερέλικων τάνκερς.

MARCELOS STEFANOU SHIP CHANDLER

DECK CABIN ENGINE

GOOD PROVISIONS GOOD PRICES

OFFICE:

"SICHES & BROWN 3698"

INGENIERO WHITE (8103) B. BLANCA

ARGENTINA

TELEX: 71808 - Tel: 091-70004 & 71711

CESPE AR.

ALSO AT:

ROSARIO - BUENOS AIRES - NECOCHEA

ΠΛΟΗΓΟΣ, «ό ξεχασμένος σύντροφος του ναυτίλου»

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Είναι πολύ κοινό τό θέμα. Καί ποιός ναυτίλος δέν τό ξέρει, ποιό εκπαιδευτικό κείμενο δέν τό μνημονεύει, ποιός καθηγητής ναυτιλίας δέν τό διδάσκει:

«ό πλοηγός είναι τό εὐαγγέλιο του ναυτίλου»

Γιά όλους είναι γνωστό τό πόσο βασικής καί πρωταρχικής σημασίας είναι οί πληροφορίες τῶν πλοηγῶν γιά ἕνα ἀσφαλές ταξίδι ὅταν παραπλεύουμε ἀκτές. Χωρίς ἀμφιβολία πρόκειται γιά μιὰ συμπυκνωμένη γνώση καί ἐμπειρία γενεῶν πάνω στήν ναυτιλιακή κατάσταση μιᾶς περιοχῆς πού μᾶς παρέχεται «πακέτο» μέσα στίς σελίδες του.

Οἱ παλαιότερες ναυτικές γενιές εἶναι ἀλήθεια δεινότερες περισσότερες μέ τόν πλοηγό. Οἱ μικρές ταχύτητες τῶν πλοίων, οἱ δυσκολίες ἐπικοινωνίας, τά πρωτόγονα ὄργανα ναυσιπλοΐας παρέχον τήν δυνατότητα καί τήν εὐκαιρία γιά τήν πραγματική σπουδή τοῦ πλοηγοῦ πάνω στήν πράξη. Φαίνεται νά ὑπῆρχε ὁ χρόνος καί γιά σπουδή καί στοχασμό μαζί ἀφοῦ εἶναι γνωστό ὅτι οἱ παλιότεροι πλοηγοί κάλυπταν πληροφοριακά καί ἄλλους τομεῖς πού δέν εἶχαν τήν εὐκαιρία νά μελετήσουν παληότερους πλοηγούς διακρίνουν μέσα ἀπό τήν περιγραφική τους ἀποστολή καί μιὰ ἰδιότυπη ἀφηγηματικότητα, κάτι θά λέγαμε «σάν ὁδοιπορικό τῶν ἀκτῶν» μέσα ἀπό τό πλοῖο καί ὄχι ἀπό τή στερεή.

Μαζί μέ τό πραγματικό στοιχείο τῆς ναυσιπλοΐας δινόταν ἀναπόφευκτα καί λίγο ἀπό τήν ἱστορία τοῦ τόπου, κάποια μυθολογία πού ἀναπότρεπτα ἦταν δεμένη μέ τήν περιοχή, μέ κάποιο νησάκι, κάποιο βράχο, μιὰ σπηλιά.

Ἰδού γιατί οἱ ναυτίλοι τῶν περασμένων γενεῶν ἦταν δεμένοι μέ τήν περιοχή πού ταξίδευαν πολύ περισσότερο ἀπό ὅτι σήμερα. Ζοῦσαν θά λέγαμε τό θαλάσσιο περιβάλλον μέ ἕνα διαφορετικό τρόπο ὥστε τό κάθε νησί καί ὁ κάθε βράχος ἀποτελοῦσε μέρος τῆς ἐμπειρίας τους.

Ὅμως πέρα ἀπό τήν συναισθηματική πλευρά ὁ πλοηγός ἔχει ἐκπονηθεῖ καί συνταχθεῖ κατά τρόπο πού νά παρέχει στό ναυτίλο τήν πλήρη εἰκόνα τῶν ἀκτῶν ὅπως τίς βλέπει αὐτός πού παραπλέει τίς ἀκτές μέσα ἀπό τό πλοῖο.

Καί ποιός ἀπό σᾶς δέν νοιώθει αὐτή τήν ἰδιαίτερη ἐσωτερική ἱκανοποίηση ὅταν ἔχοντας μελετήσει προηγουμένως τήν ναυτιλιακή κατάσταση τῶν ἀκτῶν πού παραπλέει, ζεῖ ὁ ἴδιος κάθε στιγμή τήν ἐπιβεβαίωση τῆς δικῆς του πρόβλεψης, δηλαδή, βλέπει νά ἐκτυλίσσεται μπροστά του τό σκηνικό τῆς πραγματικότητας ὅπως αὐτός τό εἶχε στήσει στήν φαντασία του μέσα ἀπό τίς σελίδες τοῦ πλοηγοῦ καί τῶν ἄλλων βοηθημάτων.

Ἡ ἀναζήτηση στόν ὀρίζοντα τοῦ μικροῦ νησιού μέ τήν ἐκκλησιά στήν κορυφή τό ἴδιο ὅπως τό περιγράφει ὁ πλοηγός, ὁ ἀπότομος βράχος, ἡ μορφοποίη-

ση σέ σχῆμα προσώπου ἡ ζώου καί ποίας κορυφῆς καί τόσα ἄλλα δέν δίνουν μόνο τήν ἐπιβεβαίωση τῆς ἀσφαλούς ἐξέλιξης τοῦ ταξιδιού, δίνουν στόν ἴδιο τόν ναυτίλο τήν ἐμπρακτική ἀπόδειξη τῆς ναυτικῆς του ἱκανότητος νά ὁδηγεῖ μέ ἀσφάλεια σέ ἀγνωστες ἀκτές καί ἀγνωστα νερά τό πλοῖο καί τοῦς ἀνθρώπους πού τοῦ ἔχουν ἐμπιστευτεῖ. Ἀκόμη δίνει θά λέγαμε τό δέσιμο αὐτό τοῦ ναυτίλου μέ τήν ἴδια τήν περιοχή πράγμα πού δημιουργεῖ γνήσια ἐμπειρία τῆς περιοχῆς πού ἔχει ταξιθεῖ.

Βέβαια πολλοί θά ἰσχυριστοῦν ὅτι σήμερα μέ τίς ὑψηλές ταχύτητες, τά Ραντάρ, τά Σατελαίτ, τά Λοράν καί τά Ντέκκα ποιός ἔχει ἀνάγκη νά ἀναγνωρίσει τό ἐκκλησάκι, ἡ τό χρώμα τῶν βράχων; Ἀς εἶναι καλά τά δημιουργήματα τῆς ναυτικῆς τεχνολογίας τά ὁποῖα μέ ἕνα κουμπί μᾶς δίνουν μέ ψηφιακά στοιχεῖα ἀπευθείας τό ζητούμενο!

Ὅμως ἀλήθεια ὅποιοι ἔτσι σκέπτονται καί ἔτσι ἐνεργοῦν ποιός τοῦς ἐγγυᾶται ὅτι ὅλα αὐτά πού κάνουν τή ζωή του εὐκόλη στή γέφυρα θά τά βροῦν στό πλοῖο πού θά ὑπηρετήσουν καί ἐάν ἀκόμη ὑπάρχουν ἐάν αὐτά θά ἐξακολουθοῦν νά λειτουργοῦν τή στιγμή τῆς ἀνάγκης μακριά ἀπό τό λιμάνι τή στιγμή τοῦ κινδύνου μέσα στίς ἀγνωστες ἀκτές καί τά ἀγνωστα νερά.

Γιατί ἀγαπητέ μου ναυτίλε, ὅλα γιά σένα ἀγνωστα θά μείνουν ἐάν ἀπομω-

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

νομένος και ταμπουρωμένος θά είσαι κυτάζοντας μέσα στη γέφυρα μόνο τα νούμερα του μικροσκοπικού κουτιού σου που λέγεται όθόνη.

"Αν ό ίδιος δέν γίνης γέφυρα νά περάσει τό περιβάλλον που ταξειδεύης μέσα από τή σκέψη σου και τό σώμα σου δέν είναι δυνατόν νά δεθείς μέ αυτό τό περιβάλλον και νά τό κατανοήσεις, νά νοιώσεις πρώτα τήν άγωνία και ύστερα τήν ανακούφιση που σου παρέχει ή γνώση του ή όποια και καθοδηγεί μέ βεβαιότητα τήν εξέλιξη του ταξειδιού.

Σήμερα βέβαια ή τεχνολογία μέχρι δ-να βαθμό έχει επηρεάσει πάρα πολύ και τόν τρόπο σκέψης και δράσης του ναυτίλου στη γέφυρα. "Όμως χωρίς άμβιβολία αυτό που σήμερα γίνεται γενικά άποδεκτό στη ναυσιπλοία είναι ό σχεδιασμός (τό PLANING) του ταξειδιού.

Σήμερα ό πλοηγός γράφεται μέ μία διαφορετική φιλοσοφία που ανταποκρίνεται σε δύο διαφορετικά επίπεδα:

Τό πρώτο είναι ή περιγραφή τής στατικής άπεικόνησης των άκτων όπως αυτές τίς βλέπει ό ναυτίλος κατά τόν παράπλου των άκτων αυτών.

Τό δεύτερο επίπεδο είναι τό καθαρά λειτουργικό που αναφέρεται στη δυναμική που παρουσιάζει ή ναυτιλιακή κατάσταση σε επίπεδο σχεδιασμού και εκτέλεσης, λαμβάνοντας υπόψη και τά στοιχεία αυτά των όποιων ή παρουσία διαμορφώνει τίς αποφάσεις για τόν τρόπο σχεδιασμού και εκτέλεσης του ταξειδιού. (Ρεύματα, όμίχλες, κυματισμός, άνεμος κ.λπ.).

Πρόκειται ειλικρινά περί τεραστίου κεφαλαίου στη θεωρία και στην πράξη που ό σημερινός ναυτίλος πρέπει νά

άντιληφθεί ότι άποτελεί βασικό στοιχείο που συνθέτει τήν επαγγελματική του αλλά και γενικότερα τήν ναυτική του επάρκεια, τήν ίδια τήν ναυτικότητά του.

"Έχουμε τή γνώμη ότι σήμερα χωρίς νά χάνουν τήν σημασία τους όλες οι θεωρίες τής κλασσικής άστρονομικής ναυτιλίας και τής άκτοπλοίας, τό κέντρο βάρους τής ναυσιπλοίας μέ τήν εισβολή τής σύγχρονης ναυτικής τεχνολογίας έχει αναπότρεπτα ύποστεί μία μετατόπιση. Και ή μετατόπιση αυτή χωρίς άμβιβολία έχει γίνει προς τό χώρο του σχεδιασμού του ταξειδιού για νά επιτύχουμε ένα OPTIMUM TRACK λαμβάνοντας υπόψη όλες τίς παραμέτρους που συνθέτουν τό πρόβλημα ώστε νά ελαχιστοποιηθεί ό χρόνος ταξειδιού. Στοιχείο πολύ σημαντικό σήμερα στόν έξοντωτικό ανταγωνισμό τής διεθνούς ναυλαγοράς.

"Ατυχώς υπάρχουν όρισμένοι ναυτίλοι που τό θέμα ναυσιπλοία τό έχουν άπλοποιήσει σε επικίνδυνο βαθμό εξαντλώντας στην πράξη τήν ναυτιλιακή τους επάρκεια μέ τήν λήψη μιας σωστής διόπτευσης ... Και ίσως άκόμη αντιδρούν όρισμένοι όταν ό Πλοίαρχός τους άπαιτεί νά μελετήσουν τόν πλοηγό όπως άλλωστε έχουν από τό νόμο ύποχρέωση έφόσον έκτελούν ύπεύθυνη φυλακή στη γέφυρα του πλοίου.

"Όμως άγαπητοί ναυτίλοι ή μελέτη του πλοηγού άποτελεί όργανική ανάγκη για ένα ασφαλές ταξίδι και συνδέεται μέ τήν ίδια τή ναυτική σας ικανότητα.

"Ό πλοηγός αυτός ό περιφρονημένος στό CHART ROOM είναι άληθινά ό πιο πιστός σας φίλος. "Έχει πολλά νά σας πει και άκόμη περισσότερα νά σας άπο-

καλύψει όσο τό μελετάτε.

"Εσείς μήν τόν περιφρονείτε. "Ανατρέξτε στίς σελίδες του σε κάθε δύσκολη στιγμή που παραπλέετε σε μία περιοχή.

Σημειώστε ότι σας ενδιαφέρει, ύπογραμμίστε το.

Και μήν ξεχνάτε ότι ή έμπειρία τής ναυσιπλοίας σε μία περιοχή δέν έμπεδώνεται όσα ταξίδια και νά γίνεται στην περιοχή αυτή, εάν δέν έχετε προηγουμένως μελετήσει συγχρόνως και κατανοήσει τή ναυτιλιακή κατάσταση μέσα από τά ναυτιλιακά κείμενα που σχετίζονται μέ αυτή και κυρίως μέσα από τόν πλοηγό τής περιοχής.

"Άληθινά μή βρεθείτε στη δύσκολη θέση, εάν έρωτηθείτε για κάποιο σχετικό θαλασσινό άτύχημα για τό τί αναφέρει ό πλοηγός τής περιοχής και έσείς νά άπαντήσετε; "Δέν έχω μελετήσει τόν πλοηγό". Θά έχετε χωρίς άμβιβολία καταρακώσει τήν επαγγελματική σας ύπόσταση και τό ναυτικό σας κύρος.

Τά παραδείγματα είναι πολλά τόσο από τά πειθαρχικά όσο και από τά τακτικά δικαστήρια που μάς δίνουν τήν εικόνα τό τί μπορεί νά προκαλέσει ή περιφρόνηση του πλοηγού και ή άδιαφορία μας για τό πόσο χρήσιμα στοιχεία μας παρέχει.

Τελειώνοντας, θά ήθελα νά διευκρινίσω ότι τό πόνημα αυτό δέν ήταν ένα μάθημα ναυσιπλοίας και άς μή θεωρηθεί σάν τέτοιο.

"Ηταν μία άκόμη προσπάθεια, ένα μικρό λιθαράκι για τή διατήρηση τής ναυτικής μας κληρονομιάς και τής γνήσιας ναυτικότητας που και σήμερα έξακολουθεί νά βασίζεται στίς άπλές και γνήσιες αξίες τής ναυτικής μας ικανότη-
τας.

ΧΡ. ΝΤΟΥΝΗΣ



el greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

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

Οι μεταφορές αυτοκινήτων

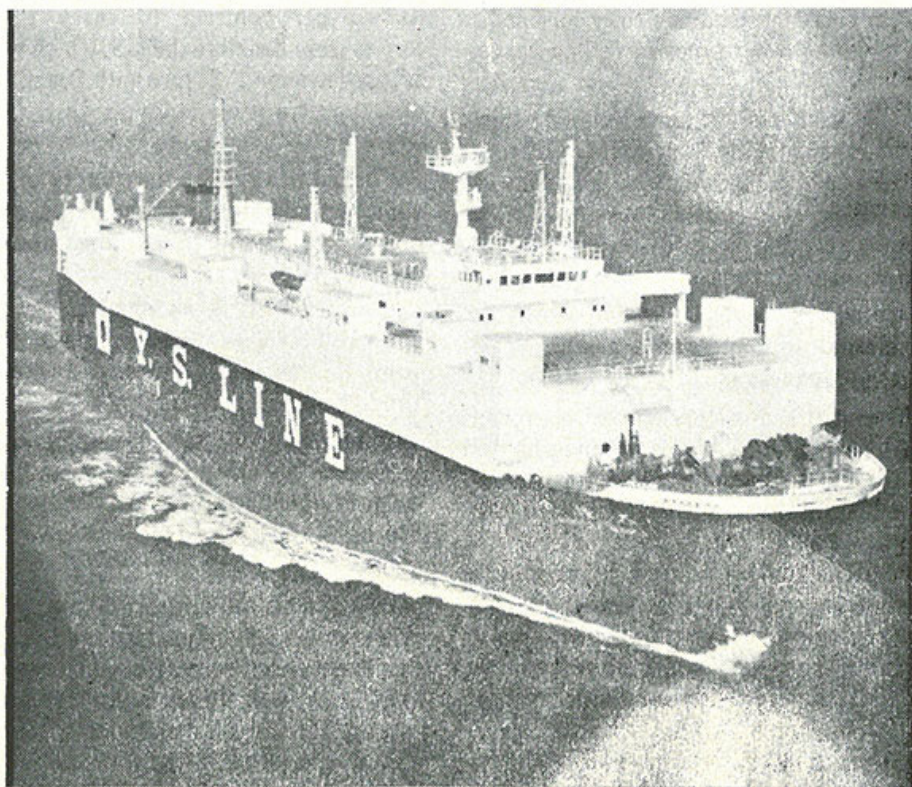
Στην συνεχιζόμενη κρίση της αγοράς χύδην ξηρών φορτίων λόγω της ύπερ-προσφοράς χωρητικότητας, οι μεταφορές αυτοκινήτων παρουσιάζουν μία ελπίδα σταθερότητας. Παρ' όλη την πτώση των ναύλων λόγω του έντονου ανταγωνισμού ο τομέας αυτός των μεταφορών είναι ακόμα από τους πλέον κερδοφόρους και ελεύθερους από την μάλιστα των ανεξέλεγκτων ναυπηγήσεων χωρίς την πρόβλεψη άπασχόλησης. Μπορεί να υποστηριχθεί ότι αυτό οφείλεται κατά ένα μέρος στις άτυπες διαβουλεύσεις μεταξύ των πλοιοκτητών καθώς και το γεγονός της σπανιότητας ανάθεσης νέων ναυπηγήσεων χωρίς να προηγηθεί κάποιο μακροχρόνιο συμβόλαιο μεταφοράς.

Παρά την φαινομενική ήρεμία που παρουσιάζουν οι μεταφορές αυτοκινήτων υπάρχει και εδώ η δράση που χαρακτηρίζει την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά, μέ έντονο ανταγωνισμό, ξαφνικές αλλαγές στα συμβόλαια και την μείωση των ναύλων σε επίπεδα εκτός συναγωνισμού. 'Αλλά το ειδικό χαρακτηριστικό αυτής της αγοράς είναι ότι λόγω των απαιτήσεων των φορτωτών για υψηλή ποιότητα παροχής υπηρεσιών και λειτουργίας των πλοίων, μόνο οι σοβαροί πλοιοκτήτες μπορούν να συμμετάσχουν στον συναγωνισμό. Είναι γνωστό ότι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας αυτοκινήτων στον κόσμο είναι η 'Ιαπωνία, και λόγω των στενών δεσμών που υπάρχουν μεταξύ των κατασκευαστών και των μεταφορέων αυτοκινήτων, η παγκόσμια αγορά μεταφορών αυτοκινήτων κυριαρχείται από τους 'Ιάπωνες, κυρίως από την NYK και την Μισοούι. 'Ομως εμφανίζονται σημάδια που δείχνουν ότι η κυριαρχία των 'Ιαπώνων στις μεταφορές αυτοκινήτων (περίπου 90% του συνόλου στις γραμμές 'Ιαπωνίας -ΗΠΑ) διαβρώνεται σταθερά από τον ανταγωνισμό Ευρωπαίων, Νοτιοαμερικανών, πλοιοκτητών από τη Μέση Ανατολή και τις 'Ηνωμένες Πολιτείες.

Ήδη 'Αμερικανοί πλοιοκτήτες προσπαθούν να εισχωρήσουν στην αγορά, με την βοήθεια της κυβερνήσεως και είναι πιθανό σύντομα να ανακοινωθούν αναθέσεις ναυπηγήσεων τεσσάρων ή περισσότερων ειδικά σχεδιασμένων πλοίων για την μεταφορά αυτοκινήτων με ικανότητα μεταφοράς 4.500 μονάδων.

Είναι χαρακτηριστική η βραδύτητα με την οποία οι 'Αμερικανοί πλοιοκτήτες εισχωρούν στην κερδοφόρα αυτή αγορά αν ληφθεί υπ' όψη ο όγκος των μεταφορών από την 'Ιαπωνία προς τις ΗΠΑ. Σήμερα περίπου 2,3 εκατομ. αυτοκίνητα μεταφέρονται ετησίως από την 'Ιαπωνία προς τις ΗΠΑ, ενώ ούτε ένας 'Αμερικανός πλοιοκτήτης δεν διαθέτει ειδικά κατασκευασμένο πλοίο μεταφοράς αυτοκινήτων. Παρόμοια αποτυχία

συνάντησε και ο στόλος των κοντεϊνερ-ροπλοίων της χώρας όταν προσπάθησε να εισέλθει στην αγορά της μεταφοράς ανταλλακτικών και τμημάτων μηχανών προς τις ΗΠΑ. 'Υπολογίζεται ότι μέχρι το τέλος του αιώνα οι 'Ιάπωνες κατασκευαστές αυτοκινήτων θα συναρμολο-



γούν σε εργοστάσια των ΗΠΑ, 1,3 εκατομ. αυτοκίνητα ετησίως και φυσικά αυτό σημαίνει τεράστια φορτία μηχανικών τμημάτων που θα πρέπει να μεταφερθούν με κοντεϊνερ από την 'Ιαπωνία στις ΗΠΑ. Μέχρι τώρα μόνο η «American President Lines» έχει καταφέρει να εισχωρήσει στην ιαπωνική αγορά, κερδίζοντας ένα συμβόλαιο από «Toyota» για την μεταφορά μηχανικών τμημάτων από το Τόκιο στο 'Ωκλαντ. 'Η συμφωνία προβλέπεται να δημιουργήσει άπασχόληση όχι μόνο για την APL αλλά και για το λιμάνι του 'Ωκλαντ με διακίνηση περίπου 24.000 TEU ετησίως όταν το εργοστάσιο συναρμολόγησης λειτουργεί σε πλήρη παραγωγή. 'Επί του παρόντος η διακίνηση μηχανικών τμημάτων είναι σε χαμηλά επίπεδα αλλά καθώς οι πιέσεις προς την 'Ιαπωνία εντείνονται για την μείωση των εξαγωγών ολοκληρωμένων αυτοκινήτων είναι πιθανό στο μέλλον να αυξηθεί η συναρμολόγηση αυτοκινήτων σε εργοστάσια στο αμερικανικό έδαφος. Πολλοί 'Αμερικανοί κατασκευαστές αυτοκινήτων βρίσκουν επίσης οικονομικότερο να κατασκευάζουν ή να συναρμολογούν τα αυτοκίνητά τους σε εργοστάσιά τους στο εξωτερικό, όπως για παράδειγμα στη Βραζιλία.

Ο μεγαλύτερος αντίπαλος της ιαπω-

νικής κυριαρχίας στις μεταφορές αυτοκινήτων είναι οι Ευρωπαίοι, οι οποίοι παρά τους μικρούς στόλους τους σε ειδικευμένα πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων, έχουν αρχίσει μία έντονη προσπάθεια ανάπτυξης μέσω νέων ναυπηγήσεων και αγορών. Τρία σκάφη χωρητικότητας 5.500 αυτοκινήτων πρόκειται να ναυπηγήσει η «Lorentzen», ενώ η «Wi-

lhemsen» παράγγειλε ήδη στα ναυπηγεία της Σουμιτόμο ένα παρόμοιο σκάφος με όψιόν για ένα δεύτερο.

Η «Hoegh Auto Lines», η οποία πρόσφατα, κέρδισε ένα συμβόλαιο για την μεταφορά 400.000 αυτοκινήτων της Νίσσαν, αναμένεται να παραγγείλει πλοία μεταφορικής ικανότητας 4.000 -5.500 αυτοκινήτων και τό συγκρότημα «A. P. Mollex» ανέθεσε πρόσφατα την ναυπήγηση δύο πλοίων μεταφορικής ικανότητας 2.500 οχημάτων.

Οι νεοεισερχόμενοι σ' αυτή την δύσκολη αγορά δεν έχουν να αντιμετωπίσουν μόνο το υψηλό κόστος κατασκευής ενός πλοίου μεταφοράς αυτοκινήτων — περίπου 16 εκατομ. δολ. για ένα σκάφος μεταφορικής ικανότητας 4.000 αυτοκινήτων — αλλά και τις απαιτήσεις ασφαλείας των φορτωτών. Οι απαιτήσεις αυτές έχουν εξαλείψει πλέον την χρήση μεταποιημένων μπάλκ κάρριερς για την μεταφορά αυτοκινήτων και έχουν μειώσει τον αριθμό των ζημιών στο φορτίο αρκετά κάτω του 1%. Οι νεοεισερχόμενοι πλοιοκτήτες θα πρέπει επίσης να πείσουν τους κατασκευαστές και για μία σειρά άλλων πλεονεκτημάτων όπως συχνότητα δοομολογιών, υψηλός βαθμός ασφαλείας έναντι ζημιών και κλοπών και ασφάλεια του φορτίου κατά την φορτοεκφόρτωση.

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΠΟΛΥΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 834/1985

Πρόεδρος: Θ. Παπαεμμανουήλ

Εισηγητής: Χ. Τριτάκης

Δικηγόροι: Γ. Παυλής, Χ. Παππάς

Θαλάσσια διαμεταφορά και διαδοχική θαλάσσια μεταφορά με επαναποστολή — Έννοια και διαφορές — Συνέπειες.

Στή διαμεταφορά δεν υπάρχει συμβατικός δεσμός ανάμεσα στον κοιμιστή της διαφορτωτικής και τον τελευταίο μεταφορέα. Ο κοιμιστής της διαφορτωτικής δεν μπορεί να στραφεί ευθέως εναντίον του τελευταίου μεταφορέα για την απώλεια ή βλάβη των μεταφερομένων εμπορευμάτων εκτός αν συντρέχουν οι όροι της εξωσυμβατικής ευθύνης.

Στή θαλάσσια μεταφορά με επαναποστολή ο παραλήπτης δικαιούται να αναγάγει τον ενδιάμεσο ή τελευταίο μεταφορέα για ελλείμματα ή ζημιές των μεταφερομένων πραγμάτων, εκτός αν έχει εκδοθεί μερική φορτωτική στο όνομα και σε διαταγή τρίτου προσώπου διαφορτωτικού από τον κοιμιστή της διαφορτωτικής.

Επειδή, εις τας διά θαλάσσης πραγματοποιημένες μετακινήσεις αγαθών, εκτός της συνήθους απλής μεταφοράς, ένθα ή μετακίνησης των εμπορευμάτων από λιμένας εις λιμένας ενεργείται τη επιμέλεια ενός μόνον μεταφορέως και δι' ενός (του αυτού δηλονότι) πλοίου, υφίσταται και ή σύνθετος τοιαύτη, κατά την οποίαν πλείονες μεταφορές, συνεργαζόμενοι, αναλαμβάνουν την πραγματοποίησιν ταύτης διαδοχικώς, τουτέστιν διά της διαδοχικής εκτελέσεως των διαφόρων τμημάτων αυτής υπό' εκάστου τούτων και διά τόν ίδιον αυτόν πλοίου. Αναλόγως δέ της μορφής την οποίαν προσλαμβάνει ή τοιαύτη συνεργασία, του καταμερισμού της ευθύνης εκάστου μεταφορέως και του τρόπου της συμβατικής δεσμεύσεως αυτών, διακρίνεται ή διαδοχική διά θαλάσσης μεταφορά εις την διαμεταφοράν, ένθα την εκτέλεσιν της διακινήσεως αναλαμβάνει εν μόνον πρόσωπον (συνήθως ο πρώτος μεταφορέας), τό όποιον συμβάλλεται μετά του φορτωτού και υπόσχεται την παράδοσιν των φορτωθέντων πραγμάτων εις τόν τόπον του τελικού προορισμού έναντι ενιαίου και προκαθορισμένου ναύλου, καίτοι τουτο θά εκτελέση τμήμα μόνον της όλης μεταφοράς, την συλλογικήν μεταφοράν, κατά την οποίαν διά μίας συμβάσεως και έναντι συνολικού ναύλου αναλαμβάνεται υπό των συμβαλλομένων πλειόνων μεταφορέων ή μεταφορά των εμπορευμάτων από του τόπου φόρτωσης μέχρι του τόπου τελικού προορι-

σμού, ως ένιαιον συλλογικόν αποτέλεσμα, και την μεταφοράν μετ' επαναποστολής, κατά την οποίαν καιάλιν ή μετακίνησις των αγαθών επιτυγχάνεται διά της συνεργασίας πλειόνων μεταφορέων έναντι συνολικού ναύλου καθοριζομένου εξ άρχής υπό του μετά του φορτωτού συμβαλλομένου πρώτου μεταφορέως. Χαρακτηριστικόν γνώρισμα του τελευταίου τούτου είδους της διαδοχικής μεταφοράς αποτελεί ή ταυτόχρονος κατάρτισις δύο συμβάσεων, ήτοι εκείνης διά της οποίας ο πρώτος μεταφορέας αναλαμβάνει την υποχρέωσιν να μεταφέρει τά εμπορεύματα δι' ίδιον μεταφορικό μέσον μόνον κατά τό τμήμα της διαδρομής, όπερ ο ίδιος εξυπηρετεί και της έτέρας, δυνάμει της οποίας υποχρεούται να επιμεληθή της δι' έτέρων μεταφορέων περαιτέρω άποστολής των πραγμάτων και να κατάρτιση επί τούτων σύμβασιν διά λογαριασμόν του φορτωτού (βλ. περί των άνωτέρω Δ. 'Α ν δ ρ ο υ τ σ ο π ο υ λ ο υ, 'Η Διαφορτωτική, σ. 35 επ. και αυτοθε παρπομπάς.

