

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Δεκεμβρίου 1985

Αρ. Φύλλου 1213/972

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIO. 1213/972 ΔΡΧ. 150 15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1985



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

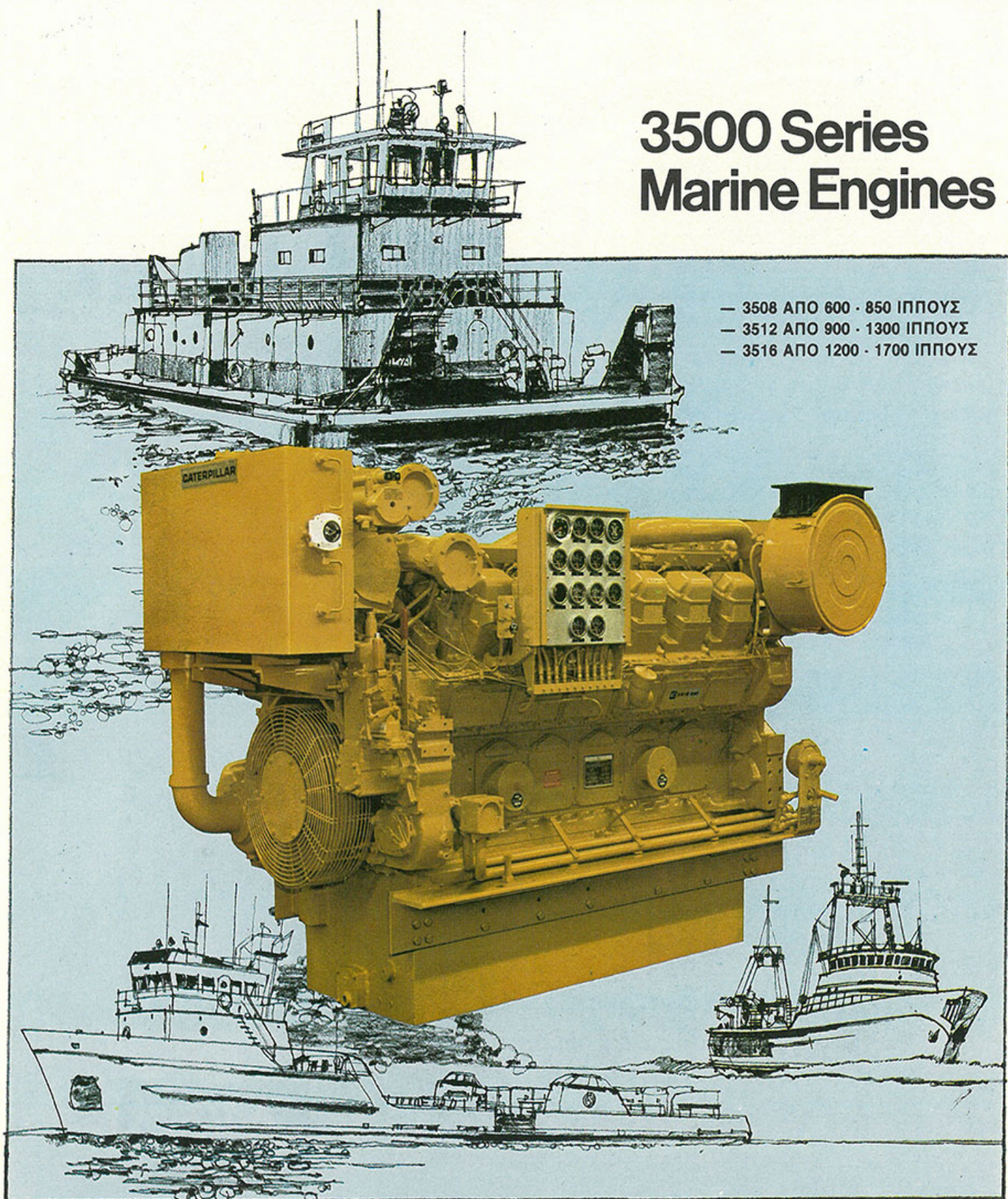
ΕΛΤΡΑΚ



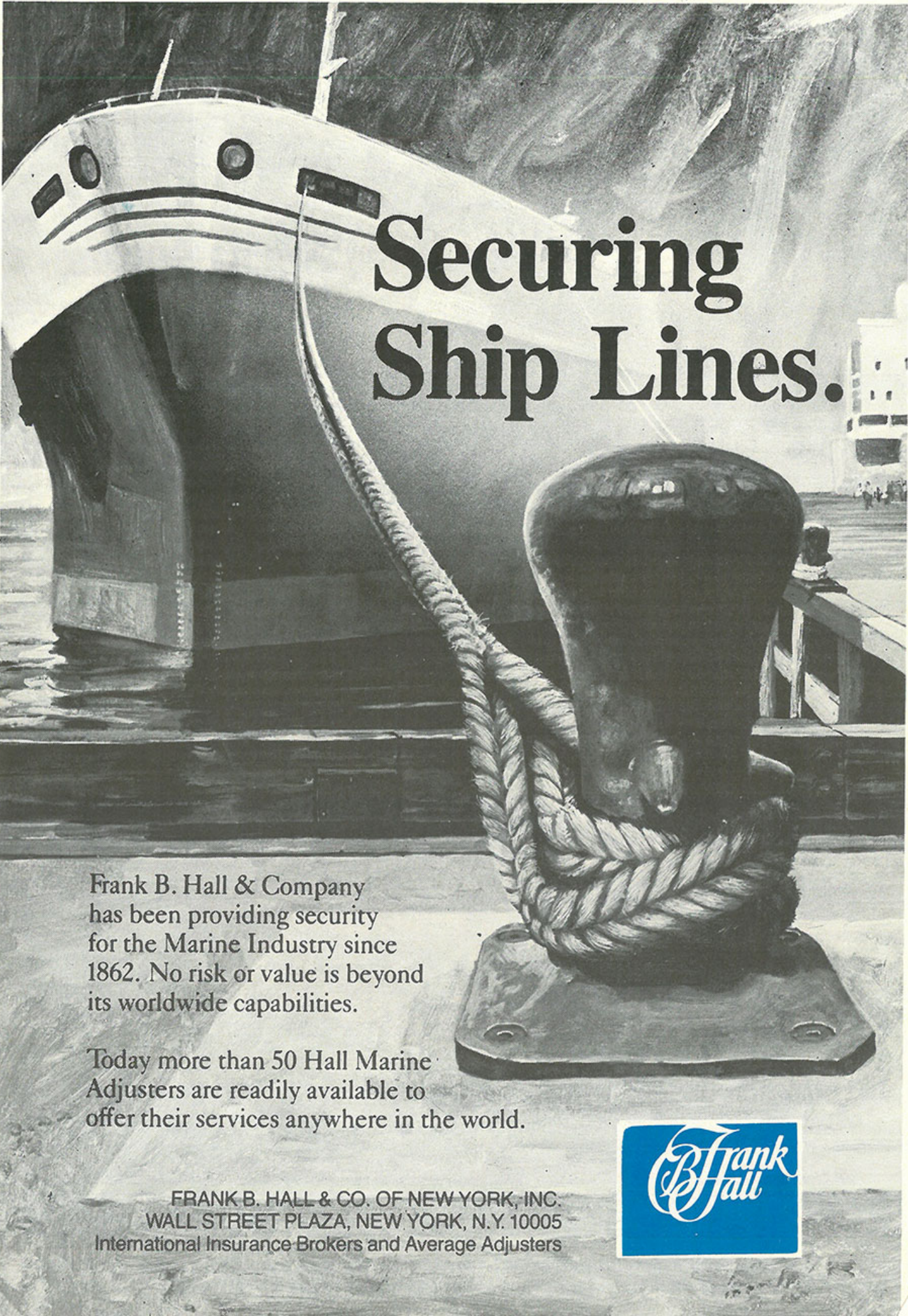
ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3500 Series Marine Engines

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



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



Securing Ship Lines.

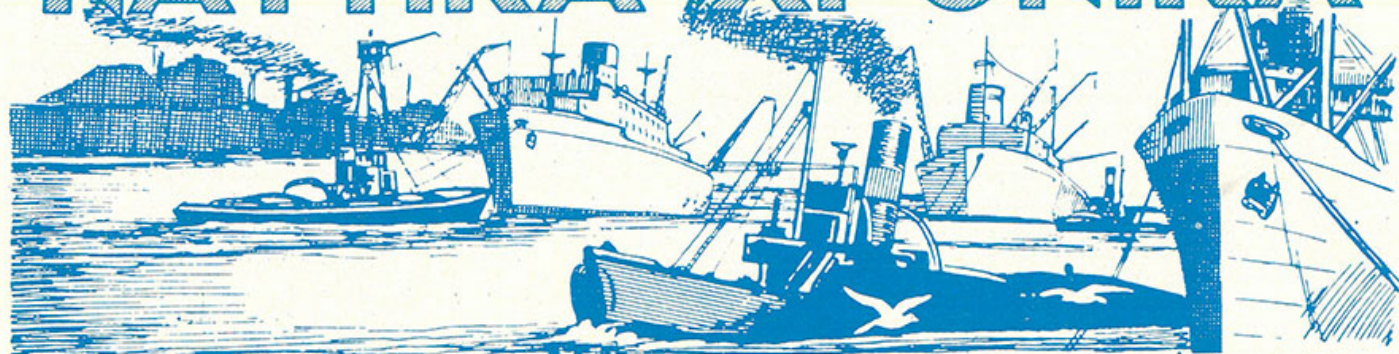
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1213/972

15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Έν τῷ πολλῷ τό εὐ

Ἡ ἀπόφαση γιὰ τὴν ἄρση τοῦ ὁρίου ἡλικίας τῶν πλοίων, ἡ ὁποία σκοπεύει στὴν ἐπανεγγραφή στὸ ἐθνικὸ νηολόγιο πλοίων πού τὸ εἶχαν ἐγκαταλείψει ἢ στὴν ἀσφαλιστικὴ κάλυψη τῶν πληρωμάτων τους ἀπὸ τὸ NAT δὲν πρόκειται, αὐτὴ καθεαυτή, νὰ ἐπιφέρει τὰ ἀποτελέσματα τὰ ὁποία φαίνεται νὰ προσδοκᾷ ὁ Ὑπουργὸς κ. Στάθης Ἀλεξανδρῆς καὶ πού κατὰ τίς ἐκτιμήσεις του εἶναι ἡ ἐξασφάλιση καὶ ἄλλων θέσεων ἀπασχολήσεως γιὰ τοὺς Ἕλληνες ναυτικούς καὶ ἡ παράλληλη, ἐκ τοῦ λόγου αὐτοῦ, αὐξηση τῶν ἐσόδων τοῦ NAT κατὰ 1,5 δισ. δραχμῶν, καθὼς καὶ ἡ παρεπόμενη ἐξασφάλιση τῆς ἀσφαλείας τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν οἱ ὁποῖοι σήμερα ταξιδεύουν μὲ μὴ ἐλεγχόμενα ἀπὸ τίς ἐλληνικὲς ἀρχὲς πλοῖα.

Ἀναμφισβήτητα ὅμως ἀποτελεῖ μιά ἀφειρητρία ἡ ὁποία μπορεῖ νὰ ἀποτελέσει ὁρόσημο γιὰ σημαντικὲς ἐξελίξεις πού εἶναι δυνατόν νὰ ὀδηγήσουν καὶ πάλι στὸν γιγαντισμὸ τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου: Ἡ ἐπιθυμία γιὰ περισσότερα πλοῖα φανερώνει μιά σαφέστατη μεταστροφή: Τὸ οὐκ ἐν τῷ πολλῷ τό εὐ δὲν ἰσχύει πλέον, χρειάστηκε ὅμως τὸ ἐθνικὸ μας νηολόγιο νὰ μειωθεῖ κατὰ 1.400 πλοῖα γιὰ νὰ ποῦμε ἐν τῷ πολλῷ τό εὐ.

Κάλλιο ἀργά, βέβαια, παρά ποτέ. Τὸ ὅτι ἡ περιορισμένης, ἄλλωστε, ἐκτάσεως, ἀπόφαση γιὰ τὴν ἄρση τοῦ ὁρίου ἡλικίας (θὰ ἰσχύσει μόνο γιὰ ἔξι μῆνες καὶ ἀφορὰ πλοῖα τὰ ὁποία ἦταν προηγουμένως ἐγγεγραμμένα στὰ ἑλληνικὰ νηολόγια βάσει τοῦ ἄρθρου 13) δὲν πρόκειται καθεαυτὴ νὰ ἀποδώσει ἐκεῖνα πού προσδοκᾷ ὁ Ὑπουργὸς δὲν εἶναι δύσκολο νὰ ἀποδειχθεῖ. Ἡ ἀπόδειξη προκύπτει ἀπὸ τὴν ἀπάντηση στὸ ἐρώτημα γιατί ἕνας πλοιοκτῆτης θὰ ζητήσει νὰ ἐπαναφέρει στὸ ἐθνικὸ νηολόγιο ἕνα πλοῖο τοῦ ἡλικίας μεγαλύτερης τῶν 17 ἐτῶν. Συνεπῶς μόνον συγκεκρι-

μένες καὶ ἐξειδικευμένες περιπτώσεις θὰ ὑπάρξουν, ἐνῶ γιὰ τὸν ἐπαναπατρισμό ὧν τῶν ἑλληνοκτῆτων πλοίων, γιὰ νὰ ἐπιτευχθεῖ τὸ ἐν τῷ πολλῷ τό εὐ καὶ νὰ ἱκανοποιηθεῖ ἡ ἐπιθυμία γιὰ πολλὰ πλοῖα χρειάζονται νὰ ληφθοῦν καὶ ἄλλα σημαντικὰ μέτρα.

Αὐτὰ τὰ μέτρα τὰ ἔχουμε ὑποδείξει ἐπανειλημμένα μὲ τὴν ἐλπίδα ὅτι θὰ βρεθεῖ κάποτε κάποιος νὰ μᾶς ἀκούσει, κάποιος ὁ ὁποῖος θὰ γνωρίζει ἐκ προοιμίου ὅτι οἱ στῆλες αὐτὲς δὲν ἔχουν καμμία ἰδιότητα καὶ ἀγωνίζονται πάντοτε γιὰ τὸ συμφέρον τοῦ τόπου αὐτοῦ πού ἐπιβάλλει σὲ κάθε στιγμή, ἀλλὰ σήμερα περισσότερο ἀπὸ ποτὲ ἄλλοτε, τὴν ὑπαρξὴ τῶν πολλῶν πλοίων. Ἐνα ἀπὸ τὰ μέτρα αὐτὰ ἀφορὰ τὴν ἐπάνδρωση τῶν ἑλληνικῶν πλοίων στὰ πλαίσια τῶν συνθηκῶν πού ἔχουν δημιουργηθεῖ τώρα, δηλαδὴ ἐξασφάλιση γιὰ τοὺς Ἕλληνες ναυτικούς ὧν τῶν θέσεων τῶν ἀξιωματικῶν σὺν τοῦ μαγείρου καὶ τοῦ ναυκλήρου, ἐφ' ὅσον φυσικὰ ὑπάρχουν προσφερόμενοι, καὶ πλήρης ἐλευθερία στὴν πλοιοκτησία γιὰ τὴν κάλυψη τῶν ἀναγκῶν σὲ κατώτερο πλήρωμα. Ἡ ἀντίληψη αὐτὴ ἐκφράστηκε καὶ πάλι στὸν ἴδιο τὸν Ὑπουργὸ τὴν περασμένη Τετάρτη ἀπὸ ἐκπρόσωπο τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μὲ ἀφορμὴ μιά μακρότατη συζήτηση τοῦ Ὑπουργοῦ καὶ τῶν ναυτικῶν συντακτῶν γιὰ τὴν ἀπόφαση ἄρσεως τοῦ ὁρίου ἡλικίας.

Σημειώνουμε ὅτι γιὰ τὴν ρύθμιση τοῦ θέματος αὐτοῦ δὲν χρειάζεται νομοθετικὴ ρύθμιση ἀλλὰ ἡ προσθήκη ἐνός ἢ καὶ δύο ἀκόμη ὧν στὴν ἐγκριτικὴ πράξη, μπορεῖ δηλαδὴ τὸ μέτρο νὰ ἐφαρμοσθεῖ ἀμέσως χωρὶς τὴν παραμικρὴ καθυστέρηση.

Ἀλλὰ καὶ πάλι δὲν ἀρκεῖ. Χρειάζεται νὰ γίνουν πολλὰ ἀκόμη πού θὰ δίνουν στὸ ἑλληνικὸ πλοῖο τὴν εὐελιξία πού ἔχει ἐξασφαλίσει ἐκτός τῶν πλαισίων

τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου, χρειάζεται ἀκόμη νὰ σταματήσουν οἱ τόσο συχνοὶ αἰφνιδισμοὶ ἀπὸ ὑπηρεσίες καὶ ὑπουργεῖα πού δὲν γνωρίζουν τίς ἰδιαιτερεσὲς συνθήκες τῆς Ναυτιλίας καὶ νὰ ξεκαθαριθεῖ ρητὰ ὅτι κανένα μέτρο ἢ ἀπόφαση δὲν μπορεῖ νὰ ληφθεῖ ἐὰν δὲν ὑπάρχει ἡ προηγούμενη συγκατάφαση τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας, χρειάζεται νὰ διαλαλήσει ἡ Ἱδία ἡ Πολιτεία πρὸς κάθε κατεύθυνση ὅτι περιβάλλει μὲ ἀπεριόριστη ἐμπιστοσύνη τὸν ἐφοπλισμὸ, χρειάζεται νὰ ἐπιβεβαιωθεῖ ἀπὸ τὰ πλεονέπιστα χεῖλη — ἀπὸ τὸν Πρωθυπουργὸ καὶ ἀπὸ τὸν Πρόεδρο τῆς Δημοκρατίας — ἡ ἐμμονὴ στὸ θεσμικὸ πλαίσιο τῆς Ναυτιλίας κλπ.

Ὅλα αὐτὰ εἶναι ἐφικτὰ καὶ μποροῦν νὰ γίνουν ἀμέσως. Θέληση μόνο χρειάζεται, θέληση, ἡ ὁποία, ὅπως δείχνουν τὰ πράγματα ὑπάρχει.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Ἡ Ἐκτελεστικὴ Ἐπιτροπὴ τῆς ΠΝΟ ἡ ὁποία συνήλθε σὲ δύο συνεδριάσεις γιὰ νὰ διατυπώσει τὰ αἰτήματα τῆς ναυτεργατικῆς πλευρᾶς ἀναφορικά μὲ τίς νέες συμβάσεις, ἀποφάσισε τελικὰ νὰ γίνει διάβημα πρὸς τὸν Ὑπουργὸ κ. Στάθη Ἀλεξανδρῆ προκειμένου νὰ διευκρινισθεῖ ἡ κυβερνητικὴ εἰσοδηματικὴ πολιτικὴ στὸν ναυτιλιακὸ χώρο, νὰ διευκρινισθεῖ δηλαδὴ ἂν ὑπάγονται καὶ οἱ ναυτικοὶ στὶς διατάξεις τῆς Πράξεως Νομοθετικοῦ Περιχομένου πού ἀπαγορεύει αὐτῆς πέραν τῆς εἰσοδηματικῆς πολιτικῆς.

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΟΥΝ

Ὅπως ἔχουμε σημειώσει καὶ σὲ προηγούμενα τεύχη, ἡ μακροχρόνια καὶ βαθειὰ παγκόσμια ναυτιλιακὴ κρίση ἔχει, μεταξύ τῶν πολλῶν προβλημάτων πού ἐπισύρει καὶ μερικὰ θετικὰ ἀποτελέσματα, τὸ κυριότερο τῶν ὁποίων εἶναι ὅτι προβάλλουν μέσα ἀπ' αὐτὴ οἱ ἱκανοὶ καὶ ἐκείνοι πού ἔχουν ἀφιερώσει μιά ζωὴ στὸν ἐφοπλισμὸ καὶ δὲν καταγίνονται μὲ τὰ πλοῖα περιστασιακὰ γιὰ τὴν ἀπόκτηση «εὐκόλου κέρδους».

Αξίζει σήμερα να σημειώσουμε δύο δείγματα τέτοιας επιχειρηματικότητας, με άφορμη την προβολή από μέρους του διεθνούς ναυτικού τύπου της αποδοχής από την Ιταλική κυβέρνηση της προτάσεως ενός γκρουπ επιχειρηματιών με επικεφαλής τον Όμιλο Χανδρή για την εξαγορά της «Λάουρο», καθώς και της δημιουργίας μιας κοινοπραξίας με την συμμετοχή της «N.J. Goulandris» ή όποια στόχο έχει να αναλάβει για λογαριασμό των Τραπεζών τη διαχείριση πλοίων για τα οποία οι προηγούμενοι πλοιοκτήτες δεν ήταν σε θέση να αντιμετωπίσουν τις δανειακές τους υποχρεώσεις.

Στην πρώτη περίπτωση, ο Όμιλος Χανδρή με την συνεργασία του έφοπλιστου Λουτσιάνο Ότσετι που έδρευε στη Γένοβα και του γνωστού τροφοδότη Λιγκαμπούε της Βενετίας, αναλαμβάνουν έναντι ποσού 11 εκατομμυρίων δολαρίων τα όκτω πλοία που κατέχει η «Λάουρο» σήμερα, με την υποχρέωση να διατηρήσουν τις θέσεις εργασίας 400 πληρωμάτων και 63 υπαλλήλων γραφείου.

Στην δεύτερη περίπτωση η «N. J. Goulandris» σε συνεργασία με τον ναυλομεσίτη Ο. Κήφ, και την βρετανική εταιρία «Aall Investment Management» προχώρησαν στην ίδρυση της «The International Shipping Fund», με έδρα τις νήσους Κάουμαν, η οποία προσφέρει μία εναλλακτική λύση στις Τράπεζες οι οποίες μπορούν μεταβιβάζοντας την ιδιοκτησία του πλοίου στην κοινοπραξία να λάβουν μετοχές της και να συμμετέχουν στα έσοδα από την εκμετάλλευσή του. Από ότι πληροφορούμεθα η ανάμιξη της «N.J. Goulandris» έχει κυρίως χαρακτήρα συμβούλου για τεχνικά και θέματα εκμεταλλεύσεως, όπου η μακρόχρονη πείρα της είναι πολύτιμη και στις Τράπεζες.

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΤΙΜΑ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΗ

Η πιο συγκινητική, θα λέγαμε, εκδήλωση κατά τη διάρκεια του χρόνου που συμπληρώνεται σε λίγες ημέρες, υπήρξε η πρόσφατη τελετή της ΕΕΕ, όπου απονεμήθηκαν τα βραβεία που καθιέρωσε η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών στη μνήμη του Αντώνη Χανδρή.

Όπως πολύ σωστά ανέφερε ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Στάθης Γουρδομυχάλης, ο Αντώνης Χανδρής είχε από νεαρή ηλικία έρθει πολύ κοντά στον ναυτικό και τα προβλήματα του και υπήρξε από τους πρώτους τεχνοκράτες έφοπλιστές που δραστηριοποιήθηκαν μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, με εύρυτητα και ανήσυχον πνεύμα και ό οποίος διατήρησε θερμό ενδιαφέρον για τους νέους που είχαν έφεση για μάθηση και επιστήμη.

Η άπονομή των 10 βραβείων σε ισάριθμα παιδιά ναυτικών που διακρίθηκαν για την επίδοσή τους στις εισαγωγικές εξετάσεις στα Ανώτατα και Ανώτερα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα κατά το ακαδημαϊκό έτος 1985-86, πιστεύουμε ότι αντιπροσωπεύουν την πολυσχιδή προσωπικότητα του τιμωμένου αείμνηστου φίλου και τιμούν την Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών για τη ωραία πρωτοβουλία της.

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.

Η ετήσια τακτική γενική συνέλευση των μελών της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών θα γίνει στις 15 Ιανουαρίου αλλά τα θέματα της ημερησίας διατάξεως δεν έχουν καθορισθεί ακόμη. Σχετική απόφαση ελήφθη από το Δ.Σ. της Ε.Ε.Ε. το οποίο επίσης αποφάσισε η κοινή συνεδρίαση με το Δ.Σ. του Κομμίτη να πραγματοποιηθεί στις 24 Μαρτίου στο Λονδίνο.

Η ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΟΥ Δ.Σ. ΤΟΥ ΝΑΤ

Σε έκκρεμότητα εξακολουθεί να παραμένει το θέμα της συνθέσεως του Δ.Σ. του ΝΑΤ μετά την παραίτηση του Α' αντιπροέδρου της Ένώσεως Πλοιάρχων κ. Γεώργ. Κασιμπή από τη θέση του αναπληρωματικού συμβούλου στην οποία είχε διορισθεί με τη σχετική απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας.

Με την ευκαιρία σημειώνουμε ότι ο κ. Άλεξανδρής δεν έχει απαντήσει ακόμη στην έρωτηση των σπηλών αυτών για τα κριτήρια τα οποία τον οδήγησαν να προτείνει την ανανέωση της θητείας του προέδρου του ΝΑΤ για τρία χρόνια ακόμη.

ΤΟ ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΗ

Ός τη στιγμή αυτή δεν έχει ληφθεί καμία απόφαση αναφορικά με αύξηση του ορίου ηλικίας των ναυτικών για τη συνταξιοδότησή τους από το ΝΑΤ, δήλωσε την περασμένη Τετάρτη ο Υπουργός κ. Στ. Άλεξανδρής, απαντώντας σε σχετική έρωτηση. Όλα τα θέματα που σχετίζονται με το ΝΑΤ, διεκρινίσε ο Υπουργός, μελετώνται από την επιτροπή που καταρτίζει το σχετικό νομοσχέδιο, αλλά αποφάσεις δεν έχουν ληφθεί, όπως ούτως ή άλλως δεν υπάρχει νομοσχέδιο θα τεθεί υπ' όψει όλων των ενδιαφερομένων, κατέληξε.

Από τη δήλωση αυτή προκύπτει ότι τίποτε δεν αποκλείεται, και αυτό μας κάνει να φοβόμαστε ότι αντί να εκκαθαρισθεί το μη-

τρώ των συνταξιούχων του ΝΑΤ από όλους εκείνους που εισπράττουν συντάξεις χωρίς να έχουν προσφέρει τό παραμικρό και οι οποίοι λέγεται — έμεις δεν έχουμε λόγους να το άμφισβητήσουμε — ότι αποτελούν το 50% του συνόλου των συνταξιούχων, θα θιγούν και πάλι οι πραγματικοί ναυτικοί, εκείνοι δηλαδή που συνεισφέρουν με τη σκληρή εργασία τους στα πλοία και κυρίως στα ποντοπόρα.

Έν άναμονή του κειμένου του νομοσχεδίου δεν προσθέτουμε τίποτε άλλο πρὸς τό παρόν, εκτός από την αντίληψή μας ότι τό ΝΑΤ θά σωθεί μόνο εάν άπαλλαγεί από τους «άλεξιπτωτιστές» και εάν αύξηθεί ό αριθμός των εισφερόντων πλοίων.

ΤΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΟΛΠ

Θέλωμε να ελπίζουμε ότι οι άρμόδιοι Υπουργοί (Ναυτιλίας και Έθνικής Οικονομίας) θά τροποποιήσουν αισθητά την απόφαση της μικρής πλειοψηφίας του Δ.Σ. του ΟΛΠ για την αύξηση των τιμολογίων του Όργανισμού κατά 28% και επί πλέον θά προχωρήσουν και στην κατάργηση οποιασδήποτε αύξησης που άφορά τη χρήση των δεξαμενών και των κρητιδωμάτων και των χώρων για έπισκευές πλοίων. Και ότι επί πλέον θά ύποδείξουν στη διοίκηση του ΟΛΠ να στρώσει τούς υπαλλήλους στη δουλειά ώστε να αύξηθούν τά έσοδα από την παραγωγικότητα του προσωπικού.

Επίσης οι δύο Υπουργοί πρέπει να «εξέκψουν» τη φόρα των άρμοδίων του ΟΛΠ για την απόκτηση υπό τις σημερινές συνθήκες νέας δεξαμενής με δαπάνη δύο δισεκ. δραχμών, δεδομένου ότι μετά την κρατικοποίηση και των Ναυπηγείων Σκαρामαγκά είναι πλέον εύχερης ή κατανομή όλων των δεξαμενών που ύπάρχουν στην περιοχή για την έξυπνέτηση της όποιας ζητήσεως.

Με λίγα λόγια δεν πρέπει να ζητάμε μόνο θυσίες από τό λαό, αλλά να εργαζόμαστε όλοι όσο πρέπει για να αύξηθεί τό εθνικό προϊόν και επί πλέον να άποφεύγουμε, σήμερα τουλάχιστον, δαπάνες που μπορούν να άποφευχθούν χωρίς να ύπάρξουν δυσμενείς συνέπειες άφού είναι δυνατόν να έπιτευχθεί ή όρθολογική χρήση των διατιθεμένων μέσων.

Γιά την ιστορία μόνο αλλά και για να καταδειχθεί ή άνευθυνότητα που έπικρατεί στον έλεγχομένο από τό Κράτος τομέα, σημειώνουμε ότι ή είσήγηση των ύπηρεσιών του ΟΛΠ πρόβλεπε αύξηση 43,5% και ότι οι είσηγητές παραμένουν ακόμη στις θέσεις τους και δεν έχουν σταλεί στα σπίτια τους.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

Τή στιγμή που καταβάλλεται μια έντονη προσπάθεια για να αύξηθεί ή παραγωγή, ώστε σε συνδυασμό με τά άλλα μέτρα που έχουν ληφθεί να μπορέσει να ξεπεράσει ό τόπος τά σοβαρότατα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπιζει, είναι τό λιγότερο άνεπιτρεπτό να προτιμούνται από έλληνικές επενδύσεις και μάλιστα λαϊκής βάσεως ξένα προϊόντα άφού τά αντίστοιχα έλληνικά είναι έφάμιλλα των ξένων και επί πλέον προσφέρονται σε δρασμές.

Γι' αυτό οι στήλες αυτές καταγγέλλουν την ΑΝΕΚ για την άπαράδεκτη, από όλες τις άπόψεις, επιλογή της να προμηθευθεί για τά πλοία της διαχωριστήρες πετρελαίου/νερού

ΜΑΛΤΑ

**ΓΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΑΧΕΙΑ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΩΝ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ
ΣΑΣ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:**

S. MIFSUD & SONS LTD.

131 EAST STREET
VALETTA - MALTA

TEL: 624199 - 625349
CABLE: SILNAVE
TLX: 277 MALTA

ξένης προελεύσεως τη στιγμή που υπάρχει ανάλογο ελληνικό μηχανήμα το οποίο όχι μόνον είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικά διεθνώς αναγνωρισμένα αλλά επί πλέον έχει αποδειχθεί πολύ καλύτερο από ανάλογα ξένα και προσελκύει το ενδιαφέρον μεγάλων και γνωστών ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων που το εγκαθιστούν στα πλοία τους. Και επί πλέον προειδοποιούν ότι δεν θα γίνει ανεκτή άλλη παρόμοια επιλογή από ναυτιλιακές επιχειρήσεις της μορφής της ΑΝΕΚ, ή διοίκηση της οποίας οφείλει, κατά την αντίληψή μας να διερευνήσει σε βάθος την υπόθεση αυτή — είμαστε βέβαιοι ότι παρόμοια αξίωση θα έχουν και οι χιλιάδες τών μετόχων της.

Με την ευκαιρία ερωτούμε τις αρμόδιες ελληνικές υπηρεσίες γιατί δεν αξιώνουν να είναι εφοδιασμένα με προοπτικούς και όλες τις σχετικές ενδείξεις και οδηγίες στα ελληνικά όλα τα ξένα προϊόντα, μηχανήματα, όργανα κλπ. τα οποία προορίζονται για πλοία εσωτερικών γραμμών, καθώς επίσης και γιατί δεν αξιώνουν να γίνονται και στην Ελλάδα τέστ για τα ξένα προϊόντα και μηχανήματα που προορίζονται για τα πλοία, όπως αξιώνουν για αντίστοιχα ελληνικά μηχανήματα οι αρχές άλλων χωρών;

Επίσης με την ευκαιρία θέλουμε να αναφέρουμε ότι η επιχείρηση που κατασκευάζει τον ελληνικό διαχωριστήρα έχει προχωρήσει στην κατασκευή δύο ακόμη μηχανημάτων που καλύπτουν απαιτήσεις της MARPOL 78 — έναν ανιχνευτή διαχωριστή επιφανείας και έναν μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου που έχουν αποδειχθεί πολύ ανώτερα από πολλά αντίστοιχα ξένα και είναι εύνοητο ότι πρέπει να προτιμούνται από τα ελληνικά πλοία.

Τέλος με την ίδια ευκαιρία θέλουμε να παρατηρήσουμε ότι πολλές χώρες προβάλλουν συστηματικά στην Ελλάδα τα επίτευματά τους στον τομέα της ναυτιλιακής τεχνολογίας, σε αντίθεση με μας πολύ δεν προβάλλουμε τα αντίστοιχα ελληνικά ούτε στο εσωτερικό της χώρας. Τό πλέον χαρακτηριστικό παράδειγμα εν προκειμένω αποτελεί η Βρετανία: Η βρετανική πρεσβεία στην Αθήνα σε ένα δελτίο της με τον τίτλο: «Η σημερινή Βρετανία» προβάλλει συστηματικά ακόμη και την κατασκευή μιας βαρκούλας μήκους τριών μέτρων — δεν δυσανασχετούμε γι' αυτό, απλώς επισημαίνουμε τί κάνουν οι άλλοι και τί δεν κάνουμε εμείς, με την ελπίδα ότι κάποιος αρμόδιος ή κάποιος υπουργός θα ξυπνήσει και θα κάνει κάτι προς αυτή την κατεύθυνση για τα ελληνικά μηχανήματα και προϊόντα.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Από τη στατιστική των απωλειών του 1984 που δημοσιεύουμε σε άλλη στήλη, συνάγονται μερικά πολύ ενδιαφέροντα στοιχεία για τα ελληνικά πλοία.

Κατ' αρχήν πρέπει να λεχθεί ότι η Ελλάδα εμφανίζεται πρώτη σε απωλεσθέν τοννάζ (480.115 τον. γκρός) και τρίτη σε αριθμό απωλεσθέντων πλοίων (21 μονάδες). Έπ' αυτού όμως είναι σκόπιμο να τονισθεί πρώτο μόνον η σύγκριση πρέπει για να είναι αντικειμενική να γίνεται σε αναφορά με το σύνολο της χωρητικότητας και των πλοίων που διαθέτει η χώρα. Και δεύτερον ότι εάν από τις 480 χιλιάδες τόννους αφαιρέσουμε τις τέσσερις απώλειες που σημειώθηκαν στον Περσικό, οι οποίες συμποσούνται σε 384 χιλιάδες τόννους, μένει υπόλοιπο 96.000 τόννων που

φέρνει την Ελλάδα σε αρκετά χαμηλότερη θέση.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό σημείο είναι ότι καθ' όλη τη διάρκεια του 1984 ο ελληνικός εμπορικός στόλος δεν γνώρισε ούτε μία σύγκρουση, ούτε μία πρόσκρουση, ούτε μία εξαφάνιση. Πράγμα το οποίο, προκειμένου ιδίως ιδίως για τις συγκρούσεις και προσκρούσεις πρέπει να εκτιμηθεί αναλόγως. Όπως επίσης θα αξίζει να ερευνηθούν ειδικότερα τα επτά ατυχήματα που αναφέρονται στη στατιστική με τον τίτλο «Βυθίσεις» και αφορούν ναυαγία λόγω κακοκαιρίας. Καθώς και τα επίσης επτά ατυχήματα πυρκαϊών και έκρηξεων, για να γίνουν ενδεχομένως ορισμένες διαπιστώσεις γενικότερου ενδιαφέροντος και ευρύτερης σημασίας.

ΒΗΜΑ ΠΡΟΟΔΟΥ

Όμολογούμε ότι δεν μπορούμε να αντιληφθούμε τις αντιδράσεις, τις οποίες προκαλέσει η σύσταση του συνεταιρισμού με τον τίτλο «Ακτίνα» στην οποία προχώρησε ομάδα τροφοδοτών πλοίων και την οποία έμεις θεωρούμε βήμα προόδου. Τίποτε δεν δικαιολογεί, κατά την αντίληψή μας, τις εν λόγω αντιδράσεις, εάν ληφθούν μάλιστα υπ' όψη και οι διακηρύξεις των ιδρυτών του συνεταιρισμού που μιλούν για την εισδοχή όλων των τροφοδοτών με ελεύθερη συναίνεση, για διαφάνεια στη διαχείριση και δημοκρατικές διαδικασίες στη λειτουργία και στη διοίκηση, για προσωπική συμμετοχή και εργασία των συμμετεχόντων κλπ.

Σημειώνουμε ότι βασικός και κυρίαρχος στόχος των μετεχόντων στον συνεταιρισμό τροφοδοτών πλοίων «Ακτίνα» θα είναι, όπως προκύπτει από την διακήρυξη αρχών και στόχων, η ενίσχυση της εθνικής οικονομίας και όχι μόνο η απόκτηση κέρδους, που άλλωστε πρέπει να είναι και ο στόχος κάθε επιχειρηματία και επιχειρήσεως. Γι' αυτό πρώτος και κύριος σκοπός που προβλέπεται από το καταστατικό του συνεταιρισμού είναι ο εφοδιασμός των πλοίων με ελληνικά προϊόντα ή αξία των οποίων θα εξοφλείται με συνάλλαγμα. Στα πλαίσια αυτά οι συνεταιριστές υπογραμμίζουν — και το επικροτούμε — ότι καθημερινό τους σύνθημα θα είναι: «Όχι ξένα προϊόντα στα πλοία έφ' όσον υπάρχουν ελληνικά, όχι μακαρόνια από την

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Διά της αγοράς του φορτηγού γραμμής «Solhaug» προστίθεται η τετάρτη μονάδα εις τον στόλον της «Ελληνικής» Α.Ε. της μοναδικής αυτής εταιρείας ελληνικών τακτικών γραμμών εκ της Μεσογείου προς την Βορειοηπειρωτικήν Ευρώπην. Το αγορασθέν σκάφος, 2.844 τον. γκρός και ναυπηγήσεως 1919 παραληφθέν εις Χόγκεσουντ ύψωσε την ελληνικήν σημαίαν και μετωνομάσθη «Βέλιον».

— Υπό την επωνυμίαν «Γεώργιος Νικολάου Έλλάς» Α.Ε. ιδρύθη με έδραν τον Πειραιά νέα ανώνυμος ναυτική και εμπορική εταιρεία, τριακονταετούς διαρκείας. Ιδρύθη επίσης με έδραν τον Πειραιά και 25ετή διάρκειαν νέα ατμοπλοϊκή και εμπορική εταιρεία υπό την επωνυμίαν «Νέιλ - Παντελής Έλλάς Α.Ε.».

— Τό α/π «Λίτα» κατευθυνόμενον κενόν εις την Μερσίναν εξώκειλε 10 μίλια ανατολικώς του λιμένος. Τό σκάφος τούτο είναι ανασφάλιστον.

— Εκ της αρμοδίας υπηρεσίας της Διευθύνσεως του Εμπορικού Ναυτικού ανακοινώθη ότι από της 1ης Ιανουαρίου 1936 και συμφώνως προς τό τελευταίον νόμον 6204, οι έπιθυμούντες ν' αποκτήσουν ένα εκ των τριών διπλωμάτων πλοιάρχων θά υποβάλλονται υποχρεωτικώς εις εξέτασεις.

— Η καθυστέρησις κατά μίαν ημέραν της κυκλοφορίας των «Ναυτικών Χρονικών» οφείλεται εις την επί εξαήμερον καθυστέρησιν, λόγω των πλημμυρών της Μακεδονίας, του ευρωπαϊκού ταχυδρομείου.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ.120/15-12-1935)

Τουρκία, όχι κομπόστες από τη Νότιο Αφρική, όχι πορτοκάλια από την τουρκοκρατούμενη Κύπρο.

Στίς επιδιώξεις του συνεταιρισμού περιλαμβάνεται η κατάργηση των πολλών και χρονοβόρων διαδικασιών για την πραγματοποίηση του εφοδιασμού που πολλές φορές καταλήγουν στην απαγόρευση του, ή εφαρμογή σύγχρονης τεχνολογίας και επιθετικής πολιτικής στην προώθηση των πωλήσεων στην Ελλάδα και διεθνώς, ή απόκτηση μαζικών και ενιαίων αποθηκευτικών χώρων κάθε είδους (ψυκτικών ή μη, τράνζιτ και έλευθε-

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ ΤΟ BULK CARRIER "HELLESPONT CONQUEST" Τ' ΟΠΟΙΟ ΚΡΑΤΗΘΗΚΕ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ROTTERDAM, ΚΑΜΜΙΑ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΧΕΣΗ ΕΧΕΙ ΜΕ ΤΟ "HELLESPONT GROUP" Τ' ΟΠΟΙΟ ΣΕ ΠΟΛΛΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙ ΩΣ ΠΡΩΤΟ ΟΝΟΜΑ ΤΗ ΛΕΞΗ "HELLESPONT".

ΤΟ ΑΝΩΤΕΡΩ ΠΛΟΙΟ ΑΝΗΚΕ ΣΤΟ HELLESPONT GROUP ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΝΟΕΜΒΡΙΟ ΤΟΥ 1979 ΟΤΑΝ ΚΑΙ ΕΠΩΛΗΘΗ ΣΤΗΝ SANKO STEAMSHIP CO. LTD. ΠΟΥ ΔΙΑΤΥΠΩΣΕ ΤΗΝ ΕΠΙΘΥΜΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΑΛΛΑΞΕΙ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΟΝΟΜΑ.

ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΖΕΤΑΙ ΟΤΙ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΞΙ ΧΡΟΝΙΑ, ΟΥΤΕ ΤΟ HELLESPONT GROUP ΟΥΤΕ Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΡΑΡΑΧΡΙΣΤΙΔΙΣ (U.K.) LIMITED ΕΙΧΑΝ, ΟΠΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΜΟΡΦΗΣ ΣΧΕΣΗ Ή ΑΝΑΜΙΞΗ ΜΕ ΤΟ "HELLESPONT CONQUEST".

ρων) και εκσυγχρονισμένων μέσων μεταφοράς των εφοδίων στα πλοία, ή αναμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου για τον έφοδιασμό του πλοίου που βασίζεται στον Τελωνειακό Κώδικα του 1918 και αναμόρφωση των συναλλαγματικών διαδικασιών και διατυπώσεων που οδηγούν σε ένα πολυδαίδαλο και αντιαναπτυξιακό πλαίσιο λειτουργίας κλπ.

«Για την ολοκλήρωση του σκοπού του συνεταιρισμού, υπογραμμίζεται στη διακήρυξη, θα καλέσουμε τους συναδέλφους τροφодότες πλοίων που είναι εκτός του συνεταιρισμού να ένστερνωσθουν τη συνεταιριστική ιδέα και να αντίληφθουν την αναγκαιότητα εισδοχής τους στον συνεταιρισμό.

Προειδοποιούμε όμως, καταλήγει η διακήρυξη, τους με μπακαλίστικη νοοτροπία «πλούσιους πραγματευτάδες» του λιμανιού που αντίστρατεύθηκαν από την αρχή την ιδέα ότι θα μάς βρουν αντιμετώπους στο μετερίζι της νομιμότητας σε κάθε παράνομη επιδίωξη, προσπάθεια ή ενέργεια από εκείνες που μέχρι τώρα οι προστάτες τους καλύπτουν».

Εμείς, επαναλαμβάνουμε, θεωρούμε βήμα πρόδου τη σύσταση του συνεταιρισμού και αντί για ξριδες που δεν οδηγούν πουθενά συνιστούμε τη συμμετοχή όλων των τροφодотών.

Με την ευκαιρία πρέπει να σημειώσουμε ότι οι επιχειρήσεις τροφодοσίας των πλοίων, πέρα από τα άλλα προβλήματα που αντιμετωπίζουν καθημερινά, πολλές φορές «κάθονται και στο σκαμνί του κατηγορουμένου» λόγω της απώλειας από τους τελωνειακούς που συνοδεύουν τα εφόδια των άδειων φορτώσεως. Λέγεται, ότι μέχρι τώρα έχουν απολεσθεί από τελωνειακούς 1.000 περίπου άδειες φορτώσεως εφοδίων με αποτέλεσμα να ταλαιπωρούνται οι ενδιαφερόμενοι οι οποίοι κινδυνεύουν έτσι να καταδικασθούν για λαθρεμπόριο ειδών τα οποία όμως έχουν παραδώσει στα πλοία. Γι' αυτό χρειάζεται να δοθεί, μέχρις ότου τό πρόβλημα του εφοδιασμού των πλοίων επιλυθεί σφαιρικότερα, άμεση λύση που είναι η παραπομπή στο άρχειο όλων των σχετικών υποθέσεων και η άμεση βεβαίωση της φορτώσεως των ειδών στα πλοία από τα τελωνειακά όργανα που συνοδεύουν τα εφόδια, ώστε να έχουν στα χέρια τους ένα αντίγραφο και οι εφοδιαστές — λύση άπλη και άμεσα εφαρμόσιμη για να εκλείψουν όλα αυτά που ταλαιπωρούν τους εφοδιαστές και απασχολούν χωρίς λόγο τις τελωνειακές υπηρεσίες.

ΕΝΙΣΧΥΟΥΝ ΤΗ ΔΙΑΛΥΣΗ

Η 'Ιαπωνική κυβέρνηση φαίνεται να πιστεύει ακράδαντα ότι η διάλυση των παλαιών πλοίων είναι τό κυριώτερο όπλο στον άγώνα έναντι της υπερπροσφοράς χωρητικότητας που μαστίζει τη σύγχρονη ναυτιλία. Γι' αυτό και τό 'Υπουργείο Μεταφορών της χώρας στην προσπάθειά του να ενισχύσει τις διαλύσεις στην περιοχή του Ειρηνικού, κάλεσε ομάδες Κινέζων άρμοδίων να έπισκεφθούν τα 'Ιαπωνικά ναυπηγεία για να ενημερωθούν επιτοπίως επί των τελευταίων εξελίξεων στη τεχνολογία των διαλύσεων και την όργάνωση των ναυπηγείων. Παράλληλα ζήτησε από τους ναυπηγικούς κύκλους να βοηθήσουν τις 'Ασιατικές χώρες σε τεχνολογική πληροφόρηση στον τομέα αυτόν.

Σε σχετική έρευνά του τό 'Υπουργείο Μεταφορών εξέτάζει επίσης τις καταλληλότερες θέσεις του δυτικού Ειρηνικού που προσφέρονται για την εγκατάσταση διαλυτηρίων. 'Επειδή δέ για τό σκοπό αυτόν οι Φιλιππίνες και ή 'Ινδονησία κρίθηκαν ως οι μάλλον πρόσφορες, προετοιμάζεται ή διεξαγωγή σχετικών συνεννοήσεων με τις χώρες αυτές. Στη συνέχεια φυσικά θα ανακύψουν προβλήματα παροχής τεχνικής και οικονομικής βοήθειας καθώς και όργάνωσης μικτών επιχειρήσεων με συμμετοχή εκπροσώπων της 'Ιαπωνικής ναυπηγοβιομηχανίας και επιχειρηματιών από τις χώρες αυτές.

Σε γενικότερο επίπεδο οι ενδιαφερόμενοι 'Ιαπωνικοί κύκλοι προβλέπουν προγράμματα επιχορηγήσεως των εφοπλιστών που διαλύουν πλοία στην περιοχή της Κίνας και της Νοτιοανατολικής 'Ασίας καθώς και τη δημιουργία ειδικού κεφαλαίου στον κρατικό προϋπολογισμό που θα έπιτρέπει στους εφοπλιστές να μειώσουν τη διαφορά μεταξύ της αξίας του πλοίου τους και της τιμής που επιτυγχάνουν τελικά από τους διαλυτάς.

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ

Τό θέμα της αναθεώρησης της συμβάσεως του 1910 περί επιθαλασσίου άρωγής και ναυαγιαρέσεως, άπετέλεσε τό κύριο αντικείμενο της τελευταίας συνόδου της Νομικής 'Επιτροπής του IMO που συνήλθε στο Λονδίνο τον 'Οκτώβριο.

Η 'Επιτροπή τερμάτισε την δεύτερη άνάγνωστη του κειμένου για να άρχισεί την τελευταία έπεξεργασία που οδηγεί στην τελική μορφή υπό την όποία θα υποβληθεί σε διπλωματική διάσκεψη είτε σαν μοναδικό κεί-

μενο είτε με όρισμένες παραλλαγές. Η έπεξεργασία γίνεται με βάση τό σχέδιο της Διεθνούς Ναυτικής 'Επιτροπής (CMI) με τό όποιο κατά κύριο λόγο εισάγονται διατάξεις σχετικές με την προστασία του περιβάλλοντος, χωρίς ωστόσο να λαμβάνεται πρόνοια για τό δικαίωμα έπεμβάσεως των Κρατών στις έργασίες διασώσεως, πράγμα τό όποιο ένδέχεται να δημιουργήσει προβλήματα στο μέλλον.

Έτσι τό σχέδιο που έγκρίθηκε στο συνέλο του από την Νομική 'Επιτροπή αναφέρεται στην κατάθεση έγγυήσεως για τις χρηματικές προκαταβολές, στην άμοιβή της άρωγής, στον περιορισμό της ευθύνης των ναυαγιαρετών κλπ. Τό άνακύψαν θέμα της έφαρμογής των περί άρωγής διατάξεων σε πλοία βυθισμένα καθώς και στις μόνιμες πλωτές έξεδρες δέν λύθηκε όριστικά. Γι' αυτό και σαν κύρια χαρακτηριστικά του τελικού σχεδίου θεωρούνται άφενός ή βελτίωση της διατυπώσεως της συμβάσεως του 1910 και άφετέρου ή υιοθέτηση των περί προστασίας του περιβάλλοντος διατάξεων, τις όποιες, ως γνωστόν, έχει ήδη εισαγάγει ό νέος τύπος του συμβολαίου διασώσεως, ό γνωστός ως Lloyds Open Form (LOF).

ΤΑ ΕΥΠΑΘΗ ΦΟΡΤΙΑ

Μέσα στη γενικότερη πολιτική της άναθεώρησης των ναύλων μεταφοράς εύπαθών φορτίων ή γνωστή Κόνφερανς του Ειρηνικού TWRA, που περιλαμβάνει 17 μέλη, άποφάσισε να προβεί στη μείωση του ναύλου των έσπεριδοειδών που διακινούνται προς τό Χόγκ Κόγκ. Σήμερα ή μεταφορά κατεψυγμένων φορτίων θεωρείται ή πιό άποδοτική στον τομέα του πρόσθις δισμάς σκέλους του Ειρηνικού, όπου ό μέσος ναύλος είναι άρκετά χαμηλότερος του ισχύοντος στη Μεση 'Ανατολή. Κατά τα στοιχεία της έν λόγω Κόνφερανς, ό ναύλος των κατεψυγμένων φορτίων είναι περίπου διπλάσιος του ναύλου των λοιπών ξηρών φορτίων, παρουσίασε όμως σημαντική κατολίσθηση τον τελευταίο καιρό. Έτσι στις άρχές του έτους τό κόστος μεταφοράς ενός κοντέινερ τών 40 πόδων με πορτοκάλια έφθασε τα 2.680 δολάρια για τη διαδρομή δυτικής άκτής ΗΠΑ - 'Ιαπωνίας, που σημαίνει σε άπόλυτους αριθμούς πτώση κατά 60% σε σχέση με τα έπίπεδα του 1979.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι προνομιακές τιμές θα παρασχεθούν στους φορτωτές με τη μορφή συμφωνίας που προβλέπει τό μειωμένο ναύλο σε άντάλλαγμα καθορισμένου όγκου φορτίων έπιφυλασσομένων υπέρ των γραμμών της Κόνφερανς. Παρατηρείται έξάλλου ότι ή παροχή αυτή άντανακλά τη σαφή πρόθεση της Κόνφερανς για τη διατήρηση της συμμετοχής της στην αγορά του Ειρηνικού, δεδομένου ότι τα εύπαθα φορτία αποτελούν έναν από τους πέντε κύριους τομείς των μεταξύ ΗΠΑ και 'Απω 'Ανατολής μεταφορών.

ΤΟ QUEEN ELIZABETH

Έγνώσθη έπιτέλους, ύστερα από μακρά περίοδο άβεβαιότητας, ότι ή άντικατάσταση των μηχανών του βρετανικού ύπερκεανίου 'Βασίλισσα 'Ελισάβετ 2, της Κιούναρντ Λάιν, θα εκτελεσθεί από τό δυτικογερμανικό ναυπηγείο Lloyd's Werft αντί ποσού 80 εκατομ. στερλινών. Η διαπραγμάτευση της σχετικής συμφωνίας είχε άρχισεί από τετρα-

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

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

Άπαραίτητα προσόντα:

- 1) Πλήρη γνώση της 'Αγγλικής
- 2) Ειδικευση στα Ναυτιλιακά θέματα στην 'Ελλάδα ή στο 'Εξωτερικό
- 3) 'Υπερπενταετή άσκηση του Δικηγορικού έπαγγέλματος.

Μισθός ίκανοποιητικός

Πληροφορίες: Δικηγόρος ΘΩΜΑΣ ΖΑΦΕΙΡΑΣ — Τηλ. 4182111

ετίας και πλέον, ενώ οι τιμές πραγματοποιήσεως του μετασχηματισμού αυξήθηκαν στο μεταξύ στο τετραπλάσιο.

Πώς τώρα ένα παλαιό σκάφος, ηλικίας 20 ετών θα μπορέσει να αποσβέσει μία τόσο υψηλή επένδυση, ανταγωνιζόμενο νέες και σύγχρονες μονάδες κρουαζιεροπλοίων, αποτελεί ένα ερώτημα που μέχρι τώρα δεν έχει πάρει απάντηση. Πιστευόταν πράγματι ότι θα ήταν οικονομικότερο και λιγώτερο επεκτατικό αν η αντικατάσταση γινόταν πρό-ε-τών, ενώ ήδη οι πλοιοκτήτες του διευκρίνισαν ότι οι σχετικές εργασίες θα αρχίσουν μετά την τουριστική περίοδο του προσεχούς έτους και επομένως το πλοίο θα ακινητοποιηθεί από τον Νοέμβριο του 1986 μέχρι τον Μάιο του 1987.

Οι καινούργιες μηχανές θα είναι οικονομικού τύπου MAN, θα τοποθετηθούν δύο έλικες Lips μεταβλητού βήματος και η υπηρεσιακή ταχύτητα του σκάφους θα φθάσει τους 32,5 κόμβους.

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Όλοκληρώθηκαν οι διαπραγματεύσεις με τους Σοβιετικούς για τη ναυπήγηση των τεσσάρων πλοίων - ψυγείων, έναντι συνολικής τιμής 64 εκατομ. δολλαρίων, τα οποία θα καλύψουν ένα σημαντικό τμήμα του παραγωγικού δυναμικού των Ναυπηγείων Σκαρομπαγκ για τα επόμενα δύο χρόνια.

Κρίνουμε σκόπιμο να αναφέρουμε ότι το νέο διοικητικό συμβούλιο της κρατικοποιημένης εταιρίας κάνει μία ειλικρινή προσπάθεια να αποσπάσει την προσοχή των ελλήνων έφοπλιστών διαβεβαιώνοντάς τους ότι οι τιμές των επισκευών είναι πολύ ανταγωνιστικές και υπάρχει εργασιακή ειρήνη ή όποια έγγραφα την εμπρόθεσμη εκτέλεση των εργασιών, προϋποθέσεις που πιστεύουμε ότι πρέπει να αξιολογηθούν σωστά από τη ναυτιλιακή μας οικογένεια.

MAXH ΣΤΗΝ ΜΑΓΧΗ

Σε άκρατες σχεδόν λύση φαίνεται να οδηγεί η διαμάχη των βελγοβρετανικών εταιριών που εξυπηρετούν τον διάπλου της Μάγχης.

Είναι γνωστό ότι η βελγική κρατική εταιρία RTM από δεκαετίας και πλέον συνεργάζεται με τη βρετανική Sealink στην εξυπηρέτηση της Μάγχης μεταξύ Όστανδης και Ντόμπερ (ή Φόλκτοουν) με ποσοστό 85% και 15% υπέρ της βελγικής. Από τότε που ιδιωτικοποιήθηκε η Sealink ζήτησε την αύξηση του ποσοστού της συμμετοχής της, πράγμα που έκανε την RTM να διαλύσει τη σύμπραξη και να αναζητήσει άλλον συνεταιρό, τον οποίο και βρήκε άμέσως στο πρόσωπο της έλληνας βρετανικής Townsen - Thoresen που εξυπηρετεί τη γραμμή Ντόμπερ - Ζημπρούγκε.

Από δω και πέρα αρχίζει η μάχη. Γιατί τα πλοία της RTM είναι πρόβλημα αν θα μπορούν να προσεγγίζουν στη δυτική προβλήτα του Ντόμπερ ή οποία είναι παραχωρημένη στη Sealink. Σε αντίποινα η βελγική κυβέρνηση προτίθεται να κλείσει τον λιμένα της Όστανδης για τα πλοία της Sealink και είναι πολύ πιθανό να επεκτείνει τον αποκλεισμό και στον λιμένα του Ζημπρούγκε. Οι αρμόδιοι της Sealink ελπίζουν ότι η βρετανική κυβέρνηση δεν θα επιτρέψει σε άλλη κυβέρνηση τέτοια καταφανή παραβίαση της ελευθερίας των λιμένων και απειλεί ότι στην αν-

τίθετη περίπτωση θα έπιστρατεύσει τα εργατικά συνδικάτα του Ντόμπερ και του Φόλκτοουν, τα οποία για να προστατεύσουν την εργασία των μελών τους θα αναλάβουν αυτά την πρωτοβουλία να παρεμποδίσουν την προσέγγιση των βελγικών πλοίων.

ΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΤΟΥ ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Εν όψει της προσεχούς λειτουργίας ενός αυτόνομου νηολογίου στο Χόγκ Κόγκ, η αρμόδια Υπηρεσία προανατολίζεται στην δημιουργία ενός διττού νηολογίου με βασικά χαρακτηριστικά όπως να μην παρουσιάζει την εντύπωση και θεωρηθεί σημαία εύκαιρίας, δεδομένου ότι θα διέπεται από τη νομοθεσία του κράτους και θα λειτουργεί κατά τα διεθνή πρότυπα. Θα έχει δική του σημαία και τα έξοδά του θα καλύπτονται από πάγιες εισφορές των πλοιοκτητών. Παράλληλα όμως θα είναι όσο γίνεται ελκυστικό για τους έφοπλιστές και θα επιτρέπει την ταχύτερη δυνατή έγγραφη και διαγραφή.

Ειδικότερα προβλέπεται ότι η έγγραφη θα επιτραπεί μόνο σε εταιρίες εγκατεστημένες στο Χόγκ Κόγκ ή σε φυσικά πρόσωπα που διαμένουν στη χώρα, ή δε διαχείριση και ο έλεγχος των πλοίων θα ασκείται από νόμιμο και υπεύθυνο εκπρόσωπο εγκατεστημένο στη χώρα. Αυτό ενδέχεται να αποκλείσει της έγγραφης το 40% περίπου των πλοίων που βρίσκονται σήμερα υπό τη σημαία του Χόγκ Κόγκ και υπολογίζονται περίπου σε 800 συνολικής χωρητικότητας πλέον των 6 εκατ. τόννων. Ως προς την εθνικότητα του πληρώματος δεν θα υπάρχει άλλος περιορισμός εκτός της υποχρέωσης ο πλοίαρχος να είναι κάτοικος του Χόγκ Κόγκ αλλά και αυτός ο περιορισμός μπορεί να αρθεί δεδομένου ότι οι περισσότεροι πλοίαρχοι του σημερινού στόλου δεν έχουν καμιά σχέση με το Χόγκ Κόγκ. Προβλέπεται τέλος ότι θα αποκλείονται της έγγραφης τα υποσυντήρητα πλοία, ενώ εκτός του Λούδ Ρέτζιστερ θα ά-

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Στις 23 Σεπτεμβρίου του 1985 μία όρδη άγριων μακρυμάλλων πειρατών χτύπησε μία παράλια πόλη στην ανατολική ακτή του κρατιδίου Σαμπάχ - επί της νήσου Βόρνεο - που ανήκει στη Μαλαισιακή Όμοσπονδία. Λήστεψαν δυό Τράπεζες και μία αεροπορική εταιρία, άνοιξαν μάχη με την Αστυνομία, βύθισαν ένα λιμενικό περιπολικό σκάφος και σκότωσαν πάνω από 15 άτομα, πριν αποσυρθούν στα ταχύπλοα σκάφη τους.

Έτσι στην περιοχή εκείνη, ανάμεσα στις ακτές της Βόρνεο και των νήσων Σουλού των Φιλιππίνων, ξαναζεί σε δλη της τήν άκμή η οργανωμένη πειρατεία που νομίζαμε πως είχε οριστικά τελειώσει στις αρχές του περασμένου αιώνα. Σε μερικές απομονωμένες περιοχές οι επιδρομές είναι σχεδόν καθημερινές και δεν γίνονται γνωστές παρά από τον αριθμό των θυμάτων ή από κάποιο σημαντικό λάφυρο. Η Αστυνομία, χωρίς επαρκές προσωπικό και κατάλληλα μέσα, είναι δύσκολο να τους αντιμετωπίσει, καθώς τα άπειρα νησάκια και τα βαλτόνερα τους προσφέρουν ασφαλές καταφύγιο.

Όταν το 1842 ο βρεταννός πλωτάρχης Τζέιμς Μπρούκ κατάφερε με σκληρούς αγώνες να ξεκαθαρίσει τις θάλασσες εκείνες από τον τρόμο της πειρατείας, κέρδισε το βασίλειο του Σαραβάκ, που το κράτησε αυτός κι οι απόγονοί του επί εκατό χρόνια. Διερωτάται λοιπόν κανείς τι πρέπει να κερδίσει σήμερα ο νέος τιτάν που θ' αναλάβει να εξοντώσει τους σύγχρονους «κυνηγούς των κεφαλών», οι οποίοι στο μεταξύ έχουν αντικαταστήσει τα ξύλινα ιστιοφόρα «πράχου» με εξοπλισμένα ταχύτατα καταδιωκτικά και τα παλιά ροπαλά τους με αμερικανικά μακρύκανα M-16.

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

ναγωνίζονται και άλλοι γνωστοί κύριοι Νηογνώμονες.

Είναι αξιοσημείωτο ότι οι έφοπλιστές που είναι εγκατεστημένοι σήμερα στο Χόγκ Κόγκ και ελέγχουν άνω των 1.200 πλοίων χωρητικότητας πλέον των 50 εκατ. τόννων

— τά περισσότερα υπό σημαίες ευκαιρίας — εξέφρασαν σοβαρές αντιρρήσεις για το προταθέν σχέδιο, δεδομένου ότι δεν κάνει κανένα υπαινιγμό για τα οικονομικά και χρηματοδοτικά ζητήματα της ναυτιλίας, τα οποία κυρίως τους ενδιαφέρουν αυτή τη περίοδο.

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

Νέες, περισσότερο συγκαταβατικές προτάσεις, υπέβαλλε ο κυβερνητικός Έπιτροπος κ. Μιγιάτα, για να πείσει τα ιαπωνικά Trading Houses να συγκατατεθούν στο σχέδιο διασώσεως της «Σάνκο Στήμσιπ». Τροποποιώντας τη προηγούμενη πρότασή του για αναστολή πληρωμής ναύλων για τα 97 νεότευκτα μπάλκ κάρριερς μέχρι τον προσεχή Μάρτιο, ο κ. Μιγιάτα ζητά τώρα μόνο τριμήνη αναστολή πληρωμής των ναύλων, μείωση τους κατά 25% για μία περιορισμένη χρονική περίοδο και αναστολή πληρωμής των υπωνκερς των πλοίων επίσης μέχρι τον Μάρτιο 1986.

Χαρακτηριστικό του έντονου σκεπτικισμού που επικρατεί στο Τόκιο, για την επιτυχία του προτεινόμενου σχεδίου διασώσεως του πάλαι ποτέ ναυτιλιακού γίγαντος είναι ότι οι νέες προτάσεις του κ. Μιγιάτα ούτε καν υποβλήθηκαν στην «Σουμπίτο», η οποία είναι ανέκδοτη να παράσχει οποιαδήποτε περαιτέρω διευκόλυνση στην «Σάνκο» και ζήτησε την άμεση καταβολή των ναύλων του Νοεμβρίου.

Πέρα από τα προβλήματα που επέσυρε η χρεωκοπία της «Σάνκο» τα ιαπωνικά ναυπηγεία έχουν τώρα να αντιμετωπίσουν τις άκυρώσεις του Όμιλου Τούνγκ, ο οποίος έχει παραγγείλει 24 πλοία και σύμφωνα με πόρισμα Όρκωτων Λογιστών οφείλει περί τό 1 δισεκ. δολάρια και δύσκολα θα αποφύγει την χρεωκοπία.

...

Ο ένας μετά τον άλλον οι πλοιοκτήτες του Χόγκ Κόγκ αντιμετωπίζουν δυσεπίλυτα προβλήματα συνεχίσεως της έφοπλιστικής δραστηριότητας, την οποία εξάλλου είχαν εδραιώσει σε καθαρά χρηματοδοτική βάση με την κάλυψη μίας μακροχρόνιας χρονοαύλωσης χωρίς τις ιδιαίτερες γνώσεις και τό

ένστικτο που απαιτεί το tramp shipping.

Η εξέλιξη αυτή ευνόει τους Έλληνες, οι οποίοι παρά την μείωση των αποθεμάτων τους και τη δυστοκία των Τραπεζών, δεν παύουν να πρωτοστατούν στις αγοραπωλησίες σε πολύ συναγωνιστικές τιμές και με τους τρέχοντες χαμηλούς ναύλους της φορητού αγοράς.

Δεν είναι υπερβολικό να σημειώσουμε ότι από τα 10 πλοία που αλλάζουν χέρια, τα έπτά καταλήγουν σε Έλληνες, οι οποίοι δυστυχώς, για λόγους διαφοράς έστω και λίγων εκατοντάδων δολλαρίων, προτιμούν τα άνοικτα νηολόγια για να παραμείνουν ανταγωνιστικοί.

...

Η απόφαση των 13 κρατών του ΟΠΕΚ να διατηρήσουν την αυξημένη παραγωγή τους και να υπερασπίσουν το μερίδιό τους στη διεθνή αγορά πετρελαίου, συνεπάγεται ένα πόλεμο τιμών μεταξύ των παραγωγών, που ήδη εκφράστηκε με μείωση της τιμής του άργου.

Κύκλοι της αγοράς πετρελαίου προβλέπουν ότι την άνοιξη του 1986, όποτε η ζήτηση είναι φυσικό να μειωθεί, η τιμή του μαύρου χρυσού θα κυμαίνεται περί τα 20 δολάρια τό βαρέλι, γεγονός που πρέπει να επηρεάσει θετικά την ναυλαγορά.

...

Παρά την κάμψη που σημείωσε η ζήτηση στην Μεσόγειο, οι φορτώσεις από τις άλλες περιοχές παρέμειναν σταθερές και οι ναύλοι τον τελευταίο μήνα μπορούν να χαρακτηρισθούν οι καλύτεροι που γνώρισε η αγορά των δεξαμενοπλοίων την τελευταία πενταετία.

Πολλοί έσπευσαν να χαρακτηρίσουν την βελτίωση καθαρά συμπτωματική και έποχια-

κή, ενώ άλλοι πιστεύουν ότι η αγορά θα κρατήσει τουλάχιστον μέχρι τον Φεβρουάριο του 1986.

Εκείνο που κατά την γνώμη μας θα παίξει πρωταρχική σημασία είναι ο ρυθμός με τον οποίο τα δεξαμενόπλοια θα εγκαταλείψουν τα άγκυροβόλια παροπλισμού, έστω και για ένα ταξίδι προς Ανατολάς για να παραδοθούν αργότερα στα διαλυτήρια.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι υπάρχει ακόμη ένα σοβαρό πλεόνασμα χωρητικότητας τό οποίο καλύπτεται με τον παροπλισμό και οι σπασμωδικές κινήσεις επαναλειτούργιας μεγάλου αριθμού πλοίων θα βελτιώσει πολύ τη θέση των ναυλωτών.

Πάντως, ο Νοέμβριος υπήρξε ο πλέον δραστήριος μήνας από πλευράς αγοραπωλησιών και υπολογίζεται ότι άλλαξαν πλοιοκτήτες δεξαμενόπλοια χωρητικότητας 3 εκατ. τον. d.w., σε τιμές που σε όρισμένες περιπτώσεις ήσαν αυξημένες κατά 25% έναντι του Οκτωβρίου.

...

Ενώ απομένουν λίγες ημέρες για να συμπληρωθεί και αυτή η χρονιά, δεν νομίζουμε παρακινδυνευμένο να σημειώσουμε ότι τό 1985 θα είναι έτος ρεκόρ στις διαλύσεις πλοίων με περίπου 43 εκατ. τον. d.w., αριθμός που πλησιάζει τό 10% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Είναι λοιπόν φανερό ότι οι άθροες διαλύσεις παίρνουν πλέον τον πιο έποικοδομητικό ρόλο στην προσπάθεια εξισορροπήσεως μεταξύ προσφερομένου και άποδοτικά άπασχολούμενου τονάζ και κατά γενικήν όμολογία εύθύνονται σημαντικά για τις καλύτερες ημέρες που ζούν οι διαχειριστές δεξαμενοπλοίων.

...

Στην Μόσχα, τον προσεχή Μάρτιο, θα έπαναληφθούν οι άμερικανοσοβιετικές συνομιλίες για τις διακρατικές ναυτιλιακές μεταφορές, οι οποίες κατά τους Σοβιετικές πρέπει να στηριχθούν στην έλευθερία της ναυσιπλοΐας και σε καθαρά έμπορική βάση.

Στό μεταξύ στοιχεία του Διεθνούς Συμβουλίου Σιτηρών υπολογίζουν τις φετινές είσογωγικές άνάγκες δημητριακών των Σοβιετικών στό επίπεδο των 36 εκατ. τόννων, έναντι του ρεκόρ των 57 εκατ. τόννων κατά τό έτος 1984-85.

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Ε Ύ χ ο ν τ α ι

ΣΤΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΤΟΥΣ
ΚΑΙ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΥΣ

ΧΑΡΟΥΜΕΝΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΑ

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

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

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



T.T. KLELIA — CY FLAG — DWT 392966 M.T

LONDON

TROODOS

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS

SHIPPING AGENCIES (USA) INC

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΕ

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



Γραφεία: Ακτή Ποσειδώνος 12, τηλ. 4110.948 - 4119.285 - 4131.027 - 4131.056

Telex: 21-1567 NAXO GR.

Κρατήσεις θέσεων: τηλ. 4114.107, 4114.181, 4126.709

‘Η αλληλογραφία μας

ΟΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΤΡΑΠΕΖΕΣ ΤΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

“Ολοι έχουμε διαβάσει και ακούσει, τόσο από τον τύπο όσο και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, ότι τον τελευταίο καιρό μειώνεται συνεχώς το εισαγόμενο συνάλλαγμα στη χώρα μας από Έλληνες ποντοπόρους ναυτεργάτες.

Οι λόγοι βέβαια είναι γνωστοί, όπως η μείωση του υπό Έλληνική σημαία εμπορικού στόλου και η μη παραχώρηση, από την Πολιτεία, και στους ποντοπόρους ναυτικούς των πλεονεκτημάτων που απολαμβάνουν οι Έλληνες εργαζόμενοι στο εξωτερικό, όταν επισκέπτονται την Πατρίδα.

Κύριε Διευθυντά, έχω τη γνώμη ότι η Πολιτεία θα μπορούσε να είχε κάνει μία προσπάθεια αύξησης του εισαγόμενου συναλλάγματος, αφ’ ενός μόνον με την παραχώρηση και στους ναυτικούς των ιδίων πλεονεκτημάτων που έχει δώσει και στους εργαζόμενους στο εξωτερικό “Έλληνες, αφ’ ετέρου δέ με την αποστολή προς όλους τους “Έλληνες πλοιοάρχους των ειδικών εντύπων που έχουν εκδώσει οι Τράπεζες στην “Ελλάδα τα όποια, αφού συμπληρωθούν καταλλήλως από τον ναυτικό και υπογραφούν από τον πλοίαρχο, αποστέλλονται στις ελληνικές Τράπεζες, μαζί με τό ποσόν σε συνάλλαγμα που διαθέτει ο ναυτικός, ώστε ν’ ανοίξει, στ’ όνομα του λογαριασμό σε νόμισμα που επιθυμεί.

Κύριε Διευθυντά, ταξιδεύω από το 1961 και στά τόσα λιμάνια που πέρασα, με εξαίρεση τό της ‘Αμβέρσας, δέν είδα ποτέ κάποιον “Έλληνα, που εργάζεται για την Πατρίδα μας στό εξωτερικό, νά επισκεφθεί τό πλοίο που υπηρετούσα και νά πεί δυό λόγια στό πλήρωμα για τά πλεονεκτήματα που θά έχει ό ναυτικός που θά ανοίξει λογαριασμό σε συνάλλαγμα στην Πατρίδα. Συγχρόνως μέσα στά άμέτρητα έντυπα που κατακλύζουν τίς τραπεζαρίες και τά καπνιστήρια των πλοίων, φθάνοντας σε κάθε λιμάνι, έντυπα που προσπαθούν νά προσηλυτίσουν για διάφορες θρησκείες ή νά κάνουν γνωστές τίς διευθύνσεις τους διάφορα προς τό πλοίο γειτονικά μπάρ, δέν υπάρχει κανένα που θά μπορούσε ό ναυτικός νά τό συμπληρώσει και ν’ ανοίξει λογαριασμό σε συνάλλαγμα προσφέροντας έτσι, ό,τι μπορεί κι

αυτός από μακριά.

“Ολα αυτά για νά υπάρχουν χρειάζεται νά θυμούνται τόν ποντοπόρο μερικοί συμπατριώτες του που έχουν διοριστεί από την Πατρίδα για τά συμφέροντά μας στό εξωτερικό, είτε αυτοί ανήκουν στη δύναμη της ΠΝΟ, είτε σε παραρτήματα “Ελληνικών Τραπεζών είτε σε διάφορες κρατικές υπηρεσίες.

Θά ήταν άρκετο, κ. Διευθυντά, άκόμα και στό καθημερινό ενημερωτικό Δελτίο — PRESS που δίνει τό YEN προς τούς ναυτιλομένους, κατά διαστήματα νά γίνεται λόγος για τά στοιχεία που χρειάζεται μία Τράπεζα στην “Ελλάδα για άνοιγμα λογαριασμού σε συνάλλαγμα, επίσης και τά προξενικά λιμεναρχεία καλό θά ήταν νά προμήθευαν, μέ τά έν λόγω έντυπα, τούς πλοιοάρχους, έστω κάθε έξιάμηνο μέ την άνανέωση των ναυτολογίων στά υπό “Ελληνική σημαία πλοία.

Τελειώνοντας, θέλω νά αναφέρω την συγκινητική έπιμονή πολλών ναυτεργατών που μέ άλλεπάλληλα τηλεφωνήματά τους από τά πλοία παρακαλούν τούς γονείς τους νά φροντίσουν νά προμηθευτούν από κάποια Τράπεζα τά πληροφοριακά έντυπα για τό άνοιγμα λογαριασμού σε συνάλλαγμα.

Εύχαριστώ,

Μέ πολύ εκτίμηση
ΘΑΝΟΣ Φ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
‘Αστυματιστής Ε.Ν.

Boulogne 29/11/85

Σημ. Συντ.: Είναι τόσο ένδιαφέρουσες, όπως πάντοτε, οι έπιστημονικές του κ. Σπυροπούλου, ώστε θέλω νά πιστεύουμε ότι οι ‘Υπουργοί Οικονομικών και Ναυτιλίας στους όποιους έχει κοινοποιηθεί ή έπιστολή θά έχουν ήδη έπιληφθεί για νά δοθούν οι λύσεις που χρειάζονται για νά διευκολυνθούν οι καταθέσεις των ναυτικών μας στις Τράπεζες του έσωτερικού.

ΝΑ ΔΙΝΟΝΤΑΙ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΤΗΣ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΤΩΝ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

‘Αγαπητοί κύριοι,

Είμαστε ό Σύλλογος ‘Αξιωματικών και Πληρωμάτων Ε.Ν. Νομού ‘Αχαΐας με 350 μέλη που λειτουργούμε έδω και τρία χρόνια.

Μέ την έπιστολή μας αυτή θέλουμε νά θέσουμε ύπ’ όψιν σας ένα δίκαιο αίτημα που θέσανε συνάδελφοι στην Γενική Συνέλευσή μας, και έγινε όμόφωνα άποδεκτό.

Συγκεκριμένα πρόκειται για τά εισιτήρια της ‘Εστίας Ναυτικών που δικαιούνται οι ναυτεργάτες για τά δημόσια θεάματα.

Νομίζουμε ότι σωστό και δίκαιο είναι, όπως όλοι οι εργαζόμενοι μπορούν τά εισιτήρια της ‘Εργατικής ‘Εστίας νά τά χρησιμοποιούν στον τόπο διαμονής τους, έτσι και τά εισιτήρια της ‘Εστίας Ναυτικών θάπρεπε νά μπορούν νά χρησιμοποιηθούν στους τόπους της μόνιμης κατοικίας των ναυτεργατών, δεδομένου ότι ό κάθε έπαρχιώτης ναυτεργάτης τόν χρόνο που μένει έξεμπάρκος τόν περνά έξ ολοκλήρου στό σπίτι του.

‘Ετσι πιστεύουμε ότι θά γινόταν μία πιό δίκαιη και άποτελεσματικότερη διακίνηση αυτών των εισιτηρίων και επί πλέον θά υπάρχει ίση μεταχείριση των ναυτεργατών του κέντρου μέ αυτών της έπαρχίας που είναι και ή μεγάλη πλειοψηφία.

Δέν γνωρίζουμε αν υπάρχουν νομικά ή άλλου είδους έμπόδια για την πραγματοποίηση αυτού του σκοπού, αλλά είμαστε βέβαιοι ότι αν οι ένδιαφερόμενοι φορείς δούν τό θέμα μέ την άπαιτούμενη προσοχή, είναι δυνατόν ή ‘Εστία Ναυτικών νά υπογράψει σχετικές συμβάσεις μέ τούς φορείς δημοσίων θεαμάτων ή περιοδεύοντες θιάσους όπως κάνει ή ‘Εργατική ‘Εστία, έτσι ώστε νά δοθεί ή εύκαιρία και στον έπαρχιώτη ναυτεργάτη νά δει δωρεάν διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις όπως συμβαίνει μ’ όλους τούς εργαζόμενους της χώρας.

Τέλος νομίζουμε ότι μπορούν νά χορηγηθούν δωρεάν εισιτήρια από την ‘Εστία Ναυτικών για συμμετοχή σε διάφορες εκδρομές όπως γίνεται και μέ την ‘Εργατική ‘Εστία και έδω μπορεί νά υπογραφεί συμφωνία μέ διαφόρους όμίλους, περιηγητικούς, φυσιολατρικούς κλπ.

Περιμένουμε μία άπάντηση σε όλα αυτά και τό κυριότερο μία άποτελεσματική αντιμετώπιση και προώθηση του όλου θέματος για τούς έπαρχιώτες ναυτεργάτες, δέν είναι δυνατόν νά υπάρχουν δύο μέτρα και δύο σταθμά και νά υπάρχει αυτή ή άνισότητα.

Μέ τιμή
Τό Δ.Σ. του Συλλόγου ‘Αξιωματικών και Πληρωμάτων Ε.Ν. Νομού ‘Αχαΐας

Πάτρα, 29.11.85

Σημ. Συντ.: Τό αίτημα είναι δικαιοτάτο και πρέπει νά ικανοποιηθεί χωρίς καθυστέρηση γιατί οι ναυτικοί που διαμένουν στις έπαρχίες δέν είναι δεύτερης κατηγορίας πολίτες.

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

Τό λιμάνι του Πειραιᾶ**Τά ἐγκριθέντα νέα τιμολόγια**

Ἀποφασίστηκε ἀπὸ τὸ διοικητικὸ συμβούλιο τοῦ Ὑποθηκοῦ Λιμένος Πειραιῶς στὶς 2 Δεκεμβρίου ἡ ἀύξηση ὅλων τῶν τιμολογίων καὶ δικαιωμάτων τοῦ Ὑποθηκοῦ ἀπὸ 23-28%.

Εἰδικότερα:

Αὐξάνονται κατὰ 28% ὅλα τὰ φορτοεκφορτωτικά καὶ μεταφορικά δικαιώματα μὲ τίς ἐξῆς ἐξαιρέσεις.

α. Οἱ προβλεπόμενες ἐκπτώσεις γιὰ ἐγχώρια προϊόντα, προορισμῶν ἐξωτερικοῦ προσαυξάνονται κατὰ πέντε μονάδες.

Ἡ ρύθμιση αὐτὴ ἰσχύει γιὰ χρονικὸ διάστημα δύο ἐτῶν.

β. Οἱ ἐκπτώσεις γιὰ τὰ τράνζιτ διακινούμενα ἔμπορευματα καὶ κενὰ κοντέινερς προσαυξάνονται κατὰ πέντε μονάδες.

γ. Χορηγεῖται ἐκπτώση 5% ἐπὶ διαμετακομιζομένων φορτίων (τράνζιτ — μεταφόρτωση γιὰ τὸ ἐξωτερικόν), πλὴν αὐτοκινήτων καὶ ἄλλων τροχοφόρων.

● Κατὰ 28% αὐξάνονται τὰ τιμολόγια:

— Πλωτῶν μέσων.

— Ὑδροδοτήσεως στὴ λιμενικὴ περιοχή.

— Χρήσεως καὶ ἐκμισθώσεως μηχανικῶν μέσων καὶ ἐργαλείων φορτοεκφορτώσεως.

— Ἐκμισθώσεως χώρων σὲ ὅλες τίς ζώ-

νες (Α' μέχρι καὶ Η').

— Ὁλῶν τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων καὶ χρήσεως κυβελῶν τῶν σιταποθηκῶν, καθὼς καὶ χρήσεως ὑπαιθρίων χώρων γιὰ ἐναπόθεση ἐμπορευμάτων, ὑλικῶν ἐπισκευαζομένων, μετασκευαζομένων καὶ κατασκευαζομένων πλοίων κ.λ.π.

● Κατὰ 23% αὐξάνονται τὰ τιμολόγια:

— Τῶν πλωτῶν καὶ μονίμων δεξαμενῶν.

— Ἐπὶ πλοίων καὶ πλωτῶν ναυπηγημάτων, πλὴν τῶν δικαιωμάτων ἐλλιμενισμού τῶν παραγράφων 1/3, 1/4, 1/5 καὶ 1/8 τοῦ ἀρθροῦ 4 τοῦ κανονισμοῦ.

— Πρυμνοδετήσεως τοῦ δεξαμενοπλοίου «ΔΕΛΤΑ» γιὰ τρεῖς διαδοχικὲς θέσεις στὴν περιοχὴ Κυνοσούρας.

● Κατὰ ποσοστὸ 10% αὐξάνουν τὰ πρακτορειακὰ δικαιώματα.

Τὰ αὐξημένα τιμολόγια, ἐφ' ὅσον ἐγκριθοῦν ὅπως ἔχουν ἀπὸ τὰ ἀρμόδια ὑπουργεῖα, θὰ ἰσχύσουν μετὰ ἀπὸ 20 ἡμέρες ἀπὸ τὴ δημοσίευση τῆς ἐγκριτικῆς ἀποφάσεως στὴν ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, πλὴν ἐκείνων γιὰ ἐργασίες μεταφορᾶς χειραποσκευῶν ἐπιβατῶν, τῶν ὁποίων ἡ αὐξηση θὰ ἀρχίσει νὰ ἐφαρμόζεται μετὰ ἀπὸ δύο μῆνες ἀπὸ τὴ δημοσίευση στὴν ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Ἡ πορεία τῶν ἔργων στὸ λιμάνι

Στὴν πορεία τῶν ἔργων πού ἐκτελοῦνται στὸ λιμάνι, σύμφωνα μὲ τὸ ἀναπτυξιακὸ

πρόγραμμα, ἀναφέρθηκαν ὁ πρόεδρος καὶ ὁ προϊστάμενος Ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑποθηκοῦ Λιμένος Πειραιῶς κ.κ. Γ. Πρασιανᾶκης καὶ Γ. Κλαυδιανός κατὰ τὴ διάρκεια συνεντεύξεως τύπου, πού ἔδωσαν στὶς 10 Δεκεμβρίου.

Εἰδικότερα οἱ δύο ἐπικεφαλῆς τοῦ ΟΛΠ ἀνέφεραν ὅτι:

— Ὁ σταθμὸς ἐμπορευματοκιβωτίων στὸ κεντρικὸ λιμάνι (Ἀκτὴ Βασιλειᾶδης) τέθηκε σὲ πλήρη λειτουργία, μετὰ ἀπὸ ἕνα πειραματικὸ στάδιο. Τὸ μοντέλλο ὄργανώσεως τοῦ ἐπεκτείνεται καὶ στὸ σταθμὸ κοντέινερς τοῦ Νέου Ἰκονίου ὁπου, ὅπως εἶναι γνωστὸ, ἔχει σχεδιασθεῖ καὶ κατασκευάζεται τὸ Τέρμιναλ κοντέινερς.

— Στὶς ἀρχές τοῦ 1986 θὰ προκηρυχθεῖ διαγωνισμὸς γιὰ τὴν προμήθεια τοῦ συστήματος μηχανοργάνωσης τῶν λειτουργιῶν τοῦ λιμένος.

— Ἀρχισε ἡ τμηματικὴ παραλαβὴ 20 περικοφῶν ὀχημάτων. Ἡδὴ ἔχουν ἐκτελωνισθεῖ τὰ ὀκτώ.

— Ἐντὸς τοῦ Ἰανουαρίου θὰ ἀρχίσει νὰ λειτουργεῖ ὁ νέος σύγχρονος ἐπιβατικὸς σταθμὸς στὴν προβλήτα Βασ. Κωνσταντίνου, ἐνῶ ἀνεγείρεται καὶ δεῦτερος στὴν Ἀκτὴ Τζελέπη, πού προβλέπεται νὰ ὁλοκληρωθεῖ μέσα στὸ 1986.

Ἐπίσης ἔχει προγραμματισθεῖ καὶ τρίτος ἐπιβατικὸς σταθμὸς στὴν περιοχὴ Ἀγίου Διονυσίου, τοῦ ὁποίου ἡ ἀνέγερση προβλέπεται γιὰ τὸ 1987.

— Παραλήφθηκαν ἤδη 10 τράκτορες καὶ τέθηκαν στὴν ἐκμετάλλευσή.

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.)

Η κοινή ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ

Όπως είναι γνωστό την 1^η Απριλίου το Συμβούλιο της ΕΟΚ που ασχολείται με την ανάπτυξη μιάς Κοινής Πολιτικής Θαλασσιών Μεταφορών, αποφάσισε να ζητήσει από την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΟΚΕ) της Κοινότητας να γνωμοδοτήσει σχετικά με την

«Ανακοίνωση και προτάσεις της Επιτροπής στο Συμβούλιο για την ανάπτυξη μιάς κοινής πολιτικής μεταφορών - θαλάσσιες μεταφορές».

Στις 26 Ιουλίου 1985, το Συμβούλιο ζήτησε από την ΟΚΕ να γνωμοδοτήσει μέχρι τον Νοέμβριο 1985 για τέσσερα από τα έξι παραρτήματα της Ανακοίνωσης. Τα παραρτήματα αυτά αφορούν τα ακόλουθα θέματα:

— Σχέδιο κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με τις συντονισμένες ενέργειες για την εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στη μεταφορά φορτίων στον τομέα των ωκεάνιων μεταφορών.

— Σχέδιο κανονισμού του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές.

— Τροποποιήσεις της προτάσεως για κανονισμό (ΕΟΚ) του Συμβουλίου για τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές.

— Σχέδιο κανονισμού του Συμβουλίου για τις άθιμες πρακτικές καθορισμού τιμών στις θαλάσσιες μεταφορές.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 13 Νοεμβρίου 1985, με βάση την προφορική έκθεση του κ. Μόλς Σόρενσεν, εισηγητή και της κας Άννας Μπρεδής, συνεισηγήτριας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι αν και το τμήμα κατόρθωσε να εξετάσει έμπεριστατωμένα τα τέσσερα παραρτήματα τα οποία το Συμβούλιο θεώρησε ότι είχαν προτεραιότητα, εξέφρασε ανησυχία επειδή το χρονοδιάγραμμα επιβρα-

δύνθηκε σημαντικά και επειδή δεν μπόρεσε να καταρτίσει γνωμοδότηση για το σύνολο του Μνημονίου και τα παραρτήματά του.

Η όμοφωνα υιοθετηθείσα στις 27 Νοεμβρίου γνωμοδότηση από τη Σύνοδο της Ολομέλειας της ΟΚΕ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων περί της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής αναφέρει τα εξής:

Γενικές παρατηρήσεις:

1) Ο τομέας της ναυτιλίας είναι σημαντικός για την Κοινότητα επειδή αποφέρει ξένο συνάλλαγμα και δημιουργεί απασχόληση τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά. Εκτός από τη στρατηγική του αξία και το ρόλο του στην άμυνα, ο τομέας της ναυτιλίας έχει ζωτική σπουδαιότητα λόγω των μεταφορικών υπηρεσιών τις οποίες παρέχει τόσο στο εξωτερικό εμπόριο, προς και από την Κοινότητα, όσο και στις ενδοκοινοτικές συναλλαγές. Ένας βιώσιμος κοινοτικός στόλος είναι απαραίτητος προκειμένου να μην ελέγχονται οι υπηρεσίες που παρέχονται σε εξαγωγείς και εισαγωγείς της Ευρωπαϊκής Κοινότητας από ναυτιλιακά συμφέροντα τρίτων μερών.

2) Συνεπώς, η Κοινότητα χρειάζεται μία πολιτική στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών που να αποβλέπει την ενίσχυση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων όπως: η μεταφορά εμπορευμάτων από εταιρίες των κρατών μελών, ή χρησιμοποίηση πλοίων νηολογημένων στα κράτη μέλη και η απασχόληση ναυτικών από τα κράτη μέλη.

3) Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα είναι η σημαντικότερη εμπορική περιοχή του κόσμου αφού οι εμπορικές της συναλλαγές με τρίτες χώρες το 1982 αντιπροσώπευαν το 21% της αξίας των παγκόσμιων εισαγωγών και το 20% της αξίας των παγκόσμιων εξαγωγών.

4) Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα καλύπτει το ένα τρίτο των παγκόσμιων εισαγωγών σε βάρος και το ένα έβδομο των παγκόσμιων εξαγωγών εμπορευμάτων που μεταφέρονται διά θαλάσσης.

5) Το 95% περίπου του συνολικού όγκου του κοινοτικού εμπορίου με τρίτες

χώρες και το 30% σχεδόν του όγκου των ενδοκοινοτικών συναλλαγών μεταφέρεται διά θαλάσσης.

6) Παραδοσιακά, τα κράτη μέλη της Κοινότητας μετέφεραν και μεταφέρουν μεγάλη αναλογία των εμπορευμάτων τους με πλοία που φέρουν την εθνική τους σημαία και αρκετά από αυτά τα κράτη ήταν και είναι ιδιαίτερα σημαντικοί μεταφορείς εμπορευμάτων ανάμεσα σε τρίτες χώρες.

7) Ο συνολικός αριθμός των πλοίων του κοινοτικού στόλου έχει μειωθεί κατά 20% από το 1980, και, με εξαίρεση το Βέλγιο, οι στόλοι όλων των κρατών μελών έχουν ελαττωθεί, ενώ ταυτόχρονα έχει αυξηθεί ο αριθμός των πλοίων των στόλων πολλών μη κοινοτικών χωρών, ιδιαίτερα χωρών της Άπω Ανατολής που δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ, χωρών με σημαίες ευκαιρίας και χωρών της ΟΜΕΚΟΝ. Η εξέλιξη αυτή έχει σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία πλεονάζουσας χωρητικότητας σε σοβαρό βαθμό.

8) Οι στόλοι των κρατών μελών της Κοινότητας αντιμετωπίζουν συνεχώς αυξανόμενες δυσκολίες που παρεμποδίζουν την προσοδοφόρα λειτουργία τους, λόγω της συρρίκνωσης του παγκόσμιου εμπορίου που άρχισε κατά την περίοδο 1979-1980 σε συνδυασμό με διάβρωση της ανταγωνιστικής τους θέσης και λόγω του πλεονάσματος της χωρητικότητας που δημιουργήθηκε από την πτώση στις εμπορικές συναλλαγές, τις συνεχιζόμενες παραγγελίες πλοίων τη στιγμή που εξακολουθούσε η ύφεση στις εμπορικές συναλλαγές και λόγω των ενισχύσεων που παρέχουν Κυβερνήσεις προκειμένου να ενθαρρύνουν νέες παραγγελίες για πλοία είτε για να διατηρήσουν είτε για να αναπτύξουν τις ναυπηγικές τους βιομηχανίες.

9) Κάτω από αυτές τις περιστάσεις η Κοινότητα δεν αντιμετωπίζει την σκοτεινή έπιλογή ανάμεσα σε μία ελεύθερη αγορά και τον προστατευτισμό. Αντίθετα είναι έφικτο να υιοθετηθεί μία ισορροπημένη και ρεαλιστική προσέγγιση στα πλαίσια της οποίας να είναι δυνατό να αναληφθούν άμυντικές ενέργειες στα σημεία όπου η βασική βιωσιμότητα της ναυτιλίας υποσκάπτεται σοβαρά.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Ειδικές παρατηρήσεις:

“Όσον αφορά το Σχέδιο κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με τις συντονισμένες ενέργειες για την εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στη μεταφορά φορτίων στον τομέα των ωκεάνιων μεταφορών (Παράρτημα II.1).

— Το τμήμα σημειώνει ότι ο κανονισμός αυτός έχει ως στόχο να ενισχύσει την απόφαση του Συμβουλίου που εκδόθηκε το 1983 και αφορά το αντίμετρο.

— Το τμήμα πιστεύει ότι ο κανονισμός θα μπορούσε να επεκταθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να καλύψει όλους τους τομείς της ναυτιλίας π.χ. τις επιβατικές μεταφορές και τις κρουαζιέρες, δραστηριότητες OFFSHORE και ρυμούλκηση, κλπ. Σημειώνει ότι το σχέδιο κανονισμού φαίνεται ότι συντάχθηκε με κύριο στόχο τις μεταφορές τακτικών γραμμών και προτείνει να προσαρμοσθεί για να ληφθούν υπόψη οι συνθήκες και η φύση και άλλων τομέων.