Περαιτέρω, κατά την μάλλον κρατούσαν παρ' ήμιν γνώμην, επί διαμεταφοράς ουδείς συμβατικός δεσμός υφίσταται μεταξύ του κοιμιστού της διαφορτωτικής και του τελευταίου μεταφορέως, διά τόν λόγον δέ τουτονό ο πρώτος δέν δύναται να στραφή ευθέως κατά του δευτέρου εν περιπτώσει απώλειας ή βλάβης των μεταφερομένων εμπορευμάτων και να αξιώση παρ' αυτού άποζημίωσιν, ειμή μόνον αν συντρέχουν οι όροι της εξωσυμβατικής ευθύνης (βλ. σχετικώς 'Α ν α σ τ α σ ι α δ η ν Ι παρ. 209 α, σ. 616, σημ. 54 Π ο τ α μ ι α ν ο υ, Σύμβασις θαλασσίας μεταφοράς, παρ. 21 σ. 34, 35 Τ σ α γ κ α ρ ι, 'Ερμηνεία Κώδικος 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σ. 303. Ρ ό κ α ς Είσηγ. 'Εμπορ. Δικ. παρ 41 σ. 66, Σ τ ε φ α ν ό π ο υ λ ο υ, εν Δ/νη ΙΑ σ. 71, 'Εφ. Πειρ. 1206/1982 ΕΝΔ ΙΙ, 289). 'Αντιθέτως, επί θαλασσίας μεταφοράς μετ' επαναποστολής γίνεται δεκτόν ότι ο παραλήπτης νομιμοποιείται να αναγάγη τόν ενδιάμεσον ή τελευταίον μεταφορέα δι' ελλείμματα ή ζημίας των μεταφερομένων πραγμάτων, εκτός αν εξεδόθη μερική φορτωτική επ' όνόματι ή εις διαταγήν τρίτου προσώπου, διαφόρου δηλονότι του κοιμιστού της διαφορτωτικής, ότε και άποκλείεται ή βούλησις των μερών όπως ούτος (κοιμιστής διαφορτωτικής) άποκτήσ ημεσα συμβατικά δικαιώματα έναντι των άνωτέρω ('Α ν δ ρ ο υ τ σ ο π ο υ λ ο υ, ένθ' άνωτ. σ. 191, 192). 'Εκ των άνωτέρω δήλον καθίσταται ότι επί διαδοχικής μεταφοράς μετ' επαναποστολής είναι ίσχυρά και νόμιμος ή εις την διαμορφωτικήν τιθεμένη ρήτρα, καθ' ήν ή ευθύνη του πρώτου ή των επομένων μεταφορέων θά περιορίζεται μόνον εις τό ύφ' εκάστου εκτελούμενον τμήμα της μεταφοράς και θά διέπεται υπό των όρων των επί μέρους φορτωτικών, ένθ

επί διαμεταφοράς, ένθα, ως προεξετέθη, ο εκδότης της διαφορτωτικής έχει την ιδιότητα του μεταφορέως μέχρι του τέλους της συνολικής διαδρομής, ή συνομολόγησις τοιαύτης ρήτρας αντίκειται προς τό άρθρον 142 ΚΙΝΔ, δεδομένου ότι διά τόν πρώτον μεταφορέα ως εκφόρτωσις νοείται ή πραγματοποιουμένη εις τόν λιμένα τελικού προορισμού και όχι εις τόν ενδιάμεσον ή ενδιάμεσος λιμένας μεταφορτώσεως ('Α ν δ ρ ο υ τ σ ο π ο υ λ ο υ, ένθ' άνωτ. 228, Μ α ρ κ ι α ν ό ς εν. Ε. 'Εμπορ. Δ.Η. σ. 437). 'Επομένως, ή διάκρισις της διαμεταφοράς και της μεταφοράς μετ' επαναποστολήν έχει σπουδαίαν πρακτικήν σημασίαν, πλην όμως δέν είναι πάντοτε ευχερής, διότι αι σχετικαί ρήτραι αι τιθέμεναι επί των εκδιδομένων φορτωτικών, έχουν περίπου την αυτήν διατύπωσιν. Πάντως δέν δύναται βασίμως να υποστηριχθή ότι κατά πάσαν περίπτωσιν υπάρξεως εις την διαφορτωτικήν ρήτρας περιορίζουσής την ευθύνην του πρώτου μεταφορέως εις τό ύφ' αυτού εκτελούμενον τμήμα της μεταφοράς υφίσταται μεταφορά μετ' επαναποστολής, ούτε άρκεί ή ύπαρξις ρήτρας μεταφορτώσεως ή ή μη προσέγγισις του εκτελέσαντος τό πρώτον μέρος της μεταφοράς πλοίου εις τόν λιμένα προορισμού των εμπορευμάτων, ίνα κριθή ως τοιαύτη ή όλη μεταφορά.

'Αντιθέτως εις εκάστην συγκεκριμένην περίπτωσιν θά πρέπει να έρευνώνται τά επί μέρους στοιχεία, βάσει των οποίων θά διαπιστωθεί αν οι συμβαλλόμενοι ήθέλησαν ενιαίαν σύμβασιν διαμεταφοράς ή τοιαύτην μετ' επαναποστολής. Τοιαύτα δέ κρίσιμα στοιχεία δηλωτικά της προθέσεως των μερών προς κατάρτισιν συμβάσεως διαδοχ. μεταφοράς μετ' επαναποστολής είναι, πλην άλλων, και ή μνεία εις την διαφορτωτικήν του λιμένος μεταφορτώσεως, ή αναφορά εν αυτή των όνομάτων των επομένων μεταφορέων, ο τρόπος της συνεχίσεως της μεταφοράς υπό των τελευταίων, ή σημασία εκάστης διαδρομής και ή μορφή της επιχειρηματικής οργανώσεως και εν γένει δραστηριότητος του εκδότης της διαφορτωτικής, έρευνώμενου κυρίως αν αυτή συνίσταται εις την εκτέλεσιν ή την επιμέλειαν μεταφορών ('Α ν δ ρ ο υ τ σ ο π ο υ λ ο υ σ. 228-231, ένθα και περαιτέρω παραπομπαι). 'Εν προκειμένω διά της υπό κρίσιν άγωγής ή εν Γένοβα 'Ιταλίας έδρεύουσα έναύγουσα ίστορεί ότι την 7.5.1981 έφορτώθησαν επί του πλοίου «Ρ» εις τόν λιμένα ΤΑΝJUNG ΡRIOK 'Ινδονησίας αι εν αυτή διαλαμβανόμεναι ποσότητες αιδογεργμάτων, συνσκευασμένων εις ξυλοκιβώτια, ίνα μεταφερθούν μέσω Ρόττερταμ εις τόν Πειραιά και εις παραλαβήν της εις Πάτραν έδρευούσης εταιρίας υπό την έπωνυμίαν «Β.Κ.Δ.», αγοραστρίας αυτών παρά της εν 'Ολλανδία έδρευούσης εταιρίας «Ι.Β.Ν.», εκδοθεισών άμα τη επί του άνω πλοίου φορτώσει των ύπ' αριθ. 1 και 2 από

7.5.1981 διαφορτωτικών, ότι κατά μήνα 'Ιούλιον 1981 ειρμημένον πλοίων κατάπλευσεν εις Ρόττερνταμ, ένθα τά δι' αυτού κομισθέντα αίγοδέρματα μεταφορτώθησαν επί του υπό 'Ελληνικήν σημαίαν Φ/Γ πλοίου της έναγομένης «Κ.Δ.», ότι κατά τόν κατάπλου του τελευταίου τούτου πλοίου εις τόν λιμένα του Πειραιώς και την έπακολουθήσαν έκφόρτωσιν και κατά την 20.10.1981 γενομένην παράδοσιν του άνω φορτίου διεπιστώθησαν αί έν τη άγωγή βλάβαι και έλλείμματα αυτού, έξ ών ή παραλήπτρια έζημιώθη κατά τό ποσόν των 23.369,14 δολλαρίων ΗΠΑ και ότι αυτή (ένάγουσα), έχουσα ασφαλίσει τό άνω φορτίον, απέζημιώσε πλήρως την παραλήπτριαν ύποκατασταθείσα αυτοδικαίως, άλλως δυνάμει έκχωρήσεως εις τά έκ της ζημίας δικαιώματα εκείνης κατά της έναγομένης. Κατ' άκολουθίαν των άνωτέρω και επί των προσθέτω ίσχυρισμώ ότι ή έναγομένη εύθύνεται εις άποκατάστασιν της ως άνω ζημίας και βάσει των περί άδικοπραξιών διατάξεων, δίδκεται διά της κρινόμενης άγωγής, μετά περιορισμόν του καταψηφιστικού της αίτήματος εις μόνον τό άναγνωριστικόν, όπως άναγνωρισθεί δικαστικώς ότι ή έναγομένη όφείλει εις την ένάγουσαν τό προαναφερθέν ποσόν δολλαρίων, άλλως δρχ. 1.659.128, νομιμοτόκως από 31.8.1982, άφ' ής ώχλήθη νομίμως διά την καταβολήν αυτού, μέχρις έξοφλήσεως. Έκ του ίστορικού όμως της υπό κρίσιν άγωγής, άρμοδίως εισαχθείσης προς συζήτησιν ένώπιον του δικαστηρίου τούτου (άρθρ. 18,25 παρ. 2,40 παρ. 1. Κ.Πολ.Δ.), σαφώς προκύπτει ότι μεταξύ της φορτωτριάς των άνω έμπορευμάτων και της πρώτης μεταφορέως, πλοιοκτητριάς του πλοίου «Ρ», κατηρτίσθη σύμβασις διαμεταφοράς (διαδοχικής μεταφοράς) τούτων έκ του λιμένος ΤΑΝΙΟΥΝΓΚ ΠΡΙΟΚ 'Ινδονησίας εις τόν Πειραιά, μέ μεταφόρ-

τωσιν αυτών εις τόν λιμένα του Ρόττερνταμ, δι' όν λόγον και έξεδόθησαν και έν αυτή μνημονεύεται δύο διαφορτωτικά εις τάς όποιās αναγράφεται ως λιμήν έκφορτώσεως ό Πειραιεύς χωρίς νά γίνεται εις αυτάς μνεία περί μεταφορτώσεως εις τόν λιμένα του Ρόττερνταμ σημειουμένης άπλώς έν αυταίς της έπωνυμίας της πωλητριάς εταιρίας (και δή υπό την ένδειξιν NOTIFY ADDRESS M/S "I" B.B.V. ROTTERDAM).

Συνεπώς, μεταξύ της παραλήπτριάς του φορτίου έν 'Ελλάδι (ήτις, ειρήσθω, δέν άναφέρεται εις την άγωγήν άν κατέστη νόμιμος κομιστρια των εις διαταγήν της «Α.Β.» έκδοθεισών ως άν διαφορτωτικών) και της έναγομένης, τελευταίας έκ μεταφορτώσεως μεταφορέως, δέν ύφίσταται συμβατικός τίς δεσμός, κατά τά έκτενώς έν τοίς πρόσθεν έκτεθέντα, ως δ' έκ τούτου ή παραλήπτρια και κατ' άκολουθίαν ή εις την θέσιν της ύποκατασταθείσα ένάγουσα δέν δύναται νά στραφή έκ της συμβάσεως μεταφοράς κατ' αυτής. 'Αλλ' ούτε και επί των περί άδικοπραξιών διατάξεων δύναται νά θεμελιωθή ή κρινόμενη άγωγή, διότι ή ένάγουσα δέν έπικαλείται συγκεκριμένα περιστατικά μέλους συμπεριφοράς της έναγομένης ή των ύπ' αυτής προστηθέντων πλοιάρχου και πληρώματος του άνω πλοίου της, έκ των όποιων, ως μόνης ένεργου αίτίας, νά έπήλθεν ή έπικαλουμένη ζημία. Ειρήσθω ότι τά άνωτέρω ούδόλως μεταβάλλονται έκ του διά των προτάσεων της έναγούσης προβαλλόμενου ίσχυρισμού (άνεξαρτήτως του παραδεκτού ή μή τούτου), κατά τόν όποιον, δύναμει ρήτρας περιληφθείσης εις τάς άνωτέρω διαφορτωτικές, παρεσχέθη εις την πρώτην μεταφορέα ή εύχέρεια μετμαφορτώσεως του φορτίου, έξοσιοδοτηθείσαν μάλιστα όπως συνάψη προς τούτο σχετικήν σύμβασιν διά

λογαριασμόν της φορτωτριάς μέ παράλληλον περιορισμόν της εύθύνης της διά τό τμήμα της μεταφοράς, τό όποιον έπρόκειτο νά έκτελεσθή υπό της ίδιας (ήτοι της πρώτης μεταφορέως) διότι, ως προεξετέθη, μόνη ή σύναψις τοιαύτης συμφωνίας δέν μεταβάλλει την σύμβασιν διαδοχικής μεταφοράς από διαμεταφοράν υπό την προεκτεθείσαν έννοιαν εις τοιαύτην μετ' έπαναποστολής, εις την όποιαν είναι έπιτρεπτή ή συνυμολόγησις της. Τό ότι δέ έν προκειμένω ύφίσταται διαμεταφορά, ως έκ της όποιās άποκλείεται οίσοδήποτε συμβατικός δεσμός μεταξύ παραλήπτου και τελευταίου μεταφορέως, προκύπτει και έκ του ότι, έκτός της έλλείψεως της μνείας του λιμένος μεταφορτώσεως εις τάς ρηθείσας διαφορτωτικές, ούδαμού έν αυταίς άναφέρεται τό όνομα του έπομένου μεταφορέως και ό τρόπος συνεχίσεως, ύπ' αυτού, της μεταφοράς, ένω ύπέρ της άπόψεως ταύτης συνηγορεί και τό γεγονός ότι υπό της έναγομένης έξεδόθη ή ήν, αυτή έπικαλείται και προσκομίζει έν νομίμω άποσπασματική μεταφράσει έκ της 'Αγγλικής γλώσσης, ύπ' αριθ. 26/11.8.81 μερική φορτωτική εις διαταγήν ούχί της παραλήπτριάς, αλλά της πρώτης μεταφορέως 'Α ν δ ρ ο υ τ σ ό π ο υ λ ο ν, ένθ' άνωτ. σ. 231 σημ. 71). Και τό γεγονός δηλονότι τούτο καταδεικνύει την έλλειψιν οίσοδήποτε συμβατικού θεσμού μεταξύ παραλήπτριάς και τελευταίας μεταφορέως, έφ' όσον ή μερική αυτή φορτωτική έξεδόθη εις διαταγήν προσώπου διαφόρου του κομιστού των διαφορτωτικών. 'Όθεν, δέον νά άπορριφθή ή υπό κρίσιν άγωγή κατά μέν την πρώτην βάση αυτής (έκ της συμβάσεως) ως παθητικώς άνομιμοποίητος, κατά δέ την δευτέραν (έκ της άδικοπραξίας) ως άόριστος, κατά τούς βασίμους περί τούτων ίσχυρισμούς της έναγομένης.

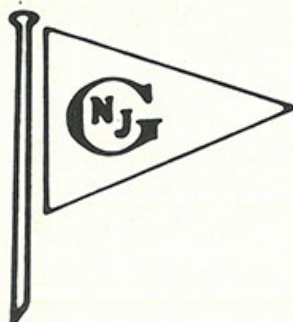
ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

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

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

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



ΓΑΛΛΙΑ

Ο στόλος στις 31 'Ιουλίου

Σύμφωνα με την επίσημη στατιστική του ύφυπουργείου Ναυτιλίας, ο γαλλικός εμπορικός στόλος στα μέσα του έτους περιελάμβανε 333 πλοία 7.061.363 τόν. γκρός και 11.980.122 τόν. d.w. Σε σύγκριση με τις αρχές 'Ιανουαρίου εμφανίζεται επί ελαττον διαφορά κατά 16 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 936.624 τόν. γκρός.

Η σύνθεση του ανωτέρω στόλου κατά κατηγορίες πλοίων έχει ως ακολούθως: Στην κατηγορία των φορτηγών ανήκουν 236 πλοία 2.946.619 τόν. γκρός ή 4.378.458 τόν. d.w. (66 φορτηγά γραμμής, 55 πλοία κοντέινερς, 37 ξηρού φορτίου, 11 ψυγεία, 10 μικτά, 9 χημικά, 10 άκτοπλοϊκά και 38 διάφορα). Στην κατηγορία των δεξαμενοπλοίων ανήκουν 71 πλοία, 3.946.456 τόν. γκρός 7.562.979 τόν. d.w. (30 πετρελαιοφόρα, 33 άκτοπλοϊκά και 8 ύγραεριοφόρα). Τέλος στην κατηγορία των επιβατηγών ανήκουν 26 πλοία, 168.288 τόν. γκρός, 38.685 τόν. d.w. (δύο υπερωκεάνια, 21 επιβατικά και 3 αερόστρωμνα).

Εξάλλου τά για λογαριασμό Γάλλων έφοπλιστών ναυπηγούμενα πλοία είναι μόνο όκτώ συνολικής χωρητικότητας 194.000 τόν. γκρός έναντι των 11 πλοίων 256.000 τόν. γκρός των αρχών του έτους. Από τά υπό παραγγελία σκάφη τά πέντε ναυπηγούνται σέ Γαλλικά ναυπηγεία (2 φορτηγά 68.000 τόν. γκρός, 2 κοντέινερς 40.000 τόν. γκρός και 1 άκτοπλοϊκό πετρελαιοφόρο 20.000 τ. γκρός) και τρία ναυπηγούνται στο έξωτερικό και είναι και τά τρία φορτηγά συνολικής χωρητικότητας 66.000 τόν. γκρός.

Η.Π.Α.

Σέ άμερικανικό ναυπηγείο

Αν είναι σωστά τά σχετικά δημοσιεύματα, φαίνεται ότι τελικά την αναμόρφωση και διασκευή του παλαιού άμερικανικού υπερωκεανίου «United States» θά την αναλάβει τό άμερικανικό ναυπηγείο «Alabama Shipbuilding and Drydock», ή διεύθυνση του όποιου δήλωσε ήδη ότι υπέγραψε σχετικό συμβόλαιο μέ την πλοιοκτήτρια εταιρία United States Cruises.

Ός γνωστόν τίς εργασίες αυτές επρόκειτο νά αναλάβει τό Δυτικογερμανικό ναυπηγείο HDW του Άμβούργου, άνέκυψε όμως σοβαρή διάσταση όταν τό ναυπηγείο εμφάνισε τελικά έναν πολύ άνατιμημένο λογαριασμό σέ σύγκριση μέ αυτόν που αρχικά είχε συμφωνήσει, έξ αιτίας κυρίως των υπεργολάβων.

Οί εργασίες της διασκευής ύπολογίζονται της τάξεως των 200 έκατομ. δολλαρίων και ή πλοιοκτήτρια εταιρία υπέβαλε αίτηση χρηματοδοτήσεως προς ή Ναυτιλιακή Διοίκηση, ή όποία έχει δικαίωμα νά χρηματοδοτήσει μέχρι ποσοστό 75% του κόστους κατασκευής ή διασκευής άμερικανικού πλοίου έφόσον πραγματοποιηθεί σέ άμερικανικό ναυπηγείο. Στη συγκεκριμένη δηλαδή περίπτωση τό ύψος της χρηματοδοτήσεως μπορεί νά φθάσει τά 150 έκατομ. δολλαρίων.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Η κατάσταση του στόλου

Στίς αρχές του 1985 ό έμπορικός στόλος της χώρας περιελάμβανε περί τά 6,5 έκατ. τόν. γκρός, δηλαδή περί τά 2,5% λιγώτερα

έναντι του προηγούμενου έτους. Σημειωτέον ότι τό 1983 ό ισπανικός στόλος είχε γνώρισει ελάττωση της τάξεως του 5%. Η φετινή μείωση όφείλεται στην ελάττωση του άριθμού των πλοίων κοντέινερς και ψυγείων και κυρίως των δεξαμενοπλοίων (μείωση κατά 6%). Εξάλλου ή μέση χωρητικότητα μειώθηκε από 7.780 τόν. γκρός σέ 7.707 τόν. γκρός.

Ός προς την ποιότητα του στόλου παρατηρείται ότι ενώ τό 1979 τό 80% ήταν ήλικίας κάτω των 10 έτών, τό 1983 τό ποσοστό αυτό έπεσε στο 67% και στο τέλος του 1984 στο 60%. Στό διάστημα του προηγούμενου έτους ό 'Ισπανικός έφοπλισμός δέν παρήγγειλε παρά δύο μόνο νέα πλοία και αυτά συνολικής χωρητικότητας 4.000 τόνων, πράγμα που αποδίδεται στο γεγονός ότι τό κυβερνητικό πρόγραμμα άνασυγκροτήσεως συνάντησε πολύ περισσότερες δυσκολίες από τίς αρχικώς προβλεπόμενες.

Τή μεγαλύτερη κάμψη παρουσιάζει ό τομέας των πετρελαιοφόρων, όπου ό στόλος έπεσε στα έπίπεδα του 1976 και ό ρυθμός παλαιώσεως συνεχίζεται έφόσον καμιά νέα παραγγελία δέν έγινε μέσα στο 1984. Μικρή έπίσης κάμψη έμφανίζει και ό τομέας των επιβατηγών πλοίων, ενώ αντίθετα μικρή άνοδο παρουσίασαν τά πλοία ξηρού φορτίου και τά έξειδικευμένο μεταφορών.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Νέο Ναυτιλιακό Κέντρο

Τό Κέντρο του Διεθνούς Έμπορικού Έπιμελητηρίου γιά την Ναυτιλιακή Συνεργασία (CMC) έχει άνοίξει και τυπικά στο Λονδίνο. Τό CMC είναι τό αποτέλεσμα της Διασκέψεως του Διεθνούς Έμπορικού Έπιμελητηρίου (ICC) στο Καράκας της Βενεζουέλας τό 1981, μέ την συμμετοχή 200 αντιπροσώπων της ναυτιλίας από 34 άνεπτυγμένα και άνεπτυσσόμενα κράτη. Η διάσκεψη καταδίκασε τον άνταγωνισμό μεταξύ Βορρά και Νότου στη ναυτιλιακή βιομηχανία την τελευταία είκοσαετία και πρότεινε την συνεχή συνεργασία άνάμεσα στα κράτη που διέθεταν την αναγκαία οικονομική, έμπορική και τεχνική έμπειρία και στα κράτη που θά ήθελαν νά την αναπτύξουν. Ό βασικός σκοπός του CMC είναι ή συνεργασία μεταξύ άνεπτυγμένων και άνεπτυσσόμενων κρατών και ή προώθηση κάθε είδους ναυτιλιακής δραστηριότητας έκτός των ναυπηγήσεων. Τό Κέν-

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



Παραδόθηκε από τα ναυπηγεία της Χάρλαντ & Γούλφ του Μπέλφαστ στην Blue Star Line, το τρίτο από τα τέσσερα πλοία-ψυγεία που περιλαμβάνονται στο ναυπηγικό της πρόγραμμα ύψους 70 εκατ. στερλινών.

Τό «Auckland Star», 463.000 κυβ. ποδών, είναι εφοδιασμένο με οικονομικού τύπου μηχανή MAN B&W ισχύος 15.200 ίππων, προσδίδουσα στο πλοίο ύπηρεσιακή ταχύτητα 19,4 κόμβων. Πλήρωμα 21 άτομα.

τρο διαθέτει συμβούλους ειδικευμένους σε θέματα νομικά, τεχνικά, λειτουργίας, διοίκησης και χρηματοδότησης και θα αναλαμβάνει την διεξαγωγή μελετών σκοπιμότητας πάνω σε νέα σχέδια ναυτιλιακής πολιτικής.

Τίς υπηρεσίες του CMC θα μπορούν να χρησιμοποιούν πλοιοκτήτες, διακινητές φορτίων, λιμενικές αρχές, τράπεζες, ασφαλιστικοί οργανισμοί, νομικές εταιρίες καθώς και ανεξάρτητα άτομα αλλά και κυβερνητικοί και διεθνείς οργανισμοί, που απασχολούνται με ναυτιλιακά αναπτυξιακά θέματα.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Τά ναυπηγεία

Τονωτική ένεση δέχθηκαν πρόσφατα τα ναυπηγεία της Κορέας με την έναρξη του 10ου ναυπηγικού προγράμματος, με το ό-

ποίο η κυβέρνηση διαθέτει πιστώσεις ύψους 166 εκατομ. δολларίων για την ναυπήγηση 32 πλοίων.

Στά πλοία αυτά περιλαμβάνονται 18 άκτοπλοϊκά και 14 ωκεανοπόρα συνολικής χωρητικότητας 800.000 τόν. γκρόν.

Τό ναυπηγικό πρόγραμμα της Κορέας για τό 1986 αντανάκλα την προσπάθεια της κυβέρνησης να πείσει τους πλοιοκτήτες να εκσυγχρονίσουν τον έμπορικό στόλο όσο τό κόστος ναυπηγήσεως παραμένει χαμηλό και συγχρόνως να δημιουργήσουν εργασίες για τα ναυπηγεία της χώρας. Η ναυπηγική βιομηχανία της Κορέας αισθάνεται ήδη τίς επιπτώσεις από την κρίση στη διεθνή ναυτιλία, καθώς τό πρώτο οκτάμηνο του έτους οι παραγγελίες σημείωσαν πτώση σχεδόν κατά 50% σε σύγκριση με τό 1984, ενώ ή αξία των παραγγελιών έπεσε από 933 εκατ. δολ. τό 1984 σε 433 εκατ. δολ. τό 1985, με ιδιαίτερη ένταση στίς παραγγελίες από τό έξωτε- ρικό, γεγονός που ανάγκασε την κυβέρνηση

νά στραφεί προς τούς έντόπιους έφοπλι- στές.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Η ναυτική σχολή

Τήν ίκανοποίησή του εξέφρασε ό Διευθυν- τής της Ναυτικής Σχολής του Παναμά για τά αποτελέσματα που είχε ή αναδιοργάνω- ση της σχολής επί της εκπαιδευτικής άπο- δόσεως. Κατά τίς δηλώσεις του, οι άναφο- ρές που λαμβάνονται από τούς πλοιάρχους των πλοίων επί των όποιων ύπηρετούν δόκι- μοι άπόφοιτοι της σχολής, είναι πολύ ίκανο- ποιητικές. Η νέα όργάνωση της σχολής προβλέπει τετραετή έσωτερική φοίτηση με πλήρες και σύγχρονο εκπαιδευτικό πρό- γραμμα και στή συνέχεια 12μηνη συνεχή θαλασσία ύπηρεσία επί πλοίων άνω των 1.600 τόν. γκρόν.

Η εξασφάλιση της 12μηνιας αυτής πρα- κτικής άσκησης επί πλοίων κατέστη δυνατή ύστερα από σχετικές συνεννοήσεις που διε- ξήγαγαν στή Νέα Υόρκη άρμόδιοι παρά- γοντες του IMO και του Παναμά.

ΤΑΪΒΑΝ

Μείωση των τελών

Η κυβέρνηση της Ταϊβάν μείωσε από της 15 Οκτωβρίου τά τέλη είσαςγωγής από 9% σε 4,5% των πλοίων που όδηγούνται για διάλυση στά διαλυτήρια της χώρας. Τό μέ- τρο αυτό ελήφθη για νά καταστήσει περισ- σότερο συναγωνιστικά τά έθνικά διαλυτή- ρια έναντι των άνταγωνιστών τους της Κί- νας και της Ν. Κορέας.

Τόν Οκτώβριο ένα διαλυτήριο της Ταϊβάν πέτυχε ή διάλυση ενός από τά μεγαλύτερα πετρελαιοφόρα του κόσμου. Πρόκειται για τό «Buuyuk - Selcuklu», των 432.639 τόν. d.w. του όποιου ή έκμετάλλευση από την Τουρκι- κή έφοπλιστική εταιρία Um Denizcilik περιο- ρίσθηκε σε δύο μόνο ταξίδια.

Τό 1984 διαλύθηκαν στην Ταϊβάν 320 πλοία, 3,1 εκατ. τόν. έλ. έκτοπίσματος, ενώ κατά τό πρώτο έννεάμηνο του 1985 τά δια- λυθέντα δέν υπερέβησαν τά 144 πλοία 2,19 εκατ. τόν. βάρους με πρόβλεψη ότι δέν θα φθάσουν τά περσινά επίπεδα λόγω περιορι- σμού της ζητήσεως σε ναυπηγικά ύλικά.

PHONES: 675.4321, 321.7586
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

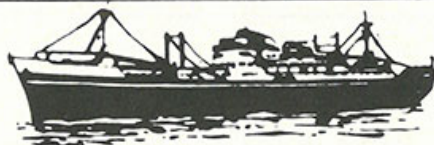
JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Η ITF γιά την πειρατεία

Μετά την πρόσφατη πειρατεία στο κρουαζιερόπλοιο «Ακίλλε Λάουρο», η Διεθνής Όμοσπονδία Μεταφορών (ITF) ζήτησε την κατάρτιση μιάς διεθνούς συνθήκης γιά την αποτροπή της πειρατείας εμπορικών πλοίων παρόμοιας με αυτή που υπάρχει γιά την πολιτική αεροπορία.

Η ITF κάλεσε επίσης τον IMO νά όρίσει διαδικασίες καί κανονισμούς ασφαλείας γιά την προστασία των ναυτικών όχι μόνο από τά στοιχεία της φύσεως αλλά καί από τούς τρομοκράτες.

Στό μεταξύ από τό International Maritime Bureau εξέδωθή μία ενδιαφέρουσα αναφορά γιά τά θέματα της Πειρατείας καί της Ένοπλης ληστείας στα εμπορικά πλοία. Η έκδοση έχει τίτλο «A third Report into the incidence of Piracy and Armed Robbery from Merchant ships», τιμάται πέντε λίρες καί οί ενδιαφερόμενοι γιά την απόκτησή της μπορούν νά απευθυνθούν στην διεύθυνση του I.M.B.

Οί δαπάνες του YEN

Προσπάθεια περιορισμού των εξόδων του υπουργείου Ναυτιλίας ανακοίνωσε ό υπουργός κ. Στ. Άλεξανδρής. Η προσπάθεια αποβλέπει στον περιορισμό των εξόδων γιά φωτισμό καί την κίνηση των ασανσέρ, των αυτοκινήτων κλπ. Ήδη, όπως είπε ό κ. Άλεξανδρής, καταργείται, έπειτα από εισήγηση του πρώην αρχηγού του Α.Σ. κ. Πρωτονοταρίου, ή μετακίνηση των λιμενικών αξιωματικών μέχρι καί του βαθμού του πλοιάρχου μέ υπηρεσιακά αυτοκίνητα τά όποια θά διατεθούν στα κατά τόπους λιμεναρχεία αλλά καί εκεί ή κίνηση τους θά υπόκειται σέ έλεγχο καί δέν θά γίνεται αλόγιστη χρήση. Πάντως, κατέληξε ό κ. Άλεξανδρής, δέν θά περιορισθεί ή άνετη διακίνηση των εργαζομένων στό YEN μέ τά υπηρεσιακά λεωφορεία.

Όπως προκύπτει από τόν προϋπολογισμό του 1986 που κατατέθηκε στη Βουλή, οί

δαπάνες του υπουργείου Ναυτιλίας κατά τό νέο έτος θά είναι αύξημένες κατά 20% έναντι των έφεταινών.

Η έπανεκλογή στον IMO

Η Έλλάδα έπανεξελέγη στό συμβούλιο του IMO στη διάρκεια των εργασιών της 14ης συνελεύσεως του Όργανισμου καί όπως δήλωσε σχετικά ό υπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής, τό γεγονός αυτό έπισημαίνει την ήγετική θέση της Έλλάδος στη διεθνή ναυτιλία καί στό κέντρο όπου παίρνονται αποφάσεις που επηρεάζουν άμεσα τό μέλλον της διεθνούς ναυτιλίας καί των θαλασσίων μεταφορών. Τό νέα συμβούλιο του IMO εξέλεξε γιά τά επόμενα δύο χρόνια.

Η συμμετοχή της Έλλάδος στις δαπάνες γιά τή λειτουργία του IMO τό 1984 ήταν 870.000 δολάρια καί αντιπροσώπευε τό 6% των εσόδων του Όργανισμου.

Υπό την κυανόλευκο

Στό υπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αίτήσεις γιά έγγραφη στά έλληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι πλοίων:

— «Νήσος Πάρος», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Jonian Leaf», πρώην «Manhattan Viscount», υπό σημαία Σιγκαπούρης, 44.061 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ (κ. Γεώργ. Παπάλης).

— «Άλκυων», όχηματαγωγό, πρώην «Narcis» υπό σημαία Ισραήλ, 8.224 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «DOLPHIN ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Ανάργ. Άγγελόπουλος).

— «Ζέα», όχηματαγωγό, πρώην «Iris» υπό σημαία Ισραήλ, 8.224 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «DOLPHIN ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Ανάργ. Άγγελόπουλος).

— «Πήγασος», φορτηγό - ψυγείο, πρώην

«Carinthia» υπό βρετανική σημαία, 9.749 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «ARLEN SHIPPING CORPORATION» (κ. Άντ. Στάμος - Φαράκλας).

— «Περσεύς», φορτηγό - ψυγείο, πρ. «Carmania» υπό βρετανική σημαία, 9.742 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «ΓΑΡΤΙΒ ΣΗΙΠΠΙΝΓΨΟΡΠΟΡΑΤΙΟΝ» (κ. Άντ. Στάμος - Φαράκλας).

— «Καρίνα», φορτηγό - ψυγείο, πρώην «Saxonia» υπό βρετανική σημαία, 12.069 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «TONDO SHIPPING CORPORATION» (κ. Άντ. Στάμος - Φαράκλας).