— Το τμήμα σημειώνει ότι ο κανονισμός δεν θα επεκταθεί σε δράση κατά μιας χώρας του ΟΟΣΑ που περιορίζει την πρόσβαση ναυτιλιακών εταιριών των κρατών μελών. Ωστόσο, πιστεύει ότι θα πρέπει να αναγνωριστεί το γεγονός ότι τέτοιοι περιορισμοί υπάρχουν στους κόλπους του ΟΟΣΑ και ότι ο κανονισμός θα πρέπει, κατά συνέπεια, να τροποποιηθεί για να τους λάβει υπόψη.

— Το τμήμα πιστεύει ότι στο προοίμιο του κανονισμού θα πρέπει να αναγνωρισθεί ότι ίσως χρειασθεί μία ελαστική προσέγγιση και ότι αν η αποκλειστική διάθεση φορτίων με όρισμένους φορτωτές και άλλες προστατευτικές τάσεις δεν μπορούν να καταπολεμηθούν με ικανοποιητικό τρόπο και συνεχισθούν σε απαράδεκτο βαθμό, τότε είναι δυνατό να προκύψει η περίπτωση κατά την οποία η Έπιτροπή ίσως θελήσει να αναθεωρήσει τις πολιτικές της για να εξασφαλισθεί κατάλληλη πρόσβαση στα φορτία.

— Το τμήμα ανησυχεί μήπως οι συνέ-

πειες επί της κοινοτικής ναυτιλιακής δραστηριότητας, που θα μπορούσαν να προκύψουν από περιορισμούς οι οποίοι επιβάλλονται από τρίτα κράτη, περιορισμοί που αποτελούν το στόχο της κοινοτικής δράσης σύμφωνα με το σχέδιο κανονισμού, είναι παρόμοιες με εκείνες που έχουν προκύψει από διευθετήσεις για τον καταμερισμό φορτίων που περιέχονται σε όρισμένες διμερείς συμφωνίες μεταξύ κοινοτικών και τρίτων χωρών. Σημειώνει ότι οι συμφωνίες αυτές αποτελούν το αντικείμενο προτάσεων που περιλαμβάνονται στο Παρ. II.2 και όσον αφορά μελλοντικές συμφωνίες στο Παρ. II.3. Υπογραμμίζει επομένως ότι τα παραρτήματα II.1 και II.2 θα πρέπει να υιοθετηθούν ταυτόχρονα και να εφαρμοσθούν, από την άποψη αυτή, το ταχύτερο δυνατό.

— Το τμήμα κρίνει ότι θα ήταν χρήσιμο να αναφερθεί στην ανάγκη να συμπεριλάβει η ΕΚ ρήτρες, που αποκλείουν τη θέσπιση διακριτικής μεταχείρισης στη ναυτιλία, σε οποιοδήποτε κοινοτικές εμπορικές συμφωνίες συνάψει με τρίτες χώρες. Ειδικότερα προτείνει να συμπεριληφθεί στον κανονισμό ένα νέο κείμενο με το ακόλουθο περιεχόμενο (π.χ. ως νέο Άρθρο μετά το παρόν:

“Όταν διαπραγματεύεται εμπορικές ή άλλες συμφωνίες με τρίτες χώρες, η Κοινότητα θα πρέπει να επιδιώκει να συμπεριλαμβάνεται σ’ αυτές μία διάταξη κατά της εισαγωγής διακρίσεων ή όποια να διασφαλίζει την πρόσβαση πλοίων νηολογημένων στα κράτη μέλη στις ναυτιλιακές μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και των εν λόγω χωρών. Ίδιαίτερα, η διάταξη θα πρέπει να προβλέπει την ανάληψη της υποχρέωσης εκ μέρους των συμβαλλόμενων μερών να μην προβαίνουν σε διακριτική μεταχείριση σημειώνων ή αποκλειστική διάθεση φορτίων σε όρισμένους φορτωτές”.

— Το τμήμα πιστεύει επίσης ότι η Έπιτροπή πρέπει να διασφαλίσει ότι θα υπάρχουν επαρκείς διαθέσιμοι πόροι για τον έλεγχο των εξελίξεων όσον αφορά

την αποκλειστική διάθεση φορτίων και άλλων ενεργειών που άπαιτούν τα εμπορικά πλοία που είναι νηολογημένα στα κράτη μέλη. Θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθούν στον κανονισμό σαφείς κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση των άρνητικών επιπτώσεων στην ανταγωνιστική θέση του εμπορίου στόλου ενός κράτους μέλους.

— Το τμήμα πιστεύει επίσης, ότι επειδή ο κανονισμός έχει ως στόχο την προστασία της κοινοτικής εμπορικής ναυτιλίας το σχετικό άρθρο πρέπει να τροποποιηθεί ως εξής «ναυτιλιακών εταιριών ή πλοίων που φέρουν τη σημαία των κρατών μελών».

— Το τμήμα σημειώνει ότι πρέπει να προβλεφθεί ότι τα κράτη μέλη θα μπορούν να ενεργούν εκτός των διαδικασιών που προβλέπονται στον κανονισμό, εφόσον η Έπιτροπή δεν δώσει συστάσεις σε μία αίτηση για συντονισμένες ενέργειες. Στο παρόν κείμενο, παρόμοια δράση προβλέπεται μόνο όταν δεν ενεργήσει το Συμβούλιο.

— Το τμήμα πιστεύει επίσης ότι για να είναι αποτελεσματικά τα αντίμετρα, θα πρέπει να εφαρμόζονται εκτός από τον τομέα της ναυτιλίας και στις εξαγωγές προς την ΕΟΚ αγαθών ή υπηρεσιών της χώρας που διαπράττει το παράπτωμα.

“Όσον αφορά το Σχέδιο κανονισμού του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές (Παράρτημα II.2).

— Το τμήμα επιδοκιμάζει τη δημιουργία κοινής εσωτερικής αγοράς στην Κοινότητα ως έναν από τους βασικούς στόχους της Συνθήκης της Ρώμης και σημειώνει ότι η υιοθέτηση του κανονισμού θα συμφωνεί με την απόφαση που εξέδωσε το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο στις 22 Μαΐου 1985 σχετικά με την κοινή πολιτική μεταφορών.

— Το τμήμα αναγνωρίζει ότι υπάρχει επίσης μία ταυτόχρονη απαίτηση να ενισχυθεί η βελτίωση των συνθηκών έργα-

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

οίας και τό βιοτικό επίπεδο των εργαζομένων, ώστε να γίνει δυνατή με τον τρόπο αυτό η έναρμόνιση των συνθηκών και του βιοτικού επιπέδου και να διατηρηθεί ή πρόοδος που έχει σημειωθεί, πράγμα που αποτελεί, επίσης, θεμελιώδη στόχο της Συνθήκης της Ρώμης.

— Τό τμήμα αναγνωρίζει ότι η δημιουργία μιάς κοινής εσωτερικής αγοράς αποτελεί εύαισθητο τομέα και ότι θά πρέπει να εξισορροπηθούν πολλά διαφορετικά συμφέροντα εθνικά και τομεακά, προκειμένου να επιτευχθεί ολόκληρη ρύθμιση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

— Τό τμήμα εκφράζει τή λύπη του επειδή η Έπιτροπή εξέτασε μόνο τήν ιθαγένεια των εκμεταλλευτών που προσφέρουν υπηρεσίες χωρίς να λάβει υπόψη και τήν ίδια τή χώρα προέλευσης των υπηρεσιών, δηλαδή τή σημαία του πλοίου. Φαίνεται ότι η Έπιτροπή προτείνει ότι ένας υπήκοος τής Κοινότητας θά μπορεί να παρέχει υπηρεσίες με πλοία που δέν φέρουν κοινοτική σημαία και έντούτοις να έχει άκριβώς τά ίδια δικαιώματα όπως και ένας υπήκοος κράτους μέλους τής ΕΟΚ που παρέχει υπηρεσίες με κοινοτική σημαία. Έπιπλέον, φαίνεται ότι ένας μή κοινοτικός υπήκοος που παρέχει υπηρεσίες με κοινοτική σημαία δέν θά έχει τά ίδια δικαιώματα. Τό τμήμα πιστεύει ότι η άρνηση των δικαιωμάτων αυτών δέν θά ώφελήσει στήν Κοινότητα γενικά ή τά πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους, ούτε φαίνεται ότι συμφωνεί με τήν αρχή για μή διακριτική μεταχείριση που καθιερώνεται στή Συνθήκη τής Ρώμης. Συνεπώς, τό τμήμα προτείνει να γίνει στον κανονισμό αναφορά στή χώρα προέλευσης τής προσφερομένης υπηρεσίας, δηλ. στή σημαία. Έπομένως, τό σχετικό άρθρο θά πρέπει να τροποποιηθεί και στο τέλος να προστεθεί ή πρόταση «ή από πλοία που φέρουν τή σημαία κρατών μελών».

— Τό τμήμα άνησυχεί γιατί, ένώ ό κανονισμός προβλέπει ότι τά κράτη μέλη δέν αποκλείονται από τίς ένδοκοινοτικές συναλλαγές ούτε από τίς συναλλαγές με τρίτες χώρες, μεμονωμένα κράτη μέλη θά έχουν τό δικαίωμα να συνε-

χίζουν να αποκλείουν τίς ναυτιλιακές δραστηριότητες τρίτων χωρών, δημιουργώντας με τον τρόπο αυτό ποσοτικές και ποιοτικές διαφορές στον ανταγωνισμό στίς συναλλαγές των διαφόρων κρατών μελών. Συνεπώς τό τμήμα πιστεύει ότι ό κανονισμός θά πρέπει να καλύπτει τίς συνθήκες που διέπουν τίς ναυτιλιακές δραστηριότητες τρίτων χωρών. Ειδικότερα, ό κανονισμός θά μπορούσε να προβλέπει συντονισμένο αποκλεισμό από εθνικές μεταφορές που διενεργούνται στα παράκτια ύδατα κρατών μελών, πλοίων που φέρουν τή σημαία χωρών οι οποίες περιορίζουν τήν πρόσβαση των κοινοτικών σκαφών στίς μεταφορές που διενεργούνται στα παράκτια τους ύδατα, προκειμένου να επιτευχθεί άμοιβαιότητα στή μεταχείριση έναντι τρίτων χωρών.

— Τό τμήμα παρατηρεί ότι τό σχέδιο κανονισμού τό οποίο εφαρμόζει τήν αρχή τής έλευθερίας παροχής υπηρεσιών στίς θαλάσσιες μεταφορές προβλέπει ρητά τήν κατάργηση των περιορισμών που προκύπτουν, μεταξύ άλλων, από διμερείς συμφωνίες που άφορούν τή μεταφορά επιβατών ή έμπορευμάτων διά θαλάσσης μεταξύ κρατών μελών και μία τρίτη χώρα. Τό τμήμα υποστηρίζει τήν κατάργηση αυτή.

— Τό τμήμα αναγνωρίζει τήν ανάγκη να θεσπισθούν μεταβατικές περίοδοι ώστε να επιτραπεί στά κράτη μέλη να προσαρμοστούν στίς απαιτήσεις του κανονισμού. Όστόσο, τό τμήμα εκφράζει άνησυχίες μήπως, άν ή έλεύθερη παροχή υπηρεσιών δέν γίνει δυνατό να υλοποιηθεί γρήγορα, οποιαδήποτε μεταβατική περίοδος κατά τήν οποία θά απαιτείται από τά κράτη μέλη να άρουν τούς υπάρχοντες περιορισμούς, έχει ως μοναδικό αποτέλεσμα τήν διεύρυνση των διαφορών ανάμεσα στα κράτη που έχουν τέτοιους περιορισμούς και σε εκείνα που δέν έχουν, έφθσον τά τελευταία δέν θά μπορούν να επιβάλουν περιορισμούς μετά τον Ιούλιο του 1986.

— Τό τμήμα συνιστά ότι θά είναι έπισης άναγκαίο, πριν από τή λήξη τής μεταβατικής περιόδου, οι κυβερνήσεις να προσπαθήσουν να περιορίσουν οποια-

δήποτε διαφορά έσωτερικής πολιτικής, ανάμεσα στο κράτη μέλη, ή οποία προκαλεί στρεβλώσεις στήν ανταγωνιστικότητα ιδιαίτερα σε τομείς όπως ή ναυτιλία, ή δημοσιονομική πολιτική και ή πολιτική άπασχόλησης.

Όσον άφορά τροποποιήσεις στήν πρόταση για κανονισμό ΕΟΚ του Συμβουλίου για τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 τής Συνθήκης στίς θαλάσσιες μεταφορές (Παράρτημα ΙΙ.5).

— Τό τμήμα αναγνωρίζει τήν ανάγκη ενός κανονισμού για τήν εφαρμογή των άρθρων τής Συνθήκης για τον ανταγωνισμό στίς θαλάσσιες μεταφορές.

— Τό τμήμα εκφράζει τή λύπη του επειδή η Έπιτροπή δέν φαίνεται να έλαβε πλήρως υπόψη τόσο τήν γνωμοδότηση τής Οικονομικής και Κοινωνικής Έπιτροπής για τήν αρχική πρόταση του 1981, όσο και τήν Έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του 1984.

— Τό τμήμα επιβεβαιώνει τίς άπόψεις που εκφράστηκαν στή γνωμοδότησή του του Ιανουαρίου 1983, και συνεχίζει να υποστηρίζει τήν εξαίρεση σύμφωνα με τό άρθρο 85(3) των CONFERENCES τακτικών γραμμών. Τονίζει έκ νέου ότι ό Κανονισμός θά πρέπει να λάβει υπόψη του τίς ειδικές συνθήκες τής ναυτιλιακής δραστηριότητας και ότι, στο βαθμό που αυτό είναι πραγματοποιήσιμο και σχετικό, ό Κανονισμός θά πρέπει να συμφωνεί με τή Σύμβαση του ΟΗΕ για τον Κώδικα συμπεριφοράς των CONFERENCES τακτικών γραμμών (τήν οποία έχουν άποδεχθεί τά κράτη μέλη με βάση τό Κανονισμό 954/79) όπως επίσης και με τίς αρχές τής Συνθήκης τής Ρώμης.

— Τό τμήμα πιστεύει ότι ή θέση για τή νομική θεμελίωση αυτού του κανονισμού έχει καταστεί άσαφής με τήν παρουσίαση που έκανε η Έπιτροπή, και ότι θά πρέπει να υπάρξει διπλή νομική θεμελίωση, δηλ. τά άρθρα 84(2) και 87.

— Τό τμήμα πιστεύει ότι ό Κανονισμός θά πρέπει να αντιμετώπιζει οποιαδήποτε CONFERENCE μεταφοράς επιβατών ή συνδιασμένης μεταφοράς επιβατών/φορτίου με τον ίδιο τρόπο με

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3891, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
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

τόν οποίο αντιμετωπίζει τις CONFERENCES μεταφοράς φορτίου.

— Τό τμήμα θεωρεί ότι οι υπηρεσίες πλοίων χωρίς καθορισμένο δρομολόγιο ή μεταφοράς φορτίου χύδην θα πρέπει να αποκλεισθούν και να όρισθουν ως εξής: «κάθε μεταφορά φορτίου με πλοία που έχουν ναυλωθεί ολικά ή μερικά για τη μεταφορά φορτίου με βάση όρισμένο ταξίδι ή χρόνο ή οποιαδήποτε άλλη μορφή σύμβασης έναντι ναύλων που καθορίζονται σε ελεύθερο ανταγωνισμό και σύμφωνα με τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης».

— Τό τμήμα πιστεύει ότι η Έπιτροπή θα πρέπει να διευκρινίσει στον κανονισμό πώς θα ελέγχονται οι εξαιρούμενες συμφωνίες στις περιπτώσεις που περιγράφονται από το άρθρο 7.2. (β) (i) σχετικά με τις τρίτες χώρες. Ίδιαίτερα, τό τμήμα έφιστά την προσοχή στις πράξεις ή συμφωνίες που παρεμποδίζουν τη συμμετοχή γραμμών εκτός CONFERENCES (OUTSIDERS) σε μία δραστηριότητα, ή επιβάλλουν στους OUTSIDERS να προσχωρήσουν στην CONFERENCE ή και επιβάλλουν τόν καταμερισμό φορτίων σ' αυτούς.

— Τό τμήμα πιστεύει επίσης ότι η Έπιτροπή θα πρέπει να διευκρινίσει στον κανονισμό τά κριτήρια που θα χρησιμεύσουν για τη λήψη αποφάσεων που θα διαπιστώνουν την κατάργηση του ανταγωνισμού κατά παράβαση του άρθρου 85 (3) (β).

— Τό τμήμα εκφράζει τη λύπη του επειδή τό παράρτημα II.5 δέν περιέχει τις διαδικαστικές και τελικές ρήτρες προοιμιακού χαρακτήρα. Τό τμήμα υπενθυμίζει ότι στη γνωμοδότηση της ΟΚΕ του 1983 διατυπώθηκαν πλήρεις παρατηρήσεις σχετικά με τις ρήτρες αυτές.

— Έπίσης, στό παράρτημα II.5 δέν γίνεται αναφορά στην εφαρμογή του άρθρου 86, μολοντί αυτό αναφέρεται στον τίτλο του σχεδίου κανονισμού. Τό τμήμα πιστεύει ότι η Έπιτροπή θα πρέπει να διευκρινίσει τά κριτήρια σύμφωνα με τά όποια θα εφαρμοστεί τό άρθρο 86 λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Τέλος, όσον αφορά τό Σχέδιο Κανονισμού του Συμβουλίου για τις άθέμιτες πρακτικές καθορισμού τιμών στις θαλάσσιες μεταφορές (Παράρτημα II.6).

— Τό τμήμα επικροτεί τό σχέδιο κανονισμού σάν χρήσιμη προσπάθεια να δημιουργηθεί ένας κοινοτικός μηχανισμός για την καταπολέμηση του ντάμπινγκ και άλλων άθέμιτων πρακτικών καθορισμού τιμών από πλοία τρίτων χωρών με τόν ίδιο τρόπο όπως και ο ύφιστάμενος μηχανισμός για την καταπολέμηση του ντάμπινγκ και άλλων ανεπιτρεπτων άθέμιτων εμπορικών πρακτικών σχετικά με την εισαγωγή εμπορευμάτων από τρίτες χώρες (Κανονισμοί 2176/84 και 264/84).

— Τό τμήμα εκφράζει άνησυχίες έ-

πειδή ο κανονισμός αφορά μόνο τις τακτικές γραμμές και πιστεύει ότι τό Συμβούλιο θα πρέπει να εξετάσει σοβαρά την επέκτασή του και σε άλλους τομείς της ναυτιλίας.

— Τό τμήμα πιστεύει ότι ο όρισμός των «άλλοδαπων πλοιοκτητών» θα πρέπει να διευρευνηθεί ώστε να συμπεριλάβει τούς πλοιοκτήτες οι όποιοι έχουν τη δυνατότητα να επιδίδονται σε άθέμιτο ανταγωνισμό λόγω του ύψηλου επιπέδου των άμεσων και/ έμμεσων επιδοτήσεων που περιλαμβάνουν πιστωτικά και φορολογικά προνόμια.

— Τό τμήμα πιστεύει ότι ο κανονισμός για τις άθέμιτες πρακτικές καθορισμού τιμών θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκμεταλλευτων πλοίων που ύψώνουν σημαίες χωρών οι όποιες επιτρέπουν στις ναυτιλιακές εταιρίες να άποφεύγουν τις κοινωνικές και οικονομικές ευθύνες τους, επειδή οι εταιρίες αυτές άποκομίζουν έτσι ένα άθέμιτο οικονομικό πλεονέκτημα.

— Τό τμήμα συμφωνεί με την άποψη της Έπιτροπής ότι οι άλλοδαποι πλοιοκτήτες διαθέτουν ένα άθέμιτο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα εφόσον τά πλοία τους λειτουργούν με σημαίες χωρών οι όποιες δέν επικυρώνουν ή δέν εφαρμόζουν όρισμένες συμβάσεις του IMO και ILO. Σημειώνει επίσης ότι στις χώρες αυτές συγκαταλέγονται και οι χώρες που επιτρέπουν τις σημαίες εύκαιρίας.

— Όστόσο, τό τμήμα εκφράζει άνησυχίες ότι η παρούσα διατύπωση για τά άνωτέρω είναι άσαφής. Αναφέρεται στα πλοία που φέρουν σημαίες χωρών οι όποιες δέν έχουν επικυρώσει και δέν εφαρμόζουν όρισμένες συμβάσεις του IMO και ILO. Έντούτοις στην άνακοίνωση γίνεται αναφορά σε χώρες οι όποιες δέν έχουν επικυρώσει ή δέν εφαρμόζουν παρόμοιες συμβάσεις. Τό τμήμα πιστεύει ότι αυτή η τελευταία διατύπωση θα πρέπει να αναφέρεται στον κανονισμό. Περαιτέρω στον κανονισμό θα πρέπει να διευκρινίζεται ποιός οργανισμός θα κρίνει κατά πόσο έχουν εφαρμοσθεί οι συμβάσεις του IMO και ILO.

— Τό τμήμα άνησυχεί επίσης μήπως ο όρισμός των «κοινοτικών πλοιοκτητών» είναι ύπερβολικά περιοριστικός και πρέπει να διευρυνηθεί για να περιλάβει την εκμετάλλευση πλοίων τά πλαισία των όρων άπασχόλησης που θεσπίζουν οι χώρες μέλη σε μία από τις δύο κατηγορίες που ακολουθούν: εκμετάλλευση πλοίων από ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν τη διοικητική τους έδρα και άσκοουν ούσιαστικό έλεγχο από ένα κράτος - μέλος ή εκμετάλλευση πλοίων που έχουν ύψώσει τη σημαία ενός κράτους μέλους.

— Όσον αφορά τό δικαίωμα ύποβολής παραπόνων, τό τμήμα πιστεύει ότι τόν τομέα της κοινοτικής ναυτιλίας συνθέτει ένα εύρύ φάσμα συμφερόντων και ότι ένα μέρος, δηλαδή οι κοινοτικοί πλοιοκτήτες δέν μπορούν να έχουν την

άποκλειστική ευθύνη να διασφαλίζουν την προστασία όλων των συμφερόντων. Τό τμήμα σημειώνει τό προηγούμενο που ύπάρχει στό συμπληρωματικό κανονισμό 2176/84, στον όποιο τό δικαίωμα σχετίζεται σαφώς με «έναν κοινοτικό οικονομικό τομέα», ο όποιος ύπέστη ζημιές. Συνεπώς, τό τμήμα πιστεύει ότι στον κανονισμό αυτό θα πρέπει να γίνεται αναφορά στα άτομα που ενεργούν για λογαριασμό της «κοινοτικής ναυτιλίας», ή όποια θα πρέπει να όρισθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να καταστεί δυνατό και στους εκπροσώπους των ναυτικών να ύποβάλλουν παράπονα, ιδιαίτερα έπειδή δυσμενείς συνέπειες στην άπασχόληση ένδέχεται να θεωρηθούν ως άπόδειξη βλάβης.

— Τό τμήμα θεωρεί ότι ο όρισμός των άθέμιτων πρακτικών θα πρέπει να βελτιωθεί. Οι τιμές που χρεώνονται από ένα μεμονωμένο εμπορικό έξωτερικό έπιχειρηματία θα μπορούσαν να άποδειχθούν πολύ περιοριστικοί άν χρησιμοποιούνται ως μόνο μέτρο για να αξιολογηθεί κατά πόσο ένας ναύλος είναι άθέμιτος. Για να ύπάρξει μία σαφής εικόνα της κατάστασης, άλλοι παράγοντες σχετικά με τό συγκεκριμένο τομέα θα πρέπει να ληφθούν ύπόψη και η έννοια του σταθμισμένου μέσου όρου θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί σε εύρύτερη κλίμακα.

— Τό τμήμα θεωρεί ότι σε πολλές περιπτώσεις, μία κύρωση διαφορετική από την έπιβολή δασμού μπορεί να είναι καταλληλότερη και ότι ο κανονισμός θα πρέπει να προνοήσει για μεγαλύτερη έλαστικότητα σχετικά με τις κυρώσεις, όπως εκείνη που ύπάρχει σε άλλη κοινοτική νομοθεσία που εφαρμόζεται σε άθέμιτες εμπορικές πρακτικές γενικά. Στις θαλάσσιες μεταφορές, οι κυρώσεις θα μπορούσαν επίσης να περιλάβουν, π.χ. ποσοτώσεις όσον αφορά τόν αριθμό των άναχωρήσεων, τόν αριθμό των φορτίων που μπορεί να μεταφερθούν και τά κέρδη, και τό τμήμα έφιστά ιδιαίτερα την προσοχή στις κυρώσεις που περιλαμβάνονται στό του Παράρτημα II.1., όπου προβλέπει ήδη την παρακράτηση της άδειας φόρτωσης ή εκφόρτωσης και σε περίπτωση που δέν παρέχεται έγγυση για τό ποσό ενός άντισταθμιστικού δασμού, και η διάταξη αυτή θα πρέπει να έπεκταθεί για να καλύψει και άλλες περιπτώσεις.

— Οι καταστάσεις που αναφέρονται στην παραπάνω παράγραφο ένδέχεται να προκύψουν ιδιαίτερα όταν οι άθέμιτες πρακτικές καθορισμού των τιμών εφαρμόζονται στό έμπόριο άνάμεσα σε τρίτες χώρες. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να ένδεικνυται η έπιβολή κύρωσης στό άμεσο έμπόριο χωρών της ΕΟΚ με τις ένδιαφερόμενες τρίτες χώρες. Τό σχετικά άρθρο πρέπει να άναθεωρηθεί για να λάβει ύπόψη τέτοιες καταστάσεις και σύμφωνα με τό στόχο που αναφέρεται στις προτάσεις.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Οι κατηγορίες των χημικών φορτίων. Οι προοπτικές της πενταετίας. Η εξέλιξη των ειδικών χημικών πλοίων. Τα κύρια χαρακτηριστικά και η επαγγελματική ζωή τους. Ο σημερινός στόλος σε σύνολο και κατά ηλικία. Το πρόβλημα εφαρμογής της MARPOL.

Με αρκετή αισιοδοξία αντιμετωπίζεται σήμερα η προοπτική της ανάπτυξης του θαλασσιού εμπορίου των χημικών προϊόντων μέσα στα υπόλοιπα χρόνια της δεκαετίας που διανύουμε. Το εμπόριο αυτό μπορούμε να το διαιρέσουμε σε τέσσερις κύριες κατηγορίες. Η πρώτη αφορά τα υγρά πετροχημικά, η δεύτερη τα φυτικά έλαια και τη μελάσσα, η τρίτη τα «ειδικά φορτία» (νάφθα, λιπαντικά, καυστική σόδα) και η τέταρτη τα ανόργανα οξέα και κυρίως το φωσφορικό οξύ. Από άποψη όγκου τα ειδικά φορτία είναι οπωσδήποτε τα πιο σημαντικά και ανάμεσά τους η νάφθα καταλαμβάνει το 90%.

Οι τελευταίες στατιστικές δείχνουν πως η θαλάσσια διακίνηση των χημικών φθάνει τους 50 εκατομ. τόννους ετησίως, από τα οποία πλέον του ήμισους (26,5 εκατ. τόν.) αντιπροσωπεύουν τα ειδικά φορτία. Δεύτερα σε ποσότητα έρχονται τα φυτικά έλαια με 8,9 εκατ. τόννους και ακολουθούνται από τα πετροχημικά με 8,6 εκατ. τόννους και τα ανόργανα οξέα με 5,9 εκατ. τόννους. Γενικώς η κίνηση αυτή θεωρείται αρκετά ζωνρή και παρουσιάζει σταθερή αύξηση ιδίως σε όρισμένα είδη. Έτσι τα πετροχημικά εμφάνισαν άλματώδη ανάπτυξη από την περασμένη δεκαετία με ρυθμό αύξησης περί το 7% ετησίως, αναμένεται δε συνεχής αύξηση και στη νάφθα, στη μεθυλική αλκοόλη και στη βενζόλη καθώς και στα προϊόντα μικρότερης ζητήσεως όπως είναι το φωσφορικό οξύ και η καυστική σόδα. Πάντως κάποια εξαίρεση δικαιο-

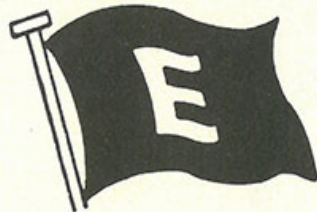
λογείται στο πεδίο των πετροχημικών και ιδίως στα φορτία εκείνα που επισύρουν ιδιαίτερη προσοχή λόγω της απειλής του θαλασσιού περιβάλλοντος, δεδομένου ότι αναμένεται πολύ αυστηρότερος έλεγχος για τα λεγόμενα «βρώμικα» προϊόντα. Έτσι αναφέρεται για παράδειγμα ότι εάν εφαρμοσθούν αυστηρότερες διατάξεις για την τολουόλη οι βιομήχανοι και οι καταναλωτές ενδέχεται να στραφούν προς άλλες ουσίες. Πράγμα που θα σημαίνει ότι το προϊόν αυτό δεν θα μετασχεί στη γενικότερη αύξηση της κινήσεως των χημικών αλλά αντίθετως θα σημειώσει κάμψη.

Τα ειδικά φορτία που, όπως είπαμε, συγκαταλαμβάνουν το σπουδαιότερο τμήμα του εμπορίου των χημικών, αποτελούν τομέα κυριαρχούμενο από την παραγωγική ικανότητα των πλοίων σε ενέργεια χωρών, περιλαμβανομένης της Μέσης Ανατολής και κυρίως των κρατών του Κόλπου και μερικώς Αφρικανικών. Τα κράτη αυτά έχουν το μέγα πλεονέκτημα της φθηνής παραγωγής, πράγμα που επιτρέπει υψηλό επίπεδο συναγωνιστικότητας με αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση της διεισδύσεως στη αγορά. Αυτό συνεπάγεται ουσιαστικές επιπτώσεις στην επιμήκυνση των διαδρομών κατά τη θαλάσσια διακίνηση των προϊόντων αυτών. Περιοχές όπως η νοτιοδυτική Ευρώπη που στο παρελθόν ήταν αυτόρειες σε τέτοια προϊόντα, βρίσκουν τώρα συμφέροντες τις νέες παραγωγικές πηγές. Με τη σειρά της η μεταφορά σε μεγάλες αποστάσεις προς την Ευρώπη και την Α-

σία, γίνεται ιδιαίτερα ικανοποιητική για τους πλοιοκτήτες καταλλήλου τοννάζ.

Παρ' όλα αυτά η κατάσταση στη διακίνηση των χημικών προϊόντων δεν παύει να παρουσιάζει την ίδια αστάθεια που παρουσιάζουν γενικά οι θαλάσσιες μεταφορές, όπως ιδιαίτερα συμβαίνει κατά τη διακίνηση των προϊόντων πετρελαίου. Εξάλλου και στην κατηγορία των χημικών εξακολουθεί να υπάρχει η υπερπροσφορά τοννάζ ή οποία δεν προβλέπεται να μειωθεί στα επόμενα χρόνια. Το κακό είναι ότι η δύναμη του παγκόσμιου στόλου των χημικών πλοίων δεν είναι ακριβώς γνωστή γιατί εξαρτάται από τον όρισμό που δίνει κανείς στο πλοίο μεταφοράς χημικών.

Πρέπει να λεχθεί ότι στην αρχή, την μεταφορά των χημικών προϊόντων εξυπηρετούσαν τα συμβατικά πετρελαιοφόρα ή διασκευασμένα δεξαμενόπλοια καθαρού πετρελαίου. Η άντληση γινόταν από συμβατικά αντλιοστάσια με 4-8 κεντρόφυγες αντλίες. Γρήγορα όμως έγινε φανερό ότι τα σκάφη αυτά δεν μπορούσαν να ανταποκριθούν στις αξιώσεις της αναπτυσσόμενης βιομηχανίας. Γιατί ήταν δύσκολο να αντιμετωπισθούν οι ανάγκες της υψηλής καθαρότητας που απαιτούσαν αυτά τα φορτία, γιατί η διαβροτικότητα όρισμένων φορτίων δεν επέτρεπε τη φόρτωση σε δεξαμενές μαλακού χάλυβα και γιατί ο αριθμός των διαφορετικών φορτίων που μπορούσε να μεταφέρει ένα δεδομένο πλοίο περιοριζόταν λόγω του κινδύνου προσμίξεων με-



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TEL. 00441 - 6284050
TLX: 886958 EPEMIB 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

σω συγκοινωνουσών γραμμών καί βαλβίδων. Μέ την πάροδο του χρόνου εφαρμόσθηκαν διάφορες βελτιώσεις αλλά ως ειδικά ναυπηγούμενο πλοίο χημικών προϊόντων πρέπει να θεωρηθεί εκείνο που μπορούσε να μεταφέρει αρχικά 38 διάφορα είδη φορτίου. Τά σύγχρονα χαρακτηριστικά του πλοίου χημικών προϊόντων είναι τά ακόλουθα: — μέγεθος πού να επιτρέπει την προσέγγιση στα μεγάλα ειδικά λιμάνια του κόσμου, — σύγχρονες δεξαμενές με διπλό πυθμένα, διπλό περίβλημα καί στεγανά ανταποκρινόμενα στις απαιτήσεις του IMO, — χώροι φορτίου πού σύμφωνα με τις προδιαγραφές του IMO μπορούν να δεχθούν ουσίες εύπαθεις, τοξικές, διαβρωτικές, υψηλής δραστηριότητας με χαμηλό σημείο αναφλέξεως, — δεξαμενές φορτίου μικρές καί με έσωτερική διασκευή εύκολου καθαρισμού, — ταχύς καθαρισμός κυττών, — δεξαμενές φορτίου από ανοξείδωτο χάλυβα ή επενδυμένες με φαινολικά ή ψευδαργυρικά υλικά καί τέλος κατάλληλο καί εύχρηστο σύστημα χειρισμού φορτίου.

Σήμερα, σύμφωνα με μία στατιστική, τό παγκόσμιο σύνολο των σκαφών πού μπορούν να μεταφέρουν χημικά ανέρχεται περίπου σε 9 έκατομ. τον. d.w. σάν αποτέλεσμα της άλματώδους αύξησης πού σημείωσαν οι ναυπηγήσεις κατά την προηγούμενη δεκαετία. Μέσα στο σύνολο αυτό

υπάρχει ένας πυρήνας περί των 6 έκατ. τον. d.w. καθαρώς χημικών σκαφών πού υπολογίζονται σε 200-250 μονάδες. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι τό 1973 ό παγκόσμιος στόλος τέτοιων ειδικών σκαφών άπαρτιζόταν από 44 μόνο πλοία 1 έκατομ. τόνων. Πρέπει να σημειωθεί ότι ό σημερινός στόλος περιλαμβάνει ένα πλήθος παλαιών σκαφών πολλά των όποιων είναι άνω των 20 έτών, πού καθιστούν τον μέσο όρο ηλικίας των πλοίων χημικών πλοίων αρκετά υψηλότερο από εκείνον των κοινών πετρελαιοφόρων. Σημειωτέον, ότι ή επαγγελματική ζωή των πλοίων αυτών παρουσιάζει όρισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Η καριέρα τους αρχίζει με τις μεταφορές καθαρών, ακριβών φορτίων, αλλά όσο ή ηλικία περνά μεταπίπτουν σε ευτελέστερα είδη καί όταν πλησιάσουν το τέλος της δεύτερης δεκαετίας τότε χρησιμοποιούνται συνήθως γιά την μεταφορά των πράγματι «βρώμικων» φορτίων.

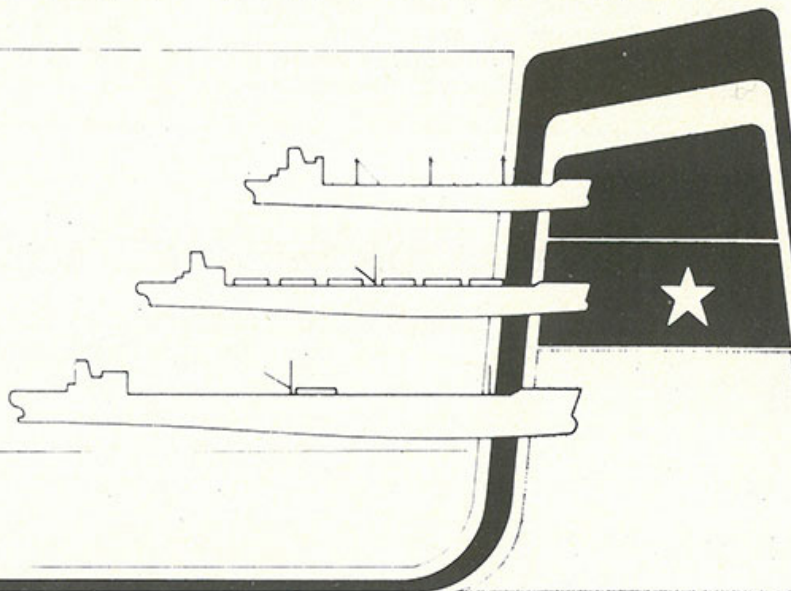
Από πλευράς ηλικίας ό στόλος αυτός στις άρχές του 1984 παρουσίαζε την ακόλουθη εικόνα: 25 πλοία 0,55 έκατ. τον. είχαν ναυπηγηθεί πρό του 1960. Άλλα 15 πλοία 0,3 έκατ. τον. είχαν ναυπηγηθεί στην περίοδο 1961-1965 καί άλλα 40 πλοία 0,8 έκατ. τον. στην περίοδο 1966-1970. Μεταξύ του 1971 καί 1975 ναυπηγήθηκαν 108 τέτοια πλοία 2,1 έκατ. τον. καί μεταξύ 1976 καί 1980 άλλα 124 πλοία 2,4 έκατ. τον. Τέλος

μεταξύ του 1981 καί του 1983 ναυπηγήθηκαν 155 πλοία 2,74 έκατ. τον. Μέ τά δεδομένα αυτά οι ειδικοί πιστεύουν ότι σήμερα υπάρχει πλεονάζον τοννάζ της τάξεως του 10-12%, υπολογιζομένης της παγκόσμιας άπασχολήσεως γύρω στα 7 έκατ. τόνων, με την πρόβλεψη ότι ή υπερπροσφορά αυτή θα συνεχισθεί στην έρχόμενη πενταετία. Έπομένως, εάν τό έμποριο πάει καλά οι πλοιοκτήτες του παλαιού τοννάζ θα σκέπτονται λιγώτερο τη διάλυση, ενώ παράλληλα θα επιταχυνθούν οι νέες παραγγελίες. Τό τελευταίο αυτό θεωρείται βέβαιο έν όψει της άναμενόμενης επιμικύνσεως των ταξιδίων προς Άσία, Εύρώπη καί Ήν. Πολιτείες.

Πάντως τό μέγα έρώτημα γιά τό μέλλον του παγκόσμιου στόλου των πλοίων μεταφοράς χημικών προϊόντων είναι ή εφαρμογή του παραρτήματος II της συμβάσεως MARPOL από την άνοιξη του 1987. Τό παράρτημα αυτό πού άποτελεί μία πολυσύνθετη πρόκληση ακόμα καί με την τροποποιημένη μορφή του, είναι βέβαιο πώς θα έχει βαρύτατες επιπτώσεις στον έξοπλισμό καί την εκμετάλλευση των χημικών πλοίων. Έκείνο πού μένει να αξιολογηθεί είναι ή επίδραση πού τό νέο συμβατικό καθιστά θά έχει στους έμπορικούς κύκλους πού θα πάρουν καί τις τελικές αποφάσεις.

Ε.Σ.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΟΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΟ 1984

Δημοσίευσε το Λόυδ Ρέτζιστερ τον στατιστικό πίνακα του 1984 για τις απώλειες της παγκόσμιας ναυτιλίας. Σύμφωνα με τα παρεχόμενα στοιχεία το σύνολο των απωλειών ανήλθε σε 327 πλοία άνω των 100 κάρων συνολικής χωρητικότητας 2.353.941 τον. γκρό. Σε σύγκριση με το 1983 ο αριθμός των απωλεσθέντων πλοίων είναι μικρότερος κατά 13 μονάδες, το τοννάζ όμως είναι αυξημένο κατά 881.330 τον. γκρό που οφείλονται κατά 49% στον πόλεμο Ιράν - Ιράκ.

Κατά κατηγορίες άτυχημάτων ή στατιστική αναλύεται ως ακολούθως:

Βυθίσεις: 131 πλοία 212.936 τον. γκρό. Στην κατηγορία αυτή έμπίπτουν κυρίως τα ναυάγια λόγω καιρικών συνθηκών. Μεταξύ αυτών το μεγαλύτερο ναυάγιο ήταν του ανατολικογερμανικού «Hennigsdorf», 21.739 τον. γκρό που βυθίστηκε άνοιχτά της Πορτογαλίας. Στην κατηγορία αυτή ή Ελλάς αναφέρεται με έπτά πλοία 44.831 τον. γκρό.

Προσαράξεις: 69 πλοία 360.648 τον. γκρό. Πρόκειται για τις περιπτώσεις όλικής απώλειας ύστερα από προσάραξη. Από τις σημαντικώτερες του έτους ήταν του μεξικανικού τάνκερ «Aquila Arteca», 113.531 τον. γκρό, το όποιο προσάραξε σε ύφαλο και άκολουθως οδηγήθηκε για διάλυση. Η Ελλάς αναφέρεται με τρία πλοία 23.352 τον. γκρό.

Πυρκαϊές: 57 πλοία 364.719 τον. γκρό. Περιλαμβάνονται και οι πάσης φύσεως έκρήξεις. Μεταξύ των καταστραφέντων πλοίων συγκαταλέγονται και 10 δεξαμενόπλοια με μεγαλύτερο τό λιβεριανό «Casper Trader» 67.240 τον. γκρό και μικρότερο τό τουρκικό «Captain Morgan» 101 τον. γκρό. Ο αριθ-

μός των ελληνικών πλοίων που έμπίπτουν σ' αυτή την κατηγορία ανέρχεται σε έπτά συνολικής χωρητικότητας 28.523 τον. γκρό.

Συγκρούσεις: 35 πλοία 65.990 τον. γκρό. Σε 13 περιπτώσεις αίτια της συγκρούσεως ήταν ή κακή όρατότης. Τα μεγαλύτερα πλοία που χάθηκαν σε σύγκρουση ήταν τό κολομβιανό «Rio Canca» 11.656 τον. γκρό και τό πιό σημαντικό τό γαλλικό «Mont Louis» 4.210 τον. γκρό που δημιούργησε τά γνωστά προβλήματα άνελκύσεως. Στην κατηγορία αυτή δέν αναφέρεται κανένα ελληνικό πλοίο ως όλική απώλεια.

Απώλειες: 24 πλοία 1.304.298 τον. γκρό. Η κατηγορία αυτή που καταλαμβάνει πλέον του ήμίσεος του απωλεσθέντος τοννάζ, αναφέρεται κυρίως σε απώλειες από πολεμική αίτια. Περιλαμβάνει τά όκτώ σκάφη που έπλήγησαν στον Περσικό (άνω των 100.000 τον. γκρό) και έξι σκάφη που χάθηκαν από πρόσκρουση σε νάρκη (4 ανατολικά της Νικαράγουας, 1 στην Έρυθρά και 1 στη Λουάντα). Μεταξύ τους συγκαταλέγονται τέσσερα ελληνικά 383.409 τον. γκρό.

Προσκρούσεις: Έπτά πλοία 29.573 τον. γκρό. Η περίπτωση αναφέρεται σε προσκρούσεις επί ναυαγίων, προβλητών κλπ. Ός σημαντικώτερη θεωρείται ή του παναμαϊκού υπερωκεανίου «Colombus» 16.317 τον. γκρό, τό όποιο με 620 επιβάτες προσέκρουσε στον κυματοθραύστη του Καδίξ και κηρύχθηκε όλική απώλεια. Όυτε και στην κατηγορία αυτή αναφέρεται ελληνικό πλοίο.

Έξαφανίσεις: Τέσσερα πλοία 15.767 τον. γκρό. Δέν έλειψαν και πάλι οι συνήθως πολύνεκρες αυτές απώλειες, πα-

ρά την ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιακών μέσων. Έντυπωσιακώτερη στάθηκε ή περίπτωση του Ιταλικού μάλκερ «Tito Campranella» που πλέοντας από τά Όξελσουντ στον Πειραιά έξαφανίστηκε στις 14 Ιανουαρίου με τά 24 μέλη του πληρώματός του. Εύτυχως κανένα ελληνικό πλοίο δέν αναφέρεται στη κατηγορία αυτή των ναυτικών άτυχημάτων τό 1984.

Από άποψη κατηγορίας πλοίων, μεταξύ των 327 απωλεσθέντων περιλαμβάνονται 24 δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 1.541.850 τον. γκρό (ποσοστό τοννάζ 66,5%), 17 πλοία ΟΒΟ 270.805 τον. γκρό (11,5%), 73 άλιευτικά και 178 διάφορα φορτηγά. Έξάλλου τό 46% των απωλεσθέντων άφορά σκάφη κάτω των 500 τόννων γκρό. Τό μεγαλύτερο ποσοστό, ήτοι τό 48% άφορά σκάφη από 500 μέχρι 10.000 τόννους γκρό. Τέλος ποσοστό 6% άφορά σκάφη άνω των 10.000 τόννων. Μεταξύ των τελευταίων τά όποια ανέρχονται σε 22, υπάρχουν έννέα σκάφη άνω των 100.000 τον. γκρό έκαστο.

Τό ανθρώπινο τίμημα των άτυχημάτων αυτών ανήλθε σε 525 ναυτικούς οι όποιοι κατά διάφορες περιστάσεις σκοτώθηκαν, πνίγηκαν ή έξαφανίστηκαν.

Από πλευράς σημαίας, πρώτη σε αριθμό πλοίων έρχεται ή Παναμαϊκή με 49 πλοία (231.127 τον. γκρό), δεύτερη ή Ιαπωνική με 47 πλοία (13.890 τον. γκρό) και τρίτη ή Έλληνική με 21 πλοία (480.115 τον. γκρό). Άκολουθούν με 8-18 πλοία κατά σειρά οι ΗΠΑ, Ισπανία, Ν. Κορέα, Λιβερία, Κύπρος, Φορμόζα, Ιταλία και Φιλιππίνες.

Σε τοννάζ πρώτη έρχεται ή Ελλάς με 480.115 τον. γκρό, και άκολουθούν ή Λιβερία με 424.300 τον. γκρό, ή Κύπρος με 243.285 τον. γκρό και ό Παναμάς με 231.123 τον. γκρό.

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS

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



Αληθινή παγκόσμια δυνατότητα
Συνδυασμένη εξειδίκευση της MacGregor
και της Navire
Διεθνές Δίκτυο Επισκευών και Knowhow
Γνήσια Ανταλλακτικά
Ποιότητα στις Επισκευές

το διεθνές όνομα στα συστήματα ανοιγμάτων φορτοεκφορτώσεως πλοίων

Η MacGregor-Navire είναι ο μόνος δοκιμασμένος Οργανισμός για τη μελέτη και προμήθεια, σε ολόκληρο το φάσμα του εξοπλισμού με συστήματα ανοιγμάτων φορτοεκφορτώσεως πλοίων (cargo access equipment) και μπορεί να προσφέρει την απaráμιλλη δυνατότητα για Νέες Κατασκευές και Επισκευές παγκοσμίως.

Επιπροσθέτως η MGN είναι ο μόνος Οργανισμός που μπορεί να επικαλεσθεί τη συνδυασμένη εμπειρία και τεχνολογία της MacGregor και της Navire, ανατρέχοντας στη γνώση των δύο εταιριών που ξεκίνησαν πριν 35 χρόνια.

Ο Οργανισμός MGN είναι ο μοναδικός νόμιμος διάδοχος των αρχικών εταιριών MacGregor και Navire και γι' αυτό έχει πλήρη και απεριόριστα δικαιώματα σε όλα τα αυθεντικά σχέδια, προδιαγραφές και ανταλλακτικά.

Οι κατάλογοι της MGN περιέχουν περί τα 25.000 πλοία που έχουν εφοδιασθεί είτε από την MacGregor είτε από την Navire, με μηχανισμούς ανοιγμάτων φορτοεκφορτώσεως, με αποτέλεσμα την υπεύθυνα εγγυημένη επισκευή τους.

Οι επισκευαστικές ικανότητες του Οργανισμού είναι αξεπέραστες. Οι εμπειρότατοι, εκπαιδευμένοι απ' την MGN και πλήρως εξειδικευμένοι στον τομέα μηχανισμών ανοιγμάτων φορτοεκφορτώσεως πλοίων, που έχουν σχεδιασθεί απ' την MacGregor και την Navire, μηχανικοί μας, είναι εγκατεστημένοι σε 52 επισκευαστικούς σταθμούς σ' όλο τον κόσμο.

Όλα τα ανταλλακτικά που χρησιμοποιούνται είναι γνήσια και, όπως και οι επισκευαστικές μας εργασίες, φέρουν την Διεθνή Εγγύηση της MGN παγκοσμίως.

Η εξουσιοδοτημένη από την MGN επισκευαστική μονάδα στην Ελλάδα είναι η **ANAFSI**, η οποία διαθέτει στις αποθήκες της γνήσια ανταλλακτικά MGN.

MacGregor - Navire

Επιμένετε στο γνήσιο....

...προσοχή στις απομιμήσεις

Περισσότερες πληροφορίες από:
MacGregor - Navire (F) SA
Γραφείο Ελλάδας:
Ευπλόιος 4-6, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 37
Τηλ: 4521489, 4510822
ΤΑΞ: 213945 MGN GR

ΝΑΥΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

'Εχθρικού χαρακτήρος ούδέτερα έμπορικά πλοία

Του κ. Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, 'Αρχιπλοιάρχου Π.Ν.

'Εχθρικό χαρακτήρα έχουν όλα τα ούδέτερα έμπορικά ιδιωτικά πλοία, έφ' όσον ανήκουν σέ έχθρικό φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ή έλέγχονται από αυτό ή άνεξάρτητα από αυτό εάν φέρουν ούδέτερη σημαία. 'Εχθρικός χαρακτήρας αποδίδεται άκόμη και σέ ούδέτερα Κρατικά πλοία, τά όποια όμως χρησιμοποιούνται γιά έμπορικούς σκοπούς κατά τρόπο άνάλογο πρός τά ούδέτερα έχθρικού χαρακτήρος ιδιωτικά πλοία.

Τόν ίδιο χαρακτήρα έχουν επίσης και τά ούδέτερα έμπορικά, τά όποια δέν έλέγχονται μέν από τόν έχθρό, συμμετέχουν όμως μέ τό μέρος του στίς έχθροπραξίες ή ένεργούν σάν βοηθητικά τών έχθρικών ένόπλων δυνάμεων. Σέ αυτές μάλιστα τίς περιπτώσεις λογίζονται σάν έχθρικά έμπορικά πλοία εάν χρησιμοποιούνται γιά έμπορικούς και συνήθεις ναυτιλιακούς σκοπούς, ένω εάν χρησιμοποιούνται από τίς ναυτικές δυνάμεις του έχθρου ή προβάλλουν αντίσταση σέ ένέργειες έλέγχου της σημαίας τους και άλλων διακριτικών τους ή σέ νηοψία ή συμμετέχουν σέ έχθρική νηοπομπή λογίζονται σάν έχθρικά πολεμικά.

'Εχθρικού χαρακτήρος επίσης θεωρείται και κάθε μή πολεμικό πλοίο, τό όποιο δέν αποδεικνύει, ότι είναι της ίδιας έθνικότητας μέ εκείνο πού ένεργεί τήν έρευνα καθώς και κάθε μή πολεμικό πλοίο, τό όποιο ύψωσε ούδέτερη σημαία μετά τήν έναρξη τών έχθροπραξιών, σέ ήμερομηνία πού βεβαιώνεται μέ τήν έγγραφή της πράξεως αυτής στό αντίστοιχο νηολόγιο, ένω προηγουμένως έφερε έχθρική σημαία. 'Εάν τό πλοίο άλλαξε σημαία πριν από τήν έναρξη τών έχθροπραξιών, θά θεωρηθεί έχθρικού χαρακτήρος κατά τίς περιπτώσεις, στίς όποιες περιλαμβάνεται ή έπιχειρησιακή πρόθεση, ή σκοπιμότητα, ή είκονικότητα, ό δόλος κλπ.

'Εχθρικό χαρακτήρα έχει τέλος και κάθε ούδέτερο έμπορικό πλοίο, τό όποιο εκτελεί πλοίο μέ σκοπό τή μεταφορά έπιβατών γιά τήν ένίσχυση τών έχθρικών ένόπλων δυνάμεων ή γιά πληροφοριακές έκπομπές πρός όφελος

του έχθρου ή τά πλοία, τά όποια μεταφέρουν έχθρικά στρατιωτικά πράγματα μέ γνώση του πλοιοκτήτη, ή του ναυτικού πράκτορα ή του Πλοιάρχου ή μεταφέρουν πρόσωπα, τά όποια βοηθούν τόν έχθρό κατά τόν πλοίο.

'Η διάκριση τών ούδέτερων έμπορικών πλοίων σέ έχθρικού και μή χαρακτήρος έχει μεγάλη σημασία, διότι τό Δίκαιο Θαλάσσης τά άντιμετωπίζει και πάλι μέ διαφορετικό τρόπο, σύμφωνα μέ τίς άρχές της ούδετερότητας είδικότερα.

Τό έχθρικού χαρακτήρος ούδέτερο έμπορικό πλοίο εξομοιούται πρός τό έχθρικό έμπορικό πλοίο και υπόκειται σέ καταστροφή ή σύλληψη ή σέ κατάσχεση, δήμευση ή άλλα μέτρα μεταβολής ή περιορισμού της έλευθερίας της ιδιοκτησίας τους, σάν λεία πολέμου κλπ.

'Αντίθετα, τό μή έχθρικού χαρακτήρος ούδέτερο έμπορικό πλοίο αποτελεί σεβαστή ιδιοκτησία γιά τούς έμπόλεμους, εκτός εάν ένεργεί λαθρεμπόριο πολέμου, ή διάσπαση αποκλεισμού ή άλλες πράξεις βλαπτικές γιά τά συμφέροντά τους.

Αυτά έχει όρίσει βασικά σχετική Συνδιάσκεψη του Λονδίνου 1909 και έχει διαμορφώσει ή διεθνής πρακτική, καθώς και οι αποφάσεις διαφόρων δικαστηρίων σέ πολλές περιπτώσεις.

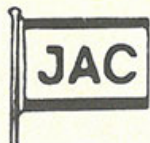
'Η Δήλωση της Συνδιασκέψεως του Λονδίνου όρίζει επίσης στό άρθρο 57, ότι ή Σημαία του έμπορικού πλοίου, τήν όποια δικαιούται νά φέρει, προσδιορίζει κατά πόσο αυτό είναι ούδέτερο ή έχθρικό.

'Η Διεθνής όμως πρακτική, τήν όποια τά άγγλοσαξωνικά κυρίως Κράτη είχαν εφαρμόσει και πρό του Α' Παγκοσμίου πολέμου, καθώς και κατά τόν Β' Παγκόσμιο και μετά από αυτόν είναι ότι ή Σημαία του πλοίου δέν δηλώνει πολλές φορές τή πραγματική ιδιότητα, αλλά ότι και ή ιθαγένεια του πλοιοκτήτη ή έστω του ενός τών συμπλοιοκτητών, τή στιγμή της καταστροφής ή σύλληψης του πλοίου πρέπει νά λαμβάνεται ύπ' όψη γιά τόν καθορισμό του πλοίου σάν έχθρικού άνεξαρτήτως του τόπου κατοικίας του ή του τόπου άσκήσεως της έμπορίας του.

Γνωστοί είναι οι «Μαύροι Πίνακες» (BLACK LISTS) τούς όποιους είχε συντάξει ή Μ. Βρετανία κατά τόν Α' Παγκόσμιο Πόλεμο και είχε περιλάβει έχθρικούς έμπορικούς οίκους και πρόσωπα, πού ήσαν σέ ούδέτερα κράτη, καθώς και ούδέτερους οίκους και πρόσωπα πού είχαν έμπορικές σχέσεις μέ τόν τότε έχθρό. Πίνακες αυτού του περιεχομένου είχαν έκπονήσει επίσης και ή Γαλλία και ή 'Ιταλία τήν ίδια περίοδο.

'Αντίθετα γιά τόν προσδιορισμό του ούδέτερου έμπορικού πλοίου σάν έχθρικού χαρακτήρος είναι δυνατό νά λαμβάνεται ύπ' όψη και ή κατοικία του πλοιοκτήτη ή ενός τών συμπλοιοκτητών ή ό τόπος άσκήσεως της έμπορίας του τή στιγμή της σύλληψης ή καταστροφής του πλοίου. Τό πλοίο χαρακτηρίζεται τότε σάν έχθρικό, εάν ό πλοιοκτήτης κατοικεί μονίμως στήν έχθρική χώρα ή σέ χώρα ή όποια έχει καταληφθεί από τόν έχθρό ή άσκει εκεί τήν έμπορία του, άνεξάρτητα από τήν ιθαγένειά του. Τήν άποψη αυτή έχει δεχθεί και ή 'Ελληνική νομολογία μετά τόν Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, και υποστηρίζομε και έμείς σάν πληρέστερη.

Πράγματι, είναι δυνατό τό πλοίο μέ ούδέτερη Σημαία νά ανήκει σέ ύπήκοο του έχθρικού Κράτους ή νά ανήκει σέ ύπήκοο μή έχθρικού μέν Κράτους, αλλά ό όποιος κατοικεί στό έχθρικό έδαφος και άσκει εκεί τήν έμπορία του. Στή πρώτη περίπτωση τό έμπορικό πλοίο είναι έχθρικό, ένω στή δεύτερη είναι έχθρικού χαρακτήρος ούδέτερο, στήν όποια περιλαμβάνεται άκόμη και ή περίπτωση νά έχει ό πλοιοκτήτης τήν ίδια ιθαγένεια μέ τό πολεμικό πλοίο πού έκανε τή σύλληψη ή καταστροφή του έμπορικού. Είναι δηλαδή δυνατό, νά χαρακτηριστεί από τήν 'Ελλάδα, σάν παράδειγμα, έχθρικού χαρακτήρος ένα έμπορικό πλοίο τό όποιο ανήκει άκόμη και σέ "Ελληνα πλοιοκτήτη, πού κατοικεί όμως ή άσκει τήν έμπορία του στό έχθρικό έδαφος ή σέ έδαφος πού έχει καταληφθεί από τόν έχθρό.



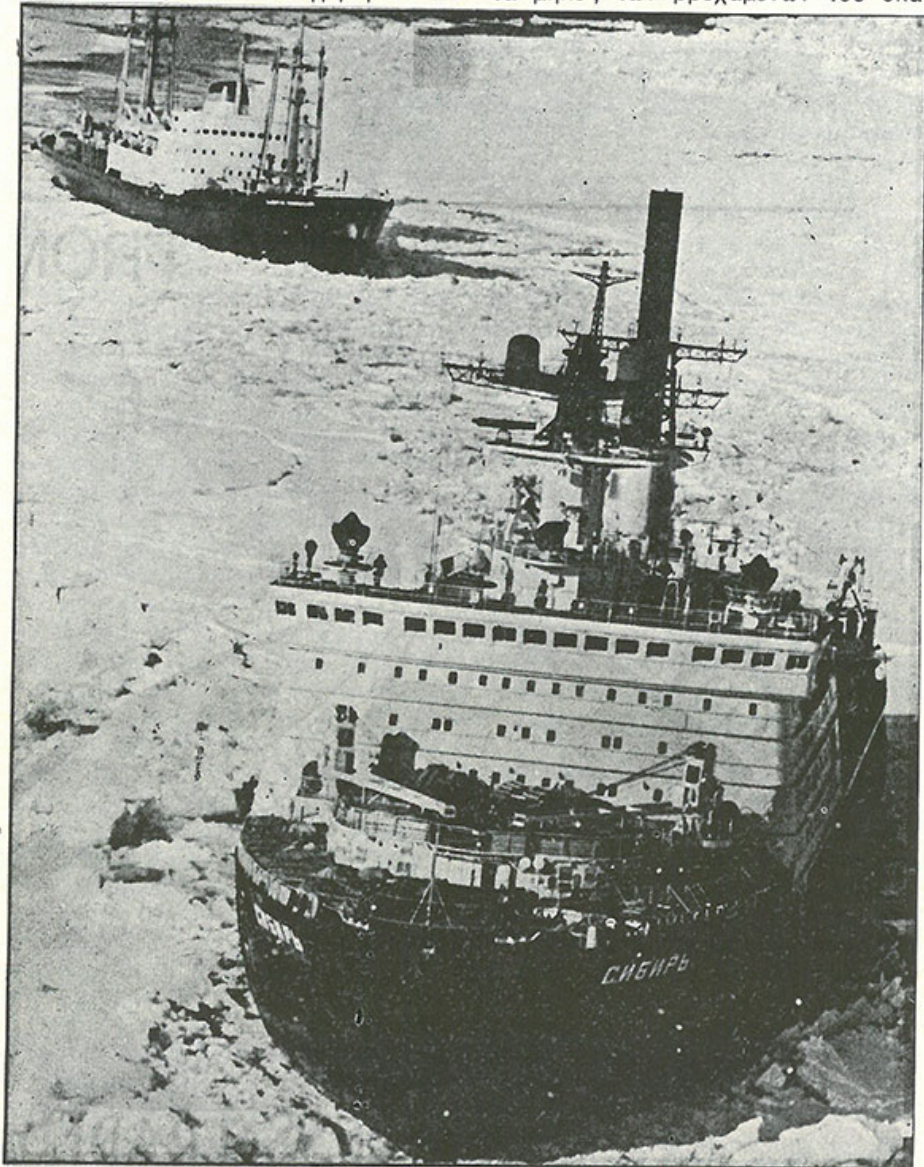
LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

Τά νέα σοβιετικά παγοθραυστικά

Με επιτυχία ολοκληρώθηκαν οι δοκιμές του νέου πυρηνικού παγοθραυστικού «Ρωσία», που ναυπηγήθηκε στα

πηγοί σχεδίασαν ένα θερμαντικό σύστημα μέσα στο κέλυφος του πλοίου κατά μήκος των βρεχάμενων του σκά-



ναυπηγεία του Λένινγκραντ. Τό σκάφος, τρίτο κατά σειρά στην κλάση των ατομικών σοβιετικών παγοθραυστικών, μετά τα αδελφά σκάφη «Λεονίντ Μπρέζνιεφ» και «Σιβηρία», έχει εφοδιασθεί από τους σχεδιαστές του με επί πλέον πλεονεκτήματα για μεγαλύτερη άντοχή στον πάγο και καλύτερη αξιοπλοΐα στις συνθήκες της αρκτικής νύχτας.

Ένα από τα προβλήματα που είχαν να αντιμετωπίσουν οι ναυπηγοί ήταν η συγκέντρωση χιονοπάγου στο κέλυφος του πλοίου που είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση της κινητικότητας και ακόμα και την πλήρη ακινητοποίηση του πλοίου. Για να αντιμετωπίσουν την προσκόλληση του πάγου οι σοβιετικοί ναυ-

φους. Έπίσης έπειτα από τα προβλήματα που είχε συναντήσει το «Λεονίντ Μπρέζνιεφ» τον περασμένο χειμώνα, όταν οι προέλλες του είχαν αχρηστευθεί από πρόσκρουση πάγου, το «Ρωσία» εφοδιάσθηκε με ειδικούς εκτροπείς που προστατεύουν τις έλικες όπως επίσης προσοχή έχει δοθεί στην ειδική κατασκευή του κελύφους ώστε να μειωθεί η διάβρωσή του.

Τό παγοθραυστικό είναι εφοδιασμένο με ένα έλικόπτερο πεντός καιρού τύπου Κα-32 με τό όποιο μπορεί να γίνει έρευνα και ανίχνευση του πάγου αλλά και μεταφορά φορτίων μέχρι 5.000 κιλά σε άκτινα 100 μιλίων. Σύντομα και τό ύ-

πόλοιπα παγοθραυστικά του σοβιετικού στόλου θά εφοδιαστούν με παρόμοια έλικόπτερα.

Η προωθητική ισχύς για τίς τρείς έλικες του «Ρωσία» έρχεται από δύο δίδυμους, ύδρόψυκτους, ατομικούς αντίδραστήρες που είναι τοποθετημένοι σε πλήρως στεγανό χώρο στή μέση του πλοίου. Τόν υπέρθερμο ατμό που παράγει τό σύστημα των αντίδραστήρων εκμεταλλεύονται δύο κύριοι ατμοστρόβιλλοι των 27.500 κιλοβάτ, πέντε βοηθητικές ηλεκτρογεννήτριες και τό βοηθητικό σύστημα.

Οι πέντε ηλεκτρογεννήτριες παράγουν 2.000 κιλοβάτ ή κάθε μία και ύπάρχει και μία βοηθητική γεννήτρια ντήζελ ισχύος 1.000 KW για περίπτωση ανάγκης. Όλόκληρο τό σκάφος χωρίζεται σε όκτώ ύδατοστεγή διαμερίσματα.

Η αυτοματοποίηση είναι σύμφωνη με τούς κανονισμούς της σοβιετικής κλάσης Α2, που επιτρέπει τόν σταθμό του πλοίου από ένα κεντρικό έλεγχο χωρίς ύποχρεωτική παρουσία μηχανικών στο μηχανοστάσιο.

Η προσοχή των σχεδιαστών στράφηκε κυρίως στην βελτίωση των συνθηκών διαμονής επί του πλοίου με μέτρα μείωσης του θορύβου και των δονήσεων. Για παράδειγμα μερικές καμπίνες που ήταν τοποθετημένες στα προηγούμενα σκάφη, στο δεύτερο κατάστρωμα, έχουν μεταφερθεί στην ύπερκατασκευή, ενώ οι περισσότερες καμπίνες έχουν εφοδιαστεί με σημαντική ήχομόνωση. Τό πλήρωμα έχει στή διάθεσή του 149 καμπίνες και ένα συγκρότημα άθλοπαιδιών που καταλαμβάνει 53 τετραγωνικά μέτρα, άποθήκες και διάφορους χώρους με δυνατότητα διεξαγωγής άγώνων βόλεϋ και μπάσκετ, πυγμαχίας και γυμναστικής, θερμαινόμενη πισίνα, σάουνα και χώρους άναψυχής.

Τό «Ρωσία» θά έχει σαν βάση τό Μουρμάνσκ στην Θάλασσα του Μπάρεντς άπ' όπου θά βοηθήσει στό άνοιγμα της δυτικής διόδου στην όλο και αύξανόμενης σημασίας περιοχή της Άρκτικής.

Τά βασικά χαρακτηριστικά του εικονιζόμενου «Ρωσία» είναι:

Όλικό μήκος	150 μ.
Όλικός πλάτος:	30 μ.
Ύψος:	17,2 μ.
Βύθισμα:	11 μ.
Έκτόπισμα κενό:	20.480 τόννοι
Έκτόπισμα πλήρες:	23.460 τόννοι
Πλήρωμα:	142
Μέγιστη ταχύτητα σε έλεύθερη θάλασσα:	20,5 κόμβοι



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

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



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

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



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

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

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

LONDON OFFICE

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

LAS PALMAS OFFICE

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.

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

HAMBURG OFFICE

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

* 25 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 30.6.1985

Τριήμερη Διεθνής Συνάντηση άνοίγει τόν δρόμο για συνεργασία με τούς "Αραβες στις θαλάσσιες μεταφορές

Η πολύ ενδιαφέρουσα τριήμερη διεθνής συνάντηση, η οποία οργανώνεται τον επόμενο μήνα στο Κουβέιτ από την ARAB BANKERS ASSOCIATION, που έδρεύει στο Λονδίνο, με τη βοήθεια του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας και Ναυτιλιακής Χρηματοδοτήσεως του City University και με τη προσωπική φροντίδα του διευθυντού του Κέντρου Καθηγητού κ. Κώστα Γραμμένου, παρουσιάζει κατά τη γνώμη μας μία πρωτοποριακή ευκαιρία για τούς "Ελληνες να ακούσουν τις απόψεις και τόν προβληματισμό των 'Αράβων και άλλων γνωστών προσωπικοτήτων σε θέματα ναυτιλίας και χρηματοδοτήσεως.

Η συνάντηση θα πραγματοποιηθεί στο Κουβέιτ στις 26, 27 και 28 Ιανουαρίου 1986, υπό τήν αιγίδα του Έμπορικού και Βιομηχανικού Έπιμελητηρίου της χώρας και τήν έναρξή της θα χαιρετίσει ο πρωθυπουργός του Κουβέιτ και άλλοι επίσημοι της χώρας αυτής.

Ός όμιληταί έχουν κληθεί γνωστοί παράγοντες, οι οποίοι θα παρουσιάσουν τις σκέψεις τους στα παρακάτω αναφερόμενα θέματα:

— κ. Α. Al Sagar, πρόεδρος Έμπορικού και Βιομηχανικού Έπιμελητηρίου Κουβέιτ: «Ναυτιλιακές Αγορές και Θαλάσσιο Έμπόριο».

— κ. L. Al-Hamand, πρόεδρος Όργανισμού Οικονομικής και Κοινωνικής Αναπτύξεως του Κουβέιτ και πρώην ύπουργός Οικονομικών: «Αναπτυσσόμε-

να κράτη στο Θαλάσσιο Έμπόριο: Η περίπτωση των 'Αράβων».

— κ. Α. H. Salatt, διευθυντής της United Arab Shipping: «Οι προοπτικές των τακτικών γραμμών».

— κ. Α. Al Badr, πρόεδρος της Kuwait Oil Tanker Co.: «Οι συνθήκες της αγοράς κατά τή περίοδο 1984-85».

— κ. Α. F. Klima, πρόεδρος των Κλάσκων του Λονδίνου: «Τάνκερς — Δέν είναι όλα απογοητευτικά».

— κ. T. Rafgard, γενικός γραμματέας της 'Ιντερτάνκο: «Ο ρόλος των 'Αράβων στις διαλύσεις πλοίων».

— κ. I. Chalaby, ύφυπουργός Πετρελαίων του 'Ιράκ, μέλος του διοικητικού συμβουλίου της έπισκευαστικής μονάδας ASRY του Μπαχρέιν.

— κ. Ezzar Adel, πρόεδρος του Όργανισμού της Διώρυγας του Σουέζ: «Η διώρυγα και η παγκόσμια ναυτιλία».

— κ. Graham Day, πρόεδρος των Μπρίτις Σιμπλίντερς: «Ανάγκη στενότερης συνεργασία τεχνοκρατών και μεταφορέων».

— Δρ. G. Moukhtar, γενικός διευθυντής Ναυτιλιακής Ακαδημίας 'Αλεξανδρείας: «Ο άνθρωπος παράγων στην ναυτιλία των 'Αράβων».

— κ. J. P. Tooney, αντιπρόεδρος Jardine Glanville Ltd: «Ναυτιλιακές ασφαλίσσεις τή δεκαετία του 1990».

— κ. Ανδρέας Βγενόπουλος, «Νομικά θέματα για τήν ανάπτυξη της Ναυτιλίας των 'Αράβων».

— κ. Α. Al Turki, διευθυντής της National Shipping Co. της Σαουδικής Αραβίας: «Ο ρόλος των Τραπεζών στην ανάπτυξη της ναυτιλίας των 'Αράβων».

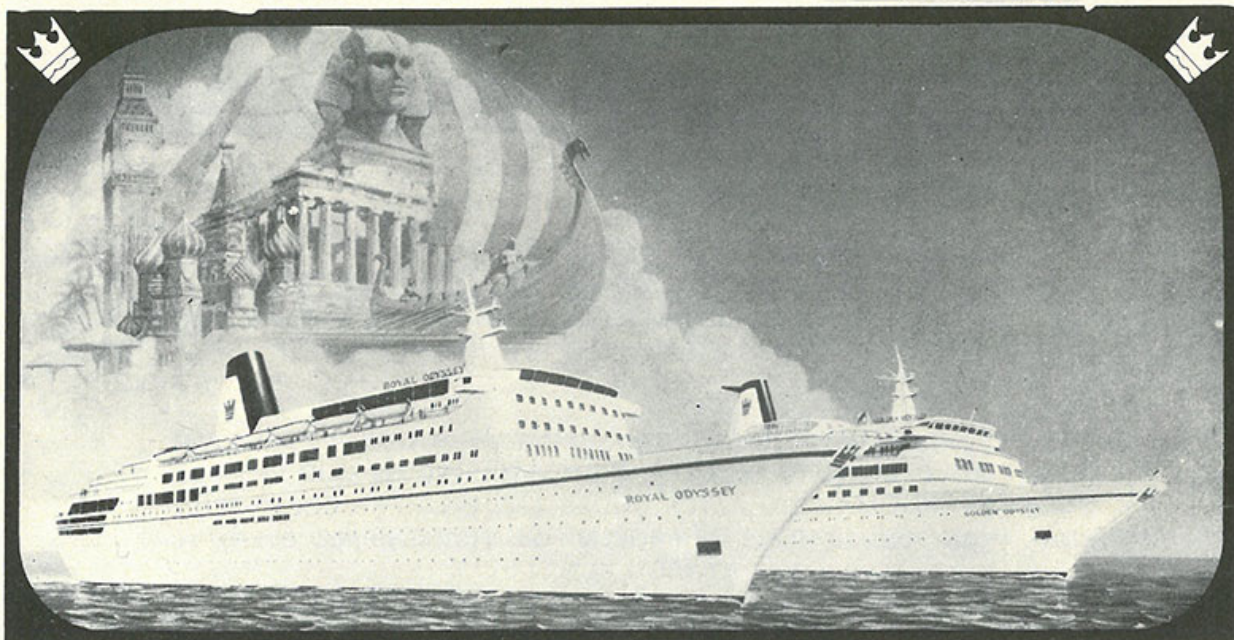
— κ. I. Dabdoub, γενικός διευθυντής της Έθνικής Τράπεζας του Κουβέιτ «Ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις από 'Αραβικές Τράπεζες».

— κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης, «Κίνητρα στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά — Η άποψη ενός ανεξάρτητου έφοπλιστή».

— κ. Θεόδωρος Πετρόπουλος, διευθυντής OMNIBANK του Λονδίνου, «Νέες μορφές ναυτιλιακών επενδύσεων — Η περίπτωση δημιουργίας ενός 'Αραβικού Όργανισμού για επενδύσεις στη Ναυτιλία».

Όσοι ενδιαφέρονται να παρακολουθήσουν τή τριήμερη αυτή διεθνή συνάντηση θα πρέπει να απευθυνθούν εγκαίρως στην Arab Bankers Association, Τέλεξ 297338 ABA Λονδίνο, όπου και θα τούς παρασχεθούν περισσότερες λεπτομέρειες.

Πάντως, από όσα γνωρίζουμε, υπάρχουν ήδη πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες και άλλοι παράγοντες της ναυτιλιακής μας ζωής, οι οποίοι έχουν δηλώσει συμμετοχή στην ενδιαφέρουσα εκδήλωση που πιστεύεται ότι είναι μία πρώτης τάξεως ευκαιρία για μία πρόσβαση των Έλλήνων στον ναυτιλιακό κόσμο των Αραβικών κρατών.



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Δικαστής: Χ. Τριτάκης

Δικηγόροι: Παν. Παπούλιας, Μ. Χριστοδούλου, Π. Κατράκης, Ν. Τρύφωνας, Βλ. Μακρής, Ν. 'Αναγνωστόπουλος, Αϊκ. Πλουμίδου.

'Αναγκαστικός πλειστηριασμός κυπριακού πλοίου — Ναυτικά προνόμια — Έφαρμοστέο δίκαιο — Δικαιώματα ΟΛΠ για παραβολή, προσόρμιση και πυρνοδέτηση — Έκταση του προνομίου — 'Απαιτήσεις εξασφαλιζόμενες μέ ναυτικό προνόμιο σύμφωνα με τό κυπριακό δίκαιο — Έξοφληση της προνομιακής απαίτησης από τρίτο — Συνέπειες.

'Η σύσταση, μετάθεση, αλλοίωση ή κατάργηση ναυτικού προνομίου διέπεται από τό δίκαιο της σημαίας του πλοίου. Τό δίκαιο της σημαίας ρυθμίζει καί την κατάταξη των ναυτικών προνομίων. Τό δίκαιο της σημαίας δέν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις ναυπηγούμενου πλοίου καί προνομίων πού ασφαλίζουν απαιτήσεις της Πολιτείας ή ν.π.δ.δ.

Οί τόκοι υπερημερίας καί τά βαρύνοντα την απαίτηση τέλη χαρτοσήμου καλύπτονται από τό ναυτικό προνόμιο της.

'Ο τρίτος πού εξόφλησε ναυτικό προνομιακό δανειστή, δέν αποκτά αυτοδικαίως τό προνόμιο του. 'Αν όμως υπάρχει ένοχη είς όλόκληρο, ό συνοφειλέτης πού κατέβαλε καί έχει δικαιώματα αναγωγής, αποκτά την απαίτηση μέ τό προνόμιο πού την εξασφαλίζει.

'Επειδή κατά τό άρθρον 9 ΚΙΝΔ τό δίκαιο της Πολιτείας, ής την σημαία φέρει τό πλοίο, ρυθμίζει τά έπ' αυτού έμπράγματα δικαιώματα, ήτοι ποία έμπράγματα δικαιώματα δύνανται ν' αποκτηθούν επί του πλοίου καί πώς συνιστάται, μετατίθεται, αλλοιούται ή καταργείται έκαστον τούτων, κατά τό άρθρον δέ 1012 παρ. 1 καί 4 Κ.Πολ.Δ. ό πλειστηριαμός του κατασχεθέντος πλοίου γίνεται ενώπιον του συμβολαιογράφου της περιφέρειας του λιμένος ένθα εύρίσκεται τό πλοίο ένλιμενισμένον

κατά την κατάσχεση καί ή κατάταξη των δανειστών εις τόν πίνακα κατατάξεως γίνεται κατά πρώτον λόγον τηρουμένων των διατάξεων του ΚΙΝΔ, μή αποκλεισμένης δηλαδή της εφαρμογής καί των διατάξεων του Κ.Πολ.Δ., ως προς τά αναγνωριζόμενα ύπ' αυτού προνόμια ('Εφ. 'Αθ. 1063/1974, Δ6,98, Ε.Α. 4381/1974 ΕΝΔ 3-16 καί αυτόθι παραπομπάς). Περαιτέρω, δέν άμφισβητείται μέν ό έμπράγματος χαρακτήρ των ναυτικών προνομίων ('Αναστασιάδου 'Εμπορ. Δκ. Τόμος Β', έκδοσις τετάρτη, σελ. 160 σημ. 3, Γ. Μαύρου, Τά Ναυτικά Προνόμια εις τό Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο, σελ. 76 έπ., Κ. Σούρλου, 'Η Έμπράγματος 'Ασφάλεια έν τώ Ναυτικώ Δικαίω, σελ. 55, Τσάγκαρι, 'Ερμηνεία κατ' άρθρον ΚΙΝΔ, σελ. 365, Κ. Καραβά, 'Ελληνικόν 'Ιδιωτικόν Ναυτικόν Δίκαιο τόμος Α' 288 έπ., Φ. Ποταμιάνου, Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου, σελ. 113, Κ. Ρόκα, Ναυτικόν Δίκαιο, σελ. 127 έπ. Κ. Καρδούλη, 'Η σημαία του πλοίου ως συνδυετικόν στοιχείον εις τό Ι.Δ.Δ. σελ. 82 έπ), πλην γίνεται δεκτόν ότι ή εφαρμογή του δικαίου της σημαίας ως προς την γένεσιν τούτων υπόκειται εις δύο εξαιρέσεις, ήτοι τό δίκαιο της σημαίας δέν εφαρμόζεται άφ' ενός επί πλοίου ναυπηγούμενου καί θεωρουμένου έκ του λόγου τούτου ως άπλου κινητού πράγματος ύπαγομένου έντεϋθεν εις τό δίκαιο της τοποθεσίας του (LEX REI SITAE) καί άφ' έτέρου επί όρισμένων προνομίων θεσπιζόμενων προς ασφάλειαν απαιτήσεων ουχί ιδιωτών αλλά της Πολιτείας ή άλλων νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, ως τοιούτων ή καί φυσικών έτι προσώπων, ών τά διά προνομίου ασφαλιζόμενα δικαιώματα στηρίζονται επί των πράξεων εις τάς όποιās προβαίνουν δύναται πολιτειακής παραχωρήσεως (π.χ. έξοδα αναγκαστικής έκτελέσεως, φόροι καί τέλη δημοσίου, δικαιώματα ΟΛΠ, ΝΑΤ). Συνεπώς επί αναγκαστικής έκποιήσεως έν 'Ελλάδι Πλοίου υπό ξένην σημαίαν αί ως άνω απαιτήσεις θά θεωρηθούν προνομιακά καί θά καταγοϋν εις την υπό του 'Ελληνικού νόμου όριζόμενην σειρά, άνεξαρτήτως του άν τό δίκαιο της σημαίας του Πλοίου αναγνωρίζη ή ου τά προνόμια αυτά, της αποκλίσεως ταύτης δικαιολογου-

μένης έκ του ότι αί καθιερούσαι παρόμοια προνόμια διατάξεις είναι δημοσίας τάξεως, δι' όν λόγον πρέπει νά εφαρμόζονται καί επί των άλλοδαπών πλοίων χωρίς νά λαμβάνεται ύπ' όψιν τό δίκαιο της σημαίας αυτών (Μαύρος, ένθ. άνωτ. σελ. 100 επ.).

'Εξ άλλου, κατά την υπό του δικαστηρίου προκρινόμενην ως μάλλον όρθην γνώμη, αί ρυθμίζουσαι την σειράν κατατάξεως των διά ναυτικών προνομίων καλυπτομένων απαιτήσεων δέν είναι δικονομικά αλλά άνάγονται εις τό ουσιαστικόν δίκαιο, καθ' όσον αυτές προσδιορίζουν την σχέση των ναυτικών προνομίων ου μόνον μεταξύ των, αλλά καί προς τά προνόμια του άστικού καί έμπορικού δικαίου, την ναυτικήν ύποθήκην καί τάς απαιτήσεις των έστερημένων προνομίου έγγειογράφων δανειστών, ή σχέσις δέ των έν λόγω δικαιωμάτων προς άλλα είναι συμφυής προς την ουσία αυτών καί άσχετος προς την επί του πλοίου αναγκαστικήν έκτέλεσιν. 'Η αποδοχή της άντιθέτου γνώμης, κατά την όποιαν ή κατάταξη των ναυτικών προνομίων γίνεται κατά την LEX FORI (δίκαιο δικάζοντος δικαστού) δημιουργεί σοβαρές πρακτικές δυσχερείας, δεδομένου ότι ύφίσταται αδυναμία κατατάξεως απαιτήσεως καλυπτομένης υπό προνομίου κτηθέντος βάσει διατάξεων άλλοδαπου δικαίου, όταν τοιοϋτον προνόμιον δέν άναγνωρίζεται υπό του δικαίου του δικάζοντος δικαστού (Μαύρος, ένθ. άνωτ. σελ. 125 επ.), άνεξαρτήτως της έκ της ατής αίτίας προκυπτούσης άσταθείας της άξιας της διά προνομίου ήσφαλισμένης απαιτήσεως, της όποιας ό προσδιορισμός είναι αδύνατος, έφ' όσον δέν είναι έκ των προτέρων γνωστός ό τόπος αναγκαστικής επί του πλοίου έκτελέσεως.

Τά άτομα ταύτα άποφεύγονται καί ή ασφάλεια των συναλλαγών επιτυγχάνεται μόνον διά της εφαρμογής καί ως προς την σειράν κατατάξεως των ναυτικών προνομίων του δικαίου της σημαίας του πλοίου, διότι οϋτως ό προνομιοϋχος δανειστής, γνωρίζων την κατά τό δίκαιο τουτο προσήκουσαν εις την απαίτησίν του σειράν, δύναται νά προσδιορίξη άνά πάσαν στιγμήν την άξίαν ατής καί νά την καθιστά

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEΑΝΙΚ S.A.

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

άντικείμενον ἐννόμων σχέσεων (Μαῦρος, ἐνθ. ἀνωτ. σελ. 128, βλ. σχετ. καί Θ. Κα-
ρατζάν ἐν Δ. 6-99 ἐπ., Α. Ἀντάπαση, Ἀ-
παιτήσεις Ἀπολαύουσαι Ναυτικῶν Προ-
νομίων, σελ. 34, ἐπ. Μον. Πρωτ. Πειρ.
1283/1982 ΕΝΔ 11-162.

Ἐν προκειμένῳ διὰ τῶν ἐμπροθέσμως ἀ-
σκηθεῖσων, ὡς δείκνυται ἐκ τῶν ὑποβλη-
θέντων ἐγγράφων, ὑπὸ κρίσιν πέντε (5) ἀ-
νακοπῶν ὑπ' ἀριθ. ἐκθέσεως καταθέσεως
α) 692/18.5.1983 καί 1818/14.12.1983 τοῦ
ΟΛΠ.

β) 606/27.4.1983 τῆς Κυπριακῆς Δημο-
κρατίας.

γ) 604/27.4.1983 τῆς ἐνταῦθα ἐδρευού-
σης Ἑταιρίας Περιορισμένης Εὐθύνης ὑπὸ
τὴν ἐπωνυμίαν Τ.Η.

619/1983 τῆς ἐνταῦθα ἐδρευούσης ἑται-
ρίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν S.I.S.H. καί.

ε) 602/26.4.1983 τῆς ἐνταῦθα ὡσαύτως ἐ-
δρευούσης Ἑταιρίας Περιορισμένης Εὐθύ-
νης ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Κ» διώκεται ἡ με-
ταρρύθμιση τοῦ ὑπ' ἀριθ. 6379/1983 πίνα-
κος κατατάξεως τοῦ συμβολαιογράφου
Πειραιῶς «Α.Χ.» διὰ τοῦ ὁποῦ διενεμήθη
τό (μετ' ἀφαίρεσιν τῶν ἐξόδων ἐκτελέσε-
ως) ἐκ δρχ. 9.793.396 πλειστηρίασμα τοῦ
ἐκπλειστηριασθέντος ἐνταῦθα, τῇ ἐπισπεύ-
σει τοῦ ἐκ τῶν ἀνακοπτόντων ΟΛΠ, ὑπὸ
σημαίαν Κύπρου Φ/Γ πλοίου «Α», πλοιο-
κτησίας τῆς ἐν Λεμεσῷ Κύπρου ἐδρευού-
σης ὀφειλέτιδος ἑταιρίας ὑπὸ τὴν ἐπωνυ-
μίαν «ΑΔ» ἐπὶ σκοπῷ κατατάξεως ἐν αὐτῷ
ἐκάστῳ τῶν ἀνακοπτόντων, κατὰ τὰ εἰς
τάς ἀνακοπὰς ταύτας εἰδικώτερον ἐκτιθέ-
μενα καὶ διὰ τοὺς ἐν αὐταῖς προβαλλομέ-
νους λόγους. Οὕτως ἔχουσαι αἱ ἀνακοπαὶ
αὗται ἀρμοδίως φέρονται ἐνώπιον τοῦ δι-
καστηρίου τούτου (ἄρθρ. 58 παρ. 1 Ν.Δ.
356/1974 ἐν. συνδ. πρὸς τὰ ἄρθρ. 16 παρ.
1, 18 παρ. 1 ὑπ' ἀριθ. 20020/1961 ἀποφ.
Ἑργων καὶ 18 τῆς ὑπ' ἀριθ. 45057/11/72/18.12.1972/18.1.1973 ὁμοίας)
καὶ πρέπει νὰ ἐρευνηθοῦν ὡς πρὸς τὸ πα-
ραδεκτόν καὶ τὸ νόμῳ καὶ οὐσίᾳ βάσιμον
τῶν λόγων αὐτῶν, συνεκδικαζόμεναι, ὡς
ἐκ τῆς προδήλου συναφείας των (ἄρθρ. 31
καὶ 246 Κ.Πολ.Δ.).

Ι. Ἐπὶ τῆς ἀνακοπῆς τοῦ Ὑποστηρικτοῦ Λιμένος Πειραιῶς

Ἐπειδὴ διὰ τῆς ὡς ἄνω ἀνακοπῆς καὶ
τοῦ ἀπὸ 14.12.1983 δικογράφου τῶν προ-
σθέτων λόγων (οὕτως ἐκτιμᾷ τὸ δικαστή-
ριον τὸ ἄνω δικόγραφον ὑπὸ τὸν τίτλον
«Συμπληρωματικὴ Ἀνακοπή») ὁ ἀνακό-

πτων Ὑποστηρικτὸς ἱστορεῖ ὅτι τῇ ἐπισπεύ-
σει τοῦ ἰδίου ἐξεπλειστηριάσθη τὴν
16.1.1983 ἐνώπιον τοῦ συμβολαιογράφου
Πειραιῶς το, δυνάμει τῆς ὑπ' ἀριθ.
5017/1982 ἐκθέσεως ἀναγκαστικῆς κατα-
σχεσεως τοῦ δικαστικοῦ ἐπιμελητοῦ Γεωρ-
γίου Ἀντωνόπουλου ἀναγκαστικῶς κατα-
σχεθέν ὡς ἄνω πλοῖον τῆς ὀφειλέτιδος τοῦ
ἑταιρίας «Α.Σ.» ἡ ὁποία ἐδρεύει εἰς τὴν Κύ-
προν, ὅτι τοῦτο κατεκυρώθη τελικῶς εἰς
τὴν ὑπερθεματίσασαν ἑταιρίαν «Α.Σ.» ἀντί
τοῦ ἐκ δρχ. 10.222.000 ποσοῦ τῆς τελευ-
ταίας προσφορᾶς, ὅτι οὗτος (ἀνακόπτον) ἀ-
νηγέλθη νομοτύπως δι' ἀπαιτήσεως τοῦ
ὑψους δρχ. 9.500.000 ἀφορώσας εἰς

α) δικαιώματα πρυμνοδετήσεως, αὐθαι-
ρέτου πρυμνοδετήσεως καὶ δημοσιεύσεως
προγραμμάτων πλειστηριασμοῦ (δρχ.
8.227.332)

β) τόκους (δρχ. 363.193)

γ) τέλη χαρτοσήμου (δρχ. 311.441) καὶ

δ) ἐξοδα τῆς διαδικασίας κατατάξεως
(δρχ. 337.444) καὶ ὅτι λόγω ἀνεπαρκείας
του, μετ' ἀφαίρεσιν τῶν ἐξόδων ἐκτελέσε-
ως, ἀπομαίναντος ὑπολοίπου δρχ.
9.793.396 ἐκ τοῦ πλειστηρίασματος πρὸς ἱ-
κανοποίησιν ὧν τῶν ἀναγγελλέντων δα-
νειστῶν, ὁ ρηθεὶς συμβολαιογράφος εἰς
τόν ὑπ' αὐτοῦ συνταγέντα ὑπ' ἀριθ.
6379/1983 πίνακα κατατάξεως κατέταξεν
εἰς τὴν πρώτην τάξιν τῶν προνομίων τοῦ
ἄρθρ. 205 ΚΙΝΔ, συμμέτρως, τὸν ἴδιον (ἀ-
νακόπτοντα) διὰ ποσόν δρχ. 7.697.948 καί
ἐκ τῶν καθ' ὧν στρέφεται ἡ κρινόμενη ἀ-
νακοπή, τὴν πρώτην διὰ ποσόν δρχ.
248.730, τὸν δεῦτερον διὰ ποσόν δρχ.
914.678, τὸν τρίτον διὰ ποσόν δρχ. 684.470
καὶ τὸν τέταρτον διὰ ποσόν δρχ. 247.570,
ἐνῷ ἔδει νὰ καταταξῇ καθ' ὅλοκληρίαν
τοῦ ἀνακόπτοντα, διότι ἡ ἀπαιτήσις τῆς
πρώτης τῶν καθ' ὧν δὲν ἐκαλύπτετο ὑπὸ
προνομίου τινός καὶ ἡ ἀναγγελία τῶν λοι-
πῶν ἦτο ἐντελῶς ἀόριστος, ἐν πάσῃ δὲ πε-
ριπτώσει, αἱ περὶ ὧν αὕτη ἀπαιτήσεις τῶν
ἀνυπαρκτοῦ.

Κατ' ἀκολουθίαν τούτων διώκεται ἡ με-
ταρρύθμισις τοῦ προβαλλομένου πίνακος
ἐπὶ σκοπῷ ἀποβολῆς ἐξ αὐτοῦ τῶν ἀπαιτή-
σεων τῶν καθ' ὧν καὶ καθ' ὅλοκληρίαν
κατατάξεως ἐν αὐτῶν τοῦ ἀνακόπτοντος.
Ἡ τοιοῦτον περιεχόμενον ἔχουσα ὑπὸ κρί-
σιν ἀνακοπή καὶ οἱ πρόσθετοι λόγοι ταύ-
της ἡσκήθησαν ἐμπροθέσμως, ὡς προεξε-
τέθη, συμφώνως πρὸς τὰ ἄρθρα 58 παρ. 4
ΚΕΔΕ, 3 παρ. 1 καὶ 3 Α.Ν. 1559/1950 κυ-
ρωθέντος διὰ τοῦ Ν. 1630/1951, 281 καὶ 585
παρ. 2 Κ.Πολ.Δ., ἐφ' ὅσον ἡ πρώτη μετ' ἀ-

ναβολὴν συζήτησις ἐγένετο τὴν 17.1.1984
(βλ. τὰς ἐπικαλουμένας καὶ προσκομιζο-
μένης ὑπ' ἀριθ. 15794/19.5.1983,
15796/19.5.1983, 15795/19.5.1983,
15793/19.5.1983, 15792/19.5.1983,
15890/15.12.1983, 15793/19.5.1983,
15792/19.5.1983, 15980/15.12.1983,
15987/16.12.1983, 15988/16.12.1983,
15989/16.12.1983 καὶ 15990/16.12.1983 ἐκ-
θέσεις ἐπιδόσεως τοῦ δικαστικοῦ Ἐπιμε-
λητοῦ παρὰ τῷ Πρωτοδικεῖῳ Ἀθηνῶν Γε-
ωργίου Ἀντωνόπουλου καὶ τὸ εἰς τὸν ἀνα-
κόπτοντα ἐπιδόθεν τὴν 21.4.1983 ἀκριβὲς
ἀντίγραφον τῆς ὑπ' ἀριθ. 6380/1983 προ-
σκήψεως δανειστῶν τοῦ ἄνω συμβολαιο-
γράφου μετὰ τῆς ἐπ' αὐτοῦ σημειουμένης
πράξεως τοῦ ἐπιδόντος ὁργάνου). Ἐπομέ-
νως τυχάνουν ἀβάσιμοι καὶ ἀπορριπτέοι
πάντες οἱ περὶ τοῦ ἀντιθέτου ἰσχυρισμοῦ
τῶν καθ' ὧν.