— «Κάπρικορν», φορτηγό - ψυγείο, πρώην «Samarina» υπό βρετανική σημαία, 12.059 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία «CERPEUS SHIPPING CORPORATION» (κ. Άντ. Στάμος - Φαράκλας).

— «Κένταυρος», φορτηγό - ψυγείο, πρώην «Scythia» υπό βρετανική σημαία, 12.059 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «TOULON SHIPPING CORPORATION» (κ. Άντ. Στάμος - Φαράκλας).

— «Κάστωρ», φορτηγό - ψυγείο, πρώην «Servia» υπό βρετανική σημαία, 12.059 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «IACO SHIPPING CORPORATION» (κ. Άντ. Στάμος - Φαράκλας).

— «Θησέας», δεξαμενόπλοιο πρώην «Al Indrissi» υπό σημαία Μαρόκου, 51.546 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία «SAESIHT SHIPPING CORPORATION» (κ. Άντ. Στάμος - Φαράκλας).

— «Φάροισι Λ.», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Onyx» υπό γαλλική σημαία, 138.255 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία «ELFILIKON INC.» (κ. Κων. Χατζηαντωνίου).

Άγοραπωλησίες

— Σέ Ιταλικά συμφέροντα έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία πρόντακτ κάρριερ «Ντόνα Εύγενία» 29.643 τον. d.w., 17.597 τον. γκρό, 1970, έναντι ποσού περί των 2,1 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγοράσαν σέ πλειστηριασμό τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Sanko Odyssey» 87.290 τον. d.w., 44.107 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1978, έναντι ποσού περί των 5,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Elbhoff» 17.700 τον. d.w., 9.917 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, έναντι ποσού περί των 1,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του δεξαμενοπλοίου «Jonian Leaf» 87.076 τον. d.w., 44.061 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού 4,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Οί ίδιοι πλοιοκτήτες αγοράσαν καί τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Lowe Venture» 139.209 τον. d.w., 64.631 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 4,6 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό δεξαμενό-

UNITY MARINE INSURANCE SERVICES

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

FILONOS & C
185 35 PIRAEUS

TEL: 417 2268
TLX: 21-1355

πλοίο «Amoco Milford», 232.000 τόν. d.w. του 1973, έναντι ποσού περί των 4 εκατομ. δολ. λαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν τό δεξαμενόκινητο δεξαμενόπλοιο «Mobil Brilliant» 113.250 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1979, έναντι ποσού περί των 2,4 εκατομ. δολ. λαρίων.

— Σέ "Έλληνες τέλος περιήλθε τό handy size μπάλκερ «Shinning Star» 25.850 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί των 1,8 εκατ. δολ. λαρίων.

Διαλύσεις

— Στήν 'Ινδία έπωλήθη γιά διάλυση τό μπάλκερ «Πήγασος» 12.429 τόν. γκρός, 6.300 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1965, αντί δολ. 101 ανά τόννο βάρους.

— Κινέζοι διαλυτές αγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Στροφάδες II», 39.135 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1967, σέ άγνωστη τιμή.

— Μέ τή διαμεσολάβηση εταιρίας του Γιβραλτάρ έπωλήθη μέ προορισμό τή διάλυση στή Φορμόζα τό στροβιλοκίνητο τάνκερ «'Ολύμπικ Μπόντ» 106.123 τόν. γκρός, 36.682 τόν. βάρους, αντί δολ. 90 ανά τόννο μέ παράδοση ως έχει στήν 'Ιτέα.

Η τροποποίηση του Κ.Ι.Ν.Δ.

Η πρώτη συνεδρίαση της νομοπαρασκευαστικής επιτροπής γιά τήν τροποποίηση του Κώδικα 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου θά πραγματοποιηθεί στίς 10 Δεκεμβρίου. Πρόεδρος της έν λόγω επιτροπής πού συνεστήθη μέ κοινή απόφαση των ύπουργών Δικαιοσύνης και 'Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ό κ. 'Ιωάν. Κατσάμπανης και ή πρώτη συνεδρίαση της επιτροπής θά γίνει στήν αίθουσα συσκέψεων του ύπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Οί λόγοι άπολύσεως

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. 'Αλεξανδρής δήλωσε ότι θά ύλοποιηθεί ή ύπόσχεσή του γιά τήν κατάργηση της άναγραφής των λόγων άπολύσεως στό ναυτικό φυλλάδιο των ναυτικών. Ο κ. 'Αλεξανδρής είπε σχετικα ότι ή εξαγγελία του μέτρου είχε προκαλέσει όρισμένες άντιδράσεις αλλά, άνέφερε, όλα αυτά θά ξεπερασθούν και ή εξαγγελία θά ύλοποιηθεί.

Έλληνικό πλοίο περισυνέλεξε ναυαγούς πού δέν είχαν βοηθήσει έξι άλλα πλοία

Τό δεξαμενόπλοιο «Ούρανία» του οίκου Τσάκου περισυνέλεξε στήν Καραϊβική, νοτιοδυτικά από τήν Κούβα, τρεις 'Αμερικανούς οι όποιοι επέβαιναν σέ ταχύπλοο σκάφος πού είχε μείνει άκυβέρνητο και παρασυρόταν στό άνοικτά. Οι τρεις 'Αμερικάνοι, οι όποιοι έπρόκειτο νά άποβιβασθούν στό λιμάνι Νέδερχλαντ όπου κατευθυνόταν τό «Ούρανία», είπαν στό πλήρωμα ότι βρίσκονταν 50 ώρες στή θάλασσα, ότι ήδη είχαν έξαντληθεί τά τρόφιμα και τά βεγγαλικά τους και ότι έξι πλοία πού τους πλησίασαν άπομακρύνθηκαν τελικά χωρίς νά τους προσφέρουν βοήθεια.

Τή διόσωση των τριών 'Αμερικανών γνωστοποίησε στό ύπουργείο Ναυτιλίας ό πλοίαρχος του «Ούρανία» κ. 'Αρτ. Βανάκας.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 21.750.000 δρχ. επέβαλαν τόν 'Οκτώβριο οι λιμενικές αρχές της χώρας γιά διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας. Από τά πρόστιμα αυτά 3.550.000 δχ. έπεβλήθηκαν γιά ρύπαν-

ση της θάλασσας, 7.818.000 δρχ. γιά παραβάσεις του κανονισμού λιμένος, 2.842.000 δρχ. γιά παραβάσεις του κανονισμού άσφαλείας της ναυσιπλοίας, 3.095.000 δρχ. γιά παράνομο ψάρεμα, 1.361.000 δρχ. γιά όδήγηση ταχύπλων σκαφών χωρίς τις άπαραίτητες άδειες και 3.084.000 δρχ. γιά μεταφορά υπεράριθμων έπιβατών.

Επικίνδυνα πλοία στό Μπαντάρ 'Αμπάς

Από τις 'Ιρανικές ναυτιλιακές αρχές έκδόθηκε πρός τους ναυτιλλομένους προειδοποίηση γιά τήν ύπαρξη εγκατελειμμένων πλοίων χωρίς φώτα άσφαλείας και πλήρωμα, στήν περιοχή της ράδας του Μπαντάρ 'Αμπάς. Τά πλοία πού πλέουν στήν περιοχή θά πρέπει νά κινούνται μέ προσοχή και νά έχουν πιλότους.

Βράβευση παιδιών ναυτικών στή μνήμη 'Αντωνίου Χανδρή

Δέκα παιδιά ναυτικών πού διακρίθηκαν κατά τήν εισαγωγή τους στό ΑΕΙ και ΤΕΙ θά βραβευθούν από τήν Ένωση 'Ελλήνων Έφοπλιστών στή μνήμη του προέδρου της 'Αντώνη Χανδρή ό όποιος σέ όλόκληρη τή ζωή του είχε έργασθεί γιά τή σύσφιξη των δεσμών συνεργασίας ναυτικών και έφοπλισμού. Οι σπουδαστές πού θά βραβευθούν μέ χρηματικά βραβεία 150.000 δρχ. ό καθένας είναι οι Χαρ. 'Αθανασίου, Εύδοκία 'Αλεβιζοπούλου, Νικ. Βάος, Δέσποινα 'Ιωάννου, 'Αντωνία - 'Αριελ Μανίκα, Θηρεσία Μεσάρη, Δημ. Παπαμεθοδίου, Ειρήνη Σιδέρη, 'Αντ. Τσολομύτης και 'Ιωάν. Χαλκιάς.

Η άπονομή των βραβείων θά γίνει σέ ειδική τελετή πού θά πραγματοποιηθεί στό γρα-

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

**Συνολική άξία άσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ήταν
18.065.440.738 δολλάρια.**

Διά πληροφορίας άποτείνεσθε εις τους Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τους έν Λονδίνο άντιπροσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

Οι έπισκευές δεξαμενοπλοίων

Υπουργικές ευχαριστίες

Ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Στάθης Άλεξανδρής εξέφρασε τις θερμές ευχαριστίες του, στις διοικήσεις των ναυτιλιακών εταιριών των επιβατηγών - όχημα-ταγών «ΛΗΜΝΟΣ» και «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ», καθώς και στους πλοίαρχους των ανωτέρω πλοίων για τις προσπάθειες και την αποτελεσματική συμβολή τους στη μεταφορά ασθενών από τα νησιά.

Ορκομωσία υπαλλήλων της δημόσιας Ν.Ε.

Ορκίσθηκαν 137 υπάλληλοι της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης οι οποίοι μονιμοποιήθηκαν με το νόμο 1476/84.

Νέα σειρά ΔΔΣ για πλοία μέχρι 1.600 τόν.

Τό υπουργείο Μεταφορών & Έπικοινωνιών χορήγησε στο υπουργείο Ναυτιλίας για διάθεση νέα σειρά ΔΔΣ για πλοία που φέρουν σταθμό Ραδιοηλεκτρονικής (κάτω των 1.500 κοχ.).

Η νέα σειρά ΔΔΣ αποτελείται από γράμματα SH (ε) SW και από τους αριθμούς 2.000 έως 7.300 (ε) 2.000 έως 7.300 και θα αρχίσει να διατίθεται προς χρήση πλοίων μέχρι 1.600 κοχ.

Άποχή και πορεία σπουδαστών ΚΕΣΕΝ και ΔΣΜΑΕΝ

Οι σπουδαστές του Κέντρου Έκπαίδευσης Στελεχών Έμπορικου Ναυτικού και της Δημόσιας Σχολής Μετεκπαίδευσης Άξιωματικών Έμπορικου Ναυτικού άρχισαν από το μεσημέρι της Πέμπτης άποχή από τα μαθήματα και τό πρωί της Παρασκευής πραγματοποίησαν πορεία διαμαρτυρίας προς τό υπουργείο Ναυτιλίας με αίτημα την άποδοχή των αιτημάτων τους πού είναι:

- Καθιέρωση έμβόλιμης εξέταστικής περιόδου μετά τις κανονικές εξετάσεις κάθε κύκλου.

- Συμμετοχή στην έπιτροπή πού θα συντάξει τον νέο κανονισμό λειτουργίας του ΚΕΣΕΝ και της ΔΣΜΑΕΝ.

- Αύξηση του χορηγούμενου έπιδόματος σε ύψος πού να καλύπτει τά στοιχειώδη έξοδα των σπουδαστών.

- Ρύθμιση του θέματος της στεγάσεως των σπουδαστών πού προέρχονται από έπαρχίες με έξυπνότητά τους από την Έστία Ναυτικών ή με τη χορήγηση στεγαστικού έπιδόματος.

Οι σπουδαστές του ΚΕΣΕΝ και της ΔΣΜΑΕΝ έπρόκειτο να πραγματοποιήσουν νέα γενική συνέλευση τη Δευτέρα για να καθορίσουν την περαιτέρω στάση τους.

Μετά την έπίδοση των αιτημάτων τους, τά όποια δέν έγιναν δεκτά, οι σπουδαστές του ΚΕΣΕΝ και της ΔΣΜΑΕΝ πραγματοποίησαν έκτακτη γενική συνέλευση και άποφάσισαν τη συνέχιση άποχής από τά μαθήματά τους.

Τά δεξαμενόπλοια των οποίων οι δεξαμενές βρίσκονται σε άδρανοποιημένη κατάσταση θα γίνονται στο έξής δεκτά στις έγκαταστάσεις των ελληνικών ναυπηγοεπισκευαστικών έπιχειρήσεων για δεξαμενισμό και έπισκευές, ανακοίνωσε τό υπουργείο Ναυτιλίας.

Για να γίνουν δεκτά σε ναυπηγοεπισκευαστικές έγκαταστάσεις δεξαμενόπλοια πού οι δεξαμενές τους έχουν άδρανοποιηθεί πρέπει:

- Νά προσκομίζεται βεβαίωση ύπογραμμένη από τον πλοίαρχο ότι τό πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση άδρανοποίησης.

- Η έγκατάσταση παραγωγής του άδρανους άέριου του πλοίου να βρίσκεται σε έτοιμότητα λειτουργίας όλο τό χρονικό διάστημα πού τό σκάφος θα βρίσκεται στο ναυπηγείο για την διατήρηση της άδρανοποίησης των δεξαμενών.

- Νά γίνεται έλεγχος, από υπεύθυνο ασφάλειας των ναυπηγείων, της καταστάσεως άδρανοποίησης του πλοίου όλο τό διάστημα πού αυτό θα βρίσκεται στις έγκαταστάσεις.

Σέ περίπτωση πού διαπιστωθεί όποιαδήποτε διαφοροποίηση της άδρανοποίησης των δεξαμενών του πλοίου και δέν είναι δυ-

νατή ή άποκατάσταση της άρχικής άδρανοποίησης θα παίρνονται από τους υπευθύνους του ναυπηγείου όλα τά άπαραίτητα μέτρα για την άποφυγή άτυχημάτων, π.χ. άμεσος άποδεξαμενισμός άπομάκρυνση του πλοίου από τις έγκαταστάσεις κ.λπ.

Άνεξάρτητα από την κατάσταση άδρανοποίησης του πλοίου, για την εκτέλεση όποιουδήποτε έργου πού άπαιτεί χρήση φλόγας ή μπορεί να προκαλέσει σπινθήρα ή έρυσθροπύρωση στο περίβλημα ή τό κατάρωμα όποιουδήποτε δεξαμενής (φορτίου ή καυσίμων) άπαιτείται η δεξαμενή αυτή και οι γύρω από αυτήν χώροι να είναι άπαλλαγμένοι από επικίνδυνα άέρια.

Υπενθυμίζεται ότι για τον κατάπλου σε ελληνικά ναυπηγεία δεξαμενοπλοίων μεταφοράς ύγρων καυσίμων ή πλοίων πού μεταφέρουν έκρηκτικές ουσίες ή δηλητηριώδη άέρια πρέπει άπαραίτητα οι δεξαμενές τους να είναι άπαλλαγμένες από επικίνδυνα άέρια GAS FREEING, και να είναι έφοδιασμένα με σχετικό πιστοποιητικό.

Έπί πλέον σε περίπτωση εκτέλεσεως έπισκευαστικών έργων σ' αυτά άπαιτείται ύποχρεωτικά επανέλεγχος, είτε από χημικό πού όρίζει η πλοιοκτήτρια εταιρία, είτε από χημικό, του εργοστασίου πού έχει αναλάβει τις έπισκευαστικές εργασίες.

Έκτακτη ένίσχυση σε άνέργους ναυτικούς

Άπό τη Δευτέρα 2 Δεκεμβρίου, αρχίζει η καταβολή έκτακτης οικονομικής ένίσχύσεως σε όρισμένες κατηγορίες άνέργων ναυτικών με την εύκαιρία των έορτών. Η ένίσχυση αυτή είναι 15.000 δρχ. για τους έγγαμους και 10.000 δρχ. για τους άγαμους.

Για να πάρει ναυτικός την έν λόγω χρηματική ένίσχυση πρέπει:

- Νά έχει μεσολαβήσει από τη τελευταία άπόλυσή του και μέχρι τις 25 Δεκεμβρίου 1985, χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από 60 μέρες και μικρότερο από 12 μήνες.

- Νά έχει συνολική θαλάσσια ύπηρεσία μεγαλύτερη από πέντε χρόνια πού να άποκτήθηκε σε πλοία με Έλληνική σημαία ή με ξένη, συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ.

- Άπό την ύπηρεσία αυτή τουλάχιστον 12 μήνες πρέπει να την έχει άποκτήσει στά τελευταία, πριν από τις 25 Δεκεμβρίου 1985, τρία χρόνια.

- Νά μην παίρνει σύνταξη ή δώρο από την πλοιοκτήτρια εταιρία ή βοήθημα κάθε άλλης μορφής πλόν της περιπτώσεως των έπιδόματων άσθενείας και άνεργίας πού όρίζονται από τις διατάξεις των Π.Δ. 394/81 και 272/82, αντίστοιχα, ούτε να προστατεύεται από τό ΙΚΑ ή άλλο ασφαλιστικό φορέα.

- Νά μην έχει βιοποριστική άλλη άπασχόληση στο διάστημα πού ακολούθησε μετά την τελευταία του άπόλυση πού είναι γραμμένη στο ναυτικό του φυλλάδιο ή στο διαβατήριό του.

- Οι ναυτικοί ήλικίας 50 - 60 έτών πρέπει να έχουν πάνω από 10 χρόνια θαλάσσια ύπη-

ρεσία από την όποια έξι μήνες τά τελευταία, πριν από τις 25 Δεκεμβρίου 1985, τρία χρόνια σε πλοία με Έλληνική σημαία ή με ξένη συμβεβλημένα με τό ΝΑΤ.

Οι άνεργοι ναυτικοί πού είναι άνω των 60 έτών πρέπει να έχουν θαλάσσια ύπηρεσία πάνω από 10 χρόνια, έστω και αν δέν έχουν ναυτολογηθεί τά τελευταία, πριν την παραπάνω ήμερομηνία, τρία χρόνια.

Έπίσης την οικονομική ένίσχυση δικαιούνται και οι ναυτικοί πού δέν μπορούν να εργασθούν γιατί πάσχουν από χρόνιες άρρώστιες, καθώς και οι χανσενικοί ναυτικοί.

Τό έπίδομα δικαιούνται και οι άνεργοι ναυτικοί πού άπολύθηκαν από τις ένοπλες δυνάμεις μετά την 31 Ιουνίου 1985 άρκει να έχουν τουλάχιστον δύο χρόνια συνολική ύπηρεσία σε πλοία με Έλληνική σημαία ή με ξένη πού έχουν σύμβαση με τό ΝΑΤ.

Τέλος δικαιούνται την ένίσχυση και οι άνεργοι ναυτικοί πού έπιδόθηκαν κατά τις διατάξεις των Π.Δ. 272/82 και 49/83 τουλάχιστον για ένα έξάμηνο και δέν ναυτολογήθηκαν από τότε πάνω από ένα μήνα.

Η χορήγηση της έκτακτης οικονομικής ένίσχύσεως θα τελειώσει στις 10 Ιανουαρίου 1986.

Οι ναυτικοί πού μένουν στην Αθήνα, τον Πειραιά και τά προάστια πρέπει να λαμβάνουν προηγούμενος δελτία προτεραιότητας από τον Οίκο Ναύτη στον Πειραιά, Παλαιολόγου 15, τά όποια θα δίνονται κάθε εργάσιμη μέρα από τις 13.00 μέχρι τις 15.00.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Μειώνονται σταθερά τά παροπλισμένα

Σταθερά συνεχίζεται η μείωση των παροπλισμένων πλοίων στα άγκυροβόλια του έσω-ωκερικού. Κατά τό διάστημα μεταξύ 30 'Οκτωβρίου καί 28 Νοεμβρίου ό αριθμός των παροπλισμένων στα άγκυροβόλια του έσω-ωκερικού μειώθηκε κατά 15 πλοία καί παράλληλα ή συνολική άργούσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 629.486 τον. γκρός. Συγκεκριμένα, τά παροπλισμένα άνέρχονταν στίς 28 Νοεμβρίου σέ 312 συνολικής χωρητικότητας 4.816.119 τον. γκρός έναντι 327 συνολικής χωρητικότητας 5.445.605 τον. γκρός στίς 30 'Οκτωβρίου.

Από αυτά 46 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.600.498 τον. γκρός ήταν δεξαμενό-πλοια, 241 συνολικής χωρητικότητας 2.027.629 τον. γκρός ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων καί 25 συνολικής χωρητικότητας 187.992 τον. γκρός έπιβατηγά.

Από τά πλοία αυτά 263 συνολικής χωρητικότητας 3.299.132 τον. γκρός (35 δεξαμενό-πλοια 1.633.831 τον. γκρός, 205 φορτηγά 1.490.990 τον. γκρός καί 23 έπιβατηγά 174.311 τον. γκρός) ήταν μέ έλληνική σημαία καί 49 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.316.987 τον. γκρός (11 δεξαμενόπλοια 766.672 τον. γκρός, 36 φορτηγά 536.634 τον. γκρός, 36 φορτηγά 536.634 τον. γκρός καί 2 έπιβατηγά 13.681 τον. γκρός) μέ ξένες σημαίες.

Στό διάστημα από 10 'Οκτωβρίου μέχρι 28 Νοεμβρίου σημειώθηκαν οι έξι μεταβολές στα παροπλισμένα στα άγκυροβόλια του έσω-ωκερικού.

Οί απόπλοι

Μεταξύ 10 'Οκτωβρίου καί 28 Νοεμβρίου απέπλευσαν τά έξι πλοία (έντός παρενθέσεως αναγράφεται ή ήμερομηνία απόπλου):

- 'Ελευσίνα, θέση Α': τά φορτηγά «Γκούλιας» (25.10.85), «'Αλθέα» (8.11.85), «'Αγίος Νικόλαος» (8.11.85), «Γαρδένια» (17.10.85), «Δέλφικ Ρήφερ» (19.11.85) καί «Τζών 'Αλεξάνδρος» (24.10.85) καί τά δεξαμενόπλοια «'Ολύμπικ Στάρ» (26.10.85), «'Αρμονικός» (18.10.85), «'Ελεύθερος» (13.11.85) καί «Δυναμικός» (19.11.85).

- 'Ελευσίνα, θέση Γ': τά φορτηγά «'Ενατον» (7.11.85), «'Αρεθούσα» (7.11.85), Μέντ Ρόκ» (30.10.85), «'Αύρα» (5.11.85), «'Αδριατικ Φρήζερ» (19.11.85), «'Ελληνικ Βαλόρ» (40.10.85), «Κορινθιακός Γκάλφ» (7.11.85) καί «'Αγιος Κωνσταντίνος» (26.10.85).

- Χαλκίδα: τά φορτηγά «'Ούλιμα» (22.11.85) καί «'Μάνθος» (6.11.85).

- Κεφαλληνία: Τό φορτηγό «Ρόκος Βεργωτής» (3.11.85).

- Άστακός: Τό φορτηγό «Γκάλφ Ρήφερ» (13.11.85).

Οί παροπλισμοί

Τό ίδιο χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν στα κατωτέρω άγκυροβόλια τά έξι πλοία (έντός παρενθέσεως αναγράφεται ή ήμερομηνία παροπλισμού).

- 'Ελευσίνα, θέση Γ': τά φορτηγά «'Ολύμπικ Χάρμον» (27.10.85), «'Ουρανία» (16.10.85), «'Ελ Γκαούτσο» (17.10.85), «Κονστελλέισον Γκάλλαξ» (19.10.85), «'Ντρήμ Τού» (26.10.85), «'Ντρήμ Θρή» (28.10.85), «'Ντρήμ Ούάν» (5.11.85), «Κατερίνα» (8.11.85), «Κέϊπ 'Εβρος» (19.11.85), «Κίμωλος» (12.11.85), «'Νίκος Ι» (13.11.85) καί «Σίφνος» (18.11.85) καί τά έπιβατηγά «Κονστελλέισον» (29.10.85), «'Ορίων» (29.10.85), «Σίτυ όφ Ρόδος» (17.10.85), «Σίτυ όφ 'Μύκονος» (24.10.85) καί «'Αλά Πάλα» (13.11.85).

- Χαλκίδα: Τό φορτηγό «Ποσειδών» (18.10.85).

**Ναύλωνε τά σκάφη
Ναυταθλητικού όμίλου**

Πρόστιμο 650.000 δρχ. επέβαλε τό ύπολιμεναρχείο Λευκάδας στόν Νίκο Ζαβερρινό πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου του 'Επτανησιακού Ναυταθλητικού 'Ομίλου που έχει έδρα την Κέρκυρα, γιατί από τόν Μάη μέχρι καί τόν 'Οκτώβριο διέθεσε σέ άλλοδαπούς αντί καταβολής ναύλου 13 μικρά ιστιοφόρα σκάφη του 'Ομίλου γιά την εκτέλεση πλώων στην παραλία Νυδρίου της Λευκάδας, χωρίς νά καταθέσει ναυλοσύμφωνα καί δήλωση δραχμοποιήσεως συναλλάγματος καί ούτε είχε κάνει τίς απαραίτητες ενέργειες γιά νά αναγνωριστούν τά σκάφη σάν επαγγελματικά έπιβατηγά τουριστικά. Κατά του Ζαβερρινού έπρεκειτο νά σχηματισθεί καί δικογραφία γιά την άσκηση ποινικής δίωξης.

Λιμενικοί «δότες σώματος»

«Άλλοι πέντε άνδρες του Λιμενικού Σώματος γίνονται «δότες σώματος» καί οι σχετικές δηλώσεις τους στάλθηκαν στο Μηχανογραφικό Τμήμα της 'Υπηρεσίας Συντονισμού καί 'Ελέγχου του Γενικού Νοσοκομείου 'Αθηνών προκειμένου νά καταχωρηθούν καί νά εκδοθεί «δελτίο δότου». 'Υπευθυμίζεται ότι άλλοι 18 άνδρες του Λιμενικού Σώματος έχουν γίνει ήδη «δότες σώματος».

'Αποβίβαση άσθενούς ναυτικού

Τό ελληνικό φορτηγό «'ΑλφαΚόσμος» προσηγγισε εκτάκτως στους Καλούς Λιμένες της Κρήτης καί αποβίβασε τόν Γεώργ. Μαστοράκη, Β' μηχανικό του σκάφους, ό όποιος είχε πάθει κολικο νεφρού καί αίματος. 'Ο άσθενής ναυτικός μεταφέρθηκε σέ κλινική του ΙΚΑ στό 'Ηράκλειο καί τό πλοίο που προερχόταν από την 'Αμβέρσα συνέχισε τό ταξίδι του γιά την Τζέντα όπου κατευθυνόταν.

**'Η νέα διοίκηση
του GEAR CLUB**

Κατά τίς άρχαιρεσίες που έγιναν στίς 6 Νοεμβρίου γιά την ανάδειξη του νέου Δ.Σ. του Gear Club (τό όποιο ιδρύθηκε από τους 'Απόφοιτους Μηχανικούς 'Αστροπύργου τό 1979), έξελέγησαν οι κ.κ. Γ. Μποκίδης Πρόεδρος, Μ. Μιχαλόπουλος 'Αντιπρόεδρος, Μ. 'Αμπαδιανάκης Ταμίας, Σ. Μπίρης Γραμματέας Α', Κ. Ρεσβάνης Γραμματέας Β' καί Θ. Κοτσαμπάσκος, Γ. 'Αρχοντάκης, Ι. 'Ηλιόπουλος, Σ. Γυφτέας, Σύμβουλοι Δημοσίων Σχέσεων.

Τό κόσμημα της πίττας του Συλλόγου θα γίνει στίς 8 'Ιανουαρίου 1986, ήμέρα Τετάρτη καί ώρα 17.30, στα γραφεία της Λέσχης (Μακράς Στοάς 5, Πειραιάς, τηλ. 4175995).

**Σεμινάρια γιά τους επαγγελματίες
ψαράδες**

Σεμινάρια γιά την εκπαίδευση καί έννημέρωση των επαγγελματιών αλιέων σέ θέματα χρησιμοποίησης των έφοδίων ασφαλείας του σκάφους καί αντιμετώπισης περιστατικών κινδύνου διοργανώνονται από τίς λιμενικές αρχές της χώρας μετά από σχετική έγκύκλιο της Διευθύνσεως 'Ελέγχου Ναυσιπλοίας του ύπουργείου Ναυτιλίας μετά τόν μεγάλο αριθμό άτυχημάτων που σημειώθηκαν σέ μικρά κυρίως άλιευτικά σκάφη στα όποια σέ σημαντικό ποσοστό είτε δέν έγινε χρήση των μέσων ασφάλειας του σκά-

**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

φους, είτε ο τρόπος που χρησιμοποιήθηκαν δεν ήταν αποτελεσματικός.

Τό 'Ιδρυμα «'Αλεξ. 'Ωνάσης»

Πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη, 21 Νοεμβρίου 1985, στην Παλαιά Βουλή, η επίσημη τελετή απονομής των Διεθνών Βραβείων «Α-ΘΗΝΑΙ», «ΟΛΥΜΠΙΑ» και «ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ» 1985 του 'Ιδρύματος «'Αλέξανδρος 'Ωνάσης». Τά βραβεία επέδωσε ο πρόεδρος της Δημοκρατίας κ. Χρήστος Σαρτζετάκης.

Στό μεταξύ τό 'Ιδρυμα «'Αλέξανδρος Σ. 'Ωνάσης» ανακοίνωσε ότι έπειδή διεπίστωσε ότι η ύλοποίηση της απόφασής του να αναγειρεί Καρδιοχειρουργικό Κέντρο στην 'Αθήνα δεν είναι πλέον εφικτή, αποφάσισε την ανέγερση και λειτουργία στο έπί της Λεωφόρου Συγγρού οικόπεδο του, έκτασως 8.000 τ.μ., μεγάλου Κέντρου πολλαπλών Πολιτιστικών εκδηλώσεων που θα υπηρετεί τις πολιτιστικές ανάγκες της χώρας κατά τρόπο άντάξιο των μεγάλων και ευγενών πολιτιστικών μας παραδόσεων. 'Επίσης αποφασίστηκε η 'Ιδρυση 'Ελληνικού Πολιτιστικού Κέντρου στην πόλη της Νέας 'Υόρκης, παράλληλα με τη συνέχιση των καθιερωμένων δραστηριοτήτων του (υποτροφίες σε φοιτητές και νέου έπιστήμονες, δωρεές για την ένι-σχυση κοινωνικών προγραμμάτων, μελέτες και χορηγίες για πολιτιστικούς σκοπούς).

Συνέλευση συνταξιούχων

Τήν έρχόμενη Κυριακή και ώρα 9.30 π.μ. θα πραγματοποιηθεί στην αίθουσα του Πειραικού Συνδέσμου (Καραϊσκού 104) η γενική συνέλευση των μελών του Πανελληνίου Συνδέσμου Συνταξιούχων NAT, στην οποία πρόκειται να συζητηθούν κυρίως τά θέματα των ασφαλιστικών ταμείων των ναυτικών.

Οί κρατούμενοι στή Σομαλία

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας ζήτησε από την έλληνική πρεσβεία στή Ρώμη να προβεί σε διάβημα προς την εκεί πρεσβεία της Σομαλίας από πρεσβεία της Σομαλίας για να έπισπευθεί η έκδοση της απόφασως σομαλικού δικαστηρίου που άφορά τρεις "Έλληνες ναυτικούς, μέλη του πληρώματος του κυπριακού φορτηγού «Χριστίνα Ι», που κρατούνται στίς σομαλικές φυλακές κατηγορούμενοι για τό θάνατο Σομαλού κλέφτη που βρέθηκε νεκρός στο πλοίο τους. Στό διάβημα της πρεσβείας μας προς την πρεσβεία της Σομαλίας ζητήθηκε να ύπογραμμισθεί ότι η έκδοση της απόφασως καθυστερεί άπαράδεκτα δεδομένου ότι η άκροαματική διαδικασία έχει τελειώσει εδώ και ένα μήνα.

'Επίσης η ΠΝΟ, έπειτα από σχετικό αίτημα της διοικήσεως της 'Ενώσεως Πλοιαρχών ζήτησε για τόν ίδιο λόγο την παρέμβαση του γεν. γραμματέα της ΔΟΜ.

'Υπενθυμίζεται ότι οί τρεις ναυτικοί ('Ανδρέας Σιδηρόπουλος, 'Ανδρέας Καραγιάννης, άνθυποπλοίαρχος και Μάρκος Βολίκας, ναύκληρος) που κρατούνταν σε μεσαιωνικό κτίριο στο Μογκαντίσου είχαν γίνει θύματα εικονικών εκτελέσεων για να παραδεχθούν ότι ευθύ-νουνται για τό θάνατο του Σομαλού κλέφτη.

Πλωτή έκθεση σε άραβικές χώρες

Μεγάλη έξόρμηση προβολής των έλληνικών προϊόντων σε έννέα άραβικές χώρες ξεκινά την άνοιξη, η εταιρία «Φάλκον Πλωταί 'Εκθέσεις», με τη συνεργασία του 'Αραβοελληνικού 'Επιμελητηρίου.

"Όπως ανακοινώθηκε σε συνέντευξη εκπροσώπων του έπιμελητηρίου και της εταιρίας, ένα πολυτελές σκάφος, κατάλληλα διασκευασμένο σε πλωτή έκθεση, θα μεταφέρει σε άραβικές χώρες, όπου καλύτερο έχει να επιδείξει η έλληνική παραγωγή και γενικότερα η έλληνική οικονομία.

'Η πρώτη έλληνική έκθεση «HELLARABIA 86» θα ξεκινήσει την 1η Μαρτίου για να έπισκεφθεί τη Λαττάκεια, τό Πόρτ Σάιγντ, την Τζέντα, την Χοντέιντα, τό Μουσκάτ, τό Ντουμπαί, τό 'Αμπου Ντάμπι, την Ντόχα, την 'Αλ Μανάμα, τό Νταμμάμ και τό Κουβέιτ.

'Η περιοδεία θα διαρκέσει 42 ημέρες και θα συνδυασθεί με πολυάριθμες εκδηλώσεις προβολής της 'Ελλάδας σε όλα τά λιμάνια που θα προσεγγίσει η Πλωτή 'Εκθεση.

Τό σκάφος που θα φιλοξενήσει την έκθεση είναι τό «'Ιαλυσός», της δωδεκανησιακής εταιρίας λαϊκής βάσεως.

ΕΛΕΥΘ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Σε άνάτυπο από τό περιοδικό «Σπουδαί» (τ. 1/2/85) κυκλοφόρησε η μελέτη του όμοτ. καθηγητού ΑΒΣΠ κ. 'Ελευθ. Γεωργαντοπούλου με τό τίτλο «Σύγχρονες εξελίξεις και τάσεις στίς αγορές ναύλων χύδην φορτίων», τό θέμα της οποίας είχε άποτελέσει αντικείμενο διαλέξεώς του στο σεμινάριο ναυτιλιακής οικονομικής. Με τη γνωστή μεθοδικότητα ό κ. Γεωργαντόπουλος άφου έπισημαίνει την άλληλοεπίδραση των αγορών ξηρών και ύγρων φορτίων, προχωρεί στίς εξελίξεις της διεθνούς ναυτιλιακής οικονομίας μετά την

πετρελαϊκή κρίση, διαπιστώνοντας άφενός τό βραδυ ρυθμό άναπτύξεως της διεθνούς οικονομίας και άφετέρου την αναβαλλόμενη έξισορρόπηση προσφοράς και ζήτησεως στίς μεταφορές των χύδην φορτίων. Στή συνέχεια αναλύει τά κύρια χαρακτηριστικά της σημερινής καταστάσεως (μικρή έπίδραση της άμερικανικής οικονομικής άνόδου, μείωση έμπορίου άργού πετρελαίου, γεωγραφική άνακατανομή) για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι τό σύστημα των διεθνών θαλασσίων μεταφορών βρίσκεται στην άρχή σταδίου αναδιαρθρώσεως, μέσα στο όποιο η έλληνική ναυτιλία πρέπει ν' άφθεθεί έλεύθερη για την προσαρμογή της και την άνάπτυξη των συναγωνιστικών της ικανοτήτων.

'Ο χορός των άρχιπλοιαρχών

'Η Λέσχη Πλοιαρχών Ναυτιλιακών 'Επιχειρήσεων θα πραγματοποιήσει τόν έτήσιο χορό της και την κοπή της πίτας στή Μουσική Αίθουσα AMADEUS. (Βασ. Παύλου 19, Καστέλλα) στίς 10 'Ιανουαρίου 1986. 'Η έκδήλωση θα συνοδευθεί από πλούσιο καλλιτεχνικό πρόγραμμα με γνωστούς τραγουδιστές, ήθοποιούς και τό μπαλλέτο «Amadeus».

ΠΕΝΘΗ

Τόν πολυαγαπημένο μας, σύζυγο, πατέρα, υίο και άδελφό

ΓΕΩΡΓΙΟ Β. ΜΟΥΧΛΗ
έτών 36

Θανόντα εις Κούβα, εκηδεύσαμε την Παρασκευή 29.11.85 από τόν ιερό Ναό 'Αγίας Σοφίας, Νέου Ψυχικού.

'Η σύζυγος: 'Αναστασία.

Τά τέκνα: Φλώρα, Σταματίνα, Βελίσσα.

Οί Γονείς: Φλώρα Μουχλή, 'Αντώνης και Σταματίνα 'Αντωνοπούλου. Οί 'Αδελφοί: Ειρήνη και 'Ανδρέας Παπανικολάου, 'Αλέξανδρος Μουχλής.

Οί λοιποί συγγενείς.

PROMPT — PERFECT — MOST EFFICIENT



BÖTTCHER & GRÖNING

YOUR REPAIR SHOP IN HAMBURG



Borsing — Fiat Diesel Motors — A.S. Bergens Mekaniske



Verksteder — Bergen Diesel Generating Sets — Normo



Diesel Propulsion Plants — Norwinch Hydraulic Deck Machinery — Burmeister & Wain Marine Services — Sabroe



Ship Refrigerating — Rellumit Filters -France — Mitsubishi



Kakoki Kaisha Purifiers — Mitsubishi Exhaust -

Turbocharger "MET" — Mitsubishi UE Diesel Engines —

Akasaka -Mitsubishi Diesel Engines — Kobe - Mitsubishi

Diesel Engines — Kamome Pitch Propellers + Bow Thr-

usters — Yanmar Diesel Engines



Rethwisch 15 · D · 2000 Hamburg 11 · Phone 040/78518-0 · Telex 2163364 bug d

**Τά ασφάλιστρα
στόν Περσικό**

Μειώθηκαν στο ήμισυ τα ασφάλιστρα πο-
λέμου για τη διακίνηση μεταξύ της νήσου
Σίρρι και του Τζουμπάιλ και Ρας Τανούρα
στόν Περσικό. Έπομένως το ασφάλιστρο
για τη νήσο Sirri θα είναι 0,125% αντί του
0,25 που ίσχυε προηγουμένως.

Τά ασφάλιστρα για τα τμήματα του Ιράν
και του Ιράκ που βρίσκονται δυτικά του με-
σημβρινού των 51 μοιρών, περιλαμβανομέ-
νης και της νήσου Κάργκ, θα εξακολουθή-
σουν να ρυθμίζονται με βάση την «άποδεκτή
κάλυψη», που σημαίνει ότι για κάθε συγκε-
κριμένο ταξίδι θα πρέπει να υποβάλλεται χω-
ριστή αίτηση καλύψεως. Το ασφάλιστρο
0,25% θα εξακολουθήσει να ισχύει για το
τμήμα του Ιράν που δεν αποτελεί μέρος της
περιοχής που υπάγεται στην «άποδεκτή κά-
λυψη», αφαιρουμένης της νήσου Sirri.

Τά ασφάλιστρα για την ζώνη βόρεια του
παραλλήλου 27° 30' που δεν ανήκει στην «ά-
ποδεκτή κάλυψη» και δεν έμπίπτει στο ά-
σφάλιστρο 0,25%, θα διατηρηθούν με το
0,20%. Σε αυτή την περιοχή περιλαμβάνεται
το Κουβέϊτ. Έξάλλου η Έπιτροπή Ρυθμίσε-
ως των Πολεμικών Κινδύνων εισήγαγε μία
ζώνη μεταξύ των παραλλήλων 27° 30' και
26° 35', που περιλαμβάνει τα λιμάνια Τζουμ-
παϊλ και Ρας Τανούρα, για την οποία το ά-
σφάλιστρο υποβιβάσθηκε από 0,20 σε
0,10%. Το Ιράν δεν περιλαμβάνεται, ενώ τέ-
λος στην περιοχή νότια του παραλλήλου 26°
35' και δυτικά του μεσημβρινού 56° 50', του
Ιράν μη περιλαμβανομένου, τα ασφάλιστρα
διατηρούνται στο 0,05%.

**Η SHIPCARE ανέλαβε την αντι-
προσωπεία της NORCONTROL**

Η γνωστή εταιρία κατασκευής συστημά-
των αυτοματισμού πλοίων NORCONTROL ά-
νέθεσε στην SHIPCARE TECHNICAL SERVI-
CES του Πειραιά την αποκλειστική αντιπρο-
σώπηση των προϊόντων της στην Ελλάδα.

Η NORCONTROL είναι θυγατρική εταιρία
της KONGSBERG Νορβηγίας και από τους
γνωστότερους διεθνώς οίκους συστημάτων
αυτοματισμού.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 27 Νοεμβρίου. Τιμές σε δολλά-
ρια ανά τόνο. Πηγή KRISTENSON'S PETROLEUM, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	140/143	148/152	248/257
Βοστώνης	153/154	159/163	274/276
Νέας Υόρκης	145/149	152/154	246/260
Φιλαδέλφειας	149/151	155/160	250/260
Νόρφολκ	148/153	154/157	250/260
Σαβάννας	149/151	157.50/158	260/261
Τζάκσονβιλ	148/149	155/156	255/256
Π. Ξεβεργκλέϊτς	148/149	158/150	265/266
Τάμπας	141/145	147/148	245/251
Μόμπιλ	140/145	147/150	251/255
Ν. Όρλεάνης	140/143	146/148	250/255
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	144/147	149/152	255/258
Χιούστον	140/145	147/148	250/255
Κόρπους Κρίστι	142/154.50	148/164	251/268
Λός Άντζελες	140/143	145/149	224/238
Σάν Φραντζίσκο	141/144	147/150	226/238
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	150/151	152/155	230/232
Σηάττλ	147/150	151/157	230/238
Βανκούβερ	163/164	173/174	269/270
Άγ. Ευσταθίου	158/159	162/164	275/276
Φρήπορτ/Μπαχάμας	149/150	154/155	265/266
Τρίνιταντ	162/163	182/183	250/260
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	160/162	164.50/167	250/255
Σαϊντ Κρουά	23.35	23.60	36.28BBL
Βενεζουέλας	22.56	23.14	34.78BBL
Βραζιλίας	152	156	295
Άμβέρσας	159/160	162/163	258/260
Ρόττερνταμ	156/157.50	160/161	249/252
Άμβούργου	156/157	159/160	264/268
Γαλλίας	144/149	158/162	286/290MTW
Ισπανίας	151/153	154/156	275/280MTW
Θέουτας	151/152	153/154	273/278MTW
Γένουας	153/154	160/162	288/292
Αύγουστας	152/154	159/162	288/292
Πειραιώς	—	162/164	285/287
Σουέζ Κανάλ	159.50/160	159.50/160	289.50/290
Τζέντα	—	146/160	267.65/282.65
Νταμμάμ	—	146/160	266/275
Ρας Τανούρα	—	160	275
Κουβέϊτ	155	160	260
Ντάρμπαν	—	160/170	315/325MTW
Σιγκαπούρης	152.50/154.50	155/157	237/243
Ιαπωνίας	161/164	163/166	249/251

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	Έλληνική	1.587	1978	Κατά την εκφόρτωση στην Πόντ Ντελγκάντα, στις 19/11, συγκρούστηκε με το πλοίο εφοδιασμού «Ostara» χωρίς να υποστεί ζημιές.
ΓΙΩΡΓΗΣ	Έλληνική	9290	1973	Επιθεωρήθηκε στο Ουλσάν συνεπεία ζημιών που υπέστη από πρόσκρουση σε αποβάθρα στο Άσσάμπ, στις 29/9 και ζημιών από κακοκαιρία στις 10/11. Αναλήφθηκε ύδροδεξαμενισμός και επισκευές.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	Κυπριακή	3.784	1968	Γκντάνσκ για Μοσταγκανέμ, εμπορικό τσιμέντου, προσέκρουσε σε προβλήτα, στο Χολτενάου, στις 27/11 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές και συνέχισε το ταξίδι του.
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	Έλληνική	3.600	1974	Μπιλμπάο για Όραν, εγκατελείφθηκε συνεπεία πυρκαϊάς στο μηχανοστάσιο στις 14/11. Ρυμουλκείται στην Κορούνα.
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	Έλληνική	11.500	1982	Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στο Μπουσάν, συνεπεία ελασματοουργικών ζημιών που υπέστη σε γερανό στην Άκαμπα στις 26/10.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	Έλληνική	9.767	1970	Πουέρτο Καμπέλλο για Βαλτιμόρη, προσάραξε σε θέση 21.21.03 Β, 71.05.04 Δ, στο Τέρκς Άιλαντ, στις 25/11. Ζητήθηκε η συνδρομή ρυμουλκών.
ΝΙΟΥ ΦΕΐ'Θ	Κυπριακή	9.206	1970	Τερνέστη για Ντόχα, εμπορικό, προσάραξε στο Σουέζ και προσέκρουσε σε αγωγό πετρελίου στη Ράζ Σουκχεϊρ στις 25/11. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για την αποκόλληση.
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ	Παναμαϊκή	9.854	1967	Εμπορικό άνθρακος, υπέστη πυρκαϊά στο φορτίο, στις 15/11 στη ράδα του Κολόμπο. Η πυρκαϊά τέθηκε υπό έλεγχο υπό του πληρώματος.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	Έλληνική	11.434	1968	Ανέφεξε ζημία στη κυρία μηχανή, στην Άκαγιούτλα, στις 16/11.
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΙΣ	Έλληνική	23.688	1973	Λίβερπουλ για Ίνδία, εμπορικό παλαιοσιδήρου, βυθίστηκε νοτίως της Σαφάγκα, στις 14/11. Το πλήρωμα διασώθηκε από αιγυπτιακά σωστικά σκάφη.
ΚΑΣΤΛ	Κυπριακή	17.674	1972	Συγκρούστηκε στο Πόρτ Σάϊδ στις 17/11, με το φορτηγό «Hamanasu» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΛΑΤΙΝΙ	Έλληνική	28.481	1968	Συγκρούστηκε στην Άμα, στον π. Μισισισιπί, στις 14/11 με το τάνκερ «Nyholm» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές. Επισκευές αναβλήθηκαν.
ΜΑΐ'ΙΣΤΡΟΣ	Έλληνική	18.923	1969	Επιθεωρήθηκε εν πλώ στο Άλγκεθίρας συνεπεία βλάβης στη βοηθητική γεννήτρια στις 7/11.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	Παναμαϊκή	19.140	1964	Επιθεωρήθηκε εν πλώ, στη Καρμπονέρας, συνεπεία ελασματοουργικών ζημιών που υπέστη κατά τη διάρκεια κακοκαιρίας στις 14-15/11. Αναλήφθηκαν προσωρινές επισκευές.
ΣΕΡΑΦΕΙΜ	Παναμαϊκή	14.889	1979	Υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 5/11. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Ντουμπάι.
TANKER:				
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	Έλληνική	48.801	1966	Πειραιά για Ράζ Τανούρα, συγκρούστηκε κατά την άγκυροβόληση στο Π. Σάϊδ στις 22/11 με το τάνκερ «Oscro Spiriti» χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ.	Παναμαϊκή	13.512	1965	Προσέκρουσε σε αποβάθρα, στο Μπουργκάς, κατά την άγκυροβόληση στις 2/11 και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές.

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

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

2, Afentouli Str.

PIRAEUS

PHONES: 4520106/4520268

4525510/4520609

TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Borought High Str.

LONDON SE11LL

407.3543 (Five Lines)

8812035/8811414 BALK G.

299 Broadway

Room 805

NEW YORK 10007

4067010 - 4067029

ITT 426799 BALF

Η ναυλαγορά

Ο σχολιασμός της παγκόσμιας ναυλαγοράς ξηρού φορτίου του δευτέρου δεκαπενθήμερου του Νοεμβρίου είναι ένα μάλλον δύσκολο έργο. Πράγματι, αριθμός αντιφατικών παραγόντων λειτούργησε κατά διαφορετικές έννοιες, άλλου προκαλώντας ευφορία και άλλου κατήφεια.

Τά σιτηρά κρατήθηκαν γενικά σε χαμηλό επίπεδο με τους κύριους «δρόμους» να πληρώνουν κατώτερους ναύλους σε σχέση με τις αρχές Νοεμβρίου. Το πάναμαξ προς 'Ιαπωνία πληρωνόταν μεταξύ 12.80 - 12.90 ενώ 8 ήταν ο αντίστοιχος προς Κόντινεντ ναύλος. Πρόσκαιρη όμως έλλειψη handy size στην περιοχή του Κόλπου σήμανε αξιόλογη άνοδο στο μέγεθος αυτό. Οι τελευταίες ναυλώσεις από τις Μεγάλες Λίμνες, χωρίς ιδιαίτερο «χρώμα», απλώς συνέτειναν στην άπασχόληση της διαθέσιμης χωρητικότητας στην περιοχή. Πτώση της ζήτησεως και, επομένως, του αντίστοιχου ναύλου από το Β. Ειρηνικό.

Ήσυχο τό Πλέϊτ, ενώ, αντιθέτως, ζωηρότερη η κίνηση στην Νότια 'Αφρική που πλήρωσε αξιόλογους ναύλους. Αριθμός φορτίων από Αυστραλία κλείθηκε στα γνωστά επίπεδα.

Οι προοπτικές για τις άμεσες επόμενες ημέρες είναι καλύτερες, αν ληφθεί υπ' όψη ότι αριθμός μικτών πλοίων κινείται ήδη προς το πετρέλαιο του οποίου η αγορά βρίσκεται σε έξαρση.

Για τον ίδιο λόγο πιστεύεται ότι η ζήτηση στον τομέα των σιδηρομεταλλευμάτων θα οδηγήσει προς υψηλότερους ναύλους. Χωρίς αυτό να σημαίνει ότι ήδη η τάση αυτή είναι εμφανής, δεν παύει, σε προοπτική, να φαίνεται λογικό ενδεχόμενο.

Δεν είναι δυνατό να επεκτείνει κανείς την παραπάνω πρόβλεψη στον τομέα του γαιάνθρακα, δεδομένου ότι η ανάμιξη των μικτών πλοίων κυρίως αναφέρεται στα μεταλλεύματα με ξυμμεσες μόνο επιπτώσεις στον πρώτο. Σημαντική ύπληξε η παρουσία των λιπα-

σμάτων, που με μοχλό τη ζήτηση από την 'Ινδία κάλυψαν μεγάλο μέρος της δραστηριότητας του δεκαπενθήμερου και όδηγησαν προς ύψωση των σχετικών ναύλων, σε μερικές περιπτώσεις, ήταν της τάξεως του ενός δολαρίου ανά τόννο.

Σιωπηλή ή ζάχαρη, εκφράστηκε με αριθμό ναυλώσεων για μικρές ποσότητες, χωρίς να δώσει άφορμες για σχολιασμό από τους παρατηρητές της αγοράς. Μία «έν δυνάμει» αύξηση της ζήτησης χωρητικότητας, που πιθανότητα θα εκδηλωθεί μέσα στις επόμενες ημέρες, προοιωνίζει καλύτερες στιγμές για τα ενδιαφερόμενα πλοία.

Αριθμός ναυλώσεων για άλλα φορτία σημειώθηκε σποραδικά και εν μέρει πρέπει να αποδοθεί στη παραδοσιακή πρό των Χριστουγέννων ζήτηση που θα γίνει εμφανέστερη κατά την πρώτη εβδομάδα του Δεκεμβρίου.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μεγάλο ποσοστό της ναυλωτικής δραστηριότητας του δεκαπενθήμερου εκφράστηκε με χρονοναύλωση ταξιδιού.

Η ζήτηση για μέγεθος πάναμαξ κρατήθηκε σε σταθερά επίπεδα σε ανατολή και δύση πληρώνοντας περί τα 5.000 τόννους την ημέρα είτε για κυκλικά ταξίδια είτε για μετακίνηση από τη μία περιοχή στην άλλη.

Στο μέσο μέγεθος των 40.000 TDW τα μισθώματα ήταν κάπως χαμηλότερα (περί τα 4.500) ενώ σαφώς μικρότερη ήταν η ζήτηση στα handy size bulkcarriers.

Οι παραπάνω παρατηρήσεις περιέχουν το στοιχείο της γενικότητας με αριθμό εξαιρέσεων που είναι συνάρτηση συγκυρίας. Ασφαλέστερα συμπεράσματα για τις τάσεις της αγοράς ίσως μπορεί να εξαχθούν από την γνωσθείσα — αλλά μη επιβεβαιωθείσα — μίσθωση πλοίου 13.700 TDW για ένα έτος στα 1.85 ανά TDW, καθώς και εκείνη πά-

ναμαξ στα 5.000 περίπου ημερησίως. Ζωηρότητα επεκράτησε και στη Νότια 'Αφρική που ήταν ο τόπος παραδόσεως πολλών μισθωθέντων πλοίων.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η απότομη αύξηση της ζήτησης σε όλους τους τομείς της ναυλαγοράς πετρελαίου, οι λόγοι της οποίας είναι ίσως ακόμη πολύ ένωρίς να αναλυθούν, δημιούργησε συνθήκες πανικού στους ναυλωτές και άνοδο των ναύλων σε επίπεδα που πρό όλιγων μόνον ημερών θα κρίνονταν άπραγματοποίητα.

Πολλοί παρατηρητές μνημονεύουν την εποχιακή συγκυρία (χειμώνα του βορείου ημισφαιρίου), άλλη την πτώση της τιμής του πετρελαίου ή της ισοτιμίας του δολαρίου στις διεθνείς χρηματαγορές. Άλλοι όλα μαζί.

Το βέβαιο είναι ότι, για πρώτη φορά από πολλών ετών, οι πλοιοκτήτες που ευτύχησαν να έχουν ελεύθερα πλοία (και είναι οι περισσότεροι) είδαν από τη μία στιγμή στην άλλη τις εισπράξεις τους να διπλασιάζονται.

Ναυλώσεις VLCC από Περσικό έφθαναν τα WS 53 για 'Ιαπωνία και λίγο χαμηλότερα για δυτικές όψεις. Μικρότερα πλοία πληρώνονταν αντίστοιχως υψηλούς ναύλους, με τους 130.000 τόννους στα WS 70.

Στη Μεσόγειο, η έξαρση της ζήτησεως περί της 20 Νοεμβρίου απέληξε σε δραματική άνοδο του ναύλου, που για μεσογειακή μεταφορά 70.000 τόννων έφθασε τα WS 110.

Σχεδόν την ίδια εικόνα έδινε και η Δυτική 'Αφρική ενώ η Καραϊβική ακολουθούσε και οδηγώθηκε σε παρόμοια προς τις λοιπές περιοχές ευφορία με τους 50.000 τόννους στα WS 110 και τους 30.000 στα WS 160-170 για τοπική μεταφορά (Κόλπο ή 'Ανατολική 'Ακτή ΗΠΑ).

Το μεγάλο έρώτημα που τώρα προβάλλει έχει σχέση με την προσδοκώμενη διάρκεια του μίνι boom.

Αν κρατήσει για μακρό διάστημα, ασφαλώς θα σημάνει νέα εποχή στο tanker chartering με βέβαιες επιπτώσεις στο σύνολο της παγκόσμιας ναυλαγοράς.



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli · Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΝΑΔΑ

ΝΑΪ'ΑΝΤ: Άμερ. Κόλπο 58.000 τον. περίπου σιτηρά Όλλανδία, δολ. 7,75 φίο, όψιόν Γερμανικό λιμάνι Βορ. Θαλάσσης δολ. 8 φίο, 10 ήμερες, Νοεμβρ. 21-25.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: Μισσιισσιππή 10.000 τον. γεννήματα Γκουάντα δολ. 15 φίο, 2 ήμερες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 18-21.

ΜΙΣΤΡΑΛ: Νόρφολκ 60-65.000 τον. γαϊάνθρακες Τερνεούζεν, δολ. 5,25 φίο, 20.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρ. 15-22.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: Μισσιισσιππή 22.250 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο δολ. 13,13 φίο 4 ήμερες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 22-27.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΗ: Άμερ. Κόλπο 46.500 τον. γεννήματα Ιαπωνία δολ. 12,95 φίο, 9.000/9.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρ. 9-14.

ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Άλγερία, δολ. 20,50 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 28 - Δεκεμβρ. 2.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ: Άμερ. Κόλπο 22.000 τον. γεννήματα Λεμεσό δολ. 17,10 φίο, 4 ήμερες/5.000 τον., Νοεμβρίου 25-30.

ΕΡΝΙ: Σάιντ Λόρενς 19.000 τον. σιτηρά Γκουάντα καί Λά Γκουάιρα δολ. 14,10 φίο, 4 ήμερες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΛΟΥΣΣΙΟΣ: Μισσιισσιππή 75.000 τον. σιτηρά Γιούροπορτ, δολ. 8,75 φίο, 12 ήμερες, Δεκεμβρίου 18-27.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΤΛΑΣ ΑΣ: Σαουθάμπτον 31.000 τον. κριθής Κω-σταντζά δολ. 12,10 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 15-30.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Ρουέν 17.000 τον. άλευρα σέ σάκκου Αίγυπτο, δολ. 16,50 φίο, 1.200/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 15-19.

ΝΑΝΤΙΑ: Άκαμπα 14.500 τον. λιπάσματα δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 13 φίο, 4.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 14-18.

ΒΙΣΣΑΝΙ: Άκαμπα 17.500 τον. φωσφάτα δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 13 φίο, 4.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 16-20.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΤΖ: Ρουέν 20-21.000 τον. σιτηρά χύδην Άλγερία, δολ. 12,25 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ: Αύστραλία 41.000 τον. σιτηρά Σα-λήφ καί Χοντρίντα, δολ. 16,50 φίο, δύο λιμάνια εκφόρτωση, φόρτωση κλίμακας/2.000 τον. εκφόρτωση, Νοεμβρ. 30 - Δεκεμβρ. 7.

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙΗ: Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου 6.000 τον. κριθής Μάλτα, δολ. 9 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 21-24.

ΑΠΕΞ: Χάλλ 20.000 τον. δημητριακά Άδριατική, δολ. 13 φίο, 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρ. 22-25.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Καζαμπλάνκα 26.000 τον. φωσφάτα χύδην δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 23,25, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Νοεμβρ. 22-30.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Μάρσα έλ Μπρέγκα 13.450 τον. λιπάσματα χύδην δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 24,50

φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρ. 1-3.

ΛΥΔΙ: Γουαλί Άϊλαντ 18.000 τον. ρυμίσε Λίρες 6 φίο, 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 10-16.

ΝΙΚΟΣ Ν.: Άκαμπα 17.000 τον. φωσφάτα δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 14 φίο, 4.500/1.000 τον. Νοεμβρίου 29 - Δεκεμβρίου 5.

ΑΪ'ΑΛΑΝΤ ΣΤΑΡ: Άκαμπα 20.000 τον. φωσφάτα δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 13,35 φίο, 3.500/1.000 τον., Δεκεμβρίου 1-10.

ΠΡΕΣΙΝΤΕΝΤ Ι: Ρόττερνταμ 100.000 γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 3 φίο, 3 ήμερες SHINC αντίστοιχα, Δεκεμβρίου 10-15.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ: 14.974 τον. d.w. του 1969, παράδοση διερχόμενο Μόντρεαλ Νοεμβρ. 12-15, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση δυτική άκτή Νοτίου Άμερικής, δολ. 3.725 την ήμερα συμπεριλαμβ. υπερωριών.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΪ'ΙΣΤΟΜ: 22.312 τον. d.w. του 1974, παράδοση διερχόμενο Σκώ Νοεμβρ. 17-21, ταξίδι μέσω Λουλέα με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία δολ. 4.000 τον. ήμερα.

ΦΑΛΚΟΝ: 23.189 τον. d.w. του 1978, παράδοση στον πιλότο Νοτίου Ιαπωνίας, ταξίδι μέσω Βανκούβερ/Λός Άντζελες με έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.300 την ήμερα συμπεριλαμβ. υπερωριών.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ: 44.420 τον. d.w. του 1967, παράδοση Γκέντ 20-25 Νοεμβρ., ένα κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού μέσω ανατολ. άκτής ΗΠΑ ή Άμερ. Κόλπο με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσαρο, δολ. 3.300 την ήμερα.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: 57.445 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ρέντκαρ Νοέμβριο, ταξίδι μέσω Καζαμπλάνκα με έπαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 5.200 την ήμερα.



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: 2700046/271480/213836 - Cables MEDOV
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

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

ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ: 20.242 τόν. d.w. του 1974, παράδοση στον πιλότο Μόρχεντ Σίτυ Δεκ. 5-15, ταξίδι με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.750 την ημέρα.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ: 39.402 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Νότιο Ιαπωνία, Νοέμβριο ταξίδι μέσω Μπαντάρ Άμπας με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 7.100 την ημέρα.

ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑΪ: 13.870 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Σιγκαπούρη Δεκεμβρ. 5-6, επαναπαράδοση Μπουένια Βεν. ούρα δολ. 2.600 την ημέρα.

ΑΛΙΑΚΜΩΝ: 28.679 τόν. d.w. του 1968, παράδοση Σαίντ Λόρενς Νοεμβρ. 28 - Δεκεμβρ. 3, ταξίδι με επαναπαράδοση Λιβύη, δολ. 3.300 την ημέρα, πλέον δολ. 85.000 για πλού υπό έρμα.

ΚΥΡΙΑΚΗ: 65.077 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Νοτ. Κορέα Νοεμβρ. 27 - Δεκεμβρ. 5 ένα κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας ή Ειρηνικού, δολ. 5.700 την ημέρα.

ΑΚΤΙΩΝ: 18.730 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Ινδονησία Νοεμβρ. 26-30, ταξίδι μεταφοράς ξυλείας με επαναπαράδοση Ιταλία, δολ. 2.500 την ημέρα.

ΜΠΡΕΪΒ ΜΑΔΕΡ: 22.059 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Άκαμπα τέλη Νοεμβρίου, ταξίδι 60 ημερών μεταφοράς ποτάσας με επαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 3.100 την ημέρα.

ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ: 26.988 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Μογκαραύ Δεκεμβρ. 6-12, ταξίδι με επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/Ιαπωνία ή Κίνα, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ: 29.640 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Σιγκαπούρη τέλη Νοεμβρίου, ταξίδι με επαναπαράδοση Άμερ. Κόλπο, δολ. 3.150 την ημέρα.

ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ: 34.203 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Ρίο Ιανέιρο Δεκεμβρίου 10-15, ταξίδι μέσω Μεσογείου με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 4.300 την ημέρα πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΤΑΥΡ: 15.177 τόν. d.w. του 1969, παράδοση Μισισσιππή Δεκεμβρίου 1-7, επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 2.950 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Φορκαντός 87.000 τόν. μέρος φορτίου, Χάλιφαζ WS 75, όψιόν άκτή Άτλαντικού WS 72,5, Νοεμβρ. 21.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Φλόττα 67.000 τόν. μέρος φορτίου Τής, WS 107,5, Νοεμβρ. 19.