Ἐπειδὴ, ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ ἄρθρου
205 ΚΙΝΔ, εἶναι προνομιοῦχοι ἐπὶ τοῦ
πλοίου καὶ τοῦ ναύλου ὑπαγόμενοι εἰς τὴν
πρώτην τάξιν, πλὴν ἄλλων, αἱ ἀφορῶσαι
εἰς τέλη καὶ δικαιώματα βαρύνοντα τὸ
πλοῖον ἀπαιτήσεις, τοιαῦτα δὲ δικαιώματα
εἶναι καὶ τὰ ὑπὲρ τοῦ ΟΛΠ τεθεσπισμένα
διὰ τὴν παραβολὴν, προσόρμισιν, πρυμνο-
δέτησιν (ἄρθρ. 4 παρ. 7 καὶ 13, 14, 21 παρ.
2 Α.Ν. 1559/1950, κυρωθέντος διὰ τοῦ Ν.
1630/1951, ὑπ' ἀριθ. 16040/1961 ἀποφασίς
Ἑργων καὶ Ε. Ναυτιλίας, δι' ἧς ἐνεκρίθη ἡ ὑπ' ἀ-
ριθμ. 466/1961 πράξις τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΟΛΠ
περὶ ψηφίσεως κανονισμοῦ καθορισμοῦ δι-
καιωμάτων παραβολῆς κλπ.). Συνεπῶς αἱ
συναφεῖς πρὸς τὰ δικαιώματα ταῦτα ἀπαι-
τήσεις εἶναι προνομιοῦχοι ὑπαγόμενοι εἰς
τὴν προαναφερθεῖσαν τάξιν (Ἀντάπασης,
ἐνθ. ἀνωτ. σελ. 127, Ρόκας ἐνθ. ἀνωτ. σελ.
139, Α.Π. ΟΛ. 295/1976 ΝΟΒ 24-849, Ε.Π.
1444/1982 ΕΝΔ 11-123). Περαιτέρω οἱ τό-
κοι ὑπερμερίας τῶν προδιαληφθεῖσων ἀ-
παιτήσεων τοῦ ΟΛΠ ὡς καίτῳ βαρύνον τὸν
ὀφειλέτη ἀναλογικόν τέλος χαρτοσήμου ἀ-
ποτελοῦν ὡσαύτως προνομιακὰς ἀπαιτή-
σεις τοῦ ἐν λόγω Ὑποστηρικτοῦ, διότι, ὡς
παρεπόμεναι τῆς καλυπτομένης ἀπὸ τὸ ὡς
ἄνω προνόμιον κυρίας ἀπαιτήσεως, ἀσφα-
λίζονται βλ. καὶ Ἀντάπασην, ἐνθ. ἀνωτ.
σελ. 83, Α.Π. 949/1977 Ε. Πειρ. 1489/1981
καὶ 1444/1982, ἐνθ. ἀνωτ.). Ἐξ ἄλλου, κα-
τὰ τὰ ἰσχύοντα ἐν Κύπρῳ, αἱ κάτωθι ἀπαι-
τήσεις εἶναι προνομιοῦχοι καὶ κατατάσσονται
κατὰ τὴν ἀκόλουθον σειρὰν ἐν πε-
ριπτώσει ἀναγκαστικοῦ πλειστηριασμοῦ
πλοίου βεβαρημένου δι' αὐτῶν: α) Τὰ ἐξο-

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

δα εκτελέσεως καί ή δικαστική δαπάνη εις τήν όποιαν υπεβλήθη ό έπισπεύδων δανειστής διά τό κοινόν συμφέρον τών λοιπών δανειστών.

β) Αί πάσης φύσεως όφειλαί πρός τόν λιμένα.

γ) Αί άπαιτήσεις διά προξενθείσας υπό του πλοίου ζημίας εις πρόσωπα ή περιουσίαν.

δ) Οί μισθοί του πληρώματος καί οί μισθοί καί έξοδα του πλοιάρχου οί προερχόμενοι εκ της ύπηρεσίας των εις τό πλοϊον.

ε) Άπαιτήσεις εκ της διασώσεως του πλοίου.

στ) Ναυτικά δάνεια.

ζ) Έγγεγραμμένα υποθήκαι.

η) Μη έγγεγραμμένα υποθήκαι.

θ) Άπαιτήσεις δι' έπισκευήν πλοίου ή εκ του πορισμού πραγμάτων ή ύλικών εις τό πλοϊον ή εκ δαπανών, αί όποιαί έγέγοντο υπό του φορτωτού, ναυλωτού ή πράκτορος διά λογαριασμόν του πλοίου. Εις τήν τελευταίαν ταύτην κατηγορίαν δαπανών περιλαμβάνεται πάσα δαπάνη εις τήν όποιαν θά προέβαινεν οίσοδήποτε συνετός πλοιοκτήτης διά τήν καλήν συντήρησιν του πλοίου, αύται δέ κατατάσσονται συμμέτρως, άνεξαρτήτως του χρόνου κατά τόν όποιον έγεννήθησαν. Μόνον τό γεγονός δηλαδή ότι ίσως έδημιουργήθησαν μετά την κατάσχεσιν του πλοίου δέν χορηγεί εις αυτές ιδιαίτερον προνόμιον, εκτός άν ή σχετική δαπάνη έγένητο κατ' έπιταγήν του δικαστηρίου (βλ. περί των ανωτέρω Μ. Πρωτ. Πειρ. 1283/1982, ΕΝΔ 11-162 καί αύτόθι παραπομπάς).

Έν προκειμένω, ως προκύπτει εκ της από 20.1.1983 άναγγελίας του ΟΛΠ καί του συνοδεύοντος ταύτην πίνακος όφειλών (άρθρ. 55 παρ. 1 ΚΕΔΕ), ό ρηθείς Όργανισμός άνηγγέλθη εις τόν ως άνω πλειστηριασμόν δι' άπαιτήσεις του ύψους δρχ. 9.500.000, αναλυόμενος ως ακολούθως:

α) Δικαιώματα αυθαίρετου πρυμοδετήσεως καί έξοδα δημοσιεύσεως προγράμματος 8.287.322.

β) Τόκοι ύπερμερίας 363.793.

γ) χαρτόσημον 311.441.

δ) Έξοδα πίνακος 537.444.

Αί άπαιτήσεις αύται είναι προνομιακά κατατασσόμεναι εις τήν πρώτην τάξιν των προνομίων του άρθρου 205 ΚΙΝΔ, τό όποιον, ως προελέχθη, εφαρμόζεται επί των άπαιτήσεων τούτων του, όντος νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου, ΟΛΠ, κατ' εξαίρεσιν της προαναφερθείσης άρχης,

καθ' ήν καί ή σειρά κατατάξεως διέπεται υπό δικαίου της σημαίας εκπλειστηριασθέντος πλοίου. Άλλωστε καί κατά τό έν Κύπρω ίσχύον δίκαιον τά έξοδα λιμένος, οία καί τ' ανωτέρω, κατατάσσονται εις τήν δευτέραν τάξιν, ήτοι μετά τά γενόμενα δικαστικά έξοδα, προηγούμενα πασών των λοιπών άπαιτήσεων. Έξ άλλου, άν γίνη δεκτή ή άνακοπή κατά πίνακος κατατάξεως διά μή καταταγέν μέρος της άπαιτήσεως, τό δικαστήριον μεταρρυθμίζει τόν πίνακα καί άναμορφώνει τούτον εις βάρος των καθ' ών στρέφεται ή άνακοπή, κατατάσσον τόν άνακόπτοντα εις τήν ίδίαν θέσιν διά τήν επί πλέον άπαιτήσιν του, περικόπον τάς άπαιτήσεις των καθ' ών, της τοιαύτης περικοπής άρχομένης από τάς τελευταίας άπαιτήσεις καί κατ' άντίστροφον σειράν καί ούχί συμμέτρως, εκτός άν οί έπόμενοι είναι περισσότεροι ίσόβαθοι (εις τήν ίδίαν σειράν προνομίου) ή έγχειρόγραφοι δανεισταί, όποτε ή περικοπή πραγματοποιείται αναλογικώς εξ όλων των άπαιτήσεων Μπρίνιας, παρ. 432, 434α, Ε.Π. 1444/1982, ένθ. άνωτ.). Έπί της δικαζομένης υποθέσεως εις τόν προσβαλλόμενον πίνακα κατατάξεως κατετάγησαν εις τήν πρώτην τάξιν των προνομίων του άρθρου 205 ΚΙΝΔ.

α) ό άνακόπων Όργανισμός, όριστικώς, διά μέρος της άπαιτήσεώς του, ήτοι διά ποσόν δρχ. 7.697.948,

β) τό Κυπριακόν Δημόσιον, όριστικώς, διά ποσόν δρχ. 248.730, άφορών εις όφειλήν εξ άμέσων φόρων περιόδου 1979 — Α' εξαμήνου 1982.

γ) ό Σ. Μ., τυχαίως διά ποσόν 914.678.

δ) ό Α. Σ., τυχαίως διά ποσόν 684.470 καί

ε) ό Π.Ζ., τυχαίως διά ποσόν 247.570 των τελευταίων τούτων άπαιτήσεων (γ,δ,ε.) προκυψασών εκ της εργασίας των ανωτέρω ως φυλάκων του εκπλειστηριασθέντος πλοίου.

Άπαντες όμως οί καθ' ών ή άνω άνακοπή ούχί όρθως κατετάγησαν συμμέτρως μετά του ΟΛΠ διά τούς εξής λόγους: Κατά τό άρθρον 6Α παρ. 1 του ύπ' αριθ. 16/1982 νόμου περί Έμπορικης Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας (παράρτημα Α' της έπισήμου έφημερίδος της Κυπριακής Δημοκρατίας 1982), «Ανεξαρτήτως οίσοδήποτε διατάξεως έν τώ παρόντι ή οίωδήποτε έτέρω νόμω ή Δημοκρατία κέκτηται προνόμιον (LIEN) επί Κυπριακού πλοίου δι' οίονδήποτε ποσόν όφειλομένου έν σχέσει

μέ τό πλοϊον τούτο φόρου χωρητικότητας ή τελών πληρώματος τά όποια κατέστησαν ύπερήμερα, τό δέ προνόμιον τούτο κατατάσσεται άμέσως μετά τό προνόμιον του πληρώματος καί του πλοιάρχου διά μισθούς», κατά δέ τήν παρ. 2 του αύτου διαλαμβανόμενων εφαρμόζεται επί δικαστικής διαδικασίας ή βάσεως άγωγής εκκρεμούσης ή γεννηθείσης πρός της έναρξεως ίσχύος του παρόντος νόμου». Έκ της τελευταίας ταύτης διατάξεως σαφώς προκύπτει ότι τό διά της παρ. 1 του άνω άρθρου καθιερούμενον προνόμιον δέν καταλαμβάνει άπαιτήσεις γεννηθείσας πρό της έναρξεως ίσχύος του διαληφθέντος νόμου, ήτοι της 1.7.1982. Έφ' όσον, έπομένως, ή ως άνω καταταγείσα άπαιτήσις της πρώτης των καθ' ών άφεώρα εις φόρον χωρητικότητος περιόδου 1979 Α' εξαμήνου 1982 (βλ. άναγγελίαν αύτης), ούχί νομίμως κατετάγη, ως μή καλυπτομένη υπό του διαληφθέντος προνομίου, συμμέτρως μετά της άπαιτήσεως του άνακόπτοντος. Περαιτέρω, αί άπαιτήσεις των λοιπών εκ των καθ' ών δέν συνιστούν κατ' άκριβολογίαν «μισθούς» του πληρώματος, έφ' όσον ούτοι ειργάσθησαν ως φύλακες καί δέν είχαν ναυτολογηθή ως μέλη του πληρώματος του άνω πλοίου. Έν όψει όμως του ότι καί οί μισθοί ούτοι έκερδίσθησαν επί του πλοίου, αί άντίστοιχοι άπαιτήσεις είναι προνομιοϋχοι κατά τό Κυπριακόν δίκαιον, κατατασσόμεναι όμως εις τήν τετάρτην τάξιν των ύπ' αύτου προβλεπομένων προνομίων (βλ. Α. Κωστάκη εν Ε.Ν.Δ. 9 σελ. 261). Ούχί νομίμως, έπομένως, καί οί ανωτέρω κατετάγησαν συμμέτρως μετά του άνακόπτοντος εις τήν πρώην τάξιν. Πρέπει, ως εκ τούτων, όπως, κατ' άποδοχήν των άντιστοίχων λόγων της άνακοπής ως νόμω καί ουσία βασιμων, επιφυλαχθή τό δικαστήριον νά τροποποιήσιν κατά τήν νέαν συζήτησιν τόν προσβαλλόμενον πίνακα, επί σκοπώ κατατάξεως του άνακόπτοντος, έν μή ύπάρξει ή άποδείξει έτέρων προνομιοϋχων άπαιτήσεως, καί διά τό υπόλοιπον της μή άμφισβητουμένης υπό των καθ' ών άπαιτήσεώς του εις τήν θέσιν εκείνων.

II) Έπί της άνακοπής της Κυπριακής Δημοκρατίας

Έπειδή διά της προσηκόντως εκτιμωμένης κρίσιν άνακοπής ή άνακόπτουσα ίσχυρίζεται ότι άνηγγέλθη νομίμως καί έμπροθέσμως εις τόν ανωτέρω πλειστηριασμόν,

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/8383

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS

221504 TSOKALIS

Telexes: 23887 OR 21017 FAROS · AR

21331 ARGO AR.

Paraguay 886, 5th Floor,
1067 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 · 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS · GREECE

PHONES: 4132988 · 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

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

αίτησαμένη την προνομιακήν κατάταξιν αὐτῆς εἰς τὴν πρώτην τάξιν τῶν προνομίων τοῦ ἄρθρου 205 ΚΙΝΔ διὰ τὸ σύνολον τῆς ἐκ Λιρῶν Κύπρου 3.439.135 ἀπαιτήσεως τῆς (ἀντιστοιχοῦσης εἰς δρχ. 591.530), ἡ ὁποία ἀναλύεται εἰς

α) Τέλη πληρώματος Αὐγ. 1978 — Μαΐου 1982 Λ.Κ. 1.150.000.

β) Φόρον χωρητικότητος 1979 — Α' ἔξα-μήνου 1982 ΛΚ 1.805.625.

γ) Προσαυξήσεις τελῶν πληρώματος Λ.Κ. 47.500.

δ) Προσαυξήσεις φόρου χωρητικότητος Λ.Κ. 90.280.

ε) Τέλη ραδιοτηλεφώνου περιόδου 1975-1982 Λ.Κ. 71.070.

στ) 'Οφειλὰς εἰς 'Υπηρεσίαν Τηλεπικ. Κύπρου Λ.Κ. 44.660.

ζ) Τηλεφωνικά έξοδα Λ.Κ. 30.000.

η) Δικαστικά έξοδα πρὸς ἐξασφάλισιν ἀπαιτήσεων Λ.Κ. 200.000 καὶ ὅτι, ἂν καὶ ἡ ἀνωτέρω ἀπαιτήσις τῆς ἴτο προνομιοῦχος κατὰ τὸν ἐν Κύπρῳ ἰσχύοντα Ν. 16/1982, ἐν τούτοις αὕτη κατετάγη συμμέτρως μετὰ τῶν καθ' ὧν διὰ ποσὸν δρχ. 248.730 εἰς τὸν προσβαλλόμενον πίνακα κατατάξεως καὶ εἰς τὴν προαναφερθεῖσαν σειρὰν, ἐνῶν ἐπρεπε νὰ καταταγῇ διὰ τὸ σύνολον τῆς ἀπαιτήσεως τῆς, ἄλλως συμμέτρως μετὰ τοῦ πρώτου τῶν καθ' ὧν καὶ πάντως πρὸ τῶν λοιπῶν ἐκ τούτων, δεδομένου ὅτι αἱ ἀπαιτήσεις αὐτῶν ἦσαν ἀνυπαρκτοί.

Κατ' ἀκολουθίαν δὲ τούτων αἰτεῖται τὴν ἐπὶ σκοπῷ τοιαύτης κατατάξεως τῆς μεταρρυθμίσιν τοῦ ἄνω πίνακος. Οὕτως ἐχούσα ἡ ὑπὸ κρίσιν ἀνακοπὴ καθ' ὅσον μὲν στρέφεται κατὰ τοῦ πρώτου τῶν καθ' ὧν, τοῦ ὁποίου αἱ ἀπαιτήσεις δὲν ἀμφισβητοῦνται, εἶναι νόμῳ ἀβάσιμος καὶ ἀπορριπτέα, συμψηφιστέα δὲ ἡ δικαστικὴ δαπάνη μεταξύ τῶν διαδίκων δι' εὐλόγον ἀμφιβολίαν τῆς ἀνακοπούσεως ὡς πρὸς τὴν ἐκβασιν τῆς δίκης (ἄρθρ. 179 Κ.Πολ.Δ.), διότι κατὰ τὰ ἐν τοῖς πρόσθεν (ἴτοι κατὰ τὴν ἐρευναν τῆς ἀνακοπῆς τοῦ ΟΛΠ) ἐκτεθέντα, ἡ ἀπαίτησις τῆς ἀνακοπούσεως δὲν εἶναι προνομιοῦχος κατὰ τὸ ἐν Κύπρῳ ἰσχύον καὶ ἐν προκειμένῳ ἐφαρμοζόμενον δι-

καιον, προεχόντως διότι ἀνάγεται εἰς τὸ πρὸ τοῦ 'Ιουλίου 1982 χρονικὸν διάστημα (εἰρήσθω ὅτι κατὰ τὰ ἐν τῇ ἀνακοπῇ ἰστορούμενα τὸ πλοῖον κατεσχέθη τὴν 26.5.1982 καὶ συνεπῶς ἐκτοτε ἤτο ἐν παροπλισμῷ), ἐν τῇ ἀπευθύνει δὲ κατὰ τῶν λοιπῶν ἐκ τῶν καθ' ὧν ἡ αὐτὴ ἀνακοπὴ εἶναι καὶ πάλιν νόμῳ ἀβάσιμος καὶ ἀπορριπτέα, διὰ τὸν αὐτὸν ὡς ἄνω λόγον, καθ' ὅ μέρος ἡ ἀνακόπτουσα ἐπικαλεῖται δι' αὐτῆς προνόμιον ἐπικρατέστερον τοῦ καλύπτοντος τὰς ἀπαιτήσεις ἐκείνων, κατὰ τὰ λοιπὰ δέ, ἴτοι καθ' ὅσον ἀμφισβητεῖται δι' αὐτῆς ἡ οὐσιαστικὴ βασιμότης τῶν ἰδίων ἀπαιτήσεων, εἶναι νόμῳ βάσιμος, ἐρειδόμενη ἐπὶ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 583 ἐπ. 933, 979 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ. ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὰς ἐν ἀρχῇ ἀναφερθεῖσας, μόνον ὁμῶς ἐν ὅσῳ διώκεται ἡ κατατάξις τῆς ἀνακοπούσεως εἰς τὸ μετὰ τὴν κατάταξιν τοῦ ΟΛΠ καταλειφθέν ὑπόλοιπον τοῦ πλειστηριασμοῦ (δρχ. 293.396).

'Επειδὴ ἡ ὑπὸ τῶν προπαρατεθεισῶν διατάξεων θεσπιζομένη ἀνακοπὴ κατὰ πίνακος κατατάξεως, καθ' ὅ μέτρον ἀμφισβητεῖται δι' αὐτῆς ἡ οὐσιαστικὴ βασιμότης τῶν πρὸς κατάταξιν ἀπαιτήσεων, ἔχει χαρακτῆρα ἀρνητικῆς ἀναγνωριστικῆς ἀγωγῆς, εἰς τὴν ὁποίαν τὸ βάρος τῆς ἐπικλήσεως καὶ ἀποδείξεως τῶν παραγωγικῶν τῆς ἀποκρουομένης ἀπαιτήσεως γεγνησὶν φέρεται ὁ δανειστής, δηλαδὴ ὁ καθ' οὗ ἡ ἀνακοπὴ. 'Εν ἄλλοις λόγοις, ἂν ἀμφισβητηθῇ διὰ τῆς ἀνακοπῆς ἡ ὑπαρξὶς ἀπαιτήσεως τινός ἐκ τῶν καταταγισῶν εἰς τὸν πίνακα διανομῆς τοῦ πλειστηριασμοῦ, ὁ δικαιούχος ταύτης (καθ' οὗ ἡ ἀνακοπὴ) ὀφείλει νὰ ἐπικαλεσθῇ διὰ τῶν προτάσεων τοῦ κατὰ τρόπον σαφὴ καὶ πλήρως ὀρισμένῳ (δηλαδὴ ὅπως θὰ ἐπραττεν ἵνα ἐνήγαγε πρὸς ἱκανοποίησιν ταύτης) τὰ παραγωγικά περιστατικά τῆς ἀμφισβητουμένης ἀπαιτήσεώς του, ὥστε νὰ εἶναι δυνατόν νὰ ἐκτιμηθοῦν δικαστικῶς οἱ ὑπ' αὐτοῦ προσβαλλόμενοι ἰσχυρισμοὶ καὶ νὰ ταχθοῦν εἰς βάρος τοῦ τὰ οἰκεία θέματα ἀποδείξεως (βλ. σχετικῶς Μπεῖν ἐν Δ. 9-828, Μπρίνιαν ἐνθ. ἄνωτ. 1182), τούτου δὲ παρλειφθέντος, ἡ ἀνακοπὴ καθίσταται δε-

κτὴ ἐναντι αὐτοῦ καὶ διατάσσεται ἡ ἀποβολὴ καὶ ἡ κατάταξις τοῦ ἀνακόπτοντος εἰς τὴν θέσιν αὐτοῦ (Μον. Πρωτ. Πειρ. 1514/1980 ἀδμ., Μον. Πρωτ. Πατρῶν 2425/1973 Δ6-398 καὶ ὑπ' αὐτὴν σύμφωνον Μπρίνια).

'Εν προκειμένῳ καίτοι ἡ ἀνακόπτουσα ἀμφισβητεῖ τὴν οὐσιαστικὴν βασιμότητά (ὑπαρξίν) τῶν ἀναγγελθεισῶν ἀπαιτήσεων τῶν τρίτου, τετάρτου καὶ πέμπτου τῶν καθ' ὧν (ἴτοι τῶν Σ.Μ., Α.Σ. καὶ Π.Ζ.) οὗτοι οὐδόλως ἐπικαλοῦνται διὰ τῶν προτάσεων τῶν τὰ παραγωγικά τῶν ἀπαιτήσεων τῶν περιστατικά καὶ δὴ τὰς συμβάσεις ἐργασίας, δυνάμει τῶν ὁποίων ἀπασχολήθηκαν καὶ τὸ πρόσωπο μετὰ τοῦ ὁποίου συνεβλήθησαν, τὴν διάρκειαν τοῦ χρόνου τῆς ἀπασχολήσεως τῶν, τὴν συμφωνηθεῖσαν ἀμοιβὴν (μισθὸν ἢ ἡμερομίσθιον) καὶ τοὺς λοιποὺς ἐν γένει ὁρους, ὑπὸ τοὺς ὁποίους προσέφερον τὰς ὑπηρεσίας τῶν ἐπὶ τοῦ ἄνω πλοίου, τῆς ἐλλείψεως ταύτης μὴ δυναμένης νὰ καλυφθῇ ἐκ τῆς ἀπλῆς παραπομπῆς εἰς τὴν ὑπ' ἀριθ. 1587/1973 ἀπόφασιν τὴν ἀνακόπτουσαν ὡς τρίτην (Μπέης, ἐνθ. ἄνωτ.). 'Επομένως, πρέπει νὰ γινῇ δεκτὴ κατ' ἀρχὴν ἡ ἀνακοπὴ ἐναντι τῶν ἀνωτέρω, ἐπιφυλαχθῇ ὁμῶς τὸ δικαστήριον νὰ προβῇ εἰς κατάταξιν τῆς ἀπαιτήσεως τῆς ἀνακοπούσεως εἰς τὴν θέσιν τῶν ὡς ἄνω ἀντιδίκων τῆς, δεδομένου ὅτι αὕτη ἡρτῇται ἐκ τῆς εὐδοκίμησεως ἢ μὴ τῶν κατὰ τῶν τελευταίων στρεφόμενων λοιπῶν ἐκ τῶν συνεκδικαζομένων ἀνακοπῶν, περὶ ὧν κατωτέρω, καὶ ἐκ τῆς συγκρίσεως τῆς ἀπαιτήσεως αὐτῆς μετὰ τῶν τοιούτων τῶν ἀσκησάντων τὰς ρηθείσας ἀνακοπὰς ἐτέρων δανειστῶν (Μπρίνιας, ἐνθ. ἄνωτ. σελ. 1176, 1199).

Συνεχίζεται στὸ ἐπόμενο τεῦχος, ὅπου θὰ δημοσιευθοῦν οἱ ἀνακοπὲς πού ἀσκησαν οἱ ἑταιρίαι «S.I.S.», «T.H.» καὶ «K» ΕΠΕ καθὼς καὶ ἡ ἀπόφασις τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιᾶ.

LEROS MANAGEMENT S.A.

MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS



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

Η ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ 1985

“Όπως καθιερώσαμε από τό 1984, σ’ αυτό τό τελευταίο τεύχος του 1985, παρουσιάζουμε ένα εύρετήριο των άρθρων πού έχουν δημοσιευθεί στά «Ναυτικά Χρονικά» από τήν 1η Ιανουαρίου έως καί σήμερα.

“Ο κατάλογος αυτός στον οποίο τά άρθρα παρουσιάζονται μέ χρονολογική σειρά δημοσιεύσεως θά βοηθήσει τούς αναγνώστες μας στον γρήγορο εντοπισμό εκείνων πού τούς ενδιαφέρουν. Τά ένυπόγραφα άρθρα παρουσιάζονται μέ τό όνομα του άρθρογράφου.

Τεύχος 1190/949 - 1 Ιανουαρίου

— ‘Η ναυτική επαγγελματική κατάρτιση.

— ‘Η Ναυτική ‘Αρκαδία (Νίκ. Ι. Κωστάρα).

— ‘Ο προθεσμιακός δείκτης θαλασσίων μεταφορών.

Τεύχος 1191/950 15 Ιανουαρίου

— ‘Η ‘Ελληνική Ναυτιλία καί ή άντοχή της στην κρίση (Κ. Λ. Φαφαλιού).

— Θά είμεθα όλοι ένοχοι (Γ. ‘Αδ. Χατζηπατέρα).

— ‘Η κρίση της Ναυτιλίας σέ έθνικά πλαίσια: Τί νά μήν κάνουμε γιά νά τήν ξεπεράσουμε (Στρ. ‘Ανδρεάδη).

— Στήριξη καί ενθάρρυνση των έφοπλιστών (‘Αριστ. Καραγεώργη).

— Νά πωληθούν γιά διάλυση τά παλαιά πλοία καί νά προσκτηθούν νεώτε-ρα (Μαν. Κουλουκουνητή).

— Θέσεις καί προβλήματα της ‘Επιβατηγού Ναυτιλίας (‘Ανδρ. Ποταμιάνου).

— Νέα προβλήματα στην ‘Ακτοπλοΐα (Μηνά Σιγάλα).

— Νά εξαλειφθεί ή κρίση συνεργασίας μέ τό Κράτος (Μιχ. Περατικού).

— Πολιτικό θάρρος καί αντισταθμιστική είσφορά (Παν. Τσάκου).

— “Αν τό ελληνικό πλοίο πάψει νά παρέχει φθινό κόμιστρο θά πάψει νά ύπάρχει (Γεωρ. Γράτσου).

— Συμπαράταξη του κρατικού παράγοντος (Γεωρ. Δαλακούρα).

— “Υπάρχει έλπίδα νά επιβιώσει τό ελληνικό πλοίο; (Γεωργ. Δρακοπούλου).

— ‘Αδυναμία προβλέψεων γιά τό μέλλον (‘Ιωάν. Θεοδωρακοπούλου).

— Προβλέψεις διά τό 1985 (Μιχ. Καραγεώργη).

— Νά επιδειξουμε σύνεση (Λ. Λεμοΐ).

— Κρίσεις ναύλων καί κρίσεις έμπιστοσύνης (Ματθαίου Λώ).

— Τό πρόβλημα της άνεργίας (Θαν. Μαρτίνου).

— Μία νέα ναυτιλιακή πολιτική (Βασ. Παπαχρηστίδη).

— “Τήν περιβάλλομεν μέ στοργήν καί αγάπην» (Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ) (Γεωρ. Πατέρα).

— ‘Εφαρμογή του σωστού σχήματος

έπανδρώσεως γιά τόν έπαναπατρισμό (Εύαγγ. Ποθητού).

— Ναυτιλιακός Προγραμματισμός του 1985 (Θωμά Ρηνιώτη).

— “Ηταν μία καλή χρονιά (Γεωρ. Φουστάνου).

— Μέ διάλογο ή εξεύρεση λύσεων γιά τό μέλλον της Ναυτιλίας (Μιχ. Ζενζεφύλλη).

— “Ενα άλλο μοντέλο σχέσεων ‘Εργασίας — Κεφαλαίου (Γιάν. Ψαρρά).

— ‘Η Ναυτιλιακή Διοίκηση. Σκέψεις γιά ένα σύστημα είδικεύσεως (Ξεν. ‘Αντωνιάδη).

— Ναυτιλιακή Νομοθεσία καί Νομολογία. Παρακολούθηση των εξέλιξεων του 1984 (Εύαγγ. ‘Αθηναίου).

— Δράση καί προβληματισμός (Γεωγ. Μπάνου).

— Στατιστική διακρίβωση της δυνάμεως της ελληνόκτητης Ναυτιλίας.

— Τό υπό ναυπήγηση ελληνόκτητο τονάζ.

— Τά άτυχήματα του ελληνόκτητου στόλου.

— ‘Ανασκόπηση της Ναυλαγοράς του 1984.

— ‘Η αγορά των αγοραπωλησιών πλοίων κατά τό 1984.

— ‘Ανασκόπηση της Διεθνούς Ναυτιλίας.

— ‘Η Ναυτική ‘Αρκαδία (Νικ. Ι. Κωστάρα).

Τεύχος 1192/951 — 1 Φεβρουαρίου

— Ναυτιλία 1985 (Παύλου Σαρλή).

— Προτάσεις καί λύσεις (Θαν. Βαρίνου).

— Τό τέλος ενός γίγαντα.

— ‘Η έπιμόρφωση (Σπ. Ράνη).

— ‘Εμπορικά πλοία μέχρι 1.000 κοχ άπωλεσθέντα κατά τόν Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο (Χρ. Ντούνη).

— ‘Η Ναυτική ‘Αρκαδία (Νικ. Ι. Κωστάρα).

Τεύχος 1193/952 15 Φεβρουαρίου

— ‘Ανάπτυξη της Ναυτιλιακής ύποδομής (‘Ελ. Γεωργαντοπούλου).

— Προβληματική από τή γένεσή της ή κρατική άκτοπλοϊκή εταιρία (Μην. Σιγάλα).

— Τό χρονικό της Διώρυγας του Παμαδά.

Τεύχος 1194/953 1 Μαρτίου

— Πλούσιοι καί φτωχοί στό Τ.Α.Ν.Π.Υ. (‘Αλ. Δελαγραμμάτικα).

— ‘Ανάπτυξη της Ναυτιλιακής ύποδομής (‘Ελ. Γεωργαντοπούλου).

— Τό βορειοδυτικό πέραςμα.

— ‘Η Ναυτική ‘Αρκαδία (Νικ. Ι. Κωστάρα).

— ‘Ο διαχωριστήρας «Ποσειδών».

Τεύχος 1195/954 15 Μαρτίου

— ‘Ισότιμη συνύπαρξη κάτω από τήν ‘Ελληνική σημαία (Γιάν. Ψαρρά).

— Βελτιώνεται ή ύγειονομική προστασία.

— ‘Ανάπτυξη της Ναυτιλιακής ύποδομής (‘Ελ. Γεωργαντοπούλου).

— ‘Η ύπαγωγή των άρμοδιοτήτων του διοικητικού ναυτικού δικαστηρίου στα διοικητικά δικαστήρια (Χρ. Πασσιπούλου).

— Λαθρεμπόριο πολέμου (Ι. Ζαφειροπούλου).

Τεύχος 1196/955 1 ‘Απριλίου

— Οί προοπτικές ανακάμψεως των Θαλασσίων Μεταφορών καί ό ρόλος της ‘Ελληνικής Ναυτιλίας (Γιάν. Κ. Λύρα).

— ‘Η μόνιμη σύνδεση της Μάγχης.

— Μιά νέα άνεξάρτητη σημαία του Χόγκ Κόγκ.

— Τό Ναυτικό Μουσείο του Αιγαίου.

— Συμβολή στη ναυτική μας κληρονομιά (Χρ. Ντούνη).

Τεύχος 1197/956 15 ‘Απριλίου

— Συμβολή στό έργο επίλυσης των προβλημάτων του ΟΛΠ (Παν. ‘Αποστολόπουλου).

— ‘Η ένοποίηση του Ναυτικού Δικαίου.

— ‘Η Ναυτική ‘Αρκαδία (Νικ. Ι. Κωστάρα).

— Νέα τεχνολογία γιά άσφαλή ναυσιπλοΐα (‘Αντ. Γρυπαίου).

Τεύχος 1198/957 1 Μαΐου

— Οί νέοι νά προχωρήσουν μέ σύνεση (Μαν. ‘Ηλ. Κουλουκουνητή).

— Τό Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο: “Οταν ή όμοφωνία όδηγεί σέ δημιουργικότητα (Γ. Μαρκογιάννη).

— Πώς ζημιώνομε τήν ύπόθεση του γιώτικ στην ‘Ελλάδα (Μιχ. Γκιόλμαν).

— ‘Ο πόλεμος ‘Ιράν — ‘Ιράκ καί ή Ναυτιλία.

— Ναυπηγεία Κόκουμς: Κερδοφόρα έφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας.

— “Εξοικονόμηση καί έξοικονόμηση.

— “Εξοικονόμηση καί έξοικονόμηση.

— “Εξοικονόμηση καί έξοικονόμηση.

— “Εξοικονόμηση καί έξοικονόμηση.

— “Εξοικονόμηση καί έξοικονόμηση.

— “Εξοικονόμηση καί έξοικονόμηση.

— “Εξοικονόμηση καί έξοικονόμηση.

— “Εξοικονόμηση καί έξοικονόμηση.

— “Εξοικονόμηση καί έξοικονόμηση.

— Τό πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας για τή Ναυτιλία.

Τεύχος 1200/959 1 Ιουνίου

- Η ναυτιλιακή κρίση καί ή Πειραική 'Αγορά.
- Ο Κώδικος της UNCTAD καί ή ναυτιλιακή συνεργασία μεταξύ χωρών Α.Κ.Ε. καί Ε.Ο.Κ. (Νικ. 'Αλ. Βερνίκου).
- Τά ναυπηγεία της Κίνας.
- Τό Διεθνές Ναυτιλιακό Φόρουμ.
- 'Απλουστεύσεις στις διαδικασίες νηολογήσεως ή διαγραφής πλοίων.
- Τό πρόγραμμα του ΠΑΣΟΚ για τήν 'Εμπορική Ναυτιλία.

Τεύχος 1201/960 15 Ιουνίου

- Οί απόψεις της Ε.Ε.Ε. για τήν κοινή ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ.
- Η Διεθνής Συμφωνία για τήν νηολόγηση των πλοίων.
- Οί απώλειες της 'Ιθακησιακής Ναυτιλίας στό Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (Χρ. Ντούνη).
- Τό μισθολόγιο της νέας συμβάσεως.
- Λάφυρο καί λεία πολέμου (Ι. Ζαφειρόπουλου).
- Κέντρο προστασία προβληματικών παιδιών 'Ελλήνων Ναυτικών παιδιών.

Τεύχος 1202/961 1 Ιουλίου

- Ο ένιατος φορέας της Ναυτιλίας (Ξ. 'Αντωνιάδη).
- Προθεσμιακός δείκτης θαλασσίων μεταφορών — Κατευθύνσεις (Γεώργ. Π. Λεμού).
- Οί Τεχνικές Παράμετροι πού επηρεάζουν το κόστος κατασκευής καί εκμεταλλεύσεως των επιβατηγών - όχηματων πλοίων (Ι. Κουϊμάνη).
- Τό θρυλικό υπερωκεάνιο «Νορμανδία».

Τεύχος 1203/962 15 Ιουλίου

- Η διάσπαση του YEN καί ή υπαγωγή του ΛΣ σέ άλλο φορέα (Γ. Π. 'Αποστολοπούλου).
- Η Βενετία καί τά λιμάνια της.
- Η πορεία της Παγκόσμιας Ναυτιλίας κατά τό 1984 καί οί συναρτώμενες εξελίξεις του 1985 (Γ. Μαρκογιάννη).

Τεύχος 1204/963 1 Αύγουστου

- 'Αποπροσανατολισμός του Ναυτεργατικού Κινήματος (Γιάν. Ψαρρά).
- Θαλάσσια άρωγή καί Διάσωση.
- Χρωματισμοί 'Υφάλων — 'Εξάλων

('Αντ. Γρυπαίου).

Τεύχος 1205/964 15 Αύγουστου

- Θαλάσσια άρωγή καί Διάσωση.
- Νέοι ύψηλοι στόχοι της Ρόγιαλ Κρουίζ Λάιν
- Το νέο κείμενο της συλλογικής συμβάσεως.
- Νοσοκομειακά πλοία κατά τό Διεθνές Δίκαιο (Ι. Ζαφειρόπουλου).
- Οί εξελίξεις καί προοπτικές της 'Ελληνικής Οικονομίας.

Τεύχος 1206/965 1 Σεπτεμβρίου

- Σταθερά λανθασμένη ή κρατική πολιτική έναντι της Ναυτιλίας επί έναν αιώνα (Γ. Μ. Φουστάνος).
- Θαλάσσια 'Αρωγή καί Διάσωση.
- Οί Τούρκοι καί έμεις (Τάκη Γ. Μακρή).
- Θαλάσσια αποκλειστική οικονομική ζώνη (Ι. Ζαφειρόπουλου).
- 'Αρχιτεκτονική στά πλοία: Τά Κρουαζιερόπλοια.
- Ο ΟΗΕ τιμά "Ελληνες πλοιάρχους πού διέσωσαν Βιετναμέζους φυγάδες.

Τεύχος 1207/966 15 Σεπτεμβρίου

- 'Εθνική Οικονομία καί 'Εμπορική Ναυτιλία (Γιώργ. Μ. Φουστάνος).
- Γνήσιος δεσμός καί έλεύθερο νηολόγιο.
- Διεθνές Συμπόσιο αρχαίας ναυπηγικής στον Πειραιά (Γεώργ. Μ. Δρακόπουλου).
- Θαλάσσια αποκλειστική οικονομική ζώνη (Ι. Ζαφειρόπουλου).
- Η διάσωση Βιετναμέζων προσφύγων από τό «'Ανδρομέδα».
- Τά άμάχητα τεκμήρια στη φορολογία πλοίων καί ή προσωποκράτηση των όφειλετών (Κων. Ι. Κοννιδά).

Τεύχος 1208/967 1 'Οκτωβρίου

- Η άγορά των δεξαμενοπλοίων.
- Τό χρονικό της ΣΑΝΚΟ.
- Οδός θυμάτων Σπερχειού (Βασ. Παπαγιάννη).
- Ναυτιλιακή Διαχείριση καί Οικονομία ('Αντ. Ι. Γρυπαίου).
- Η νέα γενιά ναυτιλιακών δορυφόρων.
- Η νέα γέφυρα στον 'Ισθμό της Κορίνθου (Π. Χατζηθαθανάσιου).

Τεύχος 1209/968 15 'Οκτωβρίου

- Οί 'Αρχιπλοίαρχοι (Γιώργ. Κατσιμπήρη).

— Οί προτάσεις του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος για μία 'Εθνική Ναυτιλιακή Πολιτική.

- Η απόφαση του Συμβουλίου της ΕΟΚ για τήν έλευθερία των Θαλασσίων Μεταφορών.
- Ο στόλος των σημαιών εύκολίας.
- Τό βιβλίο στη ζωή του ναυτικού (Κ. Στεφανοπούλου).
- Σύγχρονη Ναυτική Τεχνολογία.
- Τό νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα της HELMEPA.

Τεύχος 1210/969 1 Νοεμβρίου

- Οί προτάσεις του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου για τά επιβατηγά πλοία.
- Οί μικροϋπολογιστές στά πλοία.
- Η γέφυρα σαν κέντρο έλέγχου του πλοίου ('Αντ. Γρυπαίου).
- Πειραματικά ταξίδια του «Κυρήνεια II».
- 'Υποβρύχιες ήχητικές συσκευές (Ι. Ζαφειροπούλου).

Τεύχος 1211/970 15 Νοεμβρίου

- 'Επιδότηση της ναυτικής εργασίας από τήν ΕΟΚ στά πλαίσια της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής (Κων. Α. Τ. Λασκαράτου).
- Διεθνής Οικονομία καί Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση.
- Οί "Ελληνες άντιμέτωποι μέ τό πεπρωμένο τους στην Ναυτιλία Μεταφορών ξηρού φορτίου (Βασ. Φρ. Παπαχρηστίδη).
- 'Ηλεκτρονικό κέντρο έλέγχου πλοίου.
- Παγοθραυστικό δεξαμενόπλοιο.
- Τό Ιστορικό των ασφαλιζόντων πολεμικών κινδύνους συνεταιρισμών.
- 'Ηχητική κατάσταση της θαλάσσης (Ι. Ζαφειρόπουλου).
- Η άπονομή των βραβείων του 'Ιδρύματος «'Αλέξανδρος Σ. 'Ονάσης».

Τεύχος 1212/971 1 Δεκεμβρίου

- Οί εισφορές του έφοπλισμού υπέρ των ναυτικών.
- Η διάσωση του «Στάμυ».
- Ρυμουλκά καί ναυαγιστικά.
- Πλοηγός, «ό ξεχασμένος σύντροφος του ναυτίλου» (Χρ. Ντούνη).
- Οί μεταφορές αυτοκινήτων.

Τεύχος 1213/972 15 Δεκεμβρίου

- Η κοινή ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ.
- Τά πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων.
- Οί απώλειες του παγκόσμιου στόλου τό 1984.
- 'Εχθρικού χαρακτήρος ούδέτερα έμπορικά πλοία (Ι. Ζαφειρόπουλου).
- Τριήμερη Διεθνής Συνάντηση του Κουβέιτ.
- Τά νέα Σοβιετικά παγοθραυστικά.

" SACORAFOS "

ANSAPHONE 86.27.469



Hellarabia BUNKERS

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



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

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

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



ΓΑΛΛΙΑ

Η κατανομή του στόλου

Τήν 1^η Οκτωβρίου 1985 ο γαλλικός εμπορικός στόλος περιελάμβανε 309 πλοία 7.111.000 τον. γκρός και 12.015.000 τον. d.w. Σε σύγκριση με την αντίστοιχη ήμερομηνία του 1984 εμφανίζεται μείωση κατά 30 πλοία (ποσοστό - 9%) και κατά 1.277.000 τον. γκρός (ποσοστό - 15%).

Ειδικότερα ο σημερινός στόλος παρουσιάζει την ακόλουθη σύνθεση κατά κατηγορίες πλοίων.

Επιβατηγά: 23 πλοία 164.000 τον. γκρός ή 39.000 τον. d.w.

Συμβατικά φορτηγά: 67 πλοία 317.000 τον. γκρός ή 464.000 τον. d.w.

Όχηματοφόρα ρό-ρό: 49 πλοία 220.000 τον. γκρός, ή 299.000 τον. d.w.

Κοντέινερς: 49 πλοία 1.035.000 τον. γκρός ή 1.217.000 τον. d.w.

Ψυγεία: 10 πλοία 45.000 τον. γκρός ή 50.000 τον. d.w.

Μπάλκ κάρριερς: 37 πλοία 978.000 τον. γκρός ή 1.669.000 τον. d.w. και τέσσερα μικτά σκάφη 388.000 τον. γκρός ή 725.000 τον. d.w.

Πετρελαιοφόρα: 29 πλοία 3.507.000 τον. γκρός ή 6.952.000 τον. d.w. και 33 ακτοπλοϊκά δεξαμενόπλοια 186.000 τον. γκρός ή 305.000 τον. d.w.

Τέλος στον στόλο υπάρχουν όκτώ ύγραριοφόρα 271.000 τον. γκρός ή 265.000 τον. d.w.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Οικονομίες στην Coast Guard

Για το οικονομικό έτος 1985 ο προϋπολογισμός της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, έφθασε τα 2,5 δισεκ. δολάρια. Η Βουλή των Αντιπροσώπων περιόρισε το ποσό αυτό για το οικονομικό έτος 1986 σε 2 δισεκ. δολάρια και η Γερουσία περιέκοψε άλλα 235 εκατομ. δολάρια.

Εάν η περικοπή αυτή επικυρωθεί οριστικά, υπολογίζεται ότι η Ακτοφυλακή θα πρέπει να απολύσει κάπου 8.500 άτομα, να παροπλίσει 50 σκάφη, να ακινητοποιήσει 40 αε-

ροπλάνα και να κλείσει 14 σταθμούς.

Δέν είναι ακόμα γνωστό ποιές θα είναι οι επιπτώσεις επί του αμερικανικού ισοζυγίου του εξωτερικού εμπορίου, Πάντως η Coast Guard ανακοίνωσε επίσημως ότι θα εγκαταλείψει ορισμένες αστυνομικές αποστολές κατά μήκος της Ατλαντικής ακτής. Εκτός του περιορισμού των περιπολιών κατά μήκος της Φλώριδας θα σταματήσει και η παρακολούθηση των πετρελαιοκηλίδων που ρυπαίνουν τη θάλασσα.

Πάντως οι ενδιαφερόμενοι δέν πρέπει να βιαστούν να χαρούν για τα μέτρα αυτά, γιατί όπως υποστηρίζουν οι κύκλοι της Ούάσιγκτον, οι εξαγγελίες αυτές δέν έγιναν παρά για να αναγκάσουν τη Γερουσία να αναθεωρήσει τις περικοπές που ψήφισε τον Οκτώβριο.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Πλεονάζουν οι ναυτικοί

Κατά τα στοιχεία της Ένωσης των Ιαπώνων Έφοπλιστών τό ένα τέταρτο περίπου των ναυτικών της χώρας πρέπει να θεωρηθεί πλεονάζον σε σχέση με τη σημερινή ζήτηση. Πιο συγκεκριμένα επί συνόλου 33.000 ναυτικών (άξιωματικών και πληρωμάτων) οι 8.000 κινδυνεύουν να μείνουν άνεργοι. Αυτό οφείλεται σε πολλούς λόγους: Συναγωνισμός των στόλων της ΝΑ Ασίας και ιδίως της Ταϊβάν, αύξηση των φθηνών Φιλιππινέζικων πληρωμάτων, εισβολή «Ξένων» πλοίων στις γραμμές του Ειρηνικού, ο νέος ναυτιλιακός νόμος των ΗΠΑ, κλπ.