ΝΟΤΟΣ: Μεσόγειο 130.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 65, Νοεμβρ. 12.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Ράς Λανούφ 70.000 τόν. μέρος φορτίου Μπανιάς WS 98,75, Νοεμβρ. 12.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Ζουετίνα 70.000 τόν. μέρος φορτίου, Τριεστή WS 92,5, Νοεμβρ. 18.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Μπετζιά 80.000 τόν. μέρος φορτίου Εύρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου, WS 105, Νοεμβρ. 18.

ΣΥΝΕΤΟΣ: Φορκαντός 133.000 τόν. Λαβέρα, WS 50 Νοεμβρ. 28.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Σκίγκτα 35.000 τόν. νάφθα άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 110, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 115, όψιόν Μεσόγειο WS 190, Νοεμβρ. 18.

ΦΑΝΤΑΣΥ Α.: Καραϊβική 29.000 τόν. μέρος φορτίου Πόρτ Σανέντ Τζός WS 185, Νοεμβρ. 24.

ΦΙΝΕΣΣ Α.: Βάιο Γκράντε 38.000 τόν. Σαβάννα WS 142,5, όψιόν θερμάνσεως στους 150 βαθμούς WS 147,5, Νοεμβρ. 21.

ΜΕΛΤΕΜΙ: Πουέρτο Όρντζ 38.000 τόν. Γιόρκαουν WS 150, όψιόν θερμάνσεως στους 155 βαθμούς WS 155, Νοέμβριο.

ΑΛΕΝΤΑΛΕ: Μάρσα Έλ Χαρίγκα 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιαπωνία WS 82,5, Νοεμβρ. 13.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΝΘΟΣ: Κεύχαν 58.000 τόν. μέρος φορτίου, Καζαμπλάνκα WS 109, Νοεμβρ. 18.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.: Καραϊβική 110.000 τόν. άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 55, όψιόν θερμάνσεως στους 124 βαθμούς WS 60, Νοεμβρ. 19.

ΙΑΣΩΝ: Σίρρι Άϊλαντ 115.000 τόν. Γιοκαϊσι, WS 69,5, Νοέμβριο.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Γένοβα WS 50, Νοεμβρ. 30.

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ: Άνατολ. άκτή ΗΒ 70.000 τόν. μέρος φορτίου, Γαλλικές άκτές Άτλαντικού, WS 110, Νοέμβριο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΕΘ: Δυτική Άφρική 61.500 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 112,5, όψιόν Μεσόγειο WS 115, Νοεμβρ. 24.

ΝΕΡΑΪ'ΔΑ: Ταρτούς 63.000 τόν. μέρος φορτίου Γένοβα, WS 110, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 105, Νοεμβρ. 20.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Άνατολ. άκτή ΗΒ 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Γιούρομεντ, WS 50, Νοεμβρ. 25.

ΒΕΓΚΑ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 105, Νοεμβρ. 18.

ΑΘΗΝΙΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 24.000 τόν. καθαρά άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 115, Νοεμβρ. 18.

ΜΑΝΤΩ V: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/Καραϊβική/ΗΒ/Κόντινεντ Μεσόγειο WS 109, όψιόν Δυτ. Άφρική WS 126, Νοεμβρ. 26.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Περσικό Κόλπο 47.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιαπωνία WS 110, Νοέμβριο.

ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τόν. Σιγκαπούρη, WS 110, Νοέμβριο.

ΕΛΜΙΝΑ: Ές Σιντέρ 72.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 92,5 όψιόν Μεσόγειο WS 97,5, Νοεμβρ. 19.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Φλόττα 70.000 τόν. μέρος φορτίου, Γκότενμπουργκ WS 75, Νοεμβρ. 27.

ΜΕΝΤ ΣΑΝ: Ράς Σουκχεϊρ 122.000 τόν. μέρος φορτίου, Ιαπωνία WS 45,75, Νοέμβριο.

ΕΛΙΤ: Φορκαντός 120.000 τόν. Γένοβα, WS 57,5, Νοεμβρ. 25.

ΠΗΓΑΣΟΣ: ΗΒ/Κόντινεντ 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 115, τέλη Νοεμβρίου.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ: Κάιο ντέ Άρκας 130.000 τόν.

μέρος φορτίου, Καστελόν WS 28, Δεκέμβρ. 1.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Λιβύη 80.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 105, όψιόν Μεσόγειο WS 107,5, όψιόν Λιβύη δολ. 360.000 κατ' άποκοπή, Νοεμβρ. 19.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 67,5 όψιόν Σκανδιναυία WS 70, όψιόν Μεσόγειο WS 65, Νοέμβρ. 23.

ΜΑΡΑΘΩΝ: Ταραγκόνα 32.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 150, Δεκέμβριο.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Λά Σαλίνας 53.000 τόν. μέρος φορτίου, Σαλμέτ, WS 105, Νοεμβρ. 24.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α.: Μποναίρ 50.750 τόν. μέρος φορτίου, Φρήπορτ WS 115, Νοεμβρ. 23.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Κεύχαν 67.000 τόν. μέρος φορτίου, Λέγκχορν WS 140, Νοεμβρ. 25.

ΕΙΡΗΝΗ: Κεύχαν 105.000 τόν. μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 110, Νοέμβριο.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Σίντι Κερίρ 135.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 65, όψιόν Μεσόγειο WS 73, Δεκεμβρ. 1.

ΣΚΥΡΩΝ: Σίρρι Άϊλαντ 130.000 τόν. μέρος φορτίου, Καστελόν WS 70, Νοέμβριο.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά, άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 125, Νοεμβρίου 23.

ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Περσικό Κόλπο 52.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Ιαπωνία, WS 122,5.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Τζουμπαϊλ 73.500 τόν. μέρος φορτίου, Όμάν δολ. 300.000 κατ' άποκοπή, άμεση.

ΦΟΥΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α.: Ράς Τανούρα καί Χόρ Φακάν 245.000 τόν. μέρος φορτίου, Φορμόζα WS 52,5

World Marine

Services in Egypt

- SUEZ CANAL TRANSITS
- HUSBANDRY AND CONTRACTING
- CARGO OPERATIONS AND REPRESENTATION
- MARINE SUPPLIES
- BUNKERS - Competitive prices.

Managed by professionals with maritime background, and with branch offices in the local major ports.
World Marine offers a new, economic and complete service.

Piraeus :	Tlx 241600 1 2 WMAR GR	Tel (1) 4135024 25 45 47
Port Said :	Tlx 63 134 WMAR UN	Tel (66) 34186
Alexandria :	Tlx 55 419 WORLD UN	Tel (3) 905591

Our man in Piraeus is Costas Arnocouros

Νοέμβριο.

SAINT ELEN: Μαύρη Θάλασσα 45.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 160, Νοεμβρίου 26.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου, Μίλφορντ Χέβεν, WS 110, Δεκεμβρίου 1.

ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ.: Κεύχαν 125.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 70, όψιόν Μεσόγειο WS 75, Νοέμβριο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Έρουθρά 80.000 τον. μέρος φορ-

τίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 90, όψιόν Μεσόγειο WS 115, Δεκεμβρίου 5.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Βέντσπιλς 25.000 τον. νάφθας ΗΒ/Κόντινεντ WS 155, άμεση.

ΛΕΩΝ: Λά Σαλίνα 53.000 τον. Σαλμέτ, WS 95, Νοεμβρίου 29.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Μάρσα Έλ Μπρέγκα 70.000 τον. μέρος φορτίου, Τριέστη, WS 135, Δεκεμβρίου 4.

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Οι εξελίξεις στον τομέα των αγοραπωλησιών κατά την διάρκεια του δευτέρου δεκαπενθημέρου του Νοεμβρίου θα παραμείνουν σάν κλασικό δείγμα του ευμετάβλητου της αγοράς και της ευαισθησίας της απέναντι στις αλλαγές της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης, έστω κι αν αυτές αποτελούν ένα πρόσκαιρο ή, εν πάση περιπτώσει, άβη-βαιο φαινόμενο.

Άρκεσε μία ξαφνική έξαρση στη ζήτηση δεξαμενοπλοίων σε όλους σχεδόν τους τομείς της ναυλαγοράς για να προκαλέσει μία απότομη αύξηση στη ζήτηση για αγορά και, συγχρόνως, κάθετη αύξηση των τιμών που σε πολλές περιπτώσεις, ανήλθαν κατά 30% σε μία ημέρα. Για παράδειγμα, πλοίο παραγωγών 30.000 TDW περίπου της δεκαετίας προσφερόταν στις 20/11/85 αντί δολ. 3.000.000 σε μάλλον απρόθυμους αγοραστές. Στις 22/11/85, όταν τά δολ. 3.000.000 ήταν αποδεκτά από δύο τουλάχιστον αγοραστές, ο πωλητής υπεδείκνυε πλέον δολ. 3.400.000. Στις 25/11/85 βρέθηκε αγοραστής και σε αυτή την τιμή αλλά ο πωλητής ήθελε

τώρα δολ. 4.000.000! Παρακληθείς να λάβει επίσημα θέση, ζήτησε δολ. 4.250.000!!!

Η παραπάνω μικρή ιστορία αποτελεί σαφές δείγμα του τρόπου που διαμορφώνεται ή αγορά σε στιγμές απότομων μεταβολών και παρέχει το μέτρο της ορθότητας ή μη της κρίσης που στηρίζεται σε αυτές.

Στά υπερδεξαμενόπλοια, κατά την πρώιμη (πρό της απότομης ανόδου της ναυλαγοράς) περίοδο είχαμε την πώληση του T/T «SEA SCAPE» (362.000/1975) αντί δολ. 5.500.000 και του M/T «AMOCO MILFORD HAVEN» (232.000/1973) στα δολ. 4.400.000 με παράδοση Περσικό και Ν.Α. Άσία, αντίστοιχα. Ταυτόχρονα, το T/T «ADNA» (233.000/1975) έπωλειτο αντί δολ. 83 ανά τόννο ελαφρού έκτοπισματος με παράδοση Νορβηγία ενώ το άδελφό T/T «REGINA» (232.000/1976) δολ. 82 με τους αυτούς δρους. Πρέπει να σημειωθεί ότι το δεύτερο εύρσκεται σε κατώτερο επίπεδο συντήρησης.

Σε μικρότερα μεγέθη και πάντοτε μέσα στο ίδιο πυρετώδες κλίμα μπορούμε να αναφέρουμε:

Τό M/T «MANHATTAN BARON» (87.000/1975) στα δολ. 4.700.000 με παράδοση «ώς έστί» Σιγκαπούρη.

Τό M/T «COLUMBIA LIBERTY» (81.300/1980) αντί τιμής δολ. 7.300.000 περίπου.

Τό M/T «GRAND WISDOM» (103.600/1976) αντί δολ. 4.300.000.

Τό M/T «GREY HUNTER» (124.000/1974) αντί δολ. 4.000.000.

Τό M/T «AL IDRISSI» (92.000/1976) με έμπιστευτικούς δρους.

Τό M/T «CARINA» (παραγωγών) των 35.700 TDW/1976 αντί δολ. 3.100.000.

Σε πλειστηριασμό στη Μάλτα, τό M/T «SANKO ODYSSEY» (87.000/78) πέρασε σε Έλληνες του Λονδίνου αντί δολ. 5.250.000.

Τά μαλακάρριερς κίνησαν τό ενδιαφέρον των αγοραστών, κυρίως στις μικρότερες ή παλαιότερες μονάδες.

Με κινητά καταστρώματα μεταφοράς αυτοκινήτων, τό M/V «ASIA HERON» και «WORLD FINCH» (33.000/1974) συζητούνταν για Έλληνες αντί συνολικής τιμής δολ. 2.800.000.

Υπό τήν αίρεση των Έλλήνων αγοραστών του, τό M/V «HAI KEUM» (34.200/1972) έπιανε δολ. 1.050.000, ενώ δολ. 1.900.000 ήταν ή τιμή του M/V «SHINNING STAR» (26.000/1977).

Τά άδελφά M/V «AMSTELKIER» και «AMSTELDEEFT» (20.000/1970) έφέροντο πωληθέντα αντί δολ. 800.000 έκαστο.

Τό M/V «KOREAN CRYSTAL» (17.250/1972) έπιανε μόλις δολ. 650.000 ενώ τό M/V «FA-RO» (17.726/1977) τά δολ. 1.600.000.

Άμφιβολίες ύπήρχαν ως προς τήν τελική τύχη των M/V «MULHEIM» και «BENTHEIM» (37.800/1978 και Βραζιλία) που έφέροντο πωληθέντα αντί συνολικής τιμής δολ. 4.800.000.

Τέλος τό M/V «QUEEN SAPPHIRE» (27.850/1972) κλεινόταν στα δολ. 1.100.000.

Τά πλοία γενικού φορτίου ελάχιστα ενδιαφέρον συνάντησαν από τους αγοραστές. Τό M/V «MIKARENOS» (15.800/1979 στο Μπιλμπάο) αγοράσθηκε από Έσπανούς στα δολ. 1.200.000 περίπου.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Με ενδιαφέρον αναμένονται οι έπιπτώσεις που ή απότομη άνοδος της ναυλαγοράς των πετρελαιοφόρων δυνατόν να έπιφέρει επί των έπιπέδων τιμών των διαλύσεων. Ίσως είναι ακόμα λίγο νωρίς.

Έν τώ μεταξύ, ή Ταϊβάν αγοράζε υπερδεξαμενόπλοια σε τιμές αντίστοιχες προς δολ. 115-118 ενώ μικρότερα πλοία αγοράζονταν μέχρι και δολ. 106 ανά τόννο.

Η Κίνα πλήρωνε δολ. 100-105 για 5.000-7.000 τόννων και δολ. 110-113 για μεγέθη της τάξεως των 10.000 τόννων.

Ταυτόχρονα ενδιαφερόταν για δεξαμενόπλοια μέχρι 20.000 τόννων βάρους στα δολ. 115.

Πολλά λέγονται για μία αποφασιστική είσοδο της Ίαπωνίας στην αγορά των διαλύσεων χωρίς άπτά δείγματα μέχρι στιγμής.

Μέτριου μεγέθους πλοία στην Ίνδία πληρώνονταν δολ. 88-92. Στο Πακιστάν και για μικρά πλοία οι τιμές κυμαίνονταν περί τά δολ. 85.

Τό Μπαγκλαντές έδειξε αξιόλογη κίνηση αν και οι τιμές είχαν πτωτική τάση (δολ. 107-109 για πλοία 6-8.000 τόννων).

Τέλος, ή Ίσπανία πλήρωνε περί τά δολ. 75 για μεσαίου μεγέθους πλοία.

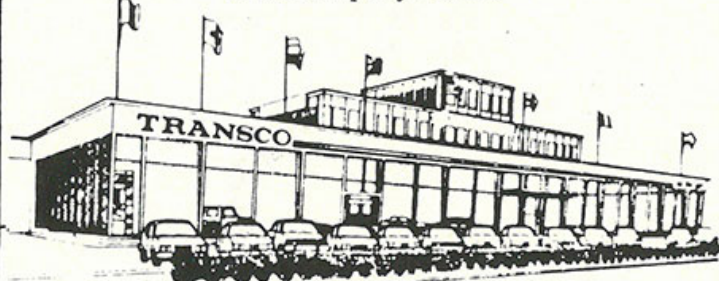


we deliver cars to the world

TRANSCO

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

That company we are



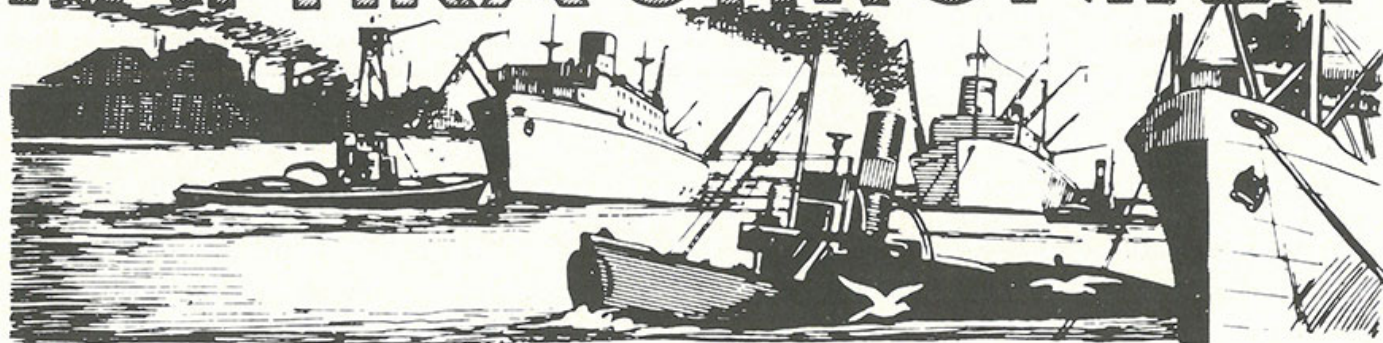
TRANSCO TAX FREE CARS

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

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ
TRANSCO HELLAS

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas · Cottakis

Issue No. 1212/971 December 1st, 1985

UNITED NATIONS AWARDS FOR GREEK MASTERS

The U.N. High Commission for Refugees has presented awards to the masters of seven Greek ships for rescuing Vietnamese boat people in the China Sea. The ships in question picked up 200 boat people in the last 18 months.

Among others, the "Andromeda" rescued 21 refugees on June 27 who were at the end of their tether and who had been passed by many other ships which ignored their pleas, as a result of which seven children died of exhaustion and another two committed suicide. In addition to the masters honoured by the

U.N. there are many others who have been proposed to the Academy of Athens for humanitarian awards.

In presenting the awards, the U.N. High Commissioner for Refugees spoke highly of Greek masters in general and referred very delicately to the case of the master of the "Garyfalia" who was convicted for throwing stowaways overboard — a tragic and most unusual case in the annals of Greek shipping — as result of which the foreign press headed its comment with the phrase "All Greek ships are not named 'Garyfalia'".

since the companies involved maintain significant shares in such well-known groups as Svan- Dutch, ACL, Scan Carriers, Johnson Scanstar and others. The plan calls for the participation of other liner companies as well and it could be termed the first example of a broadly-conceived joint venture among European shipowners.

DOUBTS ABOUT NEW U.S. — SOVIET SHIPPING ACCORD

According to reliable information from business and government circles in the United States, the negotiations between the U.S. and the Soviet Union on a Shipping agreement to replace the 1982 agreement have very few chances of bearing fruit.

In the decade of the 70's, the United States and the Soviet Union had signed an agreement by which the Soviets had accepted the transport of the third of their U.S. grain purchases by American-flag ships. In return, Soviet ships would be allowed to give advance notice of their arrival in a U.S. port four days before and not fourteen days which had been the previous requirement. Negotiations for a renewal of this agreement were broken off in 1981 when martial law was declared in Poland.

EUROPEAN COUNTERATTACK

Up to now, America and Asia held the lead in container ships. Lately, however, there have been indications that Europe is preparing a counterattack, spearheaded by the Scandinavians.

Indeed, four Scandinavian shipping companies appear to have seized the initiative in this respect. They are Denmark's East Asiatic Co., Sweden's Johnson and Transatlantic and Norway's Wilhelmsen. They have decided to place their container fleets under the

management of a new company named Global Equipment Management, based in London, which will allow them to effect considerable savings on the one hand and, on the other, to operate with increased efficiency. For the present, they have earmarked \$ 400 million for the new operation which has a transport capacity of more than 200,000 containers.

According to an estimate by Lloyds List, this cooperative venture should have serious repercussions in all major ports and on all lines of any importance

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/3363
A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS
Telexes: 23067 OR 21017 FAROS · AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 808, 5th Floor,
1057 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:
CAPT. C. TSAMIS
7 · 9, AKTI MIAOULI
GR-185 35 PIRAEUS · GREECE
PHONES: 4132998 · 4131198
TELEX: 21 1376 BYTM GR

According to business circles in the U.S., the American flag fleet is not in a position today to carry a significant proportion of American grain purchases to the Soviet Union, while the Soviets would not be prepared to pay the usual charter rates for American flag ships.

THE PANAMANIAN ACADEMY

The director of the Panamanian Merchant Marine Academy expressed his satisfaction at the results of the training offered by the Academy since it was reorganized. Apprentices who have graduated from the Academy and who are serving on ships, he says, have made an excellent impression on the masters of these ships who have written to him in glowing terms.

The academy's new organization calls for 4 years of training in the academy with a complete and up-to-date programme, followed by 12 months of continuous service at sea on ships of more than 1600 grt.

This sea training was made possible following negotiations in New York between IMO officials and Panamanian representatives.

EUROPEAN SHIPBUILDING LOSES GROUND

European shipbuilding production is continually losing ground. According to

an EEC report on the subject, shipbuilding in the EEC countries dropped by 15% in 1984 and showed signs of dropping even more.

In 1984, world demand for tonnage dropped by 17% compared to the previous year. Thus, there is no surplus tonnage being produced, to upset the market balance and shipbuilding prices remain low. In spite of restrictions on production in the EEC countries however, the shipyards were able to operate at 60% of capacity.

The Commission's report also refers to dumping the methods used by the Japanese and South Koreans aimed at speculative purchases and which do nothing but encourage the surplus tonnage situation which is plaguing world shipping.

"AUCKLAND STAR" NAMED IN BELFAST

The third of the £ 70 million order for four refrigerated cargo vessels from the Blue Star Line of London was named on November 4th, in Belfast by Lady Vestey, cousin of Mr. Edmund Vestey, the Chairman of Blue Star Line.

Speaking during the ceremony, Mr. John Parker, Chairman and Chief Executive of Harland and Wolff underlined that these Blue Star vessels are the combination of Blue Star's operational and engineering input, coupled with Harland and Wolff's design and quality construction.

It was the intention that these ships would not only operate with a reduced 21 man crew, compared to 32, but also burn 30% less fuel than a similar size of vessel built seven years ago.

Referring to the conditions of the shipping market, Mr. Parker said: "It is sad to state today that the climate in most sectors of the merchant market leave a very great deal to be desired in terms of freight rates. Seldom have our customers been faced with such grim prospects".

"However," he said, "it is only owners like Blue Star who have the courage and foresight to order highly fuel — and crew — efficient ships who will ultimately weather the storm and see the competitors off. We believe these vessels are at the forefront of ship design and shipbuilding technology".

"HELLESPONT CONQUEST" HAS NO CONNECTION WITH THE PAPACHRISTIDIS GROUP

In view of our constant efforts to underline the good name of Greek Shipping we feel it is necessary to clarify to our readers that the bulk carrier "Helle-spont Conquest" recently arrested in Rotterdam does not belong to the Helle-spont Group.

As confirmed to us by Papachristidis U.K. Ltd, this vessel was owned by the Helle-spont Group until November 1979,

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 & Iasonos Str. No. 2
GR. 185 - 37 Piraeus

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

when she was sold to Sanko Steamship Co. Ltd., who had until then been the bareboat charterers. At the request of Sanko, owners agreed to let them retain the name, but neither the Hellespont Group or Papachristidis U.K. Ltd. had any connection with this vessel for the last six years.

HIGHLIGHTS OF AIMU ACTIVITIES IN 1985

Expanded efforts to break down restrictive insurance barriers and an aggressive communications program to government and the world trade community highlighted the activities of the American Institute of Marine Underwriters in 1985.

Thomas O. Clark, chairman of AIMU, told the organization's annual meeting that AIMU has played a major role in focusing the attention of the U.S. government on the restrictive trade practices of foreign nations in 1985.

He cited a special session AIMU and the International Insurance Advisory Council held with the Export - Import Bank (Eximbank) to help the bank's staff understand the adverse impact insurance barriers have on marine underwriters and the U.S. trade picture.

With respect to operating results AIMU's survey of its member's found that the combined ratio for all marine insurance lines was about 112.5 last year, an increase of 3.5 percent over 1983. The survey found that net written mari-

ne premium for AIMU members declined to \$729.5 million in 1984 from — 740.7 million in 1983, a 1.5 percent decrease.

The biggest decline was in the hull insurance lines, where premiums fell to — 200.5 million in 1984 from — 249.5 million in 1983, a 19.7 percent decrease attributable, both to depressed conditions in the shipping industry and loss of domestic business to foreign competitors.

The AIMU survey also found that the 1984 loss and loss adjustment expense ratio for all marine lines was 82.9 percent, certainly better than the property/casualty insurance loss ratio of 87.5 during 1983.

THE LONGER - STROKE SULZER ZA40S

The ZA40S medium - speed diesel engine is a logical progression in the Sulzer Z-type engine series. It gives a significant further improvement in fuel economy while retaining all the proven characteristics of the AS40 design for outstanding reliability and long service intervals on poor-quality heavy fuel oils.

The AS40S is simply a longer-stroke version of the AS40 engine with minimum design changes. It has the same 400 mm cylinder bore but the piston stroked has been increased from 480 to 560 mm. The running speeds have thus been reduced to 510rev/min for marine propulsion and to 500 and 514rev/min for 50/60Hz power generation. The maximum cylinder output of 900bhp

50 YEARS AGO

— By law, as from November 19, 1935, the monopoly for towage and salvage operations in Greek territorial waters has been definitely established.

— We believe that the training of coastguard apprentices would be enhanced if each of them could spend some time on a merchant ship at sea.

— In the area by the graving docks in Piraeus, a new and imposing grain silo is being built and is expected to operate in March or April next year.

— Messrs. G.M. Livanos and C.P. Dracoulis, of S. Livanos & Co. and Dracoulis Ltd. respectively, have been elected to the Baltic Exchange, as has Mr. H. R. Hutt of Mihalos & Co.

— The Cargo Shipping executive committee in London has announced the acceptance of a new scheme for minimum freight charges, to be applied immediately, for coal and coke cargoes from Britain, the Continent, the Black Sea and Sea of Azov to the United States.

(Naftika Chronika No. 119, 1/12/1935)

(550kW) is supplemented by economy ratings of 715bhp (600kW) and 750bhp (550kW). Available in configurations with six, eight and nine cylinders in line and 12, 14, 16 and 18 cylinders Vee-form, the ZA40S thus covers a power range from 4500 to 16 200bhp (3300 - 11 880kW).

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



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



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

ABIN O'IA TPEINTEP (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGAMEMNON (δ.)	74	74376
AGAPH	69	10006
AGGELIKH	78	8217
AGGELIKH	65	8374
AGGELIKH H.	71	13443
AGGELIOS PROTOSTATIS	69	9677
AGHNOY	71	9875
AGIA SKEPH	68	9031
AGIA ZOΦIA	85	24500
AGIAE	70	17247
AGIAE A.S.	85	23074
AGIASOS	82	36000
AGIOI BIKTOPEC	73	15412
AGIOS ANAPAEAS	77	10815
AGIOS GERASIMOS	68	8309
AGIOS GEOPGIOS III	61	8254
AGIOS GEOPGIOS	70	4795
AGIOS KONCTANTINOC	66	2980
AGIOS MATΘAIOC	72	5580
AGIOS NEKTARIOC	55	4982
AGIOS NIKOLAOC	68	28537
AGIOS NIKOLAOC	46	2414
AGIOS NIKOLAOC III	70	15345
AGIOS NIKOLAOC	71	11857
AGIOS ΦΑΝΟΥΡΙΟC	69	14029
AGONISTH	79	5178
ADAMANTIOS	71	10208
ADAMAZ	69	9982
ADELΦOTHC	73	30486
ADRIATIKH (δ.)	63	30648
ADRIATIKH ΦPHZEP	70	4231
AETOC	72	3085
ATHANASIA	74	8915
ATHANASIOC	69	15.474
ATHENS STAR	54	7311
ATPAC	69	9099
ATHNA K.	81	11980
ATHNAI	62	11047
ATHNAI	56	4301
ATHNIAN PHEP	73	7594
ATHNOYLA	52	3361
ATHON	79	10428
ATHOLA ΦOPPECT	67	17418
ATHOC	72	1586
ATIAON	77	14274
ATIAION MPAIH	68	5537
ATIAION PROΓKPECT	68	5527
ATIAION PROCTPERITY	69	4838
ATFEAC (δ.)	75	74878
ATFIZ ATHNIK	76	12498
ATFIZ IONIK	76	12498
ATFIZ ΛOTZIK	75	12498
ATFIZ CTOT'K	71	11208
ATFIZ ΦE'I'M	69	8928
ATFIZ XAPBECT	72	11225
AIDHΦOC	73	9369
AIBON	66	14383
AINTZAC	63	1142
AIKATERINH	64	5931
A'I'ANT MARINER	74	16006
A'I'ANT SKA'Y	76	11084
A'I'ANT SKIΠEP	84	16800
A'I'ANT CTAP	76	15947
A'I'ANT TCEM	85	16800
AINIAZ (δ.)	75	71833
AIOΛIAN KAPPIEP	68	16715
AIOΛOC	68	37670
AIOΛOC	72	16235
AIOΛOC	71	9885
AIOΛOC K.	68	40787

A'I'PHNC ΓKALΦ	68	9441
A'I'PHNC EMEPANCT	77	9083
A'I'PHNC ZEAL	68	13633
A'I'PHNC ZECT	69	13942
A'I'PHNC ΛOTZIK	69	8715
A'I'PHNC MATZIK	68	8605
A'I'PHNC MENT	68	9710
A'I'PHNC NTA'I'MONT	81	10714
A'I'PHNC CΦAΦ'I'P	77	10153
A'I'PHNC ΦANTAZY	68	13388
AITZIAN FOY'I'NT	83	20960
AITZIAN ΛA'I'ON	77	38484
AITZIAN ΛA'I'IT	61	13184
AITZIAN NTOΛOΦIN	83	35000
AITZIAN PHEP	64	7995
AITZIAN SH	73	57761
AITZLIA	71	16018
AKADHMOZ	72	13179
AKAPNANIA	73	9044
AKMH	77	16080
AKMON	71	15119
AKOYAMAPIN	72	9784
AKOYAPIOYC (δ.)	72	19869
AKOYAPAIHΘ	68	24341
AKPATA	75	9753
AKPITAC	78	13889
AKPITAC	71	9842
AKPOΠOICT	72	13638

δ. Π. Cαίδ 29/9	
ε. CιμονοCέκι 4/10	
α. Ντουμπάι 12/9	
α. CάντοC 12/9	
α. ΜπαρμπάντοC 12/10	
α. Πειραιά 19/10	
α. Κήλανγκ 10/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Φρημάντλ 17/9	
ἀργεί Πειραιά	
ε. ΚουνCάν 7/10	
πρ. «Έλενα»	
α. Μπάχια Μπλάνκα 28/9	
ε. Ν. Όρλεάνη 14/10	
α. Χαμίνια 1/10	
α. Ντάρμπαν 15/9	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. «Georg Kurz»	
ἀργεί Πειραιά	
Cτόν Πειραιά 7/8	
ἀργεί Πειραιά	
μεCογειαCέC μεταφορέC	
δ. Cουέζ 1/10	
ἀργεί ΈλεουCίνα	
α. ΆντοφαγκάC 12/10	
α. Πειραιά 27/9	
δ. Γιβραλτάρ 11/10	
α. Κολόμπο 23/8	
ε. Ν. Όρλεάνη 9/10	
α. Ρίο Ένέιρο 5/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. ΤεργέCτη 20/10	
μετ. «ΛέCβοC» (ε.)	
α. Ροζάριο 28/7	
ἀργεί ΈλεουCίνα	
ἀργεί Έδάκη	
Cτό Μπαντάρ ΆμπάC 10/10	
α. Ρίο Ένέιρο 15/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ρουέν 12/10	
α. ΠρίνC Ρούπερτ 10/10	
ε. Τάραντα 10/10	
ε. Πόρτ Έλίζαμπεθ 18/10	
επιCκευέC Άμβούργο	
επιCκευέC Άμβούργο	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. «In Amenas»	
ε. Μπανγκόγκ Μπάρ 1/8	
α. Φιλαδέλφεια 12/10	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 15/10	
ἀργεί Άργοντόλι	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 15/10	
α. Μομπάι 2/10	
ε. ΜπουCναΒεντούρα 30/9	
ε. ΘεCαλονίκη 10/10	
α. Ν. Όρλεάνη 17/9	
α. Cύδνευ 26/9	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τακόμα 16/10	
ἀργεί Cάρζα	
α. Τζένα 14/10	
α. Άμπιτζάν 16/9	
α. Cιγκαπούρη 29/9	
α. Λονδίνο 19/10	
ε. ΜαντράC 8/9	
επωλήθη άλλοCδοπούC	
α. ΛάC ΠάλμαC 28/9	
α. ΒοCτόνη 19/10	
Cτή Μιχάρα 4/10	
ε. Πόρτ Χάρκωρτ 2/10	
ε. Πόρτ Άλμπερτί 17/10	
α. Γκιζάν 17/10	
ε. Γουέλλινγκτον 18/10	

AKTAIA	75	23785
AKTH	71	7402
AKTION	76	11286
ALLAPEN	60	6125
ALLACKA 2	59	1012
ALBYON	62	13122
ALBOPADA	77	5868
ALBA	73	8824
ALENTE'I'A	70	44954
ALCANDPPIA	75	22575
ALC. Γ. CTAΘAIPHC	78	15688
ALCANDPOC Φ.(μ)	78	60853
ALCANTEP	57	4365
ALCIIA	66	16048
ALCIIION XOOPY	68	9084
ALΘAIA	74	23757
ALIAKMON	68	16229
ALIAKMOPOC	68	11434
ALIKH	72	10069
ALIKH II	76	12376
ALIKH I. Π.	70	10011
ALIKPATOP	83	15857
ALINTA	73	23218
ALKAIOC	75	11284
ALKAIOC	77	11213
ALKIMOZ	85	24700
ALKIMOZ	85	10400
ALKMAN	77	14530
ALKMHNH	79	10998
ALKYONIA	70	11870
ALKYONIC	76	30277
ALMA	73	13631
ALMA	80	11584
ALMA	63	1594
ALMAP	69	10373
ALMI SKA'Y	74	22246
ALMPERTA	1800	
ALONHCIOC (δ.)	72	17355
ALTENBELC	78	12598
ALTIC	79	11000
ALTIC	70	2605
ALFA ATAC	65	10500
ALFA ATOMIC	74	12498
ALFA KOZMIK	75	12498
ALFA MYCTIK	75	12498
ALFA NTA'Y'NAMIK	75	12498
ALFA NTOPIC	74	12498
ALFA TZOYΠITEP	85	14400
ALFA CTALENTZ	85	10511
ALFA ΦEIO	84	22000
ALYCTIA	68	20959

AMAZONIA	77	9328
AMAZON	79	10966
AMALIA	84	14300
AMAPANTOC	80	10996
AMAPYCTIAC	83	13600
AMEPICA ΦPHZEP	72	6680
AMIIAIA	72	13631
AMOLYNTOC	67	48344
AMOPCOZ	83	34000
AMYNTAC	70	9981
AMΦITPITH	78	10995
AMΦIYCT	78	11173
ANATTEA AΠOΛAO	79	10996
ANATTEA APΓKONOT	81	36061
ANATTEA APHC	80	10996
ANATTEA ATAC	84	10000
ANATTEA BIKTOPY	79	10996
ANATTEA ΓKΛOPY	74	13633
ANATTEA FOY'I'CTNOM	74	13348
ANATTEA ENTHTOP	78	13889
ANATTEA ΛAK	68	9118
ANATTEA ΛHNTEP	85	14400
ANATTEA ΛIΠΠEPCT	76	13633
ANATTEA MA'I'CT	78	13889
ANATTEA NTIΛITZENC	71	9049
ANATTEA ΠI'I'CT	74	13631
ANATTEA PROCTPERITY	76	13633
ANATTEA CTAN	81	35522
ANATTEA SKA'Y	79	10993
ANATTEA CTΠIPIT	78	13889
ANATTEA TPAT'OMΦ	76	13633
ANATTEA CTAMΠIOTY	71	9229
ANATTEA ΦIHTEITY	79	13883
ANATTEA ΦOPCTIOYH	74	13633
ANATTEA XAΠΠIHC	73	13631
ANATTEA XAPMONY	68	12348
ANATTEA XONOP	76	13633
ANATTEA XOOPY	74	13633
ANATTEA XOPAT'ZON	77	15378
ANATCTACIA	80	15688
ANATCTACIA Λ	67	53448
ANATCTACIC (δ.)	75	69222
ANATOTAH	70	8998
ANAOH	85	34400
ANAPPAZ ΛEMOZ	85	13638
ANAPPIOTHC	71	18634
ANAPPOMAXH	69	40316
ANAPPOMEΔA (δ.)	84	38500
ANAPPOC	85	34500

α. ΦλάCινγκ 13/10	
πρ. «Άλεξάνδρα T.»	
α. Χόνγκ Κόνγκ 16/9	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 17/10	
α. Πειραιά 12/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ιταζάι 13/10	
α. Βενετία 18/10	
ε. Cύδνευ 21/10	
δ. ΜπραCομπάτελ 20/10	
δ. Γιβραλτάρ 21/10	
ἀργεί Χαλκίδα	
δ. Κωνιπόλη 5/10	
ἀργεί Cάρζα	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Νάπολη 15/10	
α. Ν. Όρλεάνη 16/10	
α. Ν. Όρκη 12/10	
α. Χουάνγκου 2258	
α. CιμπενίC 16/10	
ε. ΛάγοC 4/7	
Cτήν ΆμβέρCα 18/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τζένα 17/10	
δ. Μάλτα 30/9	
ναυπηγ. Τόκυο	
ε. ΝιούCαCτλ 21/10	
α. Ντάρμπαν 18/10	
α. Βενετία 8/10	
α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 16/10	
α. ΆμβέρCα 21/10	
επιCκευέC ΆμβέρCα	
επωλήθη διάλυCη	
α. Κολόμπο 16/10	
Cτό CάντοC 12/10	
α. Γυάλλα 19/10	
α. Μονρόβια 14/10	
ε. ΆμβέρCα 19/10	
δ. Cουέζ 17/9	
ε. ΛιCαβώνα 18/10	
ύπό ναυπήγησηC	
δ. Παναμά 30/9	
ε. ΆμβέρCα 21/10	
α. Cιγκαπόρη 26/9	
ε. Γδύνια 12/10	
α. Cαβάννα 20/10	
α. ΑνακόρτεC 17/10	
α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 18/10	
δ. Cουέζ 8/10	
α. Π. Καμπέλλο 5/10	

δ. Cουέζ 10/9	
α. Λορέ 16/10	
ε. Γαβάτα 21/10	
ε. Χόνγκ Κόνγκ 17/10	
α. Κέιπ Τάουν 20/10	
α. CχέCειν 3/10	
α. ΤωφρCιC 27/9	
α. ΦόC 11/10	
δ. Παναμά 14/10	
ε. Τακαράντι 29/9	
Cτό Μπαντάρ ΆμπάC 12/10	
ε. Λονδίνο 17/10	
α. Χάλιφαζ 12/10	
ε. ΓουαCκαμάCου 22/10	
α. Μακάι 2/9	
α. ΜπαρμπάCοC 13/10	
α. Μπάρνη 11/10	
α. Άνκόνια 15/10	
ε. Cικάγο 3/10	
ε. Γιοκοχάμα 16/10	
δ. Cουέζ 15/10	
α. Χάβρη 18/10	
α. Π. Κέλανγκ 15/10	
α. Βανκούβερ 16/10	
Cτό Ντάρμπαν 20/10	
ε. Ντάρμπαν 12/10	
ε. Φάδτερυ Χάρμωρτ 15/10	
δ. Παναμά 12/10	
α. Κραταγένα 4/10	
α. Cιγκαπόρη 10/10	
ε. Μαυρίκιο 22/10	
ε. CχέCειν 14/10	
δ. Παναμά 19/10	
α. Χόνγκ Κόνγκ 1359	
α. ΆμβέρCα 28/9	
α. Τζένα 15/10	
α. Μπλάφ 5/10	
ε. ΛάγοC 9/9	
α. Τζένα 11/9	
α. Cαβάννα 18/10	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. «ΌβερCόηC Άργονώτη»	
μεCογειαCέC μεταφορέC	
α. Τακόμα 15/10	
ἀργεί Άμβούργο	
α. Όζάκα 21/9	
δ. Ντόβερ 5/10	
α. Γιοκοχάμα 14/10	
δ. Cκώ 5/10	

ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛ.	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	1928
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 Ι	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΠΙΑΝ	74	7557
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΥΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8885
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	8051
ΑΠΕΞ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662
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'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΥΥΠ	77	1579

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	78	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	78	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ	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 ΓΑΡΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	68259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25083
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	43600
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	45085
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13138
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΟΡ	78	29860
ΑΣΤΥΝΑΞ	75	38811
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341

α. Βανγκαρέ 15/10
α. Π. Γουώλκοτ 17/10
α. π. Γουώλκοτ 1/10
αργεί Πειραιά
α. Λός 'Αντζέλες 17/10
α. Χάουντ Πόιντ 17/10
δ. Παναμά 27/9

δ. Π. Σαίδη 17/10
α. Χάβρη 30/9
α. Κολόμπο 16/10
α. Ντάρμπαν 18/10
α. Τζάκσονβιλ 8/10
α. Βαρκελώνη 17/10
μεσογειακές μεταφορές
α. Ντουλούβ 26/9
αργεί Πειραιά
α. 'Αμβέρσα 19/10
αργεί Πειραιά
α. Τζακάρτα 10/10
α. Ντάρμπαν 5/9
αργεί Πειραιά
α. Νατιέρ 27/9
αργεί Πειραιά
αργεί Πόρτσμουρου
α. Παρανάγιο 10/10
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/10
δ. Παναμά 18/10
δ. Κων/πολη 30/9
ναυπηγ. Σασέμπο
α. Σύνδρεν 2/10
α. Ντάρμπαν 14/9
δ. Παναμά 3/10
α. Γουλιμγκτον 21/10
α. Μαμονά 30/9
α. Ρίο 'Ιανέιρο 11/9
α. Λισαβόνα 4/10
α. Ντακάρ 11/10
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 15/10
αργεί Πειραιά
έπισκευές Τσουνεσί
α. Τσάνα 15/10
α. Λός Πάλας 23/9
μετ. «Πρωτοπόρος» (κ.)
αργεί Πειραιά
ναυπηγ. Τόκυο
α. Πειραιά 7/10
α. Μαδράς 18/10
α. Τής 5/10
πρ. «In Salfra»
α. 'Οντέιντα 2/10
α. Σάφι 15/10
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Παναμά 16/10
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά

α. 'Αρατού 27/9
στο Τζιμπουτί
α. 'Αμβέρσα 21/10
διάλυση Μάλτα
δ. Σουέζ 12/10
α. Πόρτλαντ 20/9
αργεί 'Ιθάκη
αργεί Πειραιά
δ. Παναμά 19/10
αργεί Πειραιά
α. Λισαβόνα 11/10
α. Πόρτ Κέλαγκ 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 Στυλίδα
αργεί Στυλίδα
α. Σάν Νικόλας 7/8
αργεί 'Ελευσίνα
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 5/10
α. Μπρισμπαϊν 1/10
αργεί Πειραιά
α. Σαφάγκ 2/10
στο Κουβέιτ
α. Τσάνα 19/10
α. Ρουέν 15/10
αργεί Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 9/10
α. Λός 'Αντζέλες 4/10
αργεί Γάνδη
α. Ντάρμπαν 14/10
α. Πειραιά 11/10
α. Σουέζ 4/10
α. Χάμπτον 21/10
α. Τσάρταλ 21/10
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 7/10
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/10
α. Μέντα αλ 'Αχμάντι 21/9
α. Λός 'Αντζέλες 7/10
α. Νταμμάμ 10/10
α. Λός 'Αντζέλες 12/10
δ. Γιβραλτάρ 4/10
α. Πόρτ ντε Μπουκ 19/10
α. Φιλανδελφία 10/10
α. Ρεσίφ 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 ΧΕΛΑΜΣΜΑΝ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	18229
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	8103
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΥΠ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476
ΑΥΡΑ	68	9624
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6880
ΑΦΘΟΡΟΣ	69	44327
ΑΦΘΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	68	3340
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΑΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΛΙΝ	68	10210
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16836
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269
ΒΗΤΑΣΑΝ	68	19633
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	85	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811
ΒΟΛΟΣ	75	6952
ΒΟΡΡΑΖ (δ.)	70	31464
ΒΟΡΡΑΖ	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν 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. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΖ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΛΑΣ	70	18634
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	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
ΓΙΟΥΝΙΤΕΡ	60	3847
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΕΡ	69	9038
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ 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

α. Φός 21/10
α. Πειραιά 6/8
δ. 'Επτάνησο 30/9
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
δ. Παναμά 19/9
α. Ραβέννα 12/10
α. Λά Γκούερα 18/9
α. Ρουέν 8/10
έπωληθή άλλοδαπούς
α. Φός 5/10
α. Σιγκαπούρη 7/10
α. Βοστώνη 9/10
α. Κολόμπο 18/10
α. Σουραμπάγια 7/10
α. Γιοκαίτσι 15/10
αργεί Σετουμπάλ
α. Βιτόρια 17/10
μεσογειακές μεταφορές
α. Μανίλα 6/10
α. Πειραιά 17/10
αργεί Χαλκίδα
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Παλιού 3/10
α. Γιούροπορτ 29/8
αργεί Γάνδη
α. Σόντερχαμν 13/10
αργεί Πειραιά
α. Πόρτο Καπέλλο 28/9
α. Μπαχραϊν 26/5

στην Καλκούτα
αργεί Τρινκομάλη
αργεί 'Αργοστόλι
α. Μπαντάρ 'Αμπάς 13/10
α. 'Αμβέρσα 12/10
α. Πόρτλαντ 3/10
αργεί 'Αλιβέρι
δ. Κων/πολη 24/9
α. Σαγκάη 4/9
α. Αιγούστα 17/10
α. Λαχάντ Ντατού 2/10
α. Ν. 'Υόρκη 13/10
α. Κόμπε 17/10
α. Χουανγκπού 4/10
α. Μέθυλ Ρόαντς 10/10
α. Χάβρη 21/10
αργεί Πειραιά
α. Χέυ Πόιντ 2/10
α. Σπέζια 18/10
α. Λός Πάλας 26/9
α. Τάραντα 27/9
α. Παλέρμο 21/10
α. 'Αμβέρσα 2/10
δ. Σουέζ 18/10
α. Πόρτο Καπέλλο 4/10
α. Τάουναβιλ 3/10
αργεί Πειραιά
α. Ντάρμπαν 30/9
α. Π. ντε Μπουκ 20/10
αργεί Στυλίδα
διάλυση Πακιστάν
αργεί Στυλίδα
αργεί Πειραιά
α. Γιβραλτάρ 20/10
α. Σαντάντερ 12/10

α. Πόρτ 'Οκχα 13/9
δ. Σκώ 17/10
α. Σιγκαπούρη 29/8
αργεί Πειραιά
α. Μπρεμερχάβεν 9/10
α. Γιούροπορτ 21/10
α. 'Ελκάρ 6/10
μετ. «Καπετάν 'Ανδρέας Γ.» (κ.)
α. Σιγκαπούρη 20/9
αργεί 'Ηγουμνίτσα
μεσογειακές μεταφορές
α. Γένοα 13/10
α. Λάγος 12/9
στο Ντάρ-ε-Σαλάμ
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/10
α. Πειραιά 2/10
α. Ντάρμπαν 7/10
α. Ντακάρ 12/10
α. Βηρυτό 12/10
α. Ρουέν 3/9
μεσογειακές μεταφορές
α. Ντάρμπαν 18/10
α. Τσόντο 18/10
α. Σιγκαπούρη 14/10
αργεί Πόρτσμουρου
α. Σουέζ 21/10
αργεί Πειραιά
α. Φόυνες 12/9
αργεί Πειραιά
στον Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Τσάνα 19/10
αργεί Λευκάδα
α. Ρίο 'Ιανέιρο 30/9
δ. Σουέζ 24/7
αργεί Πειραιά
α. Ντάρμπαν 11/10
α. Μπ. 'Αίρες 10/10
α. 'Αντεν 10/10
αργεί Πειραιά
α. Φουτζέιρα 19/10
α. Σουέζ 13/10

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ	85	5836
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	67	51644
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109893
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΞ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	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'Ι'ΤΟΡ	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 Α II	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	85	13958
ΔΗΜΗΤΡ Π ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ	52	2823
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	86	48801
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398

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

α. Λίβερπουλ 11/10	
α. Ρίτσαρντ Μπαίη 7/10	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Χαλκίδα	
δ. Ντόβερ 21/10	
στο Μπαντάρ Άμπας	
α. Ρόττερνταμ 16/10	
α. Δουνκέρκη 30/9	
ε. Κίνγκστον 18/10	
επιπλήθη	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Κέιπ Τάουν 8/10	
ε. Γιοκχάμα 21/5	
αργεί Γαλαξείδι	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
α. Μίνα Σάκρ	
α. Σιγκαπούρη 8/9	
στο Ίλο 21/10	
αργεί Ίθακη	
α. Άδελαιδα 17/10	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λάρνακα 20/10	
αργεί Πειραιά	
ε. Βισκαπατάμ 18/9	
δ. Γιβραλτάρ 9/10	
δ. Σουέζ 6/10	

ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΑΦΙ	68	19495
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ I	64	10652
ΕΛΕΝΑ Β	73	20713
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΘΟΝΡΑ Μ. (δ.)	77	68942
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	8008
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60670
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	16805
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16805
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46842
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985

ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590
ΕΜΠΡΕΣ	65	8186
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9788
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΡΟ'Υ'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑ (δ.)	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ	81	3375
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	78	16935
ΕΥΗ Λ	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΝΗΣ	73	10006
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	54282
ΖΕΤΤΑ	71	20516
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΥΓΟΣ	76	19166
ΖΥΓΟΣ	69	3490
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501
ΖΗΝ	70	2865
ΖΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	4617
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΝΙΚΙ	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	16885
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477

ε. Αύγουστο 19/10	
α. Σιγκαπούρη 14/10	
α. Χαμίντα 27/8	
ε. Πειραιά 13/9	
α. Μπάχια Μπλάνκα 25/9	
δ. Γιβραλτάρ 15/10	
αργεί Στυλίδα	
α. Μιζουσία 29/9	
αργεί Πειραιά	
δ. Σουέζ 21/10	
μεσογειακές μεταφορές	
πρ. «Stena Pacifica»	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ανκόνα 15/10	
ε. Ντάρμπαν 19/9	
α. Σάλλομ Βόε 13/10	
ε. Κοινηχουαγκντό 19/9	
στις Μπίτερ Λέικς	
αργεί Πειραιά	
δ. Π. Άρσενας 3/10	
ε. Ρανγκκούκ 5/10	
α. Σιγκαπούρη 2/10	
α. Χάμπτον 15/10	
α. Γάνδη 6/10	
ε. Ν. Όρλεάνη 20/10	
ε. Της 21/10	
α. Θεόνα 14/10	
α. Σιβιταβέτσια 15/10	
δ. Γιβραλτάρ 7/10	
μετ. «Ελλησποντος Στρέιτ» (κ.)	
α. Τσιμπάρδο 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 Australasia»	
α. Άμβέρσα 15/10	
αργεί Πειραιά	
α. Σαβάννα 18/10	
ε. Γκόττεμποργκ 20/10	
α. Ντάρμπαν 28/9	
ε. Μίλνερ Μπαίη 12/10	
α. Ντάνκαν Μπαίη 25/9	
ε. Σιγκαπούρη 9/10	
αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 19/10	
δ. Σουέζ 8/10	
πρός ΗΠΑ 7/10	
α. Πειραιά 18/10	
α. Χαλκίδα 23/4	
ε. Τσιτακόγκ 19/10	
δ. Επτάνησος 26/9	
α. Σάλλομ Βόε 21/9	
ε. Ρόττερνταμ 1/10	
α. Ρουέν 10/10	
α. Ν. Όρλεάνη 17/10	
α. Μαντράς 8/10	
α. Κόρπους Κρίστι 3/9	
α. Πειραιά 13/9	
δ. Π. Σαίδη 9/10	
ε. Νακόντκα 8/9	
ε. Βομβάη 14/10	
αργεί Χαλκίδα	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Καρταγένα 4/10	
αργεί Στυλίδα	
αργεί Πειραιά	
αργεί Ήμισοχθεν	
α. Ντάρμπαν 10/10	
α. Σάν Νικόλας 14/10	
ε. Μπωμόντ 9/10	

α. Λειζόες 19/10	
ε. Άσσόμπ 12/10	
δ. Παναμά 10/10	
ε. Χάβικ 15/10	
ε. Πανιζάγκ 5/10	
α. Ν. Όρλεάνη 15/9	
α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 2/10	
ε. Σάν Πέντρο 5/10	
α. Ντάρμπαν 20/9	
αργεί Άστακό	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 19/8	
δ. Ντόβερ 16/10	
ε. Χάμπτον 17/10	
α. Κόρπους Κρίστι 11/10	
αργεί Άργοςτάλι	
επιπλήθη άλλοδαπούς	

δ. Π. Σαίδη 8/10	
επισκευές Σασέμπο 24/10	
ε. Κορίντο 2/10	
α. Πόρτ Κέλανγκ 11/10	
α. Πειραιά 26/9	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
πρός Ματαρίνι 3/10	
ε. Πειραιά 4/9	
α. Χόγκ Κόγκ 3/10	
α. Ν. Ύόρκη 12/10	
α. Χακάτα 4/10	

ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	α. Ρουέν 5/10
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	αργεί Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	85	40473	αργεί Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Μπρουνομπουτέλ 19/10
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	στο Γκόττεμποργκ 23/9
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 19/10
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Ντάρμπαν 11/10
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	αργεί Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Γκλάνδοστουν 15/10
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	ε. Σινγκάνγκ 29/8
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895	α. Πειραιά 17/10
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739	πρ. «In Salah»
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΘΕΡ	67	4390	έγκαταλείφθηκε 15/4
ΙΛΙΑΝΚΑ Α.	73	9771	επωλήθη
ΙΟΛΙ	72	4999	α. Κων/πολη 25/9
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ε. Χιούστον 18/10
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	α. Πειραιά 12/10
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	62	10420	ε. Μόκχα 28/6
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΘΕΡ	65	8002	αργεί Σάρα
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	αργεί Πειραιά
ΙΟΣ	85	34400	α. Αύγουστα 11/10
ΙΧΘΕΙΣ	77	19186	ε. Καράτι 15/10
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	δ. Π. Σαίδ 16/10
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	α. Άστακό 18/10
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Αύγουστα 27/9
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Ν. Όρλεάν 6/10

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Ντηνρόιτ 2/10
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	στη Σαχάνα 6/7
ΚΑΒΟ ΜΑΠΑΣ	77	12772	ε. Τζέντα 23/9
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Ντάρμπαν 8/10
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Τσάρτσιλ 18/10
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	στο Καράτι 20/10
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Μπανζαρμασίν 27/9
ΚΑΛΛΙΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	υπό ναυπήγηση
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	στη Λουάντα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	α. Γκουαγιακούιλ 12/10
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	ε. Άμβούργο 22/10
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14588	δ. Παναμά 6/9
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	διάλυση Κιουρασάο
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	α. Φουτζέιρα 19/10
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225	στον Περαικό
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Άμβέρσα 21/10
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3800	α. Σφάξ 13/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	δ. Π. Άρνας 28/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουάσρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	ε. Σαγκάι 23/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	ε. Τολέδο 14/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	μετ. «Καπετάν Άλεξανδρος Α.»
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	αργεί Άμστερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Σμύρνη 30/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Πειραιά 30/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	αργεί Βομβή
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Δεμερρά 13/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Ν. Όρλεάν 13/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	στο Μπαντάρ Άμπάσ 8/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	αργεί Νουεβίτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	ε. Χώρ Φακάν 22/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			ε. Χόγκ Κόγκ 4/10
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	α. Κολόμπο 6/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	α. Χάμπτον 10/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρός Άκαμπα 20/10
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	α. Σπλιτ 4/10
ΚΑΡΙ ΒΑΤΗΣ	73	23888	ε. Λίβερπουλ 21/10
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	δ. Ντόβερ 4/10
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	α. Άσντον 17/10
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	73	13098	αργεί Πειραιά
ΚΑΡΜΕΝ ΣΕΡΕΝΑ	72	15952	έπισκευές Πειραιά
ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ	72	13098	αργεί Πειραιά
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10582	έπισκευές Κορούνα 22/10
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Σιγκαπούρη 22/9
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Λάρνακα 14/10
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Σάντος 17/10
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34087	α. Κέιπ Τάουν 14/10
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Σιγκαπούρη 2/10
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	αργεί Άργοντόλι
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Άμβέρσα 9/10
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	α. Άλγκεκίρας 15/10
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ε. Τερνέστη 18/10
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4832	αργεί Χαλκίδα
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	28537	αργεί Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Σουέξ 5/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	μετ. «Κατερίνα Δ.» (κ.)
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μετ. «Αίνου» (π.)
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Θεσσαλονίκη 11/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Βουλώνη 4/10
ΚΑΤΙΕ	60	10187	αργεί Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Κων/πολη 7/10

ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Σάν Άντόνιο 7/10
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Χόγκ Κόγκ 29/9
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Ντάρμπαν 22/9
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	δ. Παναμά 25/9
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9738	ε. Ν. Όρλεάν 26/9
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΠΑΣ	77	10460	α. Μπ. Άιρες 3/10
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. Σαλβαντόρ 16/10
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Σάν Πέντρο 4/10
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Σάν Ντιέγκο 10/10
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	δ. Μπρανσμπάτελ 26/7
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	δ. Άμβέρσα 13/8
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Ν. Γουόσινγκτον 15/8
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	αργεί Πειραιά
ΚΙΦ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	αργεί Πειραιά

ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	ε. Λέιβ 18/10
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16386	δ. Γιβραλτάρ 20/10
ΚΛΕΙΩ	58	8791	αργεί Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Άδελφίδα 16/10
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Ρότερνταμ 22/10
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Γκλάνδοστουν 18/9
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Άμβέρσα 22/10
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Σάλομ Βόε
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Μουσσούρε 16/10
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	δ. Παναμά 21/9
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	α. Όξελοςουντ 15/10
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΙΠΤ	71	38820	α. Χέυ Πόιντ 14/10
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. Κολούμπια 10/10
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Τουμπάρδο 7/10
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22838	ε. Πειραιά 26/8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Χόγκ Κόγκ 13/10
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Φιλαδέλφεια 11/10
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΓΚΑΛΑΕΥ	67	7680	ε. Πειραιά 28/9
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			ε. Ρότερνταμ 22/10
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Σ	77	5539	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	ε. Π. Σαίδ 19/10
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14784	α. Τσίμα 12/10
ΚΟΡΙΔΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	α. Σήρπορτ 16/10
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	α. Μονρόβια 17/10
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Άαλεσουντ 21/10
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	

ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630	δ. Γιβραλτάρ 8/10
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	α. Άμβέρσα 25/9
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ.	75	6084	ε. Μαλάγα 16/10
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Π. Χάρκωρτ 20/8
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34189	α. Πειραιά 13/9
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. Τζέντα 18/10
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 10/10
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Τόκυο 28/9
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Γένοβα 19/10
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Τομασίνια 30/9
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	87	14926	ε. Πειραιά 2/10
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Τσάρλεστον 27/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Γιβραλτάρ 18/10
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Κομπέ 9/10
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Βομβή 17/10
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Κομπέ 12/10
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Άκαμπα 1/10
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	α. Άμβέρσα 14/10
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Αύγουστα 10/10
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	α. Λός Πάλλμας 21/10
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Ντουμπάι 6/10
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	ε. Ντόχα 17/10
ΚΡΙΟΣ	59	16875	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	α. Μπάρ 13/10
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Λέγκχορν
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	αργεί Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	δ. Παναμά 14/10
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Άμστερνταμ 22/10
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	στη Τζέντα
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Βικτόρια 1259
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	α. Χαλκίδα 13/9
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Όξελοςουντ 19/10
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784	ε. Κουγκντάντο 27/9
ΚΥΜΑ	60	7758	αργεί Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	α. Τζέντα 26/9
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	αργεί Άστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	δ. Παναμά 19/10
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	στη Μομπάσα 20/9
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	αργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	αργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	αργεί Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ροζάριο 11/10
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Ντάρμπαν 10/10
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'	68	4350	α. Κων/πολη 24/9
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	αργεί Λευκάδα
ΛΑΙΩΝ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Τερνεουζέν 6/10
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	7952	αργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907	α. Μαυρίκιος 3/10
ΛΑΚΩΝ	69	8825	αργεί Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	38000	α. Θεσσαλονίκη 11/10
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Κολόμπο 24/3
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Θεσσαλονίκη 13/10
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Σαβάννα 5/10
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Τσάρλεστον 11/10
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30844	ε. Ρότερνταμ 19/10
ΛΕΔΕΑ	63	17879	αργεί Γαλαξείδι
ΛΕΜΑΝ	68	2953	αργεί Πειραιά
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10818	αργεί Σετούμπα
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ	68	10818	αργεί Έλευσία
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Λός Άντζελες 3/9
ΛΕΩΝ	72	2311	αργεί Ήγουμενίτσα
ΛΕΩΝ (δ.)	79	32993	πρ. «Schittish Lion»
ΛΕΩΝΙΔΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Κακούτα 26/8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	28287	αργεί Φορταλέζα
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	δ. Ντόβερ 21/10
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Ίντσόν 14/10
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7983	διάλυση Κίνα
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343	δ. Κων/πολη 10/10
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	δ. Π. Σαίδ 13/10
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	ε. Σουέξ 20/10
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	α. Σιγκαπούρη 27/9
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Π. οφ. Σπαίν 9/10
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	α. Ρίο Τανέιρο 9/10
ΛΙΤΣΑ	77	6228	ε. Ρότερνταμ 23/10
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Ρός Τανούρα 11/10
ΛΙΦ	68	9650	αργεί Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	αργεί Βασόρα