Για την αντιμετώπιση της καταστάσεως οι Ιάπωνες έφοπλισται σε συνεργασία με την πανίσχυρη ναυτεργατική όμοσπονδία, προτίθενται να ναυπηγήσουν πλέον των 150 πλοίων με σύνθεση πληρώματος μειωμένη σε 18 ή και σε 16 άτομα. Έξάλλου σε γενικότερο επίπεδο η Ένωση Έφοπλιστών προτείνει τις ακόλουθες λύσεις: Μακροπρόθεσμα δάνεια με χαμηλό επιτόκιο για την ένισχυση της συναγωνιστικότητας του στόλου, φορολογία εύνοιας την εμπορική έκμετάλλευση, καθιέρωση μικτών πληρωμάτων, Ιαπωνικών και Ξένων, αναδιάρθρωση της ακτοπλοΐας, Ικανοποιητική ρύθμιση του ζητήματος των έκτάκτων κινδύνων και ένισχυση

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Αυξήσεις 5,9%

Μετά από ψηφοφορία των παρόντων μελών της ή Βρεταννική Ναυτεργατική Όμοσπονδία αποφάσισε να αποδεχθεί τη πρόταση της Ένωσης Έφοπλιστών για αυξήσεις των αποδοχών μόνον κατά 5,9% για τό 1986.

Γιά δεύτερη χρονιά, οι Βρεταννοί έφοπλιστές κατάφεραν να επιτύχουν την άμεση αποδοχή των προτάσεών τους και να διατηρήσουν τις αποδοχές σε συγκρατημένα επίπεδα που μόλις καλύπτουν τον πληθωρισμό.

Ρεκόρ λιμενικής κινήσεως

Σύμφωνα με στατιστικές του Βρεταννικού Υπουργείου Μεταφορών και της Βρεταννικής Ένωσης Λιμένων, τό 1984 διακινήθηκαν 446 εκατ. τόνοι εμπορευμάτων, από βρεταννικά λιμάνια ένα ρεκόρ που υπερβαίνει κατά 19 εκατ. τόν. τό σύνολο των διακινουμένων εμπορευμάτων του 1983. Οι εξαγωγές βρεταννικών φορτίων κάλυψαν νέο ρεκόρ με 142 εκατ. τόν., ενώ οι εισαγωγές με 144 εκατ. τόν. αυξήθηκαν κατά 18%.

Τήν μεγαλύτερη μερίδα των διακινουμένων φορτίων στά λιμάνια της χώρας καλύπτουν οι μεταφορές καυσίμων, σχεδόν τό δύο τρίτα του συνόλου, που αυξήθηκαν τό 1984 κατά 4% και 281 εκατ. τόνους. Η κυκλοφορία των υπολοίπων χύδην φορτίων αυξήθηκε επίσης κατά επτά εκατ. τόν. σε σχέση με τό επίπεδο του 1983, ενώ η διακίνηση στην έγκιβωτοποιημένη και τροχοφόρο μεταφορά ακολούθησε την γενική αύξηση και συνεχίζει να καλύπτει τό 67% του συνόλου.

Οι εγκαταστάσεις διακίνησης καυσίμων στό Σαλλόμ Βέε, στίς νήσους Σέττλαντ, διακίνησαν τόν μεγαλύτερο όγκο φορτίων με τό λιμάνι του Λονδίνου σε δεύτερη θέση. Στά μή χύδην έμπορεύματα τό Λονδίνο κράτησε την πρώτη θέση και τό 1984.

Τό λιμάνι του Ντόβερ στην νοτιανατολική ακτή, διατηρεί τά πρωτεία στην τροχοφόρο μεταφορά, όπως επίσης και στην επιβατική κίνηση ελέγχοντας τό 53% όλων των αφίξεων και άναχωρήσεων της Βρεταννίας.

Η σύνδεση με την Μέση Ανατολή

Μετά την πρόσφατη αλλαγή ιδιοκτησίας, ή Foss Shipping πρόκειται να επεκτείνει τά άνεξάρτητα δρομολόγια της μεταφοράς φορτίων με κοντέινερς μεταξύ της Βόρειας Εύρωπης και της Μέσης Ανατολής. Από τόν Νοέμβριο εκτός από τις κανονικές άναχωρήσεις από τό Φέλιξστοου, την Άμβέρσα και τό Ρότερνταμ, τά σκάφη της εταιρίας έξυπηρετούν επίσης τό Άμβούργο και την

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

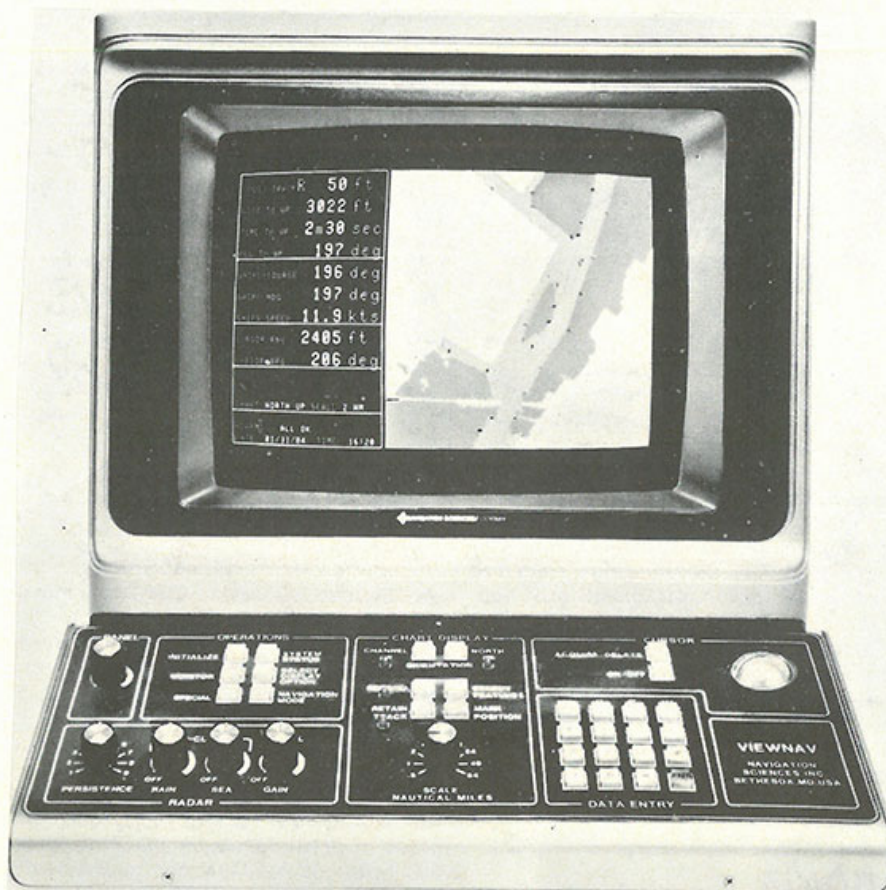
TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1JJ

TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G,

ADDRESS:

12/15 FETTER LAÑE

LONDON EC4A 1JJ



Η Navigation Sciences Inc. παρουσίασε πρόσφατα το σύστημα ηλεκτρονικού χάρτη VIEWNAV το οποίο συνδυάζει τρία ανεξάρτητα ναυτιλιακά συστήματα σε μία συσκευή, επιτυγχάνοντας ακριβή και ταχύ έντοπισμό της θέσεως του πλοίου.

Η συμβατότητα του VIEWNAV με το σύστημα LORAN-C παρέχει ακρίβεια στίγματος μέχρι πέντε γιάρδες, επιτρέποντας την ναυσιπλοία σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας. Σε περιοχές όπου δεν υπάρχει κάλυψη LORAN, άλλα συστήματα παροχής στίγματος μπορούν να συνδεθούν και στον ηλεκτρονικό χάρτη παρουσιάζεται η θέση του πλοίου και η πορεία του σε σχέση με την ταχύτητά του για ένα λεπτό.

Χάβρη. Το πολύ καλό οδικό και μεταφορικό δίκτυο που υφίσταται μεταξύ της Σκανδιναβικής χερσονήσου και του Άμβουργου θα καλύψει όχι μόνο τους Γερμανούς μεταφορείς αλλά και τους συναδέλφους τους της Δανίας, Σουηδίας και Νορβηγίας. Νέα λιμάνια εκφορτώσεως έχουν προστεθεί στον Άραβικό Κόλπο, όπως το Μπαχρέιν και το Κουβέιτ, ενώ στη Μεσόγειο, η εταιρία εξυπηρετεί τον Πειραιά και την Λεμεσό.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Πρός μείωση της συνθέσεως

Σε μεγάλη αναταραχή βρίσκονται οι ναυ-

τικοί της Ολλανδίας και αντιμετωπίζουν σοβαρά να εξαπολύσουν μία αληθινή πολιτική εκστρατεία για να εκδηλώσουν την πλήρη αντίθεσή τους σε ένα σχέδιο νόμου που σκοπεύει να περιορίσει τη σύνθεση του πληρώματος των πλοίων, με αποτέλεσμα να επέλθει απώλεια 2.500 θέσεων απασχολήσεως επί συνόλου 10.000.

Μία ειδική επιτροπή που αποτελείται από εκπροσώπους του Κράτους και των έφοπλιστών κατέληξε στην ανάγκη εξομοίωσης της συνθέσεως των πληρωμάτων με το καθεστώς που ισχύει σε άλλες ανταγωνιστικές χώρες. Οι εκπρόσωποι των ναυτικών που μετείχαν στην επιτροπή αυτή απέχρησαν διαμαρτυρόμενοι.

Η πρόταση της επιτροπής επιδιώκει με

την τροποποίηση του σχετικού κανονισμού που αφορά τα πλοία μέχρι 4.000 κοχ, να παράσχει τη δυνατότητα μείωσης του αριθμού του πληρώματος στα επίπεδα των ανταγωνιστριών χωρών της Ευρώπης και της Άπω Ανατολής, ώστε να προσελκυσθούν υπό την ολλανδική σημαία πλοία χωρητικότητας 4.000 έως 10.000 κοχ. Η πρόταση θα εισαχθεί στο Κοινοβούλιο και θα πρέπει να συζητηθεί μέχρι τέλους του έτους.

Παραγγελία της Smit

Την κατασκευή δύο σκαφών εξυπηρετήσεως πλωτών εξεδρών παράγγειλε η Smit International στα ναυπηγεία Van Der Giessen της βόρειας Ολλανδίας αξίας 52 εκατ. δολαρίων, τα οποία εξασφαλίζουν την άπασχοληση της ναυπηγικής αυτής μονάδας μέχρι τα τέλη του 1987.

Πρόκειται για δύο ήμιβυθιζόμενα σκάφη, μήκους 63,5 μέτρων, τα οποία θα έχουν μεγάλη άνυψωτική ικανότητα και θα άπασχοληθούν κυρίως στις μεταφορές πλωτών εξεδρών άντλήσεως πετρελαίου.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Τό τέλος ενός ναυπηγείου

Τό Σουηδικό ναυπηγείο Uddevallanarvet παρέδωσε το τελευταίο μεγάλο πλοίο του στη νορβηγική εταιρία Βίλεμσεν. Πρόκειται για το δεξαμενόπλοιο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου «Βιλάν», 43.363 τον. γκρόν και μετά την παράδοση αυτή το ναυπηγείο φθάνει στο τέρμα της ενεργού δράσης του. Καθ' όλη τη διάρκεια της μακράς ιστορίας του το σουηδικό αυτό ναυπηγείο αποτελούσε τον κυριώτερο κατασκευαστή πλοίων για λογαριασμό του Νορβηγικού έφοπλισμού. Υπολογίζεται ότι επί συνόλου 219 παραδοθέντων σκαφών, 11 περίπου εκατ. τον. d.w., περισσότερα των 100 σκαφών άφορουσαν νορβηγικά συμφέροντα.

Τό τέρμα των εργασιών του ναυπηγείου Uddevalla προβλέπεται για την άνοιξη του 1986. Στο μεταξύ θα ασχοληθεί με την ολοκλήρωση της κατασκευής δύο μικρών μονάδων σουηδικών συμφερόντων. Η Βόλβο στην οποία ανήκει, έχει αποφασίσει να κατασκευάσει στη θέση του εργοστάσιου αυτοκινήτων, τό οποίο από τό 1988 θα εργάζεται με ρυθμό 40.000 αυτοκινήτων ετησίως. Η Βόλβο θα κρατήσει 400 περίπου από τούς 2.500 εργάτες των ναυπηγείων.

Τό τελευταίο παραδοθέν πλοίο «Βιλάν», αδελφό του πρό μηνών παραδοθέντος «Τολούμα», είναι μήκους 228 μ., πλάτους 32,2 μ. και έχει μεταφορική ικανότητα 90.973 κ.μ. Τό πλήρωμά του θα είναι μειωμένο σε 13-15 άτομα.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832286 TELEX: 6811746 RANDK G.

12/17 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

PICCARD

HELLAS DIVERS

HIOTIS BROS & Co.

Akti Possidonos & Dimosthenous 1
PIRAEUS — Tel.: 4173938 - 4174963
AOH: 4523958 - 4518855 - 4514066
Tlx: 3073 PICA GR, Cable: PICCAHIOBROS

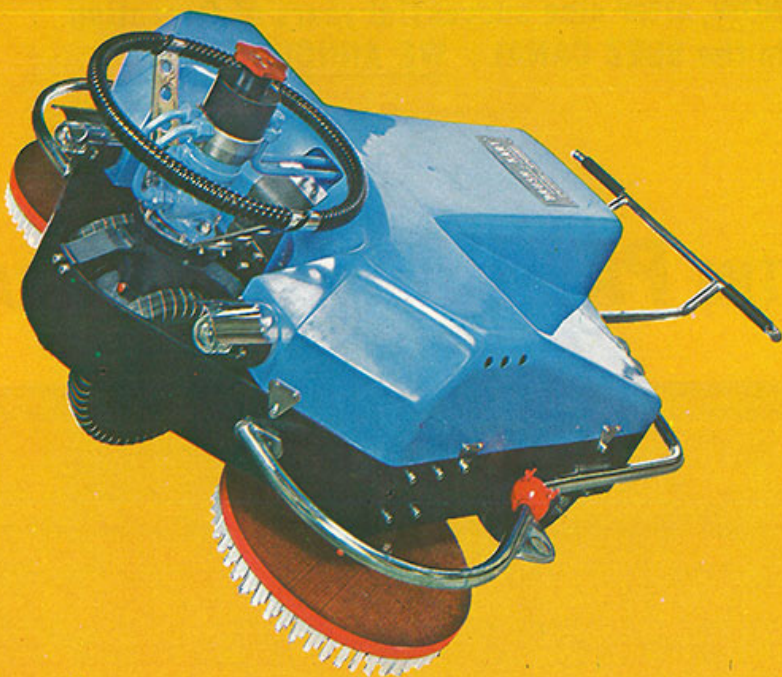
SERVICES:

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

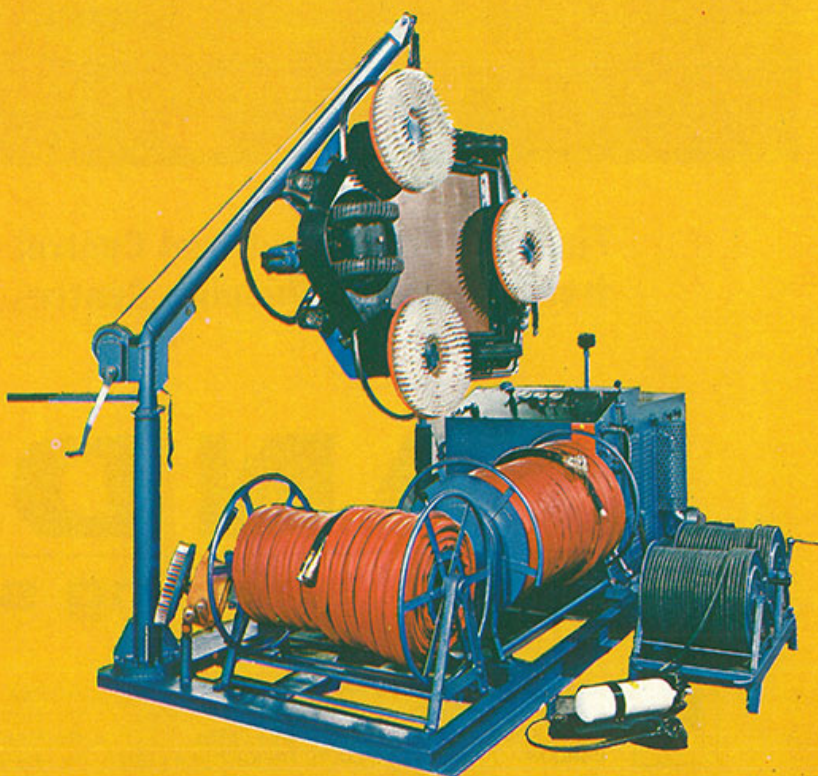
DIVERS TEAM
CAN SEND ABROAD
ON REQUEST

PERMANENT SERVICE
STATIONS

- PIRAEUS
- LAVRION
- PYLOS

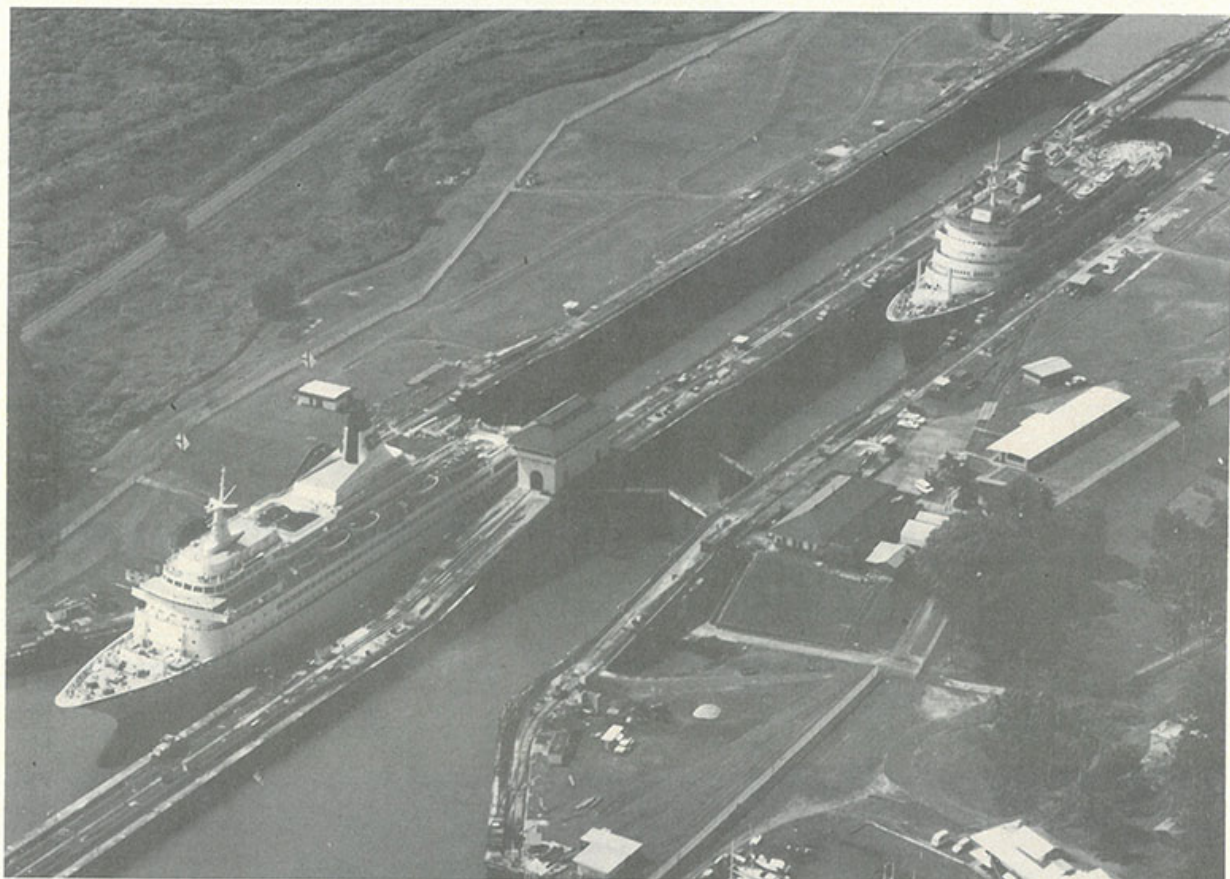


BRUSH — KART SYSTEM OUTPUT 2500 Sq/M/hr



NOW, after nine successful years of Operation
in the SUEZ CANAL, **WE ANNOUNCE**

THE PANAMA CANAL TRANSITING SERVICE



**Financial and Operational Control of your ships
from the major Shipping Centres.**

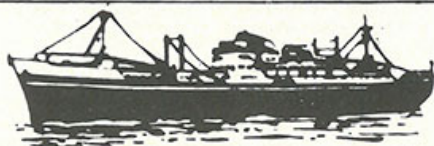
CANDIASM
world shipping services



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

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ο ύπουργός στό Λονδίνo

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής επρόκειτο νά αναχωρήσει τήν Κυριακή γιά τό Λονδίνo όπου θά παραστεί στόν έορτασμό γιά τή συμπλήρωση τής πεντηκονταετηρίδας τής Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας τού Λονδίνου. Μέ τήν εύκαιρία αύτή ο κ. Άλεξανδρής θά συζητήσει μέ τούς έφοπλιστές τού Λονδίνου καί τά έκκρεμή θέματα τής ναυτιλίας, γιά τό λόγο δέ αύτόν θά συνοδεύεται από τόν διευθυντή τής Διευθύνσεως Όκεανοπόρου Ναυτιλίας τού YEN πλοίαρχο κ. Νικ. Χασιώτη. Ό κ. Άλεξανδρής πού θά επιστρέψει τήν Τετάρτη θά συναντηθεί καί μέ τόν Βρεταννό ύπουργό Μεταφορών πού είναι αρμόδιος καί γιά θέματα ναυτιλίας.

Ό κ. Ντούνης προσωρινά ύπαρχηγός

Μέ απόφαση τού Όπουργού κ. Στ. Άλεξανδρή ανατέθηκαν προσωρινά καθήκοντα ύπαρχηγού τού Λιμενικού Σώματος στόν άρχιπλοίαρχο κ. Χρ. Ντούνη. Επίσης μέ άλλες ύπουργικές αποφάσεις ανατέθηκαν προσωρινά καθήκοντα διευθυντού τής Έπιθεωρήσεως Έμπορικών Πλοίων στόν πλοίαρχο κ. Βασ. Παπαγιάννη καί κεντρικού λιμενάρχη Πειραιώς στόν αντιπλοίαρχο κ. Έμμ. Πελοποννήσιο ό όποιος προάγεται, ως γνωστόν, σέ πλοίαρχο, ενώ ό μέχρι τώρα διευθυντής Λιμενικής Άστυνομίας άρχιπλοίαρχος κ. Νικ. Καραγιάννης τοποθετήθηκε στό Γενική Έπιθεώρηση καί τά καθήκοντα διευθυντού στή Διεύθυνση Λιμενικής Άστυνομίας τού YEN ανατέθηκαν προσωρινά στόν πλωτάρχη κ. Περ. Ούσαντζόπουλο.

Στό μεταξύ δημοσιεύθηκε τό Π.Δ. μέ τό όποιο προήχθη σέ άρχιπλοίαρχο ό πλοίαρχος κ. Χρ. Τσαρούσης γιά τήν πλήρωση τής κενής θέσεως πού δημιουργήθηκε μετά τήν παραίτηση τού πρώην ύπαρχηγού κ. Ι. Μ. Μαγουλάκη.

Άκόμη προήχθη στό βαθμό τού αντιπλοίαρχου ό πλωτάρης κ. Δημ. Παγιαβλάς, ενώ ό ύποπλοίαρχος κ. Νικ. Νικολιάς τοποθετήθηκε στό κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς καί οι άνθυποπλοίαρχοι Βασ. Κλώνης στή Διεύθυνση Λιμενικής Άστυνομίας καί Έμμ. Μαμαλάκης στή Διεύθυνση Έκπαιδύσεως.

Όπό τήν κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αίτήσεις γιά έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια, βάσει τού άρθρου 13, μόνο τών παρακάτω δύο πλοίων:

— «Κάρμεν Μάρε», φορτηγό, πρώην «Pas-

sero» ύπό παναμαϊκή σημαία, 13.017 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τού 1971, πού ανήκει στήν εταιρία «FABIOUS MARITIME INC.» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Άουρέλια», μάλκερ, πρώην «Ryoko Maru», ύπό ιαπωνική σημαία, 23.411 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως τού 1972, πού ανήκει στήν εταιρία «CRYPTON SHIPPING CORPORATION» (κ. Σπυρ. Μηνάς).

Άγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες περνάει τελικά τό ύπερδεξαμενόπλοιο «Eso Bilbao» 283.000 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής 5,1 εκατ. δολλαρίων.

— Ό Όμιλος Λάση απέκτησε τό VLCC «Sea Scape» 362.118 τόν. d.w., σουηδικής κατασκευής τού 1975, έναντι ποσού 5,8 εκατ. δολλαρίων μέ άμεση παράδοση στόν Περσικό Κόλπο.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μάλκερ κάρριερ «Ούντερ ντέ Λίντεν» 19.500 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού 750.000 δολλαρίων μέ πιστοποιητικά πρόσφατου σερβέ.

— Έλληνες τού Λονδίνου αγόρασαν τό δεξαλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Friesland» 124.264 τόν. d.w., 65.243 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στή Δυτ. Γερμανία τό 1974, έναντι ποσού περί τών 3,5 εκατ. δολλαρίων.

Τό «Έλλεσποντ Γκρούπ» αγόρασε τό δεξαμενόπλοιο «Canadian Owl» 89.702 τόν. d.w., 45.00 τόν. γκρός τού 1975, έφοδιασμένο μέ IGS/COW/CBT, έναντι ποσού περί τών 4,1 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγό τύπου Pallion «Φαίλαξ» 17.070 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1970, έναντι ποσού 680.000 δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα Παναμά έπωλήθη τό ελληνικό φορτηγό τύπου SD 14 «Μπράδερ» 15.241 τόν. d.w., βρετανικής κατασκευής 1970, έναντι ποσού περί τών 450.000 δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό φορτηγό τύπου GLR «Alpina» 14.745 τόν. d.w. τού 1970, έναντι ποσού 920.000 δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό φορτηγό «Lendworld» 13.750 τόν. d.w., γαλλικής

κατασκευής 1968, έναντι ποσού 600.000 δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές τών πρόντακτ κάρριερ «Aura Bravery» 32.531 τόν. d.w. Coat/Coils τού 1973 καί «Aura Adventure» 32.290 τόν. d.w., IGS τού 1975, έναντι τιμής περί τών 3,5 καί 4 εκατ. δολλαρίων αντίστοιχα, μέ πίστωση έκ μέρους τών πωλητών.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μάλκερ κάρριερ «Tatra» 69.600 τόν. d.w., ναυπηγηθέν στήν Ιαπωνία τό 1977, έναντι τιμής περί τών 4,4 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες απέκτησαν τά μάλκερ μέ φορτωτήρες «Asia Heron» 33.092 τόν. d.w. τού 1974 καί «World Finch» 32.512 τόν. d.w. επίσης τού 1974, έναντι ποσού 1,4 εκατομ. δολλαρίων ανά πλοίο.

— Σέ Έλληνες επίσης περιήλθε τό handy size «Chloe» 27.223 τόν. d.w., ιαπωνικής κατασκευής τού 1974, έναντι ποσού περί τών 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μάλκερ κάρριερ «Γεωργής Α. Γεωργιλής» 26.500 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής 2,1 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες πλοιοκτήτες αγόρασαν τά δύο μάλκερς «Mulheim» καί «Bentheim» 37.800 τόν. d.w. ναυπηγηθέντα στή Βραζιλία τό 1978, έναντι συνολικής τιμής περί τών 4,8 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ ελληνικά συμφέροντα περιήλθε τό πρόντακτ κάρριερ «Carina» 35.700 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1976, έναντι ποσού 3,1 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες τού Λονδίνου αγόρασαν τό δεξαλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Grey Hunter» 124.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού περί τών 4 εκατομ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Στήν Κίνα έπωλήθη γιά διάλυση τό υπό λιβεριανή σημαία μάλκερ κάρριερ «Άλκμαν» 27.985 τόν. γκρός, 11.200 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1966, αντί δολ. 112 άνά τόννο.

— Διαλυτές τού Μπαγκλαντές αγόρασαν τό υπό σημαία Μάλτας φορτηγό πλοίο «Όσεαντζού» 9.058 τόν. γκρός, 4.006 τόν. βάρος, ναυπηγήσεως 1966, αντί δολ. 86 άνά τόννο.

Γιά τή ναυσιπλοία στό Σουέζ

Άπό τίς ναυτιλιακές άρχες τής Αιγύπτου ανακοινώθηκε ότι τά πλοία πού θά κινούνται στήν περιοχή τού Σουέζ πρέπει νά προσέχουν λόγω τής άγκυροβολήσεως πλωτής έξέδρας πλησίον τού διαύλου έξόδου από τήν Διώρυγα τού Σουέζ. Ά άκριβής θέση τής έξέδρας είναι 28.32.15.05 Β, 33.01.38.91 Α καί είναι έφοδιασμένη μέ τά διεθνή σήματα άναγνωρίσεως. Η έξέδρα θά έκπέμπει στή συχνότητα 156.8 MHz, θά παραμείνει δέ στή θέση αύτή μέχρι καί 10 Άπριλίου 1986.

517 νέα ναυτικά φυλλάδια

Άπό τίς αρμόδιες ύπηρεσίες τού ύπουργείου Ναυτιλίας έκδόθηκαν τόν Νοέμβριο 517 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Τήν προσεχή Τρίτη (17.12.1985) καί ώρα 19.30 ό Σύνδεσμος Έλλήνων Έμπορικών κολόγων θά παρουσιάσει δημόσια σέ ειδική τελετή πού θά γίνει στή μεγάλη αίθουσα τής Αρχαιολογικής Έταιρίας Άθηνών (όδός Πανεπιστημίου καί Όμήρου) τόν Τόμο Μελέτων πού έξέδωσε γιά νά τιμήσει τόν άείμνηστο καθηγητή Κωνσταντίνo Ν. Ρόκα. Θά μιλήσουν γιά τή ζωή καί τό έργο τού μεγάλου έμπορικού οί καθηγητές Μιχαηλίδης -Νουάρος, Άκαδημαϊκός, καί Άνδρέας Δ. Λουκόπουλος, Πρόεδρος τού Συνδέσμου Έλλήνων Έμπορικών κολόγων.

Αυξάνεται κατά 4% ετησίως ή φορολογία των πλοίων κατά την πενταετία 1986-90

Η φορολογία των πλοίων με ελληνική σημαία και η εισφορά των πλοίων με ξένες σημαίες που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, ή οποία έχει επιβληθεί με τους νόμους 27 και 29 του 1975 προσαυξάνονται για την πενταετία 1986-1990 κατά 4% ετησίως.

Σε σχετική απόφαση του υπουργού Οικονομικών κ. Τσοβόλα, η οποία θα κυρωθεί με νόμο, ορίζεται ότι το ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό της προσαυξήσεως προστίθεται στα διαμορφωθέντα κατά το έτος 1985 ποσά φόρου και σ' αυτά των επομένων ετών, όπως θα διαμορφωθούν στη διάρκεια της πενταετίας.

Η απόφαση έχει ως εξής:

Έχοντας υπόψη:

α) τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του ν. 27/1975 «περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Έμπορικης Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως, αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων».

β) τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 4 του Ν. 29/1975 περί επιβολής ειδικής εισφοράς υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ).

γ) Τό γεγονός ότι πρέπει να προσαυξηθούν τα υπό των διατάξεων των άρθρων 6 και 10 του Ν. 27/1975 και του άρθρου 4 του Ν. 29/1975 ποσά φόρου και εισφοράς και για την πενταετία 1986-1990.

Αποφασίζουμε

1. Τά κατά τό πρώτο εδάφιο της παραγράφου

1 του άρθρου 6 του Ν. 27/1975 «περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Έμπορικης Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων», ποσά φόρου, προσαυξάνονται για την πενταετία 1986-1990 κατά ποσοστό τέσσερα επί τοις εκατό (4%) ετησίως.

Τό ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό της προσαυξήσεως προστίθεται στα διαμορφωθέντα κατά τό έτος 1985 ποσά φόρου, κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του Ν. 27/1975 και εις αυτά των επομένων ετών, όπως αυτά θα διαμορφωθούν μέσα στην παραπάνω πενταετία.

2. Τά κατά τό πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Ν. 20/1975 «περί επιβολής ειδικής εισφοράς υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ)», ποσά ειδικής εισφοράς, προσαυξάνονται για την πενταετία 1986-1990 κατά ποσοστό τέσσερα επί τοις εκατό (4%) ετησίως.

Τό ποσό που προκύπτει από τον υπολογισμό της προσαυξήσεως προστίθεται στα διαμορφωθέντα κατά τό έτος 1985 ποσά φόρου, κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4 του άρθρου 4 του Ν. 29/1975 και εις αυτά των επομένων ετών, όπως αυτά θα διαμορφωθούν μέσα στην παραπάνω πενταετία.

3. Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως και να κυρωθεί με νόμο.

Λιβυκό μπουκοτάζ

Η Λιβύη κήρυξε μπουκοτάζ έναντίον όλων των πλοίων ανεξαρτήτως σημαίας των οποίων οι πλοιοκτήτριες εταιρίες έχουν την έδρα τους στη Λιβερία και το Ζαΐρ. Τό μπουκοτάζ τό οποίο εφαρμόζεται από τις 8 Οκτωβρίου κηρύχθηκε από τό λιβυκό γραφείο μπουκοτάζ κατά του Ισραήλ, πλοία δέ που ανήκουν στην ανωτέρω κατηγορία δέν μπορούν να παραλαμβάνουν φορτία από τή Λιβύη, μπορούν όμως να εκφορτώνουν φορτία

στη χώρα αυτή αλλά δέν τούς παρέχεται καμία σχετική λιμενική εύκολία, ουσιαστικά δηλαδή τά πλοία αυτά αποκλείονται από τό εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της χώρας αυτής.

Πληροφορίες για τό μπουκοτάζ έχουν περιέλθει στην Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών από υπεύθυνους ναυτιλιακούς παράγοντες της Λιβύης καί ήδη ειδοποιήθηκαν όλα τά μέλη της Ε.Ε.Ε. για τίς συνέπειες που μπορεί να υπάρξουν σε βάρος πλοίων των οποίων ή

έδρα της πλοιοκτήτριας εταιρίας βρίσκεται στη Λιβερία και στο Ζαΐρ.

Η Γροιλανδία καθιέρωσε δική της σημαία

Τό υπουργείο Ναυτιλίας γνωστοποίησε στην Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών ότι ή Γροιλανδία, που μέχρι τώρα χρησιμοποιούσε τή σημαία της Δανίας, καθιέρωσε τώρα δική της σημαία, τήν οποία θα φέρουν στό έξής υποχρεωτικά όλα τά πλοία που είναι γραμμένα στό νηολόγιο της χώρας.

Προσαρμογή της νομοθεσίας στις απαιτήσεις του Δ.Σ. S.T.C.W

Η εθνική νομοθεσία που αναφέρεται στα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας και στο παρεχόμενο από αυτά δικαίωμα υπηρεσίας στα πλοία θα προσαρμοσθεί στις απαιτήσεις της Διεθνούς Συμβάσεως S.T.C.W. του 1978 ή όποια έχει ήδη κυρωθεί με νόμο από τήν Ελλάδα. Για τό σκοπό αυτό συνεστήθη από τό υπουργείο Ναυτιλίας ειδική επιτροπή στην οποία μετέχουν οι λιμενικοί: Ε. Τζαβέλλας, πλοίαρχος, Ε. Μακράκης, αντιπλοίαρχος και Α. Λιβανιός, πλωτάρχης καθώς και οι κ.κ. Ι. Τσελεμής, εκπρόσωπος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου, Ι. Φαρράς, εκπρόσωπος της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας, Π. Λυκούδης, εκπρόσωπος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, Άθαν. Βαρίνος, εκπρόσωπος της Ένώσεως Πλοίαρχων, Χ. Χαλκοτσάκης, εκπρόσωπος της Ένώσεως Μηχανικών καθώς και οι επιτελείς της Διευθύνσεως Έκπαιδεύσεως του ΥΕΝ κ.κ. Γ. Φαμλωνίδης, Μ. Άμπαδιανάκης και Α. Μαραγκός. Η επιτροπή, ή οποία πρέπει να υποβάλει τίς προτάσεις της μέσα σε έξι μήνες μπορεί εάν κρίνει σκόπιμο να καλεί εκπροσώπους και άλλων ναυτεργατικών σωματείων για να εκθέτουν τίς απόψεις τους για θέματα που άφορούν τόν κλάδο τους.

Άγορές επιβατηγών

Σέ Έλληνες περιήλθαν τά άδελφά επιβατηγά πλοία τύπου ρόλλ όν — ρόλλ όφ «Iris» και «Narcis» 4.174 τόν. d.w., 8.243 τόν. γκρός, ναυπηγηθέντα στη Ρουμανία τό 1973.

Τά πλοία μετονομάσθηκαν «Ζέα» και «Άλκυών» αντίστοιχα και ύψωσαν τήν κυανόλευκο.

Έπιτρέπονται μετασκευές στα άνοικτού τύπου επιβατηγά - όχηματαγωγά

Τό υπουργείο Ναυτιλίας επιτρέπει τήν έκτέλεση μετασκευών για τήν αύξηση της μεταφορικής ικανότητας όλων των επιβατηγών όχηματαγωγών άνοικτού τύπου που πρέπει να έχουν συντελεσθεί μέχρι τις 31.12.86.

Μέ τό μέτρο αναμένεται ότι θα ένισχυθεί ή ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και θα αύξηθούν οι δυνατότητες άπασχολήσεως εργατικού δυναμικού. Οι ένδιαφερόμενοι πρέπει να υποβάλουν σχετικές αίτήσεις στη Διεύθυνση Άκτοπλοίας του ΥΕΝ, και τίς άπαιτούμενες μελέτες και σχέδια για τόν έλεγχο της άξιοπλοίας του πλοίου στην Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων.

Τεχνολογική συνάντηση του ΕΛΙΝΤ

Τό Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας στό πλαίσιο των προσπάθειών του



Πωλείται σε ένδιαφέρουσα τιμή νεότευκτο υπεράσύγχρονο κτίριο καταστημάτων και γραφείων, κλιματιζόμενο, γκαράζ, συνολικής ωφέλιμης επιφάνειας 784 τετρ. μέτρα, έναντι πύλης Άδριανού, όδός Διον. Άρεοπαγίτου & Μακρή.

Πληροφορίες: Τηλ. 4177585 ή 3242603

'Απονεμήθηκαν τὰ βραβεῖα τῆς Ε.Ε.Ε. εἰς μνήμην 'Αντωνίου Ι. Χανδρῆ

γιά διάδοση τῶν τεχνολογικῶν γνώσεων στό χώρο τῆς Ναυτιλίας διοργανῶναι Τεχνολογική 'Εσπερίδα μέ θέμα: «Προοπτικές τῆς Ναυπηγοεπισκευαστικῆς Βιομηχανίας στήν 'Ελλάδα». Στήν ἐσπερίδα θά συμμετάσχουν μέ εἰσηγήσεις τους τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο, ἡ ΕΤΒΑ, ἡ 'Εθνική Τράπεζα 'Ελλάδος, ἡ 'Εμπορική Τράπεζα, ἡ 'Ενωση 'Ελλήνων Σιδηροβιομηχάνων, ὁ Σύνδεσμος Ναυπηγοβιομηχάνων καί 'Εργοστασίων ἐπισκευῶν πλοίων, ἡ 'Ενωση 'Ελληνικῶν Ναυπηγοεπισκευαστικῶν Βιομηχανιῶν καί τό Γενικό 'Επιτελεῖο Ναυτικού. Τά θέματα τῆς ἐσπερίδας περιλαμβάνουν: Διάρθρωση, τεχνολογικό ἐπίπεδο Ναυπηγοεπισκευαστικῶν Μονάδων — 'Απασχόληση, Τεχνολογικό 'Επίπεδο ἐργατικῶν δυναμικῶν — Βασική ὑποδομή τῶν ὑπηρεσιῶν — Προγράμματα τοῦ Δημοσίου/Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ — Παραναυπηγική Βιομηχανία — Προμήθειες Ναυπηγικοῦ καί Ναυτιλιακοῦ ἐξοπλισμοῦ — Νομικό καθεστῶς λειτουργίας τῶν Ναυπηγοεπισκευαστικῶν Βιομηχανιῶν — Χρηματοδότηση καί Χάραξη 'Εθνικῆς Ναυπηγοεπισκευαστικῆς Πολιτικῆς.

Ἡ τεχνολογική ἐσπερίδα θά πραγματοποιηθεῖ στό 'Εμπορικό καί Βιομηχανικό 'Επιμελητήριο Πειραιά τήν Τετάρτη 18 Δεκεμβρίου καί ἡ εἰσοδος εἶναι ἐλεύθερη στό κοινό.

Καταβάλλεται τό οἰκογενειακό ἐπίδομα

Ἀρχισε ἀπό τίς 2 Δεκεμβρίου ἡ καταβολή τοῦ οἰκογενειακοῦ ἐπιδόματος τῶν ναυτικῶν γιά τό ἔτος 1984. Τό ἐπίδομα χορηγεῖται ἀπό τήν Τράπεζα Κεντρικῆς 'Ελλάδας, ἐνῶ στίς περιοχές ὅπου δέν ὑπάρχει κατάστημα τῆς ἐν λόγω Τράπεζας τό ἐπίδομα καταβάλλεται ἀπό κατάστημα τῆς 'Εθνικῆς Τράπεζας 'Ελλάδος. Στίς περιπτώσεις πού δέν ὑπάρχει οὔτε κατάστημα τῆς Εθνικῆς Τράπεζας, στούς δικαιούχους θά στέλνεται προσωπική ἐπιταγή ἀπό τήν Τράπεζα Κεντρικῆς 'Ελλάδος.

Σέ ὅλες τίς περιπτώσεις ἡ Τράπεζα Κεντρικῆς 'Ελλάδος θά στείλει στούς ναυτικούς πού δικαιούνται τό οἰκογενειακό ἐπίδομα σχετικές εἰδοποιήσεις. Τό οἰκογενειακό ἐπίδομα γιά τό 1984 δικαιούνται 32.000 ναυτικοί, οἱ ὁποῖοι θά εἰσπράξουν συνολικό ποσό 1,1 δισεκ. δρχ.

Δύο νέοι κανονισμοί

Ἡ Διεύθυνση 'Ελέγχου Ναυσιπλοΐας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας κατήρτισε κανονισμούς γιά τήν ἀσφαλή πετρέλωση τῶν πλοίων καί γιά τήν ἀσφαλή χρήση τῶν παροιστοκτόνων στό πλοῖο. Μέ τόν πρῶτο κανονισμό ἐπιδίδεται ἡ βελτίωση τῶν ἐπιπέδων ἀσφαλείας τῶν πλοίων κατά τή διάρκεια τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τους μέ καύσιμα καί μέ τόν δεύτερο ἡ καταπολέμηση τῶν ἐντόμων, παράσιτων καί τρωκτικῶν στό πλοῖο καί ἡ προστασία τοῦ προσωπικοῦ τους κατά τή χρήση τῶν σχετικῶν χημικῶν οὐσιῶν.

'Εκδήλωση τῆς MACGREGOR — NAVIRE

Τό ἐλληνικό γραφεῖο τῆς MacGregor — Navire (F) ὁργανῶναι αὔριο Δευτέρα καί ὥρα 13.30 στή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιῶς ὁμιλία τοῦ κ. Caesar von Walzel ὁ ὁποῖος θά παρουσιάσει ἐκ μέρους τοῦ τμήματος OIL RECOVERY τά πλωτά περισυλλογῆς πετρελαιοκηλίδων τῆς σειράς LORI.



Ἡ 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν σέ εἰδική τελετή πού πραγματοποιήθηκε στό γραφεῖο τῆς στίς 6 Δεκεμβρίου ἀπένευσε 10 βραβεῖα εἰς μνήμην 'Αντωνίου Ι. Χανδρῆ σέ ἰσάριθμα παιδιά ναυτικῶν πού διακρίθηκαν γιά τήν ἐπίδοσή τους στίς εἰσαγωγικές ἐξετάσεις στό 'Ανώτατο καί 'Ανώτερο 'Εκπαιδευτικά 'Ιδρύματα κατά τό ἀκαδημαϊκό ἔτος 1985-86.

Τά βραβεῖα, τιμητικό δίπλωμα καί 150.000 δρχ. γιά κάθε παιδί, ἀπένευσε ὁ πρόεδρος τῆς ΕΕΕ κ. Στάθης Γουρδομιχάλης ὁ ὁποῖος προσεφώνησε καί συνεχάρη τόσο τά βραβευόμενα παιδιά ὅσο καί τούς γονεῖς τους.

Ὁ 'Αντώνης Χανδρῆς, στή μνήμη τοῦ ὁποῖου δίνονται σήμερα αὐτά τά βραβεῖα, εἶπε ὁ κ. Γουρδομιχάλης, ὑπῆρξε ἐμπνευσμένος ὁραματιστής καί δημιουργός τῆς ναυτιλίας, γιά σαράντα καί πλέον χρόνια.

Καταγόμενος ἀπό τή Χίο, ἔναν ἀπό τούς πῶ σπουδαίους ναυτοτόπους τοῦ Αἰγαίου καί ἀπό οἰκογένεια καραβοκυραίων πού τόν εἶχε φέρε ἀπό παιδί κοντά στόν ναυτικό καί τά προβλήματα του, διακρινόταν γιά τή γερή παιδεία καί τήν ἐπιστημονική του κατάρτιση. Ἦταν ἀπό τούς πρῶτους τεχνοκράτες - ἐφοπλιστές πού δραστηριοποιήθηκαν, μετά τόν δεύτερο μεγάλο πόλεμο, μέ εὐρύτητα καί ἀνήσυχο πνεῦμα.

Γι' αὐτό, ὁ ὁλόκληρη τήν μακρὰ σταδιοδρομία του, διατήρησε στενοῦς δεσμούς μέ τόν ναυτικό καί ἐδειξε θερμό ἐνδιαφέρον γιά τούς νέους πού εἶχαν ἐφεση γιά μάθηση καί ἐπιστήμη, μέσα καί ἔξω ἀπό τή Ναυτιλία. Οἱ παραδοσιακές σχέσεις συνεργασίας μεταξύ ἐργοδοσίας καί ἐργασίας στό πλοῖο ὀφείλουν πολλὰ στήν κατανόηση καί τόν διάλογο πού καλλιέργησε ὁ 'Αντώνης Χανδρῆς μέ

ὑπομονή, μέθοδο καί εὐστροφία. Ὅπως καί ἡ ναυτική ἐκπαίδευση στή χώρα μας χρωστᾷ πολλά στήν φροντίδα καί τή γενναιοδωρία του.