ΛΟΙ'ΝΤΑ (δ).	75	24408	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/10
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	ε. Χονοφλουίου 8/10
ΛΟΥΞΙΟΣ	73	63287	α. 'Αμστερντάμ 28/9
ΛΟΥΣΥ	74	16006	ἐπισκ. Ούλσάν 18/10
ΛΥΔΙ	70	14878	ἀργεί Χαλκίδα
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Χάιφα 18/10
ΛΥΡΑ	67	41914	ἀργεί Σετσουμπάλ *
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Βρέμη 28/8 *
ΜΑΔΕΡ	68	11361	ε. Τούτοκορίν 23/9
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ).	70	17485	ε. Μπιλιμπάο 15/10
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ).	81	23000	ε. Πόρτ Τζέφερον 18/9
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΜΑΙΡΗ (δ).	85	26959	ναυπηγ. Γκντάνσκ
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Γκαμαγόρι 12/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	ἀργεί Σετσουμπάλ
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στόν Πειραιά
ΜΑΘΩΣ	77	5874	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ).	83	32300	ε. Λισσαβώνα 24/10
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	ε. Βενετία 18/10
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	ε. Πόρτ 'Εβεργκλέιντς 6/10
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (δ).	83	31951	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/10
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Σούνεϋ 2259
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ	68	18525	ἀργεί Στυλκίδα
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Κουινγκντό 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 ΠΗΛΙΟΝ	78	33191	πρ. «Νέβερ ον Σάνταιρη»
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Λισσαβώνα 21/9
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Ροζάριο 11510
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ἀργεί Σετσουμπάλ
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Σιγκαπούρη 17/10
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	πρός Γάνδη 17/10
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6807	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΚΩ (δ).	76	81106	α. Τζέντα 17/9
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Γουαλλαρού 2/10
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Σαγκάη 27/9
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Ρότερνταμ 10/10
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	δ. Κων/πολη 13/10
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9585	α. Λός Πάμιας 13/9
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108	ε. Ταμπέκο 12/10
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. 'Αλμείρια 7/10
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ).	70	51602	α. 'Αμβέρσα 11/10
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Σιγκαπούρη 17/6
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Δουνκέρκη 9/10
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18804	δ. Κων/πολη 9/10
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ).	73	17432	α. Γιοκοχάμα 12/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ).	75	68411	δ. Σουζέ 12/10
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	θέση 8.45Β, 15.00 Δ 5/10
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ).	67	40075	α. Κεϋχάν 7/10
ΜΑΡΙΛΥ	71	16289	ε. Κάντο 7/9
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ (δ).	80	40000	α. Μάντε ντέ Ντέους 6/10
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19586	στην Παρανάγουα 10/10
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	στό Πόρτ Καρτίερ 11/10
ΜΑΡΙΟΝ	67	33588	ἀργεί Σετσουμπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΤΖΑ	68	29324	α. Σάντος 8/10
ΜΑΡΙΤΖΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	ἀργεί Σετσουμπάλ
ΜΑΡΙΩ	66	3762	ἐπωλήθη διάλυση
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Ρίτοαρντς Μπαίη 1/10
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Δουνκέρκη 17/10
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Γκλάντσουστον 28/9
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Λός 'Αντζελες 5/10
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Χάμπτον 2159
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ	73	32510	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/10
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	α. Σακάιντε 15/10
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Λισσαβώνα 4/10
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/9
ΜΕΘΩΝΗ (δ).	81	32723	ε. Χιοϋστον 21/10
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. 'Αμβούργο 18/10
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	στη Βουβή 15/10
ΜΕΛΟ' Χ.	68	8887	α. 'Αμβέρσα 26/9
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΞΑΝ (δ).	74	75573	α. Λισσαβώνα 17/10
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Σηλίτ 11/10
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Π. Σαϊό 14/10
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. 'Αμστερντόμ 20/9
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	α. Μπαντρά Σαχίντ Ρεζαΐ 24/9
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ).	74	61172	α. Σακιά 15/10
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ).	70	17485	ε. Μπιλιμπάο 13/10
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ).	70	17485	α. 'Αμστερντάμ 17/10
ΜΕΤΑΞΙΑ	67	48106	πρ. «'Αναστασία Α.»
ΜΕΤΩΡΑ (δ).	79	43957	α. Γουέστερντσορ 28/9
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ).	80	45000	α. Μπαλκικπαπιά 20/9
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Γιοκοχάμα 8/10
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991	α. Λός 'Αντζελες 2/10
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Μομπιλ 14/10
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/10
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη

ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/10
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Πασαγιές 8/10
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Γκιζάν 16/10
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Πειραιά 27/9
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Δεμέρδρα 16/10
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 4/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Σαντάνα 11/10
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Βηροτό 12/10
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Γιβραλτάρ 21/10
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60830	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Τζέντα 28/9
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Γένουα 15/10
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Τάμπα 5/10
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Ματάντι 7/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Τέμα 17/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ	57	3178	ἀργεί Σάρζα
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Μπουσάν 7/10
ΜΙΝΗΜΟΥΣΥΝΗ	68	36168	α. Ρίτσαρντς Μπαί 2/10
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Τζέντα 7/10
ΜΟΧΑ Δ.	56	8823	α. Πειραιά 29/3
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	ε. 'Ανκόνα 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
ΜΠΑΡΥ	66	14359	ἀργεί 'Αργοστόλι
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Καγκονκάβα 8/10
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Ματαράνι 8/10
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειαικές μεταφορές
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	α. Τάουονβιλ 17/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	δ. Παναμά 15/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Μένα άλ 'Αχμάντι 17/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Χάμπτον 10/10
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	ἀργεί Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	ἀργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΣ	66	9085	ἀργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡ	70	9087	α. Τζέντα 27/9
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	89	2979	ἀργεί Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948	ἀργεί Ρίβερ Φώλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.)	75	68631	α. Φιλαδέλφεια 12/10
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	77	13382	α. Σ. Μάιλς 20/10
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Κουβέιτ 1/10
ΜΥΣΙΝΙΔΙ	77	5511	ύψωση λιβεριανή
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ἀργεί Γαλαξειδί
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	ἀργεί 'Αργοστόλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Μένα Σαούντ 4/10 *
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	ἀργεί Γάνδη *
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	δ. Κων/πολη 2259
ΝΑΕΟΣ	70	8825	ε. Μαυρίκιο 17/10
ΝΑΕΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982	δ. Παναμά 14/10
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Ντάρμπαν 12/10
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	ἀργεί Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ἀνομένει Σινγκαπούρη
ΝΑΥΣΙΚΑ III.	61	5584	ἀργεί Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	70	16224	ε. Μαγκάλάρ 17/10
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	71	16246	α. Ντάρμπαν 15/10
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	Ούσκαπουκί 13/10
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Κουχουαγκντό 12/10
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Φιλαδέλφεια 13/10
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειαικές μεταφορές
ΝΕΛΑ	66	12259	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/10
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/10
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Τζέντα 17/10
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Μπαχαρήν 2/10
ΝΕΣΤΡΩ ΣΚΑ''	72	9606	α. Βικτόριο 4/10
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	ε. Ρουέν 14/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο 'Ελ Χάκλ (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44805	δ. Ρός Σουκχέιρ 19/10
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	δ. Σαυέζ 21/10
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. 'Ικόνιο 10/10
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689	πρ. «Pageantry»
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρ. «Eastern Venture»
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	α. Λός Πάλλας 3/9
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Τζέντα 16/10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	ε. Πειραιά 7/9
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ἀργεί Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΥ	73	14867	α. 'Αμβούργο 19/10
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/10
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	ε. Ν. 'Υόρκη 1/7
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	ε. Ναυάκι 28/3
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Χέυ Πόιτν 14/10
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	ἀργεί 'Αλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΟΝΣ	84	36300	α. Βαλτιμώρη 16/10
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειαικές 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 Γκάλβεστον 14/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Καλαμπάρ 24/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Δακάρ 7/10
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	ἀργεί Πειραιά
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΙΝΙΤΥ	68	14342	ἀργεί Πειραιά
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ἀργεί 'Ελευσίνα

ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/10
 α. Πασαγιές 8/10
 ε. Γκιζάν 16/10
 ἀργεί 'Ελευσίνα
 α. Πειραιά 27/9
 ἀργεί Πειραιά
 α. Διεμμέρα 16/10
 ε. Γκιζάν 4/10
 ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
 ε. Σαντάνα 11/10
 ε. Βρυτού 12/10
 α. Γιβραλτάρ 21/10
 μεταφορές 'Ερυθράς Θάλασσας
 α. Τζέντα 29/9
 α. Γένουα 15/10
 α. Τάμπα 5/10
 α. Ματάνι 7/9
 α. Τέμα 17/9
 ἀργεί Σάρτζα
 α. Μπουσάν 7/10
 α. Ρίτασπριν Μπαί 2/10
 α. Τζέντα 7/10
 α. Πειραιά 29/3
 ε. 'Ανκόνα 14/10
 α. Μομπίλι 12/10
 ε. Φιλαδέλφεια 19/10
 α. Πειραιά 12/10
 α. 'Αμβέρσα 12/9
 α. Σάν Πέντρο 10/10
 ἀργεί 'Αργουσόλι
 α. Καγκονκάβα 8/10
 ε. Ματαράνι 8/10
 μεσοαντικακές μεταφορές
 α. Τσούνσβιλ 17/10
 δ. Παναμά 15/10
 α. Μένα αλ 'Αχμάντι 17/10
 α. Χάμπτον 10/10
 ἀργεί Λευκάδα
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 α. Τζέντα 27/9
 α. Ν. 'Ορλεάνη 22/9
 ἀργεί Τζέντα
 ἀργεί Ρίβερ Φώλ
 ἀργεί 'Ελευσίνα
 α. Φιλαδέλφεια 12/10
 α. Σ. Μαίκας 20/10
 α. Κουβέιτ 1/10
 ύψωση λιβεριανή
 ἀργεί Γαλαξείδι
 ἀργεί 'Αργουσόλι
 α. Μένα Σαούντ 4/10 *

ἀργεί Γάνδη *
 δ. Κων/πολη 22/59
 ε. Μαυρίκιο 17/10
 δ. Παναμά 14/10
 α. Ντάρμπαν 12/10
 ἀργεί Κενίτρα
 ἀναμένει Σιγκαπούρη
 ἀργεί Χαλκίδα
 ε. Μαχάλορ 7/10
 α. Ντάρμπαν 15/10
 Ούσιακαπούκι 13/10
 ε. Κουχουαγκνάντο 12/10
 α. Φιλαδέλφεια 13/10
 μεσοαντικακές μεταφορές
 ἀργεί 'Ελευσίνα
 α. Ν. 'Ορλεάνη 20/10
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/10
 α. Τζέντα 17/10
 α. Μπαχράιν 2/10
 α. Βικτόριο 4/10
 ε. Ρουέν 14/10
 στο 'Ελ Χάκλι (άποθήκη)
 α. Ρας Σουκχέιρ 19/10
 δ. Σουέζ 21/10
 α. 'Ικόνιο 10/10
 πρ. «Pageantry»
 πρ. «Eastern Venture»
 α. Λας Πάλμας 3/9
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 α. Ν. 'Ορλεάνη 13/6
 α. Τζέντα 16/10
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Πειραιά 7/9
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί 'Αλιβέρι
 ἀργεί Πειραιά
 α. 'Αμθούργο 19/10
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/10
 ε. Ν. 'Υόρκη 1/7
 ε. Ναυδάκι 28/3
 α. Χέυ Πόιντ 14/10
 ἀργεί 'Αλεξάνδρεια
 α. Βαλτιμόρη 18/10
 μεσοαντικακές μεταφορές
 α. Κόντνιτ 17/10
 δ. Γάνδη 17/10
 α. Μομπίλι 13/10
 ε. Π. Καμπέλο 8/10
 στο Γκάδρεστον 14/10
 α. Καλαμπάρ 24/9
 α. Δακάρ 7/10
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί 'Ελευσίνα

ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΛΓΑ	68	1586
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	68259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΟΥΝ.	71	17187
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.)	75	76142
ΟΣΕΑΝ ΤΟΥ'Ι'ΝΕΡ.	75	59636
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20869
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ.	72	14675
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15259
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	85	28133
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ΛΙΝΤΕΝ.	71	11055
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	82	35127
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.	84	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	60	30639
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	18840
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ.	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Υ	71	9623
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26487
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	82	6299
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198
ΠΙΚΙ	85	25227
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΛΑΤΙΝΟΣ	85	10679
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ.	68	5523
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΤΟ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	18014

ἀργεί Λευκάδα	
α. Φρημάντλ 6/10	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Παναμά 15/10	
δ. Σουέζ 16/10	
στο Γιένμπο 16/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σ. Ευστάθιος 9/10	

ἀργεί Πειραιά	
α. Τέμα 1/10	
α. Καβάλλα 22/9	
ἐπωλήθη	
ἀργεί Σετσουμπάλ	
α. Σάν Ντιέγκο 20/8	
α. Ν. 'Υόρκη 20/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Γιούροπουρτ 8/10	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
α. Π. 'Εσκουίβελ 12/10	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λός Πάμας 18/10	
μεταφορές Νιγί'ρίας	
ε. Ρουέν 6/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη 16/10	
δ. Π. Σαίδ 14/10	
α. Γιβραλτάρ 28/9	
α. Μομπίλ 10/10	
ἐπωλήθη 'Άλλοδαπούς	
α. Σαβάννα 18/10	
ε. Σιγκαπούρη 8/10	
ὕψωση λιβεριακή	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	
ἀργεί Χαλκίδα	
στο Νατάλ (ἀποθήκη)	
α. Δουνκέρκη 17/10	
ε. Πειραιά 17/10	
στο Λάγος	
ἀργεί Γκρέιτς Μπίτερ	

ἀργεί 'Ελευσίνα	
α. Γκλάνστον 17/10	
ε. 'Ιμινγκχαμ 18/10	
ε. Κοσίν 7/10	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Κομπέ 17/10	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 12/10	
ε. Ρότερνταμ 9/10	
α. Βανκούβερ 26/9	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
στη Χαλκίδα 23/9	
α. Καράτσι 21/10	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/10	
ε. Σάουθεντ 'Άνκορ 15/10	
α. 'Αμβέρσα 20/10	
στη Μαλάνα 24/10	
α. Λός 'Αντζέλες 30/8	
ε. Μομπάσα 6/10	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
α. Πράια Μόλες 18/9	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 18/10	
α. Πειραιά 13/9	
ε. 'Ικόνιο 9/10	
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/10	

δ. Σουέζ 21/10	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Τεργέστη 19/10	
α. Τζέντα 16/10	
ε. Ριγιέκα 19/10	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Φρημάντλ 12/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ρίο Γκράντε 10/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σάντος 16/10	
ἐπωλήθη διάλυση	
ε. Πειραιά 19/10	
ε. Πειραιά 18/10	
α. Πειραιά 19/10	
α. Τζέντα 15/10	
α. 'Αμβέρσα 16/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 20/9	
ε. Ρουέν 30/9	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/10	
δ. Γιβραλτάρ 17/10	
α. Ντάρμπαν 16/10	
α. 'Αστακό 7/8	
α. Πειραιά 17/9	
ὕπο ναυπήγηση	
δ. Παναμά 11/9	
ἀργεί Γαλαξείδι	
α. Πόρτ Λίνκολν 4/10	
ἀργεί Λομπίτο	
α. Χόγκ Κόνκ 14/10	
ἀργεί Γαλαξείδι	
ε. Μπαλμπόσα 19/8	
στο Χάιφα 7/10	
α. Μπανγκόκ Μπάρ 29/9	
α. Λός 'Αντζέλες 24/9	
α. Σιγκαπούρη 28/9	

ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585
ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	81	10520
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Θ.	68	10691
ΠΟΥΝΕΝΤΣ	58	11048
ΠΡΟΚΥΟΝ	68	9850
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ.	74	17264
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16183
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244

ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 1 (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΝΙΑ	67	9919
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ	56	4275
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΟ	75	9112
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186
ΣΑΜΑΡ ΕΞΠΡΕΣ	69	9057
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5851
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10800
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΖΕΤ	78	9864
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III.	76	18993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΟΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΑΛΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810
ΣΗ ΧΑΟΥΝΤ	62	13714
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	38465
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΡΕΣ	76	11886
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981

ἀργεί Χαλκίδα	
ε. 'Αντοφανακάστα 17/10	
α. Σιγκαπούρη 21/9	
α. Σαγκάι 4/10	
ε. Πειραιά 22/9	
δ. Γιβραλτάρ 18/10	
α. Γιοκοχάμα 7/10	
α. Λέγκχορν 17/10	
α. Σ. Τζών 30/9	
ἐπισκευές Πειραιά	
δ. Π. Σαίδ 2/10	
α. Π. Λιμόν 5/10	
α. Θέοντα 5/10	
στο Σουέζ (ἀποθήκη)	
ἀργεί Πειραιά	
α. Γουλιμγκτον 5/10	
α. Σάγκεν 20/9	
α. Κέηπ Τάουν 7/10	
ἀργεί Πειραιά	
ὕψωση κυπριακή	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 22/9	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	
α. Ντάρμπαν 1/10	
ε. Μπαβανγκάρ 15/9	
ε. Τζέντα 17/10	
ε. Λονδόν 19/10	
α. 'Ασντόντ 185/10	

ε. Τής Μπαίη 19/10	
ε. Πειραιά 19/10	
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/10	
α. Γιούροπουρτ 11/10	
ε. Πειραιά 13/10	
δ. Σουέζ 14/10	
ε. Βοβιάμ 12/10	
ε. Κάδιξ 13/10	
α. Πειραιά 3/9	
ε. Λεμεσό 16/10	
ε. Βάρνα 9/9	
δ. Σουέζ 20/10	
α. Ματανζάρ 20/9	
ἀργεί Γαλαξείδι	
ἐπισκευές Πειραιά	
ε. Μόντρεαλ 18/10	
α. Σιγκαπούρη 2/10	
ἀργεί 'Αργοστόλι	
α. 'Αμβέρσα 24/9	
ε. Βηρυτό 23/10	
ἀργεί Λομέ	

στη Μομπάσα	
ε. 'Αμβέρσα 22/10	
α. Σάν Φρανσίσκο 14/10	
α. Πόρτ Γκίλς 5/10	
ε. Βοβιάμ 30/9	
ε. Σπλίτ 26/5	
α. Πειραιά 26/9	
ε. Μπροντάρ 16/10	
δ. Μπρανσμπάτελ 20/10	
α. Γάνδη 16/10	

ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	δ. Γιβραλτάρ 9/10
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ	69	9305	δ. Μπρανσμπάτελ 21/8
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	δ. Πόρτ Πειραιά
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750	α. Πόρτ Καμπέλλο 8/10
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093	α. Σιγκαπούρη 16/10
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ε. Ματανζάς 1/10
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Σπέζια 18/10
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	ναυπηγ. Αιολί
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Βαλπαράισο 7/10
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	δ. Χαλκίδα
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980	α. Μένι Σαούντ 16/10
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ε. Σάν Αντόνιο 11/10
ΣΝΟΥΦ ΦΡΟΣΤ	63	2211	δ. Πόρτ Πειραιά
ΣΟΥΑΝ	63	5404	δ. Πόρτ Πειραιά
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	δ. Πόρτ Πειραιά
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15384	α. Χαμπτον 17/9
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Τζέντα 12/10
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834	α. Κινούρα 8/10
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	ναυπηγ. Καβαχίρι
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μέβουλ Ρόαντς 17/10
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	ε. Ντάρμπαν 19/10
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Θέοντα 11/10
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	δ. Πόρτ Πειραιά
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Μπ. Άιρες 20/9
ΣΤΑΜΥ	72	30315	στη Δουνκέρκη 22/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	α. Σάντος 2/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094	πρ. «Τέρνινγκ Πόιντ»
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Βενετία 19/10

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	δ. Πόρτ Πειραιά
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	δ. Πόρτ Πειραιά
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	ε. Όλμπαν 14/10
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19888	α. Πόρτ Άντζελες 4/10
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19888	α. Κρίστμας Άιλ 4/10
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Σιγκαπούρη 6/10
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	α. Ντάρμπαν 17/10
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	στον Πειραιά
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	71	1584	ε. Π. Χάρκωρτ 15/10
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	α. Τζούμα Τέρμιναλ 13/10
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	δ. Παναμά 10/10
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	δ. Πόρτ Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	δ. Μπρανσμπάτελ 20/10
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στο Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Γκρήνοκ 18/10
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135	δ. Πόρτ Πειραιά
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	ε. Ν. Όρλεάν 11/10
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Λομπίτο 5/10
ΣΥΡΑ	77	16380	ε. Ρότερνταμ 11/10
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115	δ. Πόρτ Πειραιά
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	δ. Πόρτ Πειραιά

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	στο Γιβραλτάρ 1/10
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Λούδοστα 22/9
ΤΑΝΝΕΒΕΛΣ	79	12958	στη Βομβάη 17/10
ΤΑΧΙΡΑΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	στις Σευχέλλες 17/9
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	α. Ζήμπραγκ 13/9
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Πειραιά 18/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	δ. Γιβραλτάρ 10/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Ντάρμπαν 17/10
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	στη Βόννη
ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Ίνστον 3/10
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Πειραιά 13/9
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Ντουεντίν 6/10
ΤΑΥΡΟΣ	73	17648	ε. Γκέρλιντον 14/10
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ε. Ν. Όρλεάν 18/10
ΤΖΑΚΥ	84	35209	α. Ν. Όρλεάν 10/10
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	α. Πειραιά 14/9
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ'Υ	72	9081	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160	ε. Καζαμπλάνκα 14/10
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	ε. Δακάρ 6/10
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ	80	9100	ε. Κάδιξ 20/10
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100	ε. Ρεσίφ 8/10
ΤΖΙΜΥ	68	13847	στο Μπαντάρ Άμπας

ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	ε. Α. Τσάρλες 16/9
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569	α. Ν. Όρλεάν 13/10
ΤΖΩΝ	71	13857	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 9/10
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ε. Ματανζάς 5/10
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Λός Πάλας 17/10
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΖΩΝΝΥ	76	9887	ε. Καλκούτα 12/10
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	ε. Ν. Όρλεάν 13/10
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	α. Π. Τζέντιλ 29/9
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΗΘΥΣ	73	3717	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΗΝΟΣ	68	8825	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Κοτονού 12/10
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Πειραιά 3/10
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Καζαμπλάνκα 18/10
ΤΟΣΟΤΗΣ	74	19166	α. Λός Άντζελες 14/10
ΤΟΣΟΤΗΣ	71	9082	ε. Καζαμπλάνκα 15/10
ΤΟΠΙΑΣ	85	28000	δ. Π. Σαίξ 19/10
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	α. Σαλβαντόρ 16/9
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	α. Λά Πλάτα 2/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Όμσαλγ 14/10
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	α. Χιούστον 1/10
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Γκότερμπουργκ 20/9

ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	α. Λός Πάλας 8/9
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	α. Σιγκαπούρη 20/9
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	δ. Πόρτ Πειραιά
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	δ. Πόρτ Σαίξ 18/10
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	δ. Θέροντε Άιλντ 13/10
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Ρότερνταμ 20/10

ΤΥΧΗ	70	10886	α. Τζέντα 10/10
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	ε. Ν. Όρλεάν 9/9
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Σαγκάη 4/10
ΥΜΗΤΤΟΣ ΙΩ	69	8909	πρ. «Ιώ»
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 20/10

ΦΑΔΕΡ	77	17745	δ. Ντόβερ 14/10
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9286	δ. Πόρτ Πειραιά
ΦΑΘΩΝ	71	11502	επισκευές Μπωμόντ 30/7
ΦΑΙΔΕ	70	11489	δ. Πόρτ Πειραιά
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	δ. Πόρτ Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Ντάρμπαν 16/10
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡ	77	9477	ε. Λός Πάλας 19/10
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	ε. Μπαντάρ Άμπας 4/9
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	δ. Πόρτ Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	μετ. «Candelaria» (π.)
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Μόχι 21/10
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Άκαγιούτλα 26/9
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	ε. Γιοκοχίμα 14/10
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	δ. Παναμά 6/10
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	ε. Χώρ Φακάν 21/10
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Άμβούργο 18/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ Ι.	83	17217	στη Σαγκάη 18/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙ.	84	19049	ε. Γιοκοχίμα 15/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙΙ.	84	19049	α. Χουάγκου 10/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙV.	84	19049	α. Τσάνα 15/10
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297	α. Άμβέρσα 1/10
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600	ε. Γιοκοχίμα 14/10
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	26498	α. Μίνα αλ Φοχάλ 30/9
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Πειραιά 4/10
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48882	ε. Βομβάη 14/8
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	α. Άμβούργο 15/10
ΦΙΛΙΠΠΟΙ.	74	16283	ε. Κολόμπο 21/10
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Σάν Χουάν 19/9
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24814	α. Κόρπους Κρίστι 16/10
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	δ. Κων/πολη 21/9
ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Τσίμπο 13/10
ΦΙΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	ύψωσε παναμαϊκή
ΦΙΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14713	

ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408	ε. Πειραιά 14/10
ΦΙΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	α. Π. Σαίξ 25/9
ΦΙΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	α. Τάραντα 8/10
ΦΙΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633	δ. Πόρτ Πειραιά
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Τζέντα 13/10
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Γάνδη 8/10
ΦΟΡ ΦΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	δ. Σουέζ 17/10
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	διάλυση Εικονικάγκ
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	δ. Π. Σαίξ 24/9
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	α. Λός Άντζελες 5/10
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	δ. Π. Σαίξ 4/10
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	ε. Μαντράς 10/10
ΦΟΡΟΥΝΑ Ι	66	1444	δ. Πόρτ Πειραιά
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Χόβικ 5/10
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Σουόο 29/9
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χώρ αλ Ζουμπάιρ
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463	α. Σαλβαντόρ 3/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	δ. Σουέζ 21/10
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	α. Πόρτ Μαντράν 15/10
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	ε. Ρότερνταμ 21/10
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	α. Ρίο Γκράντε 4/10
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	ε. Κων/πολη 6/10
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	α. Γιοκοχίμα 17/10
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.)	74	140277	μεταφορές Περισκοί
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Κάρταϊ 20/10
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Σαγκάη 1/9
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Μασάν 29/8
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	Όλικη Άπώλεια
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	76	33107	α. Πειραιά 13/9
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	α. Θεσσαλονίκη 14/10

Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	α. Ρίσαρντς Μπαίη 3/10
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Λά Παλις 25/9
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463	α. Άσάμπ 29/9
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	δ. Πόρτ Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366	ε. Ν. Όρλεάν 18/10
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016	α. Ν. Όρλεάν 14/9
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	68	10016	α. Τάμα 7/10
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	δ. Πόρτ Πειραιά
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	δ. Π. Σαίξ 15/10
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Ν. Όρλεάν 16/10
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	δ. Π. Σαίξ 29/9
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Τζέντα 22/7
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	α. Βισκαπατνάμ 5/10
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Σάντος 11/10
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6880	δ. Πόρτ Πειραιά
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6871	δ. Πόρτ Πειραιά
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	α. Άμβέρσα 17/6
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	ε. Ντόβερ 10/10
ΧΛΟΗ	75	16421	α. Χάρβη 20/10
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	α. Χιούστον 20/10
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831	δ. Πόρτ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145	δ. Πόρτ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	α. Σπέζια 26/9
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	δ. Πόρτ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Πόρτ Καμπέλλο 8/10
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Γιοκοχίμα 11/10

ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13380	α. Ρας Τανούρα 12/10
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΗΛΗ	65	12369	άργει Πειραιά

ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	α. Κουβέλι 14/10
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	δ. Ήμισαβεν 29/2
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Λας Πάλμας 13/9
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	άργει Χαλκίδα

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 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 γιὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς δρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς 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
ΑΒΟΣΕΤ (δ.κ.)	66	21504
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ*	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ 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
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141
ΑΪ'ΒΥ (κ.)	67	9967
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪ'ΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΪ'ΚΟΝ*	71	27958
ΑΪ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪ'ΛΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	66	9135
ΑΪ'ΝΤΗΛΑ (Μαλ.)	65	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪ'ΡΗΝΗΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΪ'ΡΗΝΗΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΗΝΑΣ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΪ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33081
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ (π.)	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'Υ	68	25133
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (π.)	72	62701
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300

ε. Καλκούτα 28/10		
α. Κολόμπο 4/10		
α. Μάντρε ντέ Ντέους 2/11		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Σαγκάη 23/9		
α. Κόρπους Κρίστι 1/11		
άρχει Πειραιά		
α. Ρίο Γκρόντε 3/11		
ε. Λά Γκουέρα 28/9		
α. Χιούστον 5/11		
α. Παρανάγουα 5/11		
α. Βενετία 4/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. "Αμστερνταμ 2/11		
ε. Ν. "Ορλεάνη 20/4		
α. Φλάττερου Χάρμπορ 5/11		
α. Φός 2/11		
στον Πειραιά 26/10		
ε. "Αμστερνταμ 14/10		
α. Ρός Ταουόρα 3/11		
α. Αύγουστα 30/10		
ε. Χόγκ Κόνγκ 11/6		
α. Τσανγκόνη 4/11		
ε. Σουέζ 11/11		
δ. Κων/πολη 30/10		
ε. Βηρυτό 7/11		
ε. Μπαντάρ "Αμπάς 6/11		
ε. Βηρυτό 4/11		
υπόσπειλε ελληνική		
στον Πειραιά 12/11		
άρχει Πειραιά		
ε. Τσιτακόγκ 30/9		
α. Χόγκ Κόνγκ 12/11		
άρχει Πειραιά		
στο Χώρ αλ Ζουμπάρ		
στη Χαλκίδα 5/11		
έπισκευές Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
δ. Παναμά 16/10		
α. Χιούστον 19/10		
διάλυση Πακιστάν		
διάλυση Τσιτακόγκ		
στο Ταμπίκο		
α. Παρενός 28/10		
α. Φός 22/10		
α. Γιούρπουρτ 10/11		
α. Λός "Αντζελες 6/11		
α. Μίνα Καμπούς 11/11		
α. Σκάτλ 12/10		
διάλυση Κίνα		
επωλήθη		
επωλήθη		
ε. "Ανγκρα ντός Ρέις 30/10		
επωλήθη		
α. Νόρντενχαμ 5/11		
δ. Γιβραλτάρ 28/9		
α. Κόρπους Κρίστι 7/11		

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-		
ΚΟΣ(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 ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΣΕΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΣΕΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΣΕΜΠΕΡΙΓΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΞΙΒΕΜΕΝΤ (δ.κ.)	75	118475
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ("Ονδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
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
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΡΑΛ	65	11543
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪ'ΛΙ(π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΪ'ΟΝ	68	48559
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	71	8212
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154

α. Θεσσαλονίκη 6/11		
στη Μπιζέρια 13/11		
α. Γιούρπουρτ 26/10		
δ. Παναμά 10/10		
δ. Παναμά 10/11		
α. Μίλαν Μπαί 5/11		
α. Κολούμπια 2/11		
άρχει Πειραιά		
δ. Σουέζ 20/10		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Λέιβ 7/11		
δ. Σουέζ 25/10		
α. Κων/πολη 8/11		
δ. Κων/πολη 19/10		
στο Γιβραλτάρ 17/10		
έπισκευές Παλέρμο 16/7		
δ. Σουέζ 11/11		
άρχει Χαλκίδα		
α. Ταμπα 2/11		
ε. Σιγκαπούρη 30/9		
ε. Σιγκαπούρη 20/7		
ε. Τόκυο 5/11		
α. Λός Πάλλας 21/9		
ε. Τορόντο 7/11		
α. Βισκαπαπανάμ 6/11		
πρ. "Γουόρντ "Αξίβμεντ"		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Πειραιά 29/10		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Σάουθεντ "Ανκοράτζ 4/11		
α. Μάντρε ντέ Ντέους 6/11		
ε. Πόρτ οφ Σπαίν 6/11		
άρχει Χαλκίδα		
α. Ντουλούθ 24/10		
ε. Φτουτζέιρα 3/9		
άρχει Μπρούνι Μπαί		
α. Φός 8/11		
άρχει Πειραιά		
α. Μάντρε ντέ Ντέους 1/11		
άρχει Πειραιά		
α. "Αμβούργο 5/11		
ε. Βόλο 28/10		
α. "Ανγκρα ντός Ρέις 23/10		
δ. Σουέζ 12/9		
άρχει Πειραιά		
α. Κέιπ Τάουν 4/11		
ε. Μπαντάρ 29/10		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
μεταφορές Περισκοῦ		
α. Ν. "Υόρκη 27/10		
α. Λόγος 10/10		
στο Παραιντί 11/11		
άρχει Σετουμπάλ		
ε. Πειραιά 10/11		

ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΒΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪ'Σ (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
ΑΛΚΜΗΝΗ Α. ΑΓΟΥΔΙΜΟΥ (Μ.)	63	13351
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (Μ.)	69	8773
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΥΣΙΑ (Μ.)	65	7619
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (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

στο Ναβλάκι 8/11		
ε. Χαλκίδα 11/10		
α. Τσιότζια 7/11		
ε. Ντακάρ 20/10		
α. Τζέντα 16/10		
δ. Π. Σαΐδ 5/11		
άρχει Λαμπουάν		
α. Π. Κορτζέ 16/10		
άρχει Πειραιά		
α. Μουσταούρε 11/11		
ε. Φορταλέζα 1/8		
α. Λός Πάλλας 7/11		
άρχει Πειραιά		
δ. Π. Σαΐδ 21/8		
άρχει Χώγκεσαντ		
πρ. "Αναίλα"		
ε. Καρβάρ 10/10		
διάλυση "Ινδία		
άρχει Πειραιά		
ε. Χουέβα 30/10		
πρ. "Ματθίλδα"		
στον Πειραιά		
α. Καράτσι 21/10		
διάλυση Κίνα		
α. Ραβέννα 29/10		
α. "Αμβούργο 26/9		
α. Πόρτλαντ 15/10		
α. Ρίο "Ιανέριο 14/10		
α. "Ιτακούϊ 29/10		
αναμένει Χώρ Φακάν		
ε. Γκλήνογκ 11/11		
άρχει Πειραιά		
ε. Ν. "Ορλεάνη 16/8		
άρχει Καράτσι		
άρχει Πειραιά		
δ. Παναμά 27/10		
ε. Σάν Χουάν 23/10		

ΒΑΪ'ΣΡΟΪ' (κ.)	65	21374
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (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
ΒΕΡΙΤΑΣ (δ.Μα.)	63	34949
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17181
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654
ΒΙΣΣΑΝΙ (π.)	66	10413
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ (δ.Μα.)	63	31526
ΒΟΜΑΡ	71	15759
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 Λ. (κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.	71	15004
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ π.	70	11525

α. Λέγκχορν 2/11
α. Πράια Μόλες 17/10
δ. Γιβραλτάρ 3/10
ε. Πόρτο Καμπέλλο 5/10
ε. Τζέντα 8/10
άρχει Πειραιά
ε. Χουάνγκου 17/10
α. Κόρπουε Κρίστι 2/11
πρ. «Αρμονικός»
α. Σινγκασούρη 29/10
α. Σαν Νίκολας 13/10
πρ. «Universe Clipper»
α. «Αμυβούργι 4/11
α. Βουλώνη 7/11
πρ. «Τολμηρός»
α. Χοντέιντα 26/10
άρχει Πειραιά
ε. «Αντρε ντ'ας Ρέις 22/10
ε. Ρόττερταμ 8/10
μεσοεπαικτικές μεταφορές
στο Μομπάσα (άποθήκη)
α. Βιτόρια 20/10
α. Λομέ 31/10
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Μοντρέαλ 17/10
ε. Γιοκοχάμα 5/11
μετ. «Strega» ('Ονδ.)
δ. Σουε, 2/11
α. Πειραιά 19/10
α. Γόθνια 10/11
ε. Φουτζέιρα 12/11
α. Μπανάις 2/11
άρχει Πειραιά
α. Πλάιμουθ 6/11
στη Καζαμπλάνκα
α. Γένοβα 7/11
α. Ντεμερβάρ 7/11
ε. Καρταγένα 28/10
στο Μπανάις 'Αμνός

ΓΚΡΑΪΝΣ (κ.)	63	10085	α. Γκιζάν 6/11	ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	α. Λός "Αντζελες 3/11"
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876	μεσογειαικές μεταφορές	ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051	αργεί Πειραιά
ΓΛΑΞΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915	ε. Πόρτ Σαϊδ 31/10	ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρ. "Αταλάντη"
ΓΟΥΑΪΖ (δ.κ.)	71	17355	δ. Ντόβερ 2/11	ΚΑΘΥ (κ.)	66	11533	α. Χασοσίμα 7/5
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Σχέζαν 24/8	ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628	α. Ρουέν 31/10
ΓΟΥΪ'ΝΕΡ (π.)	73	13631	α. Σιγκαπούρη 2/11	ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (Λ.)	83	17066	α. Λός "Αντζελες 28/10
ΓΟΥΕΣΤΟΥ'ΝΤ	70	11329	αργεί Πειραιά	ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	ε. Βρέμη 7/11
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ (π.)	72	4931	ε. Λων/πολν 29/9	ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	ε. Ν. "Ορλεάνη 6/7
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555	δ. Π. Σαϊδ 9/11	ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	δ. Σουέζ 28/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	ε. Βανκούβερ 18/10	ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	δ. Π. Σαϊδ 27/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΡ	83	28268	α. Ρίο Γκράντε 25/10	ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	δ. Σκώ 18/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Φουτζέρα 28/10	ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1559	ε. Μπέρα 19/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Μομπάσα 29/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	αργεί Π. οφ. Σπαιήν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	α. Παράναγους 29/10	ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801	δ. Παναμά 5/11
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι ΤΟΡ	68	22762	ε. Σιγκαπούρη 23/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347	δ. Σουέζ 29/10	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Ντόβερ 7/11	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	ε. Μπαγκνόνι 28/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	δ. Ντόβερ 31/10	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72	16266	εγκυκλοπαιδική Κλίπ Ρεσίφ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	δ. Γιβραλτάρ 11/11	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	στη Βιόλα Μακάς (αποθήκη)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Τάραντα 24/10	ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Ναγκόνια 30/10	(κ.δ.)	81	18000	ε. Άλ Ρουές 12/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	αργεί Πειραιά	ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	μεσογειαικές μεταφορές
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	αργεί Πειραιά	ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301	α. Τουμπάρδο 29/10
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Κίσου 16/10	ΚΑΡΙΝΑ Ι (δ.π.)	76	19016	α. Σιγκαπούρη 1/11
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	α. Χαλκίδα 8/9	ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206	ε. Τέμα 20/10
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. Άλ Ρουές 8/11	ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674	ε. Πόρτ Σαϊδ 3/11
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στο Τζέμπελ Άλι	ΚΑΣΤΑ ΠΡΑΪ'ΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μπέρα 29/7
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Φός 28/10	ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σαουδική Άραβια
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	αργεί Μπλάκγουότερ	ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	68	2983	ε. Πειραιά 9/11
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784	πρ. "Ασός"	ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870	αργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.)	66	6845	ε. Σάρζα 6/11	ΚΕΪ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	ε. Π. Σαϊδ 3/11
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Παράναγους 4/11	ΚΕΪ'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668	α. Κέπη Τάουν 26/10
ΔΟΤΩ	68	35191	αργεί Πειραιά	ΚΕΪ'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741	α. Ρότερνταμ 7/11
				ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙ (π.)	66	6995	α. Κάεν 3/11
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	στον Πειραιά 2/11	ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969	στη Κουτούμπινα 26/10
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	δ. Γιβραλτάρ 1/11	ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Όμσάλν 31/10
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442	μεσογειαικές μεταφορές	ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	α. Ν. "Ορλεάνη 25/5
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	ε. Καράτι 3/11	ΚΟΜΠΟΣ (π.)	67	3809	α. Σιγκαπούρη 27/10
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ (Μ.)	66	23390	ε. Κούβα 13/11	ΚΟΜΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Γιούροπουρτ 13/19
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	ε. Μαντράς 7/8	ΚΟΜΠΙΝΤΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200	α. Σιγκαπούρη 27/10
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Άμβέρσα 8/11	ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	ε. Γιούροπουρτ 13/19
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Κίρε 31/10	ΚΟΖΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	αργεί Πειραιά
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	α. Φουτζέρα 4/11	ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	α. Παλάου Σαμπού 29/10
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Φός 28/10	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Σιγκαπούρη 2/11
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467	α. Ναγκόνια 25/10	ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	75	16221	α. Άλ Ρουές 5/11
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	διάλυση Πλακιστόν	ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	ε. Σαλβαντόρ 4/11
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	ε. Ντόρμπαν 11/11	ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	μεσογειαικές μεταφορές
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135	α. Ντόρμπαν 7/11	ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087	α. Μίνα Καμπούς 27/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥΖ (δ.)	67	47344	α. Σάν Φραντσίσκο 9/11				α. Γάνδη 11/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ				ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	ε. Π. Νουάρ 5/10
(δ.)	76	150518	δ. Γιβραλτάρ 8/11	ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	μεταφορές Περισκοίου
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ.	77	22893	ε. Ρότερνταμ 31/10	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-			
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Γένιμπο 31/10	ΖΟΣ (κ.)	67	11056	α. Χουάγκου 12/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	πρ. «ΔΡ. Δ.Κ. ΣΑΜΥ»	ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	α. Γιούροπουρτ 31/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	πρ. «Ασός»	ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)	59	6146	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειαικές μεταφορές	ΛΑΙΔΗΛΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	α. Λός "Αντζελες 4/11
ΕΛΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (Μάλτ.)	69	12102	ε. Τσάκ Μπαχάρ 22/10	ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειαικές μεταφορές
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	ε. Άκαγιούδα 7/10	ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	ε. Ρίο Χάιντα 31/7
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064	α. Σιγκαπούρη 8/10	ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ (δ.κ.)	69	12000	α. Αύγουστα 6/11
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	αργεί Άσολα	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. Μπροντλά 30/10
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Χάουιντ Πόιντ 9/11	ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Σιγκαπούρη 5/11
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	πρ. «Internat Progress»	ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)	76	19150	α. Λειζόες 31/10
ΕΡΙΚΑ ΙΙ (κ.)	66	1443	πρ. «Φόουσα»	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Χαλδία 11/11
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	α. Πειραιά 26/10	ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	δ. Παναμά 25/8
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)	68	19044	α. Ταργκόνια 29/10	ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Τουμπάρδο 18/10
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι (π.)	84	22629	ε. Ν. "Ορλεάνη 24/10	ΛΕΝΑ	68	22449	διάλυση Ίαπωνία
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995	α. Μασσαλία 21/10	ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249	δ. Ντουμπάι 11/11
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	α. Μπ. Άιρες 26/10	ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982	δ. Γιβραλτάρ 7/11
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	α. Ν. "Ορλεάνη 23/10	ΛΕΡΟΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (Μ.)	67	27984	ε. Παράναγους 31/10
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειαικές μεταφορές	ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές Ίνδουστρίας
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ (π.)	76	11321	όψωρε έλληνική	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Κέμπε 12/11
				ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106	ε. Λειζόες 8/11
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	ε. Ρίτσοντ Μπαϊν 5/11	ΛΙΑ (π.)	85	15887	επαλήθε
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Σκώ 4/10	ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64	16323	διάλυση Νταλιάν
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	δ. Π. Σαϊδ 7/11	ΛΙΛΙΑΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	αργεί Πειραιά
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900	ε. Φιλανδία 8/11	ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827	α. Εινγκλνγκ 26/10
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Ν. Υόρκη 23/10	ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	ε. Γιουκόνια 6/11
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Πόρτλαντ 25/10	ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	πρός "Ελλάδα 13/11
ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16366	δ. Κωνσταντίν 9/10	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.)	62	11229	α. Σαγκάη 20/8
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)	ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992	α. Λός "Αντζελες 1/11
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	δ. Κωνσταντίν 25/4	ΜΑ'Ι ΝΙΚΑ (κ.)	70	11651	α. Ρας Ταουόρα 3/10
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	δ. Σουέζ 12/10	ΜΑΙΡΗ Π.	67	10797	στο Μπαντρά Σαχίν Ρεζάι
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	α. Ρίο Ίανβίρο 12/10	ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064	αργεί Ν. "Ορλεάνη
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485	α. Καράτι 6/11	ΜΑΚΡΟΣΤ.	69	8064	α. Άμβέρσα 22/10
ΖΗΝ	79	16379	αργεί Χώγκεσαντ	ΜΑΛΟΥΥ	70	15579	ε. Πόρτ Σαϊδ 21/10
ΖΗΝΟΠΟΛΙΣ (Μ.)	68	9066	ε. Κάδιε 1/11				
ΗΡΑ *	79	16390	α. Φός 31/10	ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498	α. Πόρτ Κέλανγκ 28/10
ΗΡΑΙΑ (κ.)	67	8799	ε. Κολόμπο 5/11	ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167	πρ. "Ινδιάνη"
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	ε. Μομπάσα 25/10	ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΙΚΩΝ.	76	18953	πρ. "Μότσαρτ Φέστιβαλ"
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ.)	53	5691	αργεί Πειραιά	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Μπουένος Άιρες 24/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Ρότερνταμ 25/10	ΜΑΡΑΒΟΝ (κ.)	75	6034	δ. Ντόβερ 6/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Βαούρα	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Σάο Σεμπαστιάν 19/10
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097	α. Φουτζέρα 26/10	ΜΑΡΕΛΑ (κ.)	69	9853	α. Πειραιά 8/11
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	ε. Λισαβούδα 7/11	ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	α. Ρίτσοντ Μπαϊν 25/10
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	αργεί Άγ. Δομνίκο	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	ε. Άγιους Θεόδωρους 9/11
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	α. Λά Παλς 2/10	ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ ΙV (δ.π.)	60	13339	αργεί Πειραιά
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	αργεί Σαουθάμπτον	ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Κασουσιόνγκ 10/10
ΙΜΑ *	68	27989	α. Σιμπού 9/10	ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. Πειραιά 29/10
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524	δ. Παναμά 23/10	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	στο Ζαράτ 29/8
ΙΩΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528	μεσογειαικές μεταφορές	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	ε. Σουέζ 12/8
ΙΩΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ.)	58	3825	αργεί Πειραιά	ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687	δ. Παναμά 30/10
ΙΩΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834	αργεί Πειραιά	ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	ε. Έλ Άγνι 18/6
ΙΩΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	διάλυση Κίνα	ΜΑΡΙΩ	65	17238	αργεί Πειραιά
ΙΩΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999	μεσογειαικές μεταφορές	ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Μ.)	68	8370	αργεί Σετοουμά
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (Μαλ.)	52	3840	αργεί Πειραιά	ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Μπαγκνόνγκ Μπαρ 29/10
ΙΩΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	αργεί Πειραιά	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	69	9116	δ. Π. Σαϊδ 2/11
ΙΩΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	μεσογειαικές μεταφορές	ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	α. Άμπιτζαν 8/10
ΙΟΣ (π.)	70	3971	αργεί Πειραιά	ΜΑΥΡΟΤΙΣΙΑ (κ.)	71	16623	α. Έσπερκεν 26/10
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	μεσογειαικές μεταφορές	ΜΕΛΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	στο Ντουμπάι 23/10
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Μπέρκεν 11/10	ΜΕΛΟΥΤΥ	69	6200	
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199	α. Λός "Αντζελες 22/10				
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	α. Ρίο Ίανβίρο 25/5				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9621	μεσογειαικές μεταφορές				
			ε. Μουρίρ 9/11 *				

ΜΕΛΕΤΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	80655
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΑ*	80	15552
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΜΙΛΕΝΑ Α. (Μ.)	66	16094
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	35000
ΜΙΜΗ Μ. (Μάτ.)	69	13525
ΜΙ'ΙΑ (κ.)	67	11870
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	6017
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΙΙΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΠ'ΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΓ-ΛΤΙΟΝ (κ.)	68	13706
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΓΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520
ΜΠΛΟΥΜΠΕΡΝΤ	68	10398
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073
ΜΠΟΥΓΚΑΝΒΙΛ (π.)	72	16704
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38803
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (Μ.)	65	7700
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΑΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΜΟΣ (κ.)	71	4981
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. (π.)	61	6123
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ Ι. (π.)	64	1148
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΡΑ (π.)	65	21966
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (κ.)	66	22260
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854
ΝΤΟΛΛΕΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140

ε. Ν. Όρλεάνη 5/11	
ἀργεί Κουβέιτ	
α. Μπολν Μπαϊν 25/9	
ε. Βηρυτό 4/11	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Π. Σαϊδ 4/11	
ε. Βομβάρ 24/10	
στο Μόνου (ἀποθήκη)	
ε. Άμπερσα 11/11	
δ. Γιβραλτάρ 10/11	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σιγκαπούρη 5/11	
δ. Γιβραλτάρ 7/11	
μετ. «Μίλλυ» (Μα.)	
ε. Ν. Όρλεάνη 11/11	
α. Σιγκαπούρη 3/11	
διόλυση Κίνα	
πρ. «Αγαθή»	
α. Ν. Όρλεάνη 1/11	
δ. Παναμά 24/10	
α. Ν. Όρλεάνη 23/10	
α. Μομπά 24/10	
α. Χιούστον 14/10	
α. Ν. Όρλεάνη 8/11	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ν. Όρλεάνη 22/10	
ἀργεί Ν. Όρλεάνη	
α. Μομπά 22/10	
α. Μομπά 11/10	
ἀργεί Ν. Όρλεάνη	
ἀργεί Ν. Όρλεάνη	
α. Ντεμπερά 8/11	
ἀργεί Ν. Όρλεάνη	
δ. Παναμά 30/10	
δ. Γιβραλτάρ 1/11	
α. Ν. Όρλεάνη 6/11	
ἀργεί Ν. Όρλεάνη	

ἀργεί Ν. Όρλεάνη	
ε. Σιλακάπ 23/10	
δ. Ντόβερ 11/11	
α. Ν. Όρλεάνη 6/11	
α. Ρουέν 1/10	
μεταφορές Ίνδονησίας	
ε. Ρουέν 22/10	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. «Κατερίνα Κ.»	
πρ. «Σολνεί»	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Π. Σαϊδ 5/11	
α. Κίγκστον 1/11	
ε. Μαντρά 29/9	
στη Νιγηρία	
υπεστείλες ελληνική	
α. Γιένμπο 4/11	
δ. Γιβραλτάρ 8/11	
ε. Φιλαδέλφεια 9/11	
ἀργεί Πειραιά	
προσάραξε Μπουσίρ	
α. Φαλονάρα 4/11	
ε. Μπαβαναγκάρ 19/8	
α. Πόρτ ντε Μπουκ 7/11	
α. Λός Άντζελες 30/10	
μεταφορές Περισκόπ	

δ. Σουέζ 10/11*	
πρ. «Ντέκα Ναβικέιτορ»	
α. Αύγουστα 4/11	
δ. Παναμά 30/10	
ε. Τσάνα 8/11	
α. Ούμ Σαϊδ 7/11	
ε. Γδύνια 28/10	
μεσογειακές μεταφορές	
μεταφορές Έρυνθας Θάλ.	
υπεστείλες ελληνική	
α. Κασσιούνγκ 2/11	
ε. Κασσιούνγκ 6/11	
α. Φός 5/11	
α. Σουέμα 31/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Χόγκ Κόγκ 5/11	
ἀργεί Τουλών	
ἀργεί Δουνκέρκη	
ε. Δουνκέρκη 25/10	
α. Δακάρ 27/10	
ε. Ν. Όρλεάνη 2/11	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Πειραιά 20/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Φιλαδέλφεια 26/10	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Σπέζια 6/8	
α. Μπανζιούλ 25/10	
ε. Κοπερ 9/11	
α. Ντάρμπαν 21/10	
α. Καρταγένια 9/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Άμολνός 7/11	
δ. Σουέζ 7/11	
α. Κάδιξ 6/11	
α. Βαλπαράϊζο 3/11	
α. Μομπάσα 8/11	
α. Τρινκόμάλη 12/11	
στο Παλάου Σαμπου (ἀποθ.)	
ε. Παρανάγουα 3/11	
ε. Μάντρε ντε Ντέους 5/11	
ε. Μορμουγκάο 6/11	
στο Άσσάμ 30/10	
μετ. «Μάουμτ Έτνα» (Λ.)	
ε. Χιούστον 11/11	
δ. Πόρτ Σαϊδ 1/11	

ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15888
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΤΑΝΣ (Μ.)	67	25279
ΟΡΕΥΣ	67	5525
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	69	23222
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248
ΟΣΕΑΝ ΤΖΟ'Υ' (Μ.)	66	9058
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	69	15874
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (π.)	68	10271
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.κ.)	65	41195
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455
ΠΑΖΙΦΚ ΓΟΥΛΙΝΒ	84	22511
ΠΑΖΙΦΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΖΙΦΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΖΙΦΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ ΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525

ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΑΝ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	65	15577
ΠΗΓΑΣΟΣ (Φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΛΩΤΩ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460
ΠΟΡΤΟ ΑΛΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	13383
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΕΣΙΦ (δ.π.)	73	30067
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (π.)	70	43598
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΝ ΓΟΥΛΙΝΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΛ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΜΠΗΝ (κ.)	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861

ἀργεί Άστακό
ἀργεί Ίτεα
ἀργεί Έλεουσίνια
ἀργεί Έλεουσίνια
ἀργεί Π. Άρθουρ
α. Χάμιλτον 17/10
ε. Τολέδο 6/10
α. Τζακόρτα 25/10
αναμένει λαμπουάν
ἀργεί Ίτεα
ἀργεί Πειραιά
α. Χόβικ 28/10
ε. Τάραντα 12/10
ε. Χιούστον 10/11
ἀργεί Πειραιά
ε. Ν. Όρλεάνη 4/11
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Υμούιντεν 1/11
ε. Πειραιά 27/10
μεσογειακές μεταφορές
ἀργεί Πειραιά
α. Μάντρε ντε Ντέους 5/11
ἀργεί Σετούμπάλ
στο Τζιμπούτι 2/11
α. Ν. Γουέστμινστερ 7/11
πρ. «Γλυφάδα Γουαίβ»
ε. Κακινάδα 24/9
δ. Μάλτα 1/11
α. Τενερίφ 22/10
α. Τόκυο 8/10
πρ. «Virginia Star»
α. Σιγκαπούρη 13/10
ἀργεί Σάρζα
α. Ούκο 20/9
ε. Μονρόβια 2/11
ε. Μάχια Μπλάνκα 6/11
α. Μπελέμ 3/11
ε. Ν. Όρλεάνη 17/10
ε. Ρότερνταμ 8/11
πρ. «186α»
α. Νταλιάν 5/7
δ. Παναμά 26/10
α. Ντώρμπαν 23/10
δ. Γιβραλτάρ 24/10
α. Λ. Τσάρλς 27/9
ἀργεί Καμπόνας
ἀργεί Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 7/9

ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	ε. Νταμπιέρ 8/11	ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Μπρισμαίν 15/10
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	πρ. «Μπέλα Κόμμετ»	ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	α. Ραγκούν 4/11
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	6098		ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	α. Καλκούτα 27/10
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	ε. Μπαντάρ Άμπας 25/10	ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	αργεί Άστακό
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Ντάρμπαν 29/10	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500	αργεί Άστακό
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (κ.)	67	34064	πρ. «Καληδονία»	ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842	α. Λάγος 17/10
ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.)	67	39444	πρ. «Γ'κούντ Χάρβεστ»	ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	α. Νιούπορτ 1/11
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	α. Τάραντα 7/11	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	ε. Βρέμη 12/11
ΣΕΙΡΗΝΑ (λιβ.)	72	69874	επιωλήθη	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Ίμνινγκαμ 3/11
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	ε. Χουέλα 4/11	ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	ε. Άμβέρσα 7/11	ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	α. Σαβάννα 17/5
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I. (π.)	64	5807	ε. Βενετία 26/10	ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	α. Λισαβόνα 1/9
ΣΕΜΙΙΙ(π.)	76	12443	α. Σάν Ντιέγκο 1/11	ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110	α. Πόρτ Σάιθ 5/10
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	ε. Βηρυτό 24/10	ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Ρίο Άντρεϊρο 6/10
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	δ. Π. Σάιθ 7/11	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μόλτ.)	58	6492	αργεί Άστακό
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Σιγκαπούρη 31/10	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)	64	15910	αργεί Άστακό
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299	ε. Σανγκάι 28/9	ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	α. Ντάρμπαν 28/10
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	69	43456	α. Χάμπτον 26/10	ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	αργεί Πειραιά
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ.)	71	8894	δ. Κων/πολη 10/4	ΤΙΤΙΣΗ (κ.)	70	9025	α. Χιούστον 27/9
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289	μεσογειακές μεταφορές	ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	ε. Γδύνια 6/11
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	α. Μαλάγα 10/11	ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	α. Ν. Όρλεάν 11/10
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	επιωλήθη	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	ε. Χουάγκου 25/10
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Σάντος 23/10	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	α. Τολάνα 11/11
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	δ. Παναμά 3/11	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	στο Ντάρμπαν 10/11
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746	στο Λάγος	ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379	στο Μαντράς	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	στο Φόλκστον 3/11
ΣΗΓΚΑΛ (Μόλτ.)	65	9043	ε. Βεραβόλ 8/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	α. Φιλαδέλφεια 21/9
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640	δ. Γιβραλτάρ 4/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	α. Φιλαδέλφεια 21/9
ΣΗΓΟΥΟΡΛΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	ε. Σαγκάι 9/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Φιλαδέλφεια 12/9
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095	ε. Σιγκαπούρη 7/11	ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	ε. Γουέστερνπορτ 10/11
ΣΗΚΟΡΑΛ (δ.κ.)	70	3295	επιωλήθη άλλοδαπούς	ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	αργεί Χαλκίδα
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	α. Μόνγκοταν 6/11	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	ε. Πειραιά 8/10
ΣΗΛΑΚ (Μόλτ.)	67	28528	ε. Μορμουγκό 9/11	ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Λας Πάλλας 16/10
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21656	α. Ρίτσοντ Μπαϊ 7/10	ΤΥΧΗ(π.)	73	6415	α. Μομπιλ 6/11
ΣΗΛΙΝΚ (Μόλτ.)	74	18963	δ. Έπτανηρα 3/11	ΥΠΑΝΤΑΝΗ (π.)	71	4635	ε. Τούμξαν 18/8
ΣΗΜΑΖΤΕΡ (Μόλτ.)	69	12412	διάλυση Άπω Άνατολή	ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768	α. Σόρζα 8/11
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Ρόττερνταμ 8/11	ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	α. Μομπιλ 19/10
ΣΗΜΠΛΟΥ (Μ.)	66	10073	διάλυση Πακιστάν	ΦΑΙΔΑΡΑ (κ.)	71	1571	αργεί Πειραιά
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	α. Μπουένα Βεντούρα 26/10	ΦΗΑΡΕΣΣΙ(κ.)	71	22523	α. Κισαροζού 1/10
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773	δ. Κων/πολη 22/10	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Σάντο Ντομίνγκο 22/10
ΣΗΣΤΑΡ (Μόλτ.)	69	12411	α. Ν. Όρλεάν 15/9	ΦΙΛΙΠΙΔΑ (Φ.)	74	8869	α. Άμβέρσα 12/10
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Φρέντρικσταν 15/10	ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	διάλυση Γκάντνι
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Γιοκχάμα 25/10	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	α. Πειραιά 4/11
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	αργεί Πειραιά	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	δ. Σουέζ 6/11
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρ. «Έλαφίνα»	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΑΝΤ (π.)	66	13870	πρ. «Κύθηρα»
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598	α. Νάρβικ 10/11	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	α. Τάμπα 16/10	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	α. Π. Σάιθ 3/11
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (π.)	72	7006	α. Γκιζόν 25/10	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	α. Βόλο 4/11
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Σιγκαπούρη 26/10	ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	α. Μπαχραϊν 7/11
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	δ. Κων/πολη 30/10	ΦΟΙΒΟΣ (λιβ.)	69	15808	α. Πόρτ Έλζαμπεθ 17/10
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Λουάντα 24/10	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	73	10034	ε. Μογκαντίσου 24/10
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές	ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Κοσίν 8/11
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	α. Χάμπτον 22/10	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736	ε. Καλκούτα 2/11
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομεϊνί	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	ε. Άμβέρσα 10/11
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Όσκαρσλιν 12/9	ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	ε. Μπαγκόγκ Μπάρ 26/10
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές	ΦΡΗΝΤΟΜ I	59	1229	ε. Σ. Λουί ντό Ρόν 9/11
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	στο Π. Σουδάν	ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΟ (π.)	69	8065	ε. Σ. Λας Πάλλας 7/11
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1559	α. Τζακάρα 7/10	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λας Πάλλας 25/10
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	αργεί Πειραιά	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Γουέστερνπορτ 28/10
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701	μεσογειακές μεταφορές	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	στον π. Όρινόκο 14/11
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	στο Μπαντάρ Άμπας 5/11	ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.)	60	7925	α. Τσιότζια 25/10
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	μεταφορές Περσικού	ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	α. Νιούπορτ 7/11
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.)	73	134011	πρ. «Σταμάτιος Γ. Έμπερικός»	ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279	α. Νταβά 6/11
ΣΟΥΡΝΤ (Μ.)	56	8878	δ. Μπουόνομπούτελ 9/11	ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918	αργεί Πειραιά
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	α. Λά Νουβέλ 28/10	ΧΕΑΜΕΡ (π.)	64	10595	α. Τσιότζια 25/10
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	ε. Ραγκούν 24/10	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Νιούπορτ 7/11
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Σφάθ 27/10	ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768	α. Νταβά 6/11
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	ε. Μπρίξχαμ 8511	ΧΙΟΥΠ II (π.)	64	15404	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000	ε. Ίκονιο 1/11	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983	ε. Καβάλα 27/10
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	αργεί Σάρζα	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ			στη Σιγκαπούρη
ΣΤΑΡΝΑΖ (Όνδ.)	62	4412	α. Παντζάνγκ 9/10		79	12598	α. Χόγκ Κόγκ 10/1
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	ε. Τζέντα 16/10	ΧΩΚ (κ.)	64	10292	ε. Χαλδία 25/9
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	α. Ράς Τανούρα 20/10	ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρώην «Κασκίότος»
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	αργεί Πειραιά	ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	α. Μομπιλ 3/11	ΩΡΙΩΝ(κ.)	73	18958	α. Ντάρμπαν 20/10
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	επιωλήθη άλλοδαπούς				
ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (Μ.)	69	2967	α. Άμβούργο 16/10				
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480					

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

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

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 5.000

Annual Subscription Rates:

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

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 - ΜΟΞΧΟΠΟΥΛΟΣ

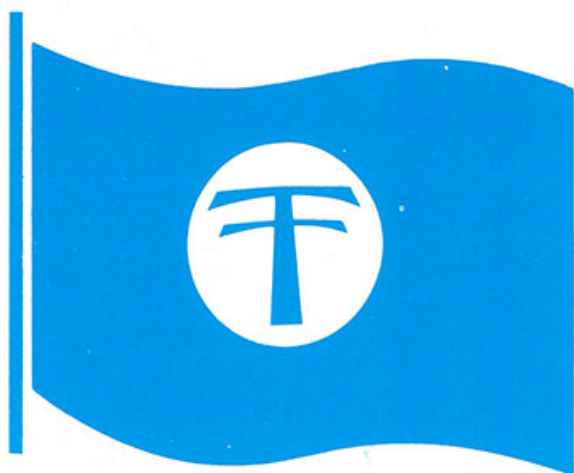
NAFSI S.A.

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.

Trade and Transport Inc.

Ships Managers-Operators



**flies over 20
first class units**



TRADE AND TRANSPORT INC.

PIRAEUS 61-65 Filonós Str. GR 185 35 P.O. Box 80 104 GR 185 10 Phone 41190 41-8 Telex 21-2627 21-1279 21-1772
Cables Searun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED 7 Stratton Street London W1X 5FD Telex 893356/266311
Phone 01-491-7014 Cables Tatuk LONDON

UNITED STATES AGENTS Brokerage and Management Corp 90 Broad Str. New York N.Y. 10 004 Phone (212) 42 53 730
Cables Searunner Codes New Boe Code Telex ITT 710-581-3866 RCA 222211 WWT 620053

ARABIAN GULF AGENTS TRADE AND TRANSPORT (UAE) LIMITED P.O. Box 6698 Sharjah U.A.E. Phone 971-6-593358 Telex 68757