Ὅταν στήν ἀκμή τῆς δραστηριότητάς του ὁ 'Αντώνης Χανδρῆς μᾶς ἐγκατέλειψε πρὶν ἀκριβῶς ἀπό ἕνα χρόνο, οἱ συνάδελφοι καί συνεργάτες του θελήσαμε νά τιμήσουμε τή μνήμη του κάνοντας κάτι πού θά ἐπιθυμοῦσε νά κάνει καί ὁ ἴδιος, ἐάν ζοῦσε. Ἀποφασίσαμε, λοιπόν, νά βραβεύουμε τά παιδιά τῶν ναυτικῶν πού διακρίνονται κατά τήν εἰσοδὸ τους στό ἀνώτατο καί ἀνώτερο ἐκπαιδευτικά ἱδρύματα. Παιδιά πού ἀξιοποιοῦν ἐτσι τόν πατρικό μόχθο γιά νά συμβάλλουν αὐριο στήν ἐπιστημονική πρόοδο καί προκοπή τῆς πατρίδας μας. Εἴμαστε βέβαιοι ὅτι τό ἴδιο θά ἔκανε καί ὁ 'Αντώνης Χανδρῆς, γι' αὐτό καί δώσαμε στό βραβεῖο τό ὄνομά του.

Ἀλλωστε, ὁ ἐλληνικός ἐφοπλισμός, ἔχει μεγάλη καί πολύμορφη παράδοση στήν ἐνίσχυση τῆς παιδείας, στό πλαίσιο μῆς εὐρύτερης κοινωνικῆς δράσεως.

Σχολεῖα καί ἱδρύματα καί θεσμοὶ ὑποτροφῶν καί ἐκπαιδευτικά βιβλία, καί πνευματικά κέντρα, λειτουργοῦν ἀπό δεκαετίες σ' ὁλόκληρη τήν 'Ελλάδα, μέ πρωτοβουλία καί δαπάνες ἀνώνυμων καί ἐπώνυμων δωρητῶν καί προέρχονται ἀπό τούς κόλπους τῆς ναυτιλίας.

Τά παιδιά πού βραβεύθηκαν καί τά ὁποῖα εἰκονίζονται ἀνάμεσα στό μέλη τοῦ Δ.Σ. τῆς ΕΕΕ εἶναι:

'Αθανασίου Χαράλαμπος, Τσολομύτης 'Αντώνης, Χαλκιάς 'Ιωάννης, Βάος Νικόλαος, Παπαμεθοδίου Δημοσθένης, Ἀλεβιζοπούλου Εὐδοκία, Μανίκα 'Αντωνία, Ἀριέλ, 'Ιωάννου Δέσποινα, Μεσσάρη Θηρεσία, Σιδέρη Εἰρήνη.

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87, BOMBAY 400038, INDIA - CABLES: NEGRISCLEO

Phones: 261068 - 268656 - A.O.H. 211534 - Telex: 011-5718 XIOS

Έλληνικός μετρητής περιεκτικότητας πετρελαίου

Η εταιρία Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος προχωρεί μεθοδικά στην κατασκευή μηχανημάτων που προορίζονται για τα πλοία και καλύπτουν απαιτήσεις της MARPOL '78, αναπτύσσοντας έτσι την ελληνική ναυτιλιακή τεχνολογία.

Ηδη το Τεχνικό Τμήμα της εν λόγω εταιρίας μετά την επιτυχία στην κατασκευή του διαχωριστήρα σεντινών «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» και του ανιχνευτή διαχωριστικής επιφανείας «PL-I», ολοκλήρωσε την μελέτη και προχώρησε στην κατασκευή ενός ακόμη ελληνικού μηχανήματος που καλύπτει απαιτήσεις της MARPOL '78, του μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου «PL-15».

Από τις πειραματικές εφαρμογές και τις αναλύσεις των αποτελεσμάτων προκύπτει ότι ο «PL-15» είναι περισσότερο αξιόπιστος και με καλύτερη ανάλυση στην μέτρηση από αντίστοιχα συστήματα ευρωπαϊκά, αμερικανικά ή ιαπωνικά.

Όπως διευκρινίσθηκε, για την κατασκευή του PL-15, χρειάσθηκε επίμονη και επίπονη προσπάθεια ενός μεγάλου επιτελείου τεχνικών και επιστημόνων και οι δυσκολίες που αντιμετώπισθηκαν στον κατασκευαστικό τομέα ήταν πάρα πολλές και το κόστος της έρευνας και του πειραματικού σταδίου τεράστιο. Μετά την κατασκευή έγινε έλεγχος του μηχανήματος από επιτροπή επιθεωρητών της Ε.Ε.Π./Υ.Ε.Ν./ Γενικού Χημείου του Κράτους για την έκδοση πιστοποιητικού σύμφωνο με την απόφαση Α 393 (X) του ΙΜΟ και ήδη στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά διατίθεται

ένα μηχανήμα 100% ελληνικό, το οποίο στηρίζεται ταυτόχρονα στην καλύτερη τεχνική υποστήριξη.

Το «PL-15» χρησιμοποιείται για τον έλεγχο των απορρίψεων των διαχωριστήρων σεντινών και δίνει ένδειξη ALARM για την λειτουργία ακουστικής συσκευής ή ηλεκτρικής τριόδου βαλβίδος, όταν η περιεκτικότητα σε πετρέλαιο υπερβεί τα 15 ppm (mg/lit). Η λειτουργία του και οι προδιαγραφές του είναι σύμφωνα με το ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ της Απόφασης Α 393 (X) του ΙΜΟ και το πιστοποιητικό του είναι διεθνώς αποδεκτό. Προσφέρεται για όλες τις παροχές καθώς επίσης και για όλες τις ηλεκτρικές απαιτήσεις. Χορηγείται έγγωση καλής λειτουργίας και καλύπτεται από σέρβις από επιτελείο τεχνικών.

Η Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος Ε.Π.Ε. σε σχετική ανακοίνωση εκφράζει τις ευχαριστίες της στον υποπλοίαρχο (Τ) Α.Σ. Κ. Κ. Βλάχο και τον Μηχανολόγο Κ. Α. Βόνδα για την παροχή υψηλού επιπέδου τεχνικής βοήθειας στις δυσκολίες που αντιμετώπισηκαν κατά το στάδιο κατασκευής του «PL-15». Επίσης ευχαριστεί το Γενικό Χημείο του Κράτους για την προσπάθεια που κατέβαλε και την παροχή βοήθειας της Διευθύντριας του Κας Ξενάκη και της Κας Τσάνη σε όλο τον κύκλο των δοκιμών — ή βοήθειά του υπογραμμίζεται στην ανακοίνωση, για την επίλυση των ειδικών προβλημάτων υπήρξε πολύ μεγάλη.

Η Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος εδρεύει στον Πειραιά, Ηρώων Πολυτεχνείου 88, τηλ. 413.0027 και 452.9292.

Η τροποποίηση του ΚΙΝΔ

Η νομοπαρασκευαστική επιτροπή που συγκροτήθηκε με απόφαση των υπουργών Δικαιοσύνης και Ναυτιλίας για την αναθεώρηση του Κώδικος Ίδιωτικού Ναυτικού Δικαίου συνήλθε στις 10 Δεκεμβρίου στην πρώτη της συνεδρίαση.

Μιλώντας στην πρώτη συνεδρίαση της νομοπαρασκευαστικής επιτροπής ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος, ο οποίος είναι ο συντονιστής της επιτροπής, υπογράμμισε ότι η αναθεώρηση του ΚΙΝΔ περιλαμβάνεται στις κυβερνητικές επιδιώξεις για τον εκσυγχρονισμό των διοικητικών μηχανισμών που σχετίζονται με τη Ναυτιλία και την προσαρμογή των Κωδίκων στα διεθνή δεδομένα, καθώς και για τη μεταγλώττισή τους, πράγμα που καλείται να κάνει η ειδική νομοπαρασκευαστική επιτροπή για τον ΚΙΝΔ.

Στην επιτροπή η οποία πρέπει να τελειώσει το έργο της σε διάστημα έξι μηνών μετέχουν οι κ.κ. Ιωάν. Κατσαμπάνης, Πρόεδρος Πρωτοδικών Αθηνών, ως πρόεδρος, Βασ. Μεταξάς, αντιπρόεδρος Ανώτατης Βιομηχανικής Σχολής Πειραιά, Παν. Χαρακιάδης, εκπρόσωπος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Ελλάδας, Αναστ. Λέκκας, προϊστάμενος της Νομικής Υπηρεσίας της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας, Γεώργ. Κολτσιδόπουλος, νομικός σύμβουλος της Ένώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, Γεωργάτος, αντιπρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς, Παν. Σωτηρόπουλος, πρόεδρος της Ελληνικής Ένώσεως Ναυτικού Δικαίου καθώς και ο αντιπλοίαρχος ΑΣ Παν. Αρφανάκης, ενώ γραμματέας της επιτροπής είναι ο υποπλοίαρχος Α.Σ. Βασ. Κάντας.



**YES! IN ITALY YOU CAN TRUST IN
"MEDOV"**



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

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

ESTABLISHED 1947

FOTIS G. POULIDES
President

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

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 • BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS •
OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS

CENTRO CROCIERE S.r.l.,
Cruise Operators
Telex: 271460

HEAD OFFICE:
29, Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOVA
Phones: 541361 - 268532 Cable: MEDOV
Telexes: 270046 (Management) - 270070 - 213836 (OPR) - 270346 - 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF
THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

Ανακοίνωση της Νέας Δημοκρατίας για το ΝΑΤ

Από την Ομάδα Κοινοβουλευτικού Έργου της Νέας Δημοκρατίας, αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας, εκδόθηκε στις 13 Δεκεμβρίου η ακόλουθη ανακοίνωση:

«Ο Γενικός Γραμματέας του ΥΕΝ χαρακτήρισε πρόσφατα σε δηλώσεις του την νομοθεσία του ΝΑΤ αναχρονιστική και μη άπαντρωμένη ούτε στους Ζουλού. Προφανώς ο κ. Γενικός θα έχει ακούσει μόνο για την νομοθεσία των Ζουλού διότι διαφορετικά θα ήξευρε ότι οι αντίστοιχες νομοθεσίες πολλών ναυτιλιακών χωρών είναι ανάλογες και σε αρκετές περιπτώσεις ύστερου σε παροχές έναντι του ΝΑΤ. Έξυπακούεται δε ότι η σύγκριση αφορά σε παροχές που δόθηκαν επί Ν. Δημοκρατίας γιατί όπως είναι γνωστό το ΠΑΣΟΚ πρόσφερε στους Ναυτικούς μας ψυχία και παχεία λόγια.

Αναρωτιόμαστε γιατί στην 4ετία που πέρασε το ΠΑΣΟΚ δεν προχώρησε σε ανασκευή της νομοθεσίας του ΝΑΤ αφού την θεωρούσε αναχρονιστική. Και γιατί ακόμη και τώρα καιροσκοπεί με το νομοσχέδιο — φάντασμα περί ΝΑΤ που το λιβανίζει έδω και τρία χρόνια και που όσάκις τόλμησε να το παρουσιάσει το απέσυρε βιαστικά μπροστά στην γενική κατακραυγή, προκαλώντας πρόωπα άρθρες συνταξιοδοτήσεις.

Θυμίζουμε στον κ. Γενικό ότι η νομοθεσία του ΝΑΤ είναι κωδικοποιημένη από την Νέα Δημοκρατία και προβλέπει υπέρ των ναυτικών παροχές έναρμονισμένες με την πρόοδο και τις απαιτήσεις της σύγχρονης ζωής είναι δε κατανοητή από όλους πλην φυσικά των άσχετων με την ναυτιλία και με τις ανάγκες των ναυτικών. Αν το ΠΑΣΟΚ δεν μπορεί σήμερα να παράσχει στους ναυτικούς όσα τους προσφέρει η νομοθεσία αυτή και προσπαθεί να τους τα περικόψει ως αναζητήσει την αιτία στα όληθρια σφάλματα της ναυτιλιακής του πολιτικής που τίναξαν την οικονομία του ΝΑΤ στον αέρα και στην κακή και σπάταλη διοίκησή του. Και να πάψει να επικαλείται εύτελη προσχήματα κατάλληλα μόνο για τους Ζουλού, τις δραστηριότητες των οποίων φαίνεται πως προσέχει ιδιαίτερα».

Ίκανοποιήθηκαν τα αιτήματα των σπουδαστών ΚΕΣΕΝ και ΔΣΜΑΕΝ

Οι σπουδαστές του ΚΕΣΕΝ και της ΔΣΜΑΕΝ διέκοψαν την Τετάρτη την άποχή που είχαν αρχίσει την 1 Δεκεμβρίου και επανέλαβαν από την Πέμπτη τα μαθήματά τους μετά την ικανοποίηση των βασικότερων αιτημάτων τους από τον Υπουργό Ναυτιλίας από τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρη. Συγκεκριμένα ικανοποιήθηκαν τα αιτήματα για συμμετοχή εκπροσώπων των σπουδαστών στην επιτροπή που θα καταρτίσει τον κανονισμό λειτουργίας του ΚΕΣΕΝ και της ΔΣΜΑΕΝ, χορήγηση έμβολιμης εξέταστικής περιόδου, αύξηση του επιδόματος που χορηγείται στους σπουδαστές (ή αύξηση θα δοθεί για το 1986 και θα είναι ανάλογη της αύξησης που θα χορηγηθεί για τα άλλα επιδόματα) και διευθέτηση του ζητήματος των απουσιών μετά την υποβολή σχετικών αιτήσεων από τους ενδιαφερομένους.

Η ικανοποίηση των αιτημάτων των σπουδαστών από τον Υπουργό κ. Άλεξανδρή έγινε έπειτα από εισήγηση του γεν. γραμματέα του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλου κατά τη διάρκεια συσκέψεως τό πρωί της Τετάρτης στην οποία συμμετείχαν ο πρόεδρος και ο

γεν. γραμματέας της Ένώσεως Πλοιάρχων κ.κ. Ίωάν. Ψαρράς και Άθαν. Βαρίνος και ο πρόεδρος της Ένώσεως Μηχανικών κ. Άθαν. Σταματόπουλος, οι οποίοι είχαν δηλώσει ότι υποστηρίζουν τα αιτήματα των σπουδαστών και ειδικότερα το θέμα της καθιερώσεως έμβολιμης εξέταστικής περιόδου.

Πειρατίες στη Βραζιλία

Συνεχίζονται τα κρούσματα πειρατίας που σημειώνονται τους τελευταίους μήνες σε βάρος ελληνικών πλοίων στο Σάντος της Βραζιλίας. Πρόσφατα πειρατές προσπάθησαν να επιτεθούν στο πλοίο «Μακεδονία» αλλά οι σκοποί του πλοίου εידοποίησαν το υπόλοιπο πλήρωμα και τους ανάγκασαν να εγκαταλείψουν το σκάφος.

Από το πλήρωμα δεν έπαθε κανείς τίποτα, ενώ το ΥΕΝ ζήτησε από το υπουργείο Έξωτερικών να κάνει έντονη παράσταση προς τις βραζιλιάνικες αρχές για την ασφάλεια και την προστασία των ελληνικών πλοίων και των πληρωμάτων τους όταν βρίσκονται στα λιμάνια της χώρας αυτής. Υπενθυμίζεται ότι αυτή είναι η τέταρτη απόπειρα πειρατίας έναντι ελληνικού πλοίου άγκυροβολημένου στο Σάντος.

Διαδικασίες Απόπλου από την Σιγκαπούρη

Από τον Όργανισμό Λιμένος της Σιγκαπούρης ανακοινώθηκαν οι διαδικασίες για την χορήγηση άδειας απόπλου για τα έμπορικά πλοία, που φέρουν σημαίες Λιβερίας, Παναμά, Κύπρου, Βρεταννικής Κοινοπολιτείας και Έλλάδος.

Ειδικά για πλοία υπό ελληνική σημαία, χρειάζεται η παρουσία στίς λιμενικές αρχές των πιστοποιητικών κλάσεως του πλοίου, ενώ οι πλοίαρχοι των πλοίων τα οποία παραμένουν στο λιμάνι λιγότερο του 24ώρου δεν χρειάζεται να παρουσιαστούν στο ελληνικό προξενικό λιμεναρχείο εκτός ειδικών περιπτώσεων.

Ανεξάρτητα της διάρκειας παραμονής τους στο λιμάνι τα πλοία που θα εκτελέσουν εργασίες φορτοεκφορτώσεως πρέπει να παρουσιάσουν στον προξενικό λιμεναρχή τα πιστοποιητικά τους.

Διαγωνισμός για το Λιμενικό

Το ΥΕΝ προκήρυξε διαγωνισμό για την κατάταξη στο Λ.Σ. 62 δόκιμων ύπαξιωματικών. Χωρίς εξετάσεις μπορούν να καταταγούν οι

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 12 Δεκεμβρίου. Τιμές σε δολάρια ανά τόνο. Πηγή KRISTENSON'S PETROLEUM, Νέα Ύρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	142/143	147/150	255/262
N. Ύρκης	143.50/148	151.50/155	257/260
Φιλαδέλφειας	148.50/154	156.50/160	257/260
Νόρφολκ	146/152	154/160	250/265
Σαβάννας	151/154	163/164	260/261
Τζάκσονβιλ	149/150	156/157	256/257
Π. Έβεργκλέιτς	150/151	158/159	266/267
Τάμπας	145/146	148/150	247/251
Μόμπιλ	139/148	145/152	246/257
N. Όρλεάνης	138/146	142/149	250/256
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	139/147	146/153	260/264
Χιούστον	137/143	142/147	250/255
Κόρπους Κρίστι	144.50/150	150.50/159	251.50/258
Λός Άντζελες	141/145	147/152.50	225/230
Σάν Φραντζίσκο	142/146	148/152	226/231
Κολούμπια Ρίβερ/Πόρτλαντ	149/153.50	153/156	230/232
Σηάτλ	144/146	151/154	230/238
Βανκούβερ	—	179/180	280/285
Άγ. Ευσταθίου	158/159	162/164	275/276
Φρήπορτ/Μπαχάμας	148/149	153/155	264/265
Τρίνιταντ	162/163	182/183	250/260
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	161/163	165.50/167	247/250
Σαίντ Κρουά	23.35	23.60	36.28BBL
Βενεζουέλας	22.56	23.14	34.78BBL
Βραζιλίας	155	159	295
Άμβέρσας	130/135	133/137	220/225
Ρότερνταμ	130/135	133/136	222/227
Άμβούργου	131/135	136/138	220/225
Γαλλίας	143/148	156/160	268/274MTW
Ισπανίας	144/146	152/154	270/273MTW
Θέουτας	—	160/162	282/284MTW
Γένουας	152/153	162/163	278/282
Αύγουστας	152/153	162/163	278/282
Πειραιώς	—	160/161	282/283
Σουέζ Κανάλ	159.0/160	159.50/160	289.50/290
Τζέντας	—	146.50/160	268.65/282.65
Νταμμάμ	—	151/160	266/275
Ρας Τανούρα	—	160	275
Κουβέιτ	155	160	260
Ντάρμπαμ	—	156/157	318/320MTW
Σιγκαπούρης	153/154.50	157.50/158	242/243
Ίαπωνίας	166/168	168/169	265/270

πρωτεύοντες απόφοιτοι ΑΔΣΕΝ, όπως και οι λιμενοφυλάκες απόφοιτοι ανώτατων σχολών που έχουν συμπληρώσει δύο χρόνια υπηρεσίας στο Λιμενικό Σώμα. Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να υποβάλουν τα δικαιολογητικά μέχρι τις 31 Ιανουαρίου 1986 στη Διεύθυνση Οργανώσεως και Εκπαιδεύσεως του ΥΕΝ ή σε οποιαδήποτε λιμενική αρχή.

Ο Διαγωνισμός για κατάταξη στη σχολή Λιμενικών Δοκίμων

Εντός του Δεκεμβρίου πρόκειται να ανακοινωθεί η ημερομηνία διενέργειας του διαγωνισμού για την κατάταξη στη Σχολή Λιμενικών Δοκίμων, στον οποίο θα συμμετέχουν μόνον άνδρες ενώ την άνοιξη θα διενεργηθεί νέος διαγωνισμός για την κατάταξη 20 γυναικών. Ο Υπουργός κ. Αλεξανδρής που ανακοίνωσε τα ανωτέρω διευκρίνισε ότι σύντομα θα γίνει και διαγωνισμός για την κατάταξη στο Λιμενικό Σώμα 30 λιμενοφυλάκων.

Θα τροποποιηθεί το καταστατικό της Ένωσεως Πλοιάρχων

Η Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού προχωρεί στην τροποποίηση του καταστατικού της. Ήδη για τις 10 Ιανουαρίου συνεκλήθη έκτακτη γενική συνέλευση με άποκλειστικά θέματα την τροποποίηση και την αναμόρφωση όλων των άρθρων του ισχύοντος καταστατικού και την έκδοση έκφρασης επιτροπής. Σε περίπτωση μη επιτεύξεως άπαρτίας ή συνέλευση θα επαναληφθεί στις 16 Ιανουαρίου και εάν και στη δεύτερη συνέλευση δεν υπάρξει ή προβλεπόμενη άπαρτία για την τροποποίηση του καταστατικού, θα εκλεγεί έφορευτική επιτροπή ή οποία θα αναλάβει την διεξαγωγή δημοψηφίσματος επί του προτεινόμενου από το διοικητικό συμβούλιο της ΠΕΠΕΝ καταστατικού.

Τα βραβεία της Ακαδημίας στην Ένωση Πλοιάρχων

Το βραβείο της Ακαδημίας Αθηνών για τη διάδοση ανθρωπίνων υπάρξεων που κινδύνευαν στη θάλασσα από Έλληνες πλοιάρχους θα επιδοθεί στον πρόεδρο της Ένωσεως Πλοιάρχων κ. Γιάννη Ψαρρά σε ειδική τελετή που θα γίνει στις 30 Δεκεμβρίου. Εν συνεχεία σε ειδική τελετή που θα γίνει στην αίθουσα της ΠΕΠΕΝ στις αρχές Ιανουαρίου ο πρόεδρος της Ακαδημίας Αθηνών θα επιδώσει επαινούς σε κάθε έναν από τους 44 πλοιάρχους που διέσωσαν ανθρώπους που κινδύνευαν στη θάλασσα και κυρίως για την περισυλλογή φυγάδων από το Βιετνάμ, κα-

θώς και στους πλοιάρχους των ελληνικών επιβατηγών πλοίων που μετέφεραν τους Παλαιστίνιους από τη Βηρυτό — ή επιχείρηση εκείνη είχε γίνει υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών.

Υπενθυμίζεται ότι οι Έλληνες πλοίαρχοι που έχουν διασώσει βιετναμέζους φυγάδες βραβεύθηκαν και από την Υπατη Αρμοστεία Προσφύγων των Ηνωμένων Εθνών.

Η Λέσχη Πλοιάρχων Λονδίνου

Κατά τις αρχαιρεσίες για την ανάδειξη νέας διοικήσεως της Λέσχης Ελλήνων Πλοιάρχων του Λονδίνου για την επόμενη διετία εξελέγησαν κατά σειρά επιτυχίας οι κ.κ. Ιωάν. Κοτρώτσος, Άγγ. Κατσουλιέρης, Πέτρ. Κορκόδελος, Γεώργ. Α. Αναστασίου, Άνδρ. Παλαιοκρασάς, Κων. Στυλιανός, Μάρκ. Παπαδόπουλος, Σπ. Τρικάλας και Γεώργ. Κουράκος, ενώ αναπληρωματικοί εξελέγησαν οι κ.κ. Νικ. Ποντικός, Γεώργ. Κουρεντής, Δημ. Καστέλλης και Άντ. Λημνίδης.

Σε νέα γραφεία η εταιρία COSTAMARE

Η εταιρία COSTAMARE εγκαταστάθηκε σε νέα γραφεία, στον 4ο και 5ο όροφο του μεγάρου της Ακτής Μιαούλη 59. Τα τέλες της εταιρίας παραμένουν τα αυτά, ενώ στο τηλεφωνικό κέντρο προστέθηκαν και οι αριθμοί 418.0020-1, 452.6846 και 452.7954.

Ελληνικό «τσιγαράδικο» κρατείται στο Σπλίτ

Επτά Έλληνες ναυτικοί, μέλη του πληρώματος του ελληνικού «τσιγαράδικου» «Αγίος Σπυρίδων» που είναι νηολογημένο στην Κέρκυρα, κρατούνται από τις αρχές Οκτωβρίου στο γιουγκοσλαβικό λιμάνι Σπλίτ κατηγορούμενοι για λαθρεμπόριο τσιγάρων.

Σε σχετικό τηλεγράφημά του προς το Υπουργείο Ναυτιλίας με το οποίο ζητεί την παρέμβαση των ελληνικών αρχών, ο πλοίαρχος του σκάφους ανέφερε ότι το πλοίο υποχρεώθηκε στις 4 Οκτωβρίου από γιουγκοσλαβικό πολεμικό να τό ακολουθήσει αρχικά στο γιουγκοσλαβικό νησί Βίς και την επομένη στο Σπλίτ και από τότε το πλήρωμα βρίσκεται υπό περιορισμό επάνω στο σκάφος. Ο πλοίαρχος προσθέτει ότι το γιουγκοσλαβικό πολεμικό συνάντησε το «Αγίος Σπυρίδων» ενώ βρισκόταν σε απόσταση 14 μιλίων από τις γιουγκοσλαβικές ακτές κατευθυνόμενο με φορτίο 422 κιβωτίων τσιγάρων στη Ριγίκα της Γιουγκοσλαβίας για τη συμ-

πλήρωση του φορτίου του με τσιγάρα τράνζιτ. Ήδη ενημερώθηκε το υπουργείο Έξωτερικών για να διερευνηθεί ή υπόθεση από τις ελληνικές διπλωματικές αρχές στη Γιουγκοσλαβία και για την παροχή κάθε δυνατής συνδρομής στους Έλληνες ναυτικούς.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησε το τεύχος 11, του Νοεμβρίου 1985 της ναυτιλιακής νομολογιακής επιθεωρήσεως του δικηγόρου κ. Ιακ. Σέρρη.

Στο τεύχος αυτό δημοσιεύεται άρθρο του δικηγόρου κ. Παν. Μαυρογιάννη «Τό Sea waybill, τό θαλάσσιον άγωγιαστήριον». Επίσης άρθρο του δικηγόρου κ. Ι. Περράκη για την αναθεώρηση της Δ.Σ. Βρυξελλών 1967 περί ναυτικών προνομίων και υποθηκών.

Ακολουθεί ή δημοσίευση της πρόσφατης ναυτιλιακής νομολογιακής με 10 αποφάσεις επί θεμάτων θαλάσσιας μεταφοράς, ναυτικής εργασίας, συμβάσεως ναυπηγήσεως και πλωτών δεξαμενών.

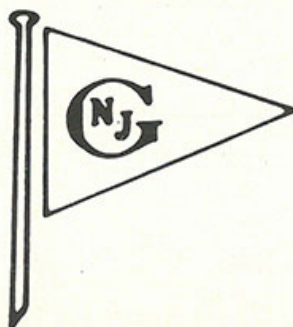
Καταχωρείται τέλος ή κυρωτική απόφαση με ολοκληρητή συλλογική σύμβαση εργασίας φορτηγών πλοίων 4.500 τόν. d.w. και άνω, καθώς και κριτικό σημείωμα του έφθη Πειραιώς κ. Γ. Α. Τζαννετή για τό βιβλίο του Ν. Κεφαλληνιάδη «Πειρατεία».

Προβολή της Ελλάδος

Την Ελλάδα προβάλει ή δυτικογερμανική αεροπορική εταιρία στο τελευταίο τεύχος του 1985 της εκδόσεως «Συνοδός Πτήσεως». Με ειδικό αφιέρωμα στις ανασκαφές και τά εύρηματα της Σαντορίνης, με τίτλο «Στάχτη και Διαμάντια», σε όκτώ σελίδες με έντυπια σιακές εγχρωμες φωτογραφίες από τά εύρηματα, ή αρχαιολόγος και δημοσιογράφος Ρενάτε Σάιπερ δίνει μία σύντομη ανασκόπηση της ιστορίας των αρχαίων οικισμών του νησιού και των ανασκαφών και άλλων αρχαιολογικών εργασιών που απέκαλυψαν τούς κατεστραμμένους από 3500 χρόνια τώρα οικισμούς της Σαντορίνης.

Ο «Συνοδός Πτήσεως» της Λουφτχάνσα κυκλοφορεί σε 800.000 αντίτυπα και είναι διαθέσιμος για κάθε επιβάτη σε όλες τις πτήσεις της σε όλο τον κόσμο επί τρεις μήνες, πράγμα που σημαίνει ότι τέσσερα περίπου εκατομμύρια επιβάτες θα έχουν την δυνατότητα να διαβάσουν αυτό τό άρθρο.

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

ΠΕΝΘΗ

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ

Σε ηλικία 83 ετών έκλεισε στο Λονδίνο, όπου και έταφη, ο κύκλος της ζωής του διακεκριμένου Οίνουσιώτη έφοπλιστή Παντελή Διαμ. Πατέρα.

Ο Παντελής Πατέρας έζησε ως πλοίαρχος τή ζωή της θάλασσας και ως έφοπλιστής συνέδεσε το όνομά του με την ίδρυση δύο ναυτιλιακών επιχειρήσεων, της Diamantis Pateras Ltd., μαζί με τους αδελφούς του και της Pateras Shipping Enterprises με τους δύο γιούς του.

Διακρίθηκε για τη συνεχή προσφορά του προς το κοινωνικό σύνολο και ιδιαίτερα για την προσφορά του προς την γενέτειρα, όπου εργάστηκε με άφοβηση όσο λίγοι για τα κοινά ως Πρόεδρος της Κοινότητας και αργότερα ως Δήμαρχος του νησιού επί 40 χρόνια. Για την δράση του αυτή υπέρ της ευημερίας των Οίνουσιων, ή 'Ακαδημία 'Αθηνών έβράβευσε πρό τριετίας τον Παντελή Πατέρα, ο οποίος επί πλέον μαζί με τους αδελφούς του προσέφερε πολύτιμες υπηρεσίες στην παιδεία του τόπου του με την λειτουργία του Ναυτικού Γυμνασίου και του Οικοτροφείου Οίνουσιων, ενώ συμμετείχε στις μεγάλες δωρεές που βοήθησαν στην θωράκιση του νησιού και εξασφάλισαν τη δη-

μιουργία πολλών έργων ύποδομής που βοήθησαν να παραμείνει ο πληθυσμός στο νησί του.

Τέλος, ο Παντελής Πατέρας διακρίθηκε σαν άνθρωπος για τον άπλο και καλόκαρδο

χαρακτήρα του και την αθόρυβη φιλανθρωπία του.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν ειλικρινή συλλυπητήρια στους οικείους του.

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συνήλθε έκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου του διακεκριμένου μέλους της έφοπλιστικής οικογένειας και επί σειρά ετών Μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου αυτής και Γενικού Γραμματέα κατά τό έτος 1974

ΠΑΝΤΕΛΗ Δ. ΠΑΤΕΡΑ

που έπήλθε στις 1 Δεκεμβρίου 1985 και άφου άκουσε τον Πρόεδρο κ. Στάθη Γ. Γουρδο-μιχάλη ο όποιος έξήρε την πολύπλευρη προσωπικότητα και δράση του μεταστάντος

Αποφάσισε όμόφωνα

— Νά διαβιβασθούν προς τους οικείους του άποβίωσαντος τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ

— Νά κατατεθεί στεφάνι

— Νά διατεθεί υπέρ άγαθοεργών σκοπών τό ποσό των είκοσι χιλιάδων δραχμών (20.000 δρχ.).

— Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς, 3 Δεκεμβρίου 1985

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΣΤΑΘΗΣ Γ. ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

Θαλάσσια άτυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΕΑ	Έλληνική	8.824	1973	Προσάραξε κατά τον άπόπλου από τό Σάν Λορένζο στον π. Παρανά, στις 27/11. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΊ'Σ	Παναμαϊκή	10.722	1969	Συγκρούσθηκε στο Πόρτ Σουδάν, στα μέσα Νοεμβρίου, με τό φορτηγό «Band Aid Transporter» χωρίς νά γνωσθεί ή έκταση των ζημιών.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Παναμαϊκή	10.003	1977	Προσάραξε λόγω όμίχλης, στο Νητρόιτ στις 26/11, χωρίς νά ύποσσει ζημιές. Άποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων και συνέχισε προς Σικάγο.
ΓΙΩΡΓΟΣ Μ.	Παναμαϊκή	3.957	1969	Κατά την είσοδο στο Χόλτεναου στις 6/12, προσέκρουσε σέ προβλήτα και ύπέστη έλαφρές ζημιές.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	Έλληνική	10.397	1968	Προσέκρουσε σέ άγνωστο αντικείμενο στη Βομβάη, στις 7/12 και ύπέστη είσορη ύδάτων στα διπύθμενα.
ΤΖΕΊ'ΝΤ III	Έλληνική	9.100	1980	Άνέφερε βλάβη στη κυρία μηχανή στις 2/12, στο Παλέρμπο. Άναλήφθηκαν έπισκευές.
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	Έλληνική	9.824	1972	Ύπέστη πυρκαϊά κατά τη διάρκεια έπισκευών στο Κόμπε, στις 25/11, ή όποία προκάλεσε ζημιές στο μηχανοστάσιο.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ:				
ΤΕΤΙΕΝ	Έλληνική	25.000	1985	Άνέφερε ζημία στην προπέλλα στην Γιοκοχάμα στις 10/12, από προσάραξη στην Τάμπα στις 21/3. Άναλήφθηκαν έπισκευές.
TANKERΣ:				
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ	Λιβεριανή	71.491	1972	Έπιθεωρήθηκε στη Χουέλβα, συνεπεία είσορης ύδάτων στις 28/11. Έπισκευές αναβλήθηκαν.
ΠΟΛΥΣ	Κυπριακή	118.460	1973	Κατά τον άπόπλου από τό Κάργκ Άϊλαντ, στις 7/12, έμφορτο, έβλήθη υπό ίρακινών άεροσκαφών χωρίς νά ύποσσει πυρκαϊά. Τό πλήρωμα δέν έπαθε τίποτα και τό πλοίο συνέχισε δι' ιδίων μέσων για τό Σίρρι Άϊλαντ.

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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

Η ναυλαγορά

Με πολύ συγκρατημένα αισθήματα αισιοδοξίας μπορεί κανείς να σχολιάσει τη ναυλαγορά ξηρού φορτίου του πρώτου δεκαπενθημέρου του Δεκεμβρίου. Τίποτε δεν διακαίεται χειροκρότημα, αλλά ούτε και ιδιαίτερη απαισιοδοξία.

Ο τομέας των σιτηρών παρέμεινε σταθερός στα προηγούμενα επίπεδα, χωρίς ουσιαστική μεταβολή στους κύριους «δρόμους». Πράγματι, οι ναύλοι που πληρώθηκαν από Κόλπο για Κόντινεντ ή Ιαπωνία παρέμειναν σχεδόν αμετάβλητοι ενώ μικρή υποχώρηση σημειώθηκε στον Β. Ειρηνικό.

Ζωηρότερη η ζήτηση στο κάρβουνο συνέτεινε στη διατήρηση του τόνου της αγοράς. Οι 100.000 τόννοι από Χ. Ρόντς και Ν. Αφρική για Ιαπωνία στά δολ. 9.80 δέν είναι ασφαλώς μία λαμπρή ναύλωση, όμως οι 90.000 τόννοι από Χ. Ρόντς για Κόντινεντ στά δολ. 5.75 πρέπει να κριθεί ικανοποιητική. Κίνηση παρατηρήθηκε και από Αυστραλία με τους 60.000 τόννους για Ιαπωνία στά δολ. 7.30 φίο.

Πιο ένθαρρυντική ή κατάσταση στά σιδηρομεταλλεύματα όπου σημειώθηκαν αξιόλογα «κέρδη» όπως τά δολ. 4.50 για 100.000 τόννους από Άγιο Λαυρέντιο για Κόντινεντ, τά δολ. 2.90 για 110.000 τόννους από Δ. Αφρική για Κόντινεντ, οι 120.000 από Νάρβικ για Κόντινεντ επίσης στά δολ. 1.90 και, τέλος, οι 150.000 τόννοι από Β. Βραζιλία για Ιαπωνία στά δολ. 7.50 φίο.

Μία σοβαρή παρουσία της Ινδίας στά λιπάσματα στις αρχές της περιόδου σύντομα εκφυλίστηκε σε κατάσταση ρουτίνας χωρίς ιδιαίτερη εμψυση.

Συγκρατημένη και η κίνηση στη ζάχαρη, με αρκετή ζήτηση αλλά λίγες τελικές ναυλώσεις, μεταξύ των οποίων ξεχώριζαν οι 18.000 τόννοι από Ν.Α. Αφρική για Κόλπο ΗΠΑ στά δολ. 19 και οι 15.000 τόννοι από Β.Δ. Αυστραλία για Κίνα στά δολ. 15.25 φίο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μεγάλο ποσοστό της ζήτησης εκφράστηκε με χρονοναυλώσεις ταξιδιού σε μέτρια επίπεδα μισθωμάτων. Με τά σημερινά μέτρα, μερικές μισθώσεις από Κόντινεντ κρίνονται ικανοποιητικές, όπως π.χ. οι 15.000 TDW για κυκλικό Ν. Αφρικής στά δολ. 4.500. Αντίθετα, μεγάλα πλοία για άλλους, ελάχιστα έλκυστικούς προορισμούς δέν ικανοποίησαν, όπως οι 65.000 TDW για Άπω Ανατολή στά δολ. 5.000, οι 30.000 TDW για Ινδία

στά δολ. 5.100 και οι 27.000 TDW για Περσικό στά δολ. 4.500.

Ακόμα κατώτερα ήταν τά μισθώματα στο χώρο της Άπω Ανατολής με τους 22.000 TDW για κυκλικό Ειρηνικού στά δολ. 4.300 τους 34.000 TDW από Ν. Κορέα για Κόλπο ΗΠΑ στά δολ. 3.600 και στους 60.000 TDW για κυκλικό Αυστραλίας στά δολ. 4.500.

Στις χρονοναυλώσεις «περιόδου» σημειώσαμε τους 68.000 TDW στά δολ. 4.900 για 6 μήνες και τους 110.000 TDW στά δολ. 1.15/TDW για 60 ημέρες περίπου.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Με έλαφρές διακυμάνσεις που συνεχώς υπενθυμίζουν τη σοβούσα ανισορροπία προσφοράς - ζήτησης, η ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων διατηρήθηκε στά ύψηλά επίπεδα που διαμορφώθηκαν τό τελευταίο δεκαήμερο του Νοεμβρίου.

Οι επικρεμάμενοι κίνδυνοι μιάς νέας πτώ-

σεως των επιπέδων ναύλων άποσοβήθησαν χάρις στη διατήρηση μιάς εύθραυστης εύρυθμίας στις ναυλώσεις, μιάς εύρυθμίας που συνεχώς άπειλείται από κάθε άπρόοπτη έξωοικονομική παρέμβαση, καθώς και από τό ένδεχόμενο μιάς αλόγιστης επανόδου στην αγορά άριθμού παροπλισμένων πλοίων.

Η ζήτηση στον Περσικό διατηρήθηκε σε ικανοποιητικά επίπεδα με περιορισμένο (άλλά ικανοποιητικό) άριθμό ναυλώσεων VLCC στά επίπεδα του WS 45-50, ενώ για εκφόρτωση Έρυθρά τό WS 65 ήταν έφικτό.

Στις λοιπές περιοχές η ζήτηση υπήρξε ζωηρή. Τόσο η Καραϊβική όσο και η Βόρειος Θάλασσα και η Δυτική Αφρική κρατήθηκαν σε ύψηλά επίπεδα. Καί είναι χαρακτηριστική η ναύλωση από Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ 54.000 τ. στά WS 102 ενώ οι 30.000 τόννοι στά καθαρά φορτία έφταναν τά WS 160.

Έξαιρεση αποτέλεσε η Μεσόγειος που έδειχνε σημεία κάμψης, αποτέλεσμα της ανισορροπίας προσφοράς - ζήτησης που σοβεί στην περιοχή. Στά καθαρά φορτία όμως τά πράγματα ήταν καλύτερα όπως μαρτυρούν οι 25.000 τόννοι από Μαύρη Θάλασσα για Μεσόγειο στά WS 225.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΝΑΔΑ

ΕΝΤΗΒΟΡ: Μισοισσιππή 78.000 τον. σιτηρά, δολ. 8,65 φίο, 13 ημέρες Ιανουάρι. 5-12.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΐΣ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα άνατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 9,75 φίο 5.000/1.250 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΘΕΟΚΗΤΩΡ: Χάμπτον Ρόντς 90.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Δουκέρκη, δολ. 5,75 φίο, 4 ημέρες αντίστοιχα, Δεκεμβρ. 26 - Ιανουάρι. 2.

ΜΕΡΑΚΛΗΣ: Άμερ. Κόλπο 45.000 τον. γεννήματα Ροστόκ, δολ. 11 φίο, 5 ημέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρ. 12-20.

ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕΐΝΤΕΡ: Άμερ. Κόλπο 53.000 τον. Λισαβώνα, δολ. 7,75 φίο, 11 ημέρες, Δεκέμβρ. 13-23.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ: Ιρλανδία 20.000 τον. περίπου άλουμίνας Νορβηγία, δολ. 5,50 φίο, 10.000/8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρ. 7-10.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΐΣ: Άκαμπα 17.000 τον. περίπου ποτάσσας δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 13,50 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκέμβρ. 5-12.

ΑΛΡΑ ΚΟΣΜΙΚ: Άκαμπα 18.000 τον. ποτάσσας δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 13,50 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκέμβρ. 5-12.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΡΙΒΙΕΡΑ ΣΚΑΫ: 56.470 τον d.w. παράδοση στον πιλότο Άκαμπα άμεση, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα δολ. 4.000 την ημέρα πλέον δολ. 120.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ: 33.800 τον. d.w. του 1972, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ Δεκέμβρ. 10-12, ταξίδι μέσω άνατολ. άκτή Νοτ. Αμερικής με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.800 την ημέρα.

ΑΣΤΗΡ: 22.300 τον. d.w. του 1974, παράδοση Μπρίστολ Τσάνελ άμεση, επαναπαράδοση Άνατολ. Μεσόγειο, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΑΐΐΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 26.200 τον. d.w. του 1974, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊ/Νιτάρμπαν Δεκεμβρ. 19-31, επαναπαράδοση Άμβούργο/Λάσερο, δολ. 3.550 την ημέρα.

ΤΖΑΣΜΙΝ: 33.900 του 1971, παράδοση Βόρειο Ισπανία άμεση, επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 4.400 την ημέρα.

ΠΑΣΧΑΛΗΣ: 22.500 τον. d.w. του 1971, παράδοση στον πιλότο Βιτώρια/Σαλβαντόρ Δεκέμβρ. 16-19, επαναπαράδοση άνατολική Μεσόγειο, δολ. 4.300 την ημέρα, συμπερ. ύπερρωίων.

ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ: 33.796 τον. d.w. του 1973, παράδοση Μανίλα Δεκέμβρ. 12-14, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΘΕΚΟΣ: 26.250 τον. d.w. του 1978, παράδοση Σαουθγουέστ Πάς άμεση, επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 3.650 την ημέρα, πλέον δολ. 60.000 για πλού υπό έρμα.

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

TELEX 18080 STAM AR
CABLESO STAMATIΟΥ

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1088 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

ΕΥΔΙΜ ΧΟΟΥΠ: 17.195 τόν. d.w. του 1980, παράδοση Σικάγο άμεση, επαναπαράδοση ΗΒ/ Κόντινεντ, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: 15.240 τόν. d.w. του 1973, παράδοση στον Πειραιά άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι δυτικής ακτής Νοτ. 'Αμερικής με παράδοση Κόντινεντ, δολ. 2.650 την ημέρα, όψιόν παραδόσεως Μεσόγειο δολ. 2.700 την ημέρα.

ΦΡΗΠΟΡΤ: 47.500 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Τάμπα άμεση, επαναπαράδοση Νότιο Κορέα, δολ. 4.250 την ημέρα, πλέον δολ. 60.000 για πλού υπό έρμα.

ΦΙΛΟΝ: 17.240 τόν. d.w. του 1980, παράδοση 'Ελμπε Νο 1, Δεκέμβρ. 10, ένα κυκλικό ταξίδι δυτικής ακτής Κεντρ. 'Αμερικής, δολ. 3.800 την ημέρα.

ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ: 31.500 τόν. d.w. του 1972, παράδοση 'Ιμινγκχαμ Δεκέμβρ. 9-12, επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 2.875 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ: 21.790 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Χιούστον Δεκέμβρ. 9-12, επαναπαράδοση 'Ανατολ. 'Αφρική/Μαδαγασκάρη, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ: 32.785 τόν. d.w. του 1972, παράδοση στο 'Ανατ. Λονδίνο Δεκεμβρίου 27-31, επαναπαράδοση Νότιο 'Ιαπωνία, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΚΑΛΛΕΡΥ: Γίεμπο 130.000 τόν. Μελίλι, WS 80, Δεκέμβριο.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Σίντι Κερύ 90.000 τόν. μέρος φορτίου, Κορούνα, WS 110, Δεκέμβρ. 9.

ΦΙΛΙΚΟΣ: Ζουετίνα 75.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ανατολ. Μεσόγειο, WS 110, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 105, Δεκέμβρ. 17.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 130, όψιόν δυτική 'Αφρική

WS 150, τέλη Δεκεμβρίου.

ΚΟΡΙΑΝΑ: Σιγκαπούρη 50.000 τόν. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 135, Δεκέμβρ. 12.

ΕΥΑ: Πουέρτο Μιράντα 59.000 τόν. μέρος φορτίου Γένοβα, WS 56, Δεκέμβρ. 20.

ΕΘΝΙΚ: Περσικό Κόλπο 260.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο/Καραϊβική WS 35, όψιόν 'Ερυθρά WS 65, Δεκέμβριο.

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ: Μαύρη Θάλασσα 50.000 τόν. καθαρά, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 130, Δεκέμβρ. 14.

ΜΕΡΚΑΤΩΡ: Σέτε 28.000 τόν. Γένοβα WS 190, Δεκέμβρ. 11.

ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ: Φορκαντός 122.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 52,5, Δεκέμβρ. 26.

ΦΕΙΣΙΤΥ Λ: 'Εκουαντόρ 50.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 110/115, Δεκέμβρ. 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II: Σαλλόμ Βόε 65.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 82,5 Δεκέμβρ. 11.

ΣΗΚΡΟΣ: Σκίνα 30.000 τόν. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ WS 150, όψιόν Μεσόγειο WS 160, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού WS 140, Δεκέμβρ. 5.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II: Μπανιάς 33.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 185, όψιόν Μεσόγειο WS 190, Δεκέμβριο.

ΛΙΑ: Σικελία 29.000 τόν. καθαρά άκτή 'Ατλαντικού WS 152,5, Δεκέμβρ. 10.

ΕΦΕΣΟΣ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 118.400 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 37,5, Δεκέμβρ. 10.

ΜΕΤΕΩΡΑ: 'Αγκόλα 84.000 τόν. ΗΒ/ Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 72,5, Δεκέμβρ. 13.

ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ: Μπόνου 65.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ισπανία WS 95, Δεκέμβρ. 15.

ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ: Ρας Λανούφ 23.000 τόν. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ WS 225, όψιόν Μεσόγειο WS 250, Δεκέμβριο.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ: Μπαλό 50.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού/ 'Αμερ. Κόλπο WS 110, όψιόν Καραϊβική WS 115, Δεκέμβρ. 9.

ΓΑΛΗΝΗ: Τζένου 80.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ισπανία WS 82,5 Δεκέμβρ. 9.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ: Κερτέχ καί Σέρια 90.000 τόν. μέρος φορτίου, Σιράχα, WS 110, Δεκέμβρ. 3.

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Περσικό Κόλπο 260.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 35, όψιόν 'Ερυθρά WS 65, Δεκέμβριο.

ΚΑΡΙΝΑ I: Μπαλκικάτάν 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 170, Δεκέμβρ. 2.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Φλόττα 67.000 τόν. μέρος φορτίου Τής, WS 125, Δεκέμβρ. 3.

ΜΙΧΑΗΛ Κ: Φρεντερίτσια 65.000 τόν. μέρος φορτίου, Μίλφορντ Χέβεν, WS 135, Δεκέμβρ. 6.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Μάρσα αλ Χαρίγκα 85.000 τόν. Τουρκία, WS 128,5, άμεση.

ΟΥΡΑΝΙΑ: Καραϊβική 60.000 τόν. μέρος φορτίου, Βορείως Χαττέρας, WS 87,5, Δεκέμβρ. 7.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τόν. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 110, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 112,5, Δεκέμβρ. 5.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Βραζιλία WS 62,5, Δεκέμβρ. 2.

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ: Μάρσα αλ Χαρίγκα 53.000 τόν. μέρος φορτίου, Γένοβα, WS 150, Δεκέμβρ. 11.

ΓΟΥΑ'Ι'Ζ: Μαύρη Θάλασσα 29.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 190, όψιόν Μεσόγειο WS 200, Δεκέμβρ. 4.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περσικό Κόλπο 245.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 49, Δεκέμβριο.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Γίεμπο 230.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 38, Δεκέμβριο.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ: Ραμπόν Γκράντε 130.000 τόν. μέρος φορτίου, Γένοβα, WS 27,5, Δεκεμβρίου 19.

ΦΙΝΕΣΣ Λ: Πουέρτο 'Ορντάζ 36.000 τόν. μέρος φορτίου, Γιόρκατου, WS 122,5, Δεκεμβρίου 16.

ΕΛΟΥΝΤΑ: Μίνα αλ Φαχάλ 81.000 τόν. μέρος φορτίου, Σιράχα, WS 90, Δεκέμβριο.

Οί 'Αγοραπωλησίες

Τα πετρελαιοφόρα συνέχισαν νά δίνουν τόν τόνο στην αγορά κατά τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου. Ήδη οι τιμές βρίσκονται σέ επίπεδα πολύ ύψηλότερα εκείνων που επικρατούσαν μέχρι τις 20 Νοεμβρίου. Διακινδυνεύοντας την ακρίβεια, θα λέγαμε ότι υπάρχει μιά άνοδος κατά 20%.

Οι έξελιξεις αυτές πρόσφεραν θαυμάσιες εύκαιρίες σέ πολλούς «δυναμείς» πωλητές, όπως ή κρατική Σουηδική ZENIT που διέθεσε αριθμό πλοίων σέ ικανοποιητικές τιμές. Μεγάλος αριθμός υπερδεξαμενοπλοίων αλλάζει χέρια, στην πλειονότητά τους, αυτή τη φορά, όχι για διάλυση. 'Ας αναφέρουμε με-

ρικές περιπτώσεις:

— T/T «ZENIT IDUNA/HERA» 409.000/78, δολ. 7.000.000 έκαστο.

— T/T «NOGUEIRA» 323.000/79, δολ. 6.000.000.

— T/T «VOLERE» 254.000/75 δολ. 4.750.000.

— T/T «THORSAGA» 284.000/73 δολ. 7.000.000.

— M/T «SANKO PRESTIGE» 87.000/76 δολ. 4.800.000.

— M/T «CHEMICAL VENTURER/EXPLORER» 29.000/72, δολ. 4.000.000 en block.

— M/T «KNIGHT» 36.830/80 δολ. 6.000.000.

— T/T «ESSO BILBAO» 283.000/75 δολ. 5.100.000.

— OBO «SCANDIA TEAM» 105.000/74 δολ. 4.700.000.

— OBO «LONDON TEAM» 105.000/74 δολ. 5.250.000.

M/T «SANKO AMBASSADOR» 83.500/76 δολ. 4.470.000 (πλειστηριασμός).

'Αντίθετα από ό,τι ψιθυριζόταν, τό T/T «OLYMPIC ASPIRATION» παρέμεινε άπώλητο/άποσυρμένο από την αγορά. 'Επικείται ή πώληση του T/T BERLIN (392.466/75) σέ τιμή άνω των δολ. 5.000.000 με παράδοση

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



Σκανδιναβία ως έστι.

Στόν τομέα των μπάλκ κάρριερς, παρά τη σχετική έλλειψη πλοίων υψηλών προδιαγραφών, οι τιμές κρατήθηκαν χαμηλά για όλες τις ηλικίες, με επίπεδα κοντά σε εκείνα των διαλύσεων για τις παλαιότερες μονάδες. Μερικές χαρακτηριστικές πωλήσεις:

— M/V "TATRA" 71.700/77 δολ. 4.400.000.

— M/V "KERBAY" 42.000/84 δολ. 7.250.000.

— M/V "HOYA" 28.800/76 δολ. 1.350.000.

— MV "GENISTA" 25.500/74 δολ. 1.450.000.

— MV "JOHN G." 27.500/77 δολ. 3.100.000.

— MV "UNTER DEN LINDEN" 19.500/71 δολ. 750.000 (μέ σερβέτ Δεκ. 85).

Τό MV "BONANZA" (27.500/77) έφέρετο μέχρι τις 12 Δεκεμβρίου πωληθέν για να γνωσθεί άργότερα ότι ή πώληση δέν περα-

τώθηκε.

Περιορισμένη ή ζήτηση καί των πλοίων γενικού φορτίου μέ καθηλωμένες τίς τιμές σε πρωτοφανής χαμηλά επίπεδα.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Καθώς πλησιάζει τό τέλος του χρόνου, είναι πιά φανερό ότι τό 1985 «έγραψε ιστορία» — για να χρησιμοποιήσουμε τή μοντέρνα έκφραση — στόν τομέα των διαλύσεων. Όλα δείχνουν ότι ή 31η Δεκεμβρίου θά άριθμεί πωλήσεις άνω των 43 εκατομμυρίων τόννων DW, όγκος πού περιλαμβάνει ένα πολύ σημαντικό άριθμό U/VLCC καί μεγάλων γενικά δεξαμενοπλοίων.

Είναι φανερό πλέον ότι οι διαλύσεις παίζουν ένα δραστικό έποικοδομητικό ρόλο στην προσπάθεια εξισορροπήσεως προσφο-

ράς - ζήτησεως.

Έν τούτοις, οι τελευταίες εβδομάδες του χρόνου, άν καί σαφώς ύποκρύπτουν κάποιες άνοδικές τάσεις, απέχουν από του να ικανοποιούν τούς πωλητές ως προς τίς τιμές. Προφανώς, τούτο είναι αποτέλεσμα των μεγάλων αποθεμάτων σε άγορασμένα καί άκόμα άδιάθετα πλοία στην Ταϊβάν καί, έν μέρει, στην διαστατικότητα της 'Ινδίας.

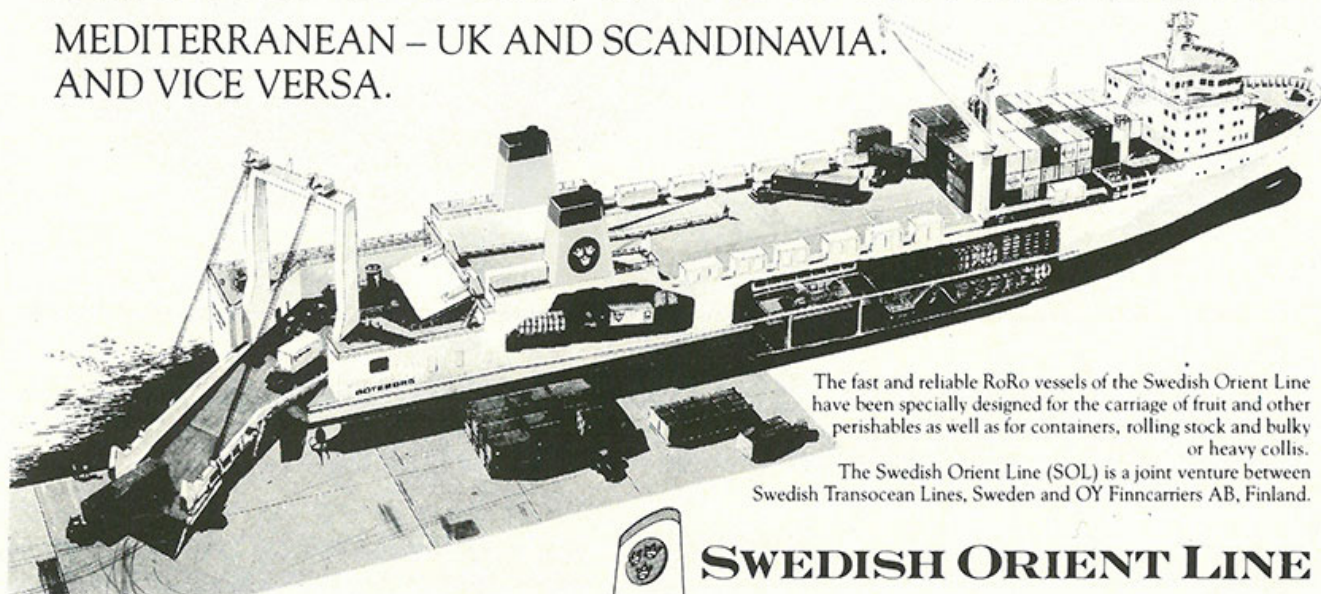
Για μεγάλα δεξαμενόπλοια (14 - 20.000 τ.) ή "Άπω Άνατολή" πλήρωνε δολ. 115-119 ένώ ποικίλες ήταν οι τιμές για μικρότερα φορτηγά πλοία (δολ. 95-108).

Άνοδικές οι τάσεις στόν 'Ινδικό όπυ μέσου μεγέθους πλοίο έπιανε δολ. 95-98.

Εύκαιριακές οι συζητούμενες τιμές στόν Περσικό, δέν παρέχουν άσφαλές έδαφος για σχολιασμό.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



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

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



SWEDISH ORIENT LINE

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

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξ 'Ιαπωνίας καί τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως
μέ προσεγγίσεις καί εις έτέρους λιμένες "Άπω Άνατολής.

Γενικοί Πράκτορες δι' όλην τήν 'Ελλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ'Ι'ΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

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.

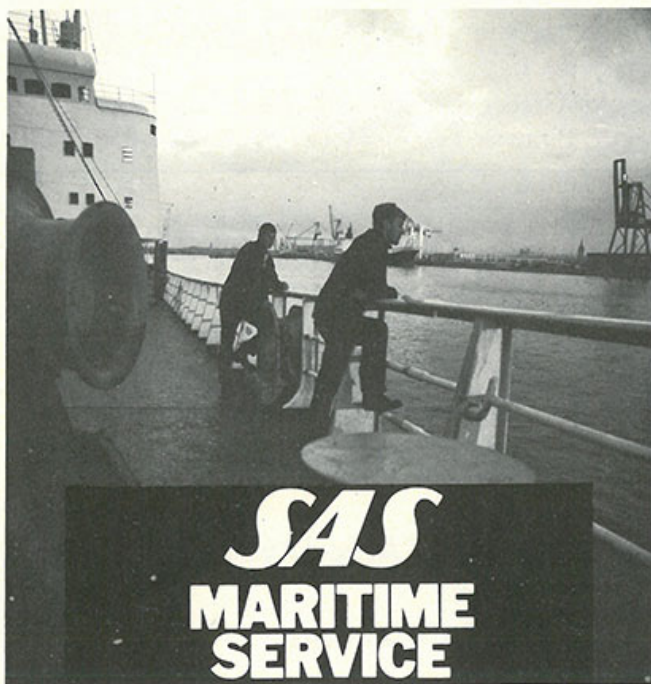
P.O.Box 80167

GR - 185 10 Piraeus - Greece



Petridou

**Don't have your Seamen hanging around —
use our complete Maritime Service.**



Cut your expenses by using convenient flights to COPENHAGEN with SAS connections to:

- ASIA
- NORTH AMERICA (both East and West Coast)
- SOUTH AMERICA

Your Travel Agent or SAS, Sina 6/Vis-sarionos 9, 106 72 Athens, Tel. 363 4444, can tell you more about SAS Maritime Service.

SAS



ΕΡΜΗΣ



★ 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

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:

B&W

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.

 **NAPIER**

Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts
stockists.

 **Stork-Werkspoor**

Authorised Service Station for STORK -
WERKSPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

PLANT: PERAMA FREE ZONE

ADDRESS: P.O. BOX 7 - PERAMA, PIRAEUS

TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)

TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.

CABLES: "NAFSI" - PIRAEUS - GREECE.

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1213/972 - December 15th 1985

MARKET UNCERTAINTIES OFFER PROFIT OPPORTUNITIES

Things change all the time in shipping, and there is nothing new about that. But for a change for the better of such intensity and speed to take place against all the odds really is something new, at any rate in this day and age. And the improvement in the market which took place on the tanker side has come as a big surprise to owners and charterers alike.

The real cause of this change for the better is arguable. There is obviously still an over-capacity of tonnage, but perhaps not as much as has been assumed. Dominating the picture were the larger sales of oil from a low level and this combined with higher seasonal needs was the impetus necessary to make the pendulum really swing. Signals from Saudi Arabia show that the Saudis no longer wish to bear all the burdens alone and intend to fight for their market share, to the benefit of shipping.

How long will this improvement last is something very difficult to pinpoint, especially after the recent drop of interest for loadings in the Mediterranean. We shall see whether this was a bubble which will soon burst or whether we are heading for the "good old days".

In the drycargo side we can detect a positive under current of enquiry which may lead rates upwards. As we go to press a new compromise proposal is being discussed in Japan, aimed to sta-

ve off the final collapse of Sanko. The proposal is based on deferred payment of charter fees for three months of around 100 chartered newbuilding bulk carriers, deferred payment for bunker fuel and a further discount of about 25% of charter fees.

In the Far East, discussions between private and public creditors of the Tung Group show a total debt of over one billion dollars which leads to the conclusion that a great number of ships will be disposed to raise immediately needed cash, while other owners are being forced to tramp their ships instead of fixing on period basis, which creates many problems for these inexperienced tramp operators and improving the competitive edge of the Greeks.

It is yet hard to say whether the worst is over, nevertheless what we underline is that we daily record from the active sale and purchase market that most of the modern and efficient second-hand tonnage is purchased by the Greeks who are benefitting from the uncertainty that prevails in the shipping markets.

RE-REGISTRATION AGE LIMIT RAISED

In a positive move, the Minister of Mercantile Marine has waived the age limit for the re-registration of vessels and the decision will be effective for a six months trial period.

It should be noted, that the decision applies to vessels previously registered under the Greek flag and therefore it cannot be considered an opportunity for the purchase and registration of over-aged tonnage.

We believe this decision is a positive move towards the many other measures necessary to restore the strength of the national register and benefit the ailing seamen's pension fund.

THE SALVAGE CONVENTION

The main subject of the October session (London) of the Legal Committee of IMO was the review of the 1910 Brussels convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea.

The Committee finished the reading of the text in order to prepare a final draft convention for submission to the Diplomatic Conference, either as a unique draft or with some variations. This text is based on the draft prepared by the International Maritime Committee (CMI) which among other, takes in consideration the protection of the environment.

The most important new rules proposed in the draft convention are: The salvors reward, securing for interim payment, the duties of the salvor and above all the endeavours to prevent or minimize damage to the environment, which was already introduced in the new form of Lloyd's Open Form Contract (LOF). The draft convention covers salvage operations conducted from land but it is

UNITY MARINE INSURANCE SERVICES

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

FILONOS 48
185 35 PIRAEUS

TEL: 417 2268
TLX: 21-1355

not extended to include off-shore mobile crafts or wrecks.

PORT TARIFFS INCREASE

The Piraeus Port Authority has announced an increase of port tariffs between 23-28 per cent effective from the beginning of the New Year, after a board meeting which could not reach a unanimous decision on the proposed increases.

These call for a 28% raise of loading and discharging rates, along with warehousing, water supply and the use of floating and mechanical equipment, while a 23% increase is stipulated for the use of drydocks, mooring charges and the cost of laid-up vessels.

Increases of five percentage points on existing discounts for Greek export products and transit goods means that these two categories will face increases of less than 23%, while there is no change in the rates charged for berthing, floating cranes, water tankers, maintenance vessels, launches and some other specialised craft.

AN INTERESTING OPPORTUNITY

The London based, Arab Bankers Association with the cooperation of the International Centre for Shipping and Finance of the City University are organising a three day seminar to be held in Kuwait between January 26-28, under

the sponsorship of the Kuwait Chamber of Commerce and Industry.

Talking to Professor Costas Grammenos, Director of the Centre in the City University, we were happy to note his efforts for getting together a distinguished group of speakers and panelists from the Arabian world who will talk about the Arab Shipping Industries and Banking.

Speakers include a number of prominent personalities from the Arab World and in our opinion this interesting meeting offers a first class opportunity for Greek owners to meet their Arab counterparts and exchange ideas on the prospects of the shipping markets and views of how the Arab Companies view changing patterns in shipping.

CASUALTY STATISTICS FOR 1984

The world fleet casualty statistics for 1984, which appear in other columns of today's issue, offer some worth noting data as far as Greek shipping is concerned.

Firstly, it should be noted that although Greece appears having the largest volume of casualties (480.115 gross tons) it should be underlined that tonnage estimated at 384.000 gross tons has suffered casualties due to the continued Iran - Iraq war, which means that only 96.000 gross tons are the losses of the Greek fleet due to other causes.

Additionally, we underline that during 1984 the Greek fleet has not lost even

one vessel due to major collision incident, while there were only seven ships lost by sinking under heavy weather conditions and another seven vessels were considered as total losses due to fire and explosions.

JAPAN OPTS FOR SCRAPPING

Breaking down of old and uneconomical ships seems to be according to the Japanese the main tool to curb overcapacity in shipping markets.

To support this need the Japanese Government invited a team of Chinese experts to visit shipyards in Japan and study the latest developments of shipbuilding and shipbreaking techniques.

The Ministry has also asked the shipping community of Japan to help Asian countries establish their own shipbreaking facilities.

The next step in the Ministry's plans is to consider the places where government sponsored shipbreaking facilities can be established on territory of western - pacific countries like the Philippines, or Indonesia.

Necessary financial support and know-how would be made available by a consortium headed by well known Japanese Trading Houses, while ships sold for scrapping at Chinese and Asian facilities will be subsidized under a government plan to cover the price difference between current value of ships and scrapper's price offered under market conditions.

NEW MARINE SAFETY SATELLITE

INMARSAT plans to introduce a new satellite communications service in the near future which could greatly increase the effectiveness of rescue.

The new and, as yet, unnamed service, will use INMARSAT's Enhanced Group Call (EGC) system.

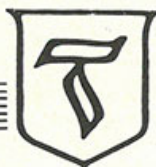
50 YEARS AGO

— With the purchase of the liner vessel "Solhaug", "Hellenic Lines" which is a unique liner shipping company acquires its fourth unit which will serve the Mediterranean and North European route. The vessel 2.844 gross tons was built in 1919, has been renamed "Belgium" and flies the Greek flag.

— Two new companies have been formed involved with shipping activities out of Piraeus. "George Nikolaou Hellas S.A." and "Neil Pantelis Hellas S.A.".

— The Shipping Directorate has announced that as from the beginning of January 1936, all deck officers have to pass examinations in order to acquire the relevant diploma.

(Naftika Chronika No. 120/15.12.1935)



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

**OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE**

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

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

BALBOA / PANAMA CITY

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

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED



‘Η κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



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

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΘΗ	74	6017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΟΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	26537
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15474
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	85	18510
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4109
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Κ	71	1208
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΦΟΣ	73	9369
ΑΙΘΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13633
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΕΝΤ	68	9710
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	57761
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΗ	71	7402

α. Βενετία 3/11	
α. Μπρισμαπλιν 1/11	
ε. Φιλαδέλφεια 7/11	
α. Σάντος 12/9	
α. Χέουσαμ 18/11	
α. Μοντεβιδέο 13/11	
ύψωσε κυπριακή	
άρχει Πειραιά	
α. Γιοκοχάμα 6/11	
άρχει Πειραιά	
α. Μπουκίμπορ 3/11	
μετ. «Cien» (κ.)	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 10/11	
α. Λός 'Αντζέλες 4/11	
α. Χαμίνα 1/10	
α. Μπ. 'Αίρες 2/11	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Αύγουστα 27/10	
α. Πειραιά 26/10	
α. Πειραιά 3/11	
άρχει Πειραιά	
α. Πειραιά 8/11	
μεσογειοακές μεταφορές	
ε. Μόκχα 13/10	
άρχει 'Ελευσίνα	
α. Σ. Ευστάθιο 26/10	
α. 'Αμβέρσα 14/11	
δ. Γιβραλτάρ 11/10	
ε. Βενετία 30/10	
α. Λός 'Αντζέλες 8/11	
α. 'Ανγκρα ντός Ρέις 13/11	
α. Πειραιά 19/11	
α. Πειραιά 11/11	
ε. Βανκούβερ 3/11	
άρχει 'Ελευσίνα	
άρχει 'Ιθάκη	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 10/10	
ε. Ναπολή 17/11	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ε. Λάγος 26/10	
δ. Παναμά 17/11	
α. Γιουρούπουρ 13/11	
α. Π. 'Ελίζαμπεθ 25/10	
επισκευές 'Αμβούργο	
επισκευές 'Αμβούργο	
άρχει Πειραιά	
στον Πειραιά 31/10	
προς 'Ιαπωνία 24/10	
ε. Σικάγο 14/11	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
στον Πειραιά 20/11	
άρχει 'Αργασόλι	
άρχει Πειραιά	
άρχει Χαλκίδα	
α. Γουαλλάρου 7/11	
α. Πρινς Ρουπερτ 14/11	
α. Σινγκπούρ 5/11	
α. Σούντ 30/10	
α. Μόντρεαλ 8/11	
α. Πειραιά 10/11	
α. Πειραιά 27/10	
α. Σούντ 13/11	
άρχει Πειραιά	

ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Α	70	44954
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΑΚΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10069
ΑΛΙΚΗ II	76	12376
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΤΙΣ	70	2605
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΣ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36081
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΑΚ	68	9118
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΑΝ	81	35522
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΘΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505

α. Φουκουγιόμα 3/11	
άρχει Πειραιά	
α. Πειραιά 17/10	
α. Σπλίτ 4/11	
άρχει Πειραιά	
α. Τέμα 6/11	
α. Γένοβα 11/11	
α. Σούντ 23/10	
α. Μερσίκ 5/11	
ε. Μπωμόντ 13/11	
άρχει Χαλκίδα	
δ. Κωνίπολη 5/10	
εγκαταλείφθηκε	
α. Γιβραλτάρ 13/11	
α. Μασσαλία 9/11	
δ. Παναμά 24/10	
ύψωσε παναμαϊκή	
α. Κέιπ Τάουν 8/11	
δ. Σουέζ 8/11	
στο Λάγος 14/10	
δ. Σουέζ 4/11	
άρχει Πειραιά	
α. Ρόττερνταμ, 15/11	
α. Σ. Νικόλας 8/11	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Νιούκαστλ 22/10	
α. Μομπιλ 15/11	
α. Τενερίφη 21/10	
α. Τζέ 11/11	
δ. Σουέζ 2/11	
πρ. «Narcis»	
επισκευές 'Αμβέρσα	
α. Ντάρ-ε-Σαλάι 9/11	
στο Σάντος 14/11	
ε. Νιούκαστλ 24/10	
α. 'Αμπιτζάν 17/10	
δ. Μπριζόμα 8/11	
α. Κόμπε 16/11	
ύψωσε κυπριακή	
υπό ναυπήγηση	
ε. Σαγκάι 29/10	
δ. Ντόβερ 10/11	
α. Γιοκοχάμα 11/11	
δ. Σουέζ 10/11	
ε. Ντητρόιτ 18/11	
δ. Παναμά 1/11	
στο Σάντος 11/11	
α. Χόγκ Κόγκ 10/11	
α. Μάλμα 11/11	
δ. Π. Σαϊδ 15/11	
α. Ντουάλα 20/10	
α. Γιοκοχάμα 6/11	
ε. Βομβάη 13/11	
ε. Π. 'Ελίζαμπεθ 15/11	
άρχει 'Ημοχάδεν	
ε. Π. Χάρκωρτ 27/10	
δ. Σουέζ 17/11	
α. Λός 'Αντζέλες 24/10	
ε. Μόντρεαλ 16/11	
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 7/11	
α. 'Οσλο 11/11	
α. Πόρτ 'Εσκουίβελ 13/11	
α. Νιούκαστλ 11/11	
στο Λιανουγκάνακ 7/11	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 11/11	
δ. Π. Σαϊδ 8/11	
ε. Σχέζιν 10/11	
α. Γκέλα 8/11	
ε. Πόρτ 'Αλις 14/11	
ε. Ν. Τουτικόριν 29/10	
α. Σαβάννα 15/11	
δ. Π. Σαϊδ 2/11	
α. Τσίμπα 16/11	
α. Ντάρμπαν 5/11	
α. Ντάρμπαν 22/10	
ε. Τσουρούγκα 10/11	
α. Λός 'Αντζέλες 24/10	
ε. Ντομίνικα 15/11	
α. Γιουρούπουρ 16/11	
α. Κέιπ Τάουν 15/11	
δ. Σουέζ 12/11	
ε. Μονακό 16/11	
α. Σαόμπο 8/11	
ε. Λισαβώνα 17/11	
στο Καράτι 17/11	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 11/11	
α. 'Ηστ Λόντον 5/11	
α. Χόγκ Κόγκ 26/10	
α. Λός 'Αντζέλες 4/11	
άρχει Πειραιά	
πρ. «Οβερσής 'Αργκωνώτ»	
μεσογειοακές μεταφορές	
α. Γιοκοχάμα 11/11	
άρχει 'Αμβούργο	
α. Χόγκ Κόγκ 30/10	
α. 'Ιμμινγκχαμ 16/11	
α. Γιοκαίχι 16/11	
ε. Λός 'Αντζέλες 17/11	
δ. Π. Σαϊδ 13/11	
ε. Ρόττερνταμ 16/11	

ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746
ΑΝΔΡΟΣ ΠΚΕΑΝΙΑ	77	20676
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	16438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	538
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΖ'ΝΤΙΑΝ	70	10469
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	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	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΠΟΥΣ	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΙΛ	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 ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579
ΑΡΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579
ΡΕΤΗ	73	13631
ΡΕΤΗ Α.	69	9343
ΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778
ΡΙΑΔΗΝ	68	45678
ΡΙΑΝΑ	73	23134
ΡΙΕΣ	60	7839
ΡΙΕΤΤΑ	65	17113
ΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998
ΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099
ΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989
ΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409
ΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΡΙΩΝ	73	13633
ΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΥ	65	10987
ΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334
ΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΡΚΤΟΣ	70	9778
ΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845
ΡΜΕΛΛΑ	75	22575
ΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906
ΡΕΜΙΣ	79	23193
ΡΕΜΙΣ	77	11982
ΡΕΜΙΣ ΓΑΡΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΡΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΡΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΡΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142
ΡΗΓΕΤΗΣ	63	19633
ΡΗΜΗΔΗΣ	84	25063
ΡΗΜΗΔΗΣ	85	13600
ΡΗΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143
ΡΗΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253
ΡΗΜΙΝΑ	86	35001
ΡΗ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458
ΡΗΝΑ	81	30500
ΡΕΥ	70	13383
ΡΗΛΟΣ (δ.)	85	45065
ΡΕΡΙΩΝ	72	13136
ΡΗΡ	74	13633
ΡΟΡ	78	29860
ΡΑΝΑΞ	75	38611
ΡΑΠΑΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΡΑΝΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΡΑΤΟΣ	71	9466
ΡΑΝΤΑ	69	13341

α. Πόρτ Γουάλλοτ 17/10
 αργεί Πειραιά
 α. Ταίμπα 16/11
 α. Χουντ Πόιντ 23/10
 α. Σηάτλ 17/11
 ε. Βενετία 13/11
 α. Κόρπους Κρίστι 7/11
 α. Κολόμπο 16/10
 α. Ντάρμπαν 5/11
 α. Ρότερνταμ 16/11
 μερονογιακές μεταφορές
 ε. Ρίο Γκράντε 9/11
 α. Φιλαδέλφεια 13/11
 αργεί Πειραιά
 ε. Λεμεσσό 18/11
 αργεί Πειραιά
 στη Μπανγκόκ 21/10
 ε. Χουάγκουο 28/10
 αργεί Πειραιά
 ε. Αμβέρσα 9/11
 υπέστειλε παναμαϊκή
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πόρτομπαουρ
 α. Ρότερνταμ 15/11
 δ. Ντοβερ 13/11
 ε. Ναγκόγια 18/11
 α. Λαυρίο 31/10
 ναυπηγ. Σαόμπο
 α. Σαφάγκα 1/11
 ε. Σινγκαπούρη 14/4
 α. Γουλιμγκτον 5/11
 α. Ν. 'Ορεδάν 2/11
 α. Σαντούσις 8/11
 α. Ν. 'Ορλεάν 6/11
 α. Ν. 'Ορλεάν 3/11
 α. Ντουάλα 3/11
 ε. Ρότερνταμ 18/11
 αργεί Πειραιά
 α. Λουκά 16/11
 ε. Ρίταρντ Μπαϊ 17/11
 α. Κλέμε 3/11
 αργεί Πειραιά
 ναυπηγ. Τόκυο
 ε. Πειραιά 7/10
 ε. Π. Σαϊδ 4/11
 δ. Παναμά 15/11
 πρ. «In Safra»
 α. Ντάρμπαν 10/11
 αργεί Πειραιά
 δ. Σουέζ 31/10
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 Σ. Μάικλες 16/11
 αργεί Πειραιά
 αργεί Πειραιά
 Θάντερ Μπαϊ 18/11
 τό Τζιμπουτί
 Σουέζ 3/11
 Μίνα α Φαχάλ 5/11
 'Ανταμπίγια 13/11
 αργεί 'Ιθακή
 αργεί Πειραιά
 'Αγκαιούτλα 30/10
 αργεί Πειραιά
 'Επτάνησο 29/10
 Μουτσούρε 16/11
 Παναμά 26/10
 σοσολιές μεταφορές
 Τσάινα 18/11
 'Αμβέρσα 6/11
 Λίβερπουλ 18/11
 Σπέζια 7/11
 Μοχίδ 9/11
 αργεί Στυλida
 αργεί Στυλida
 αργεί Στυλida
 Λουδάντα 31/10
 αργεί 'Ελευσίνα
 Αμβέρσα 16/11
 Μουροράν 19/10
 Γκιρλατάρ 18/11
 Σαφάγκα 2/10
 Κουβέιτ
 Νουκάσοτλ 10/11
 Ραβέννα 12/11
 αργεί Πειραιά
 Ρίταρντ Μπαϊ 14/11
 Μισσιόμια 6/11
 αλβήθ διάλυση
 Ντάρμπαν 26/10
 ες 'Ιαπωνία 29/10
 ναυπηγηση
 Σουέζ 28/10
 όρτ Στάινβακ 15/11
 όουθεντ 'Ανκοράτζ 12/11
 Ελντιμποργκ 13/11
 Ενεντία 13/11
 ικόγο 13/11
 Σαϊδ 16/11
 αγκάθ 6/11
 ενερίφθ 14/11
 άντος 13/11
 'Ορλεάν 5/11
 μβέρσα 15/11
 όλοβέλφια 16/11
 'Ολνέριο 9/11
 υλικά 13/11

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ.	76	1605
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ'	62	491
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ'	78	586
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΑΣΜΑΝ	69	1622
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	1622
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	1622
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΚ	69	1622
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	4460
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	2035
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	1018
ΑΤΛΑΣ	77	1180
ΑΤΛΑΣ Α Σ	84	2217
ΑΤΡΕΥΣ	74	1363
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	759
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	930
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476
ΑΥΡΑ	68	9624
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΑΦΘΟΡΟΣ	69	44327
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477
ΑΦΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	68	3340
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
BANTA	66	13762
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771
ΒΑΣΙΑΝΣ	79	16432
ΒΑΣΙΑΝΣ Δ.	77	3827
ΒΑΣΙΑΝΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
BENI II.	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΒ	66	10210
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16636
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II.	68	12005
ΒΙΝΤΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ.	83	12811
ΒΟΛΟΣ	75	6952
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΝ (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 ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8562
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1679
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΙΑΝΝΗΣ	72	1598
ΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500
ΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124
ΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374
ΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΙΟΥΛΑ	68	9717
ΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847
ΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129
ΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038
ΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΟΥΣ	60	5977
ΙΟΥΡΟΛΙΝΙΤΥ	77	14275
ΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561
ΙΟΥΡΟΧΝ	77	14274
ΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ'	74	19702
ΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290
ΙΩΤΑ	62	10163
ΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΚΑΛΑ	70	15302
ΚΑΛΦ ΓΟΥ'Υ'ΝΤ.	83	21200
ΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7689
ΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436
ΚΙΚΑΣ	80	10991

δ. Κων/πολη 3/11
 ὄργει Πειραιά
 ὄργει Πειραιά
 α. Μπουσαν 31/10
 α. Ἀμβέρσα 12/11
 α. Χιουσόν 6/11
 α. Μπαράλετα 11/11
 α. Αυγουστο 27/10
 ε. Κουβέιτ 16/11
 α. Γένοβα 8/11
 α. Κακονκάβα 14/11
 ε. Σαουθμπτον 15/11
 α. Κουσρίο 24/10
 ὄργει Σετούμπάλ
 α. Γκουαγιακούλι 7/11
 μεσογειαικές μεταφορές
 δ. Π. Σαΐδ 16/11
 ε. Δουνκέρκη 8/11
 ὄργει Χαλκίδας
 μετ. «Αδρα Σή» (Μα.)
 ὄργει Πειραιά
 ὤψασε παναμαϊκή
 α. Πόρτο Βέσμε 9/11
 ὄργει Γάνδη
 δ. Μπρανοπούτελ 21/10
 ὄργει Πειραιά
 ἐπιβλήθη ἀλλοδαπούς
 ε. Ν. Ὀρλεάνη 13/11
 α. Μπαχραϊν 26/5
 στην Καλκούτα 6/11
 ὄργει Τρινκομάλλη
 ὄργει Ἀργοστόλι
 α. Φουτζέιρα 30/10
 δ. Παναμά 11/11
 ε. Σ. Μαΐκλς 7/11
 ὄργει Ἀλβέρτ
 στο Μπαντάρ Ἀμπάς 2/11
 ε. Σαγκάι 4/9
 ἐπισκέψαι Πειραιά 14/11
 δ. Π. Σαΐδ 12/11
 α. Βοστώνη 12/11
 ε. Ἄντεν 14/11
 α. Μπάνμπουρο 1/11
 α. Μέθουλ Ρόαντς 16/11
 α. Χαβρή 11/11
 ὄργει Πειραιά
 δ. Π. Σαΐδ 8/11
 ε. Θεσσαλονικη 4/11
 α. Λάγος 17/10
 ε. Πειραιά 1/11
 α. Γένοβα 4/11
 α. Π. Κορτές 1/11
 ε. Μαντράς 5/11
 α. Χιουσόν 4/11
 ε. Σ. Τζων 8/11
 ὄργει Πειραιά
 μετ. «ΓΙΑΧΑΡΑ» (π.)
 α. Ἀντιόν 12/11
 ὄργει Στυλίδας
 ὄργει Στυλίδας
 ὄργει Πειραιά
 ε. Χάρπτον 9/11
 στο Μπαντάρ Ἀμπάς 1/11
 α. Μομπάσα 2/11
 α. Χάρπτον 7/11
 α. Κόρπουο Κρίστι 31/10
 ε. Ν. Ὀρλεάνη 10/11
 ε. Ἀλχεθβίρας 4/11
 α. Ἀμβέρσα 12/11
 ε. Ραγκούν 30/10
 α. Πόρτ Κέλανγκ 9/10
 ὄργει Ἵνγκενίτα
 μεσογειαικές μεταφορές
 α. Μεσογειαικές μεταφορές
 δ. Κων/πολη 7/11
 μεσογειαικές μεταφορές
 α. Βιτόρια 4/11
 στο Ντόρ ε-Σαλαμ
 ἐπιβλήθη ἀλλοδαπούς
 α. Ρουκόν 20/11
 α. Ρουέν 8/11
 α. Ντρωπάν 5/11
 α. Ν. Ὀρόκ 19/11
 α. Ἀμβέρσα 30/10
 μεσογειαικές μεταφορές
 ε. Κέιπ Τάουν 7/11
 α. Ἐπτάνησο 1/11
 α. Σγκαπούρη 14/10
 ὄργει Πόρτομπουρου
 Σουέζ 28/10
 ὄργει Πειραιά
 Φόντες 12/9
 ὄργει Πειραιά
 τόν Πειραιά
 ὄργει Πειραιά
 Κολόμπο 16/11
 ὄργει Λευκάδα
 Φουτζέιρα 30/10
 Σγκαπούρη 29/10
 ὄργει Πειραιά
 Ἀβουμαουσθ 16/11
 Μπ. Ἄιρες 10/10
 ἰσκέυε Οὐλσάν 16/11
 ὄργει Πειραιά
 Φουτζέιρα 16/11
 Πειραιά 5/11+
 Ντουάλα 6/11+
 Χιουσόν 11/11
 μετ. «Sines» (Μα.)
 ὄργει Πειραιά
 Βανγκαρέ 8/11

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ)	68	40548
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229

α. Τεργέστη 9/11
ε. Πειραιά 6/8

ΓΚΑΛΛ.....	70	153
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	83	212
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ.....	60	78
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ.....	69	14
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	109

ε. Ντουάλα 6/11
ε. Χιούστον 11/11
μετ. «Sines» (Μα.
άρχει Πειραιά
ε. Βανγκορέϊ 8/11

ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	67	51644
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΛΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΛΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΓΚ	72	43479
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙ'ΙΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ 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 ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (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
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597
ΔΗΜΗΤΡ Π ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ	69	2985
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΑΦΙ	68	19495

στον Πειραιά		
δ. Σουέζ 9/11		
ε. Νάρβικ 16/11		
α. Ν. Όρλεάνη 27/9		
α. Φουτζέιρα 16/5		
α. Ν. Όρλεάνη 4/11		
α. Ν. Όρλεάνη 11/11		
δ. Κων/πολη 31/10		
α. Ν. Όρλεάνη 13/11		
α. Ν. Όρλεάνη 23/10		
α. Βοστώνη 5/11		
ε. Βοστώνη 5/11		
α. Κακινάδα 31/10		
α. Ν. Όρλεάνη 21/9		
ε. Ντάρμπαν 16/11		
ε. Ν. Όρλεάνη 14/11		
ε. Ν. Όρλεάνη 10/11		
ε. Αύγουστα 5/11		
ε. Κάντιλα 2/9		
άρχει Πειραιά		
ε. Πόρτο Καμπέλλο 12/10		
α. Ν. Όρλεάνη 17/10		
α. Λός Άντζελες 7/10		
α. Λέικ Τσάρλες 22/10		
ε. Μασσιπατάνι 9/9		
α. Σάντος 7/11		
α. Ν. Όρλεάνη 5/11		
ε. Ν. Όρλεάνη 18/11		
α. Ν. Όρλεάνη 2/10		
ε. Θεσσαλονίκη 31/10		
δ. Γιβραλτάρ 6/11		
α. Λός Άντζελες 25/10		
ε. Μπουναβεντούρα 25/10		
α. Κολόμπο 4/11		
ε. Πόρτ Τζεντάλ 19/10		
ανάμενει Όρν		
δ. Ντόβερ 10/11		
α. Λός Άντζελες 13/11		
ε. Γιουροπούρτ 16/11		
α. Σιγκαπούρη 1/11		
άρχει Άργιστόλι		
άρχει Πειραιά		
στον Πειραιά		
α. Νόρτενχαμ 16/11		
α. Ν. Υόρκη 16/11		
α. Ντάρμπαν 4/11		
ε. Βοστώνη 29/10		
α. Ντάρμπαν 13/11		
δ. Σουέζ 26/10		
α. Σιγκαπούρη 12/11		
α. Φορμάντλ 3/10		
ε. Μπλιμπό 15/11		
α. Ντάρμπαν 15/11		
α. Έλσινκι 5/11		
ε. Κράτσι 4/11		
α. Κέιπ Τάουν 2/11		
α. Γιβραλτάρ 11/11		
α. Ν. Υόρκη 13/11		
α. Μαντρε ντε Ντέους 9/11		
α. Ν. Υόρκη 4/11		
ναυπηγ. Σκαρραμαγκά		
άρχει Γαλαξείδι		

ε. Δεμεράρα 15/11		
ε. Τής 3/11		
άρχει Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
άρχει Χαλκίδα		
α. Πειραιά 13/11		
στο Μπαντάρ Άμπας		
ε. Μπλιμπό 13/11		
ε. Κάλουντιμποργκ 5/11		
α. Κίγκστον 9/11		
επωλήθη		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Λιανναουγκνάνγκ 7/11		
ε. Γιουαχόμα 21/5		
υπέστειλε κυριακή		
άρχει Γαλαξείδι		
μεσογειακές μεταφορές		
πρ. «Αίγις Μπάδτικ»		
άρχει Πειραιά		
άρχει Μίνα Σακρ		
α. Σαγκά 27/10		
α. Ίλο 7/11		
άρχει Ίθακη		
στο Άσάμπ 9/11		
άρχει Πειραιά		
α. Πειραιά 19/11		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Λάρνακα 8/11		
άρχει Πειραιά		
ε. Ήος Λόντον 18/11		
ε. Κολόμβια 4/11		
α. Ντάρμπαν 16/11		
άρχει Πειραιά		
άρχει Βασόρα		
δ. Σουέζ 6/11		
άρχει Γαλαξείδι		
άρχει Πειραιά		
α. Μίλνερ Μπαίλ 10/11		
α. Καστέλλον 6/11		
ε. Λομπιτό 28/9		
δ. Σουέζ 15/11		
στη Σίβιταβέτσια 20/7		
α. Σαβόνα 12/11		
α. Σιγκαπούρη 14/10		
ε. Μανφρεντίνα 29/10		
άρχει Πειραιά		
α. Π. Καμπέλο 9/7		
δ. Σουέζ 23/10		

ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ I	64	10652
ΕΛΕΝΑ Β	73	20713
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΘΟΡΑ Μ. (δ.)	77	68942
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	8006
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	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΕΡΑΔ	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
ΕΣΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ (δ.)	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑ (δ.)	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ	81	3375
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Λ	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6880
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57180

ZANET	66	4503
ZANNHS	81	22857
ZANNHS ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ZANTE (δ.)	69	54282
ZEA	73	8224
ZETTA	71	20516
ZHNOBIA	68	15841
ZHNO	81	23100
ZINI	76	11348
ZYGOS	76	19166
ZYGOS	69	3490
ZOH ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501
ZBN	70	2885
ZHY ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	4617
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΑ	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΝΙΚ I	61	9516
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΓΕΝΗΤΟΡ	68	35477
ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546

άρχει Στυλίδα
 α. Ν. Όρλεάνη 12/11
 άρχει Πειραιά
 δ. Σουέζ 21/10
 μεσογειακές μεταφορές
 πρ. «Stena Rascica»
 δ. Σουέζ 16/11
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Μουφαλκόνε 26/10
 α. Ντάρμπαν 7/11
 α. Χιούστον 8/11
 ε. Κοινηγκουανγκτάο 19/9
 στις Μπ. Λέικς
 άρχει Πειραιά
 ε. Μπ. Σαχιντ Ρεζάι 11/11
 ε. Ντάρμπαν 9/11
 α. Σιγκαπούρη 9/11
 α. Γάνδη 2/11
 ε.
 ε. Χάρτιντον 6/11
 α. Λός Άντζελες 16/11
 α. Της 24/10
 α. Βαλτιμόρη 8/11
 ε. Ρουέν 9/11
 α. Σ. Τζων 24/10
 δ. Κων/πολη 16/10
 α. Αιγούστα 14/11
 α. Μίνα α Φαγκάλ 2/11
 άρχει Πειραιά
 α. Πόρτ ω Πρίνς 30/10
 α. Πόρτ Άρθουρ 26/10
 ε. Σαγκάι 2/10
 ναυπηγ. Κόμπε
 άρχει Πειραιά
 ε. Πειραιά 7/8
 α. Λάρνακα 15/11
 α. Άμβέρσα 15/10
 α. Πειραιά 7/11
 δ. Παναμά 10/11
 δ. Σουέζ 13/11
 α. Ν. Όρλεάνη 22/11
 α. Μιζούσιμα 6/11
 στο Νιουθεντιν 16/11
 α. Σιγκαπούρη 11/11
 άρχει Πειραιά
 ε. Ρουέν 5/11
 δ. Σουέζ 8/10
 α. Κολκούμπια 5/11
 ε. Άμβούργο 13/11
 διάλυση Πέραμα
 α. Κολόμπο 5/11
 α. Φλόσσινγκ 3/11
 α. Τεργεστή 13/11
 ε. Ρότερνταμ 1/10
 δ. Ντόττερ 15/11
 α. Ν. Όρλεάνη 17/10
 α. Ντάρμπαν 15/11
 α. Μπρέικ 16/11
 δ. Κων/πολη 30/10
 α. Άμβέρσα 9/11
 α. Νακόντκα 5/11
 α. Κέιπ Τάουν 11/11
 άρχει Χαλκίδα
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Ντόττερ 3/11
 άρχει Στυλίδα
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά

ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ)	72	2895	δ. Κων/πολη 31/10	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	α. Έπτανησα 16/11
ΙΑΣΩΝ (δ)	75	64739	πρ. «In Salah»	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	δ. Π. Σαϊδ 16/11
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	εγκαταλείφθηκε	ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Σιγκαπούρη 10/11
ΙΟΛΙ	72	4999	α. Κων/πολη 25/9	ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Τουμπάρσο 7/10
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690	υπέστειλες σημαία Μάλτας	ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	επισκευές Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Τάμπα 11/11	ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000	ε. Χουάγκιμπο 14/10
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	α. Πόρτ Άρθουρ 12/11	ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24893	ε. Πειραιά 8/11
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	62	10420	υψωσε σημαία Μάλτας	ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			δανεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	δανεί Σαρζα	ΓΚΑΛΛΕΥ	67	7680	
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	δανεί Πειραιά	ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΙΟΣ	85	34400	ε. Μπάχια Μπάλανκα 14/11	ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	77	5539	ε. Πειραιάδ 28/9
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ε. Καράτσι 15/10	ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	δανεί Πειραιά
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ)	61	22075	δ. Πόρ Σαϊδ 16/10	ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	δ. Κων/πολη 4/11
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	α. Άστακό 18/10	ΚΟΡΙΑΝΑ (δ)	84	38000	α. Άλ Ρουές 8/11
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Αύγουστα 27/9	ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ)	55	8998	δανεί Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041	α. Χιούστον 8/11	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	α. Αύγουστα 11/11
				ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	α. Μόντρεαλ 1/11
				ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Πόρτο Έλιζαμπέθ 7/11
				ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Ν. Όρλεάνη 11/11
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. Κεμπέκ 10/11	ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	δ. Γιβραλτάρ 8/10
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	στη Σαχάνα 6/7	ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	α. Κπέμε 28/10
ΚΑΒΟ ΜΑΠΑΠΑΣ	77	12772	α. Μομπάσα 14/11	ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	α. Μαλάγα 25/10
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 11/11	ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	ε. Μπιλμπάο 9/11
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Άμβούργο 15/11	ΚΡΗΤΗ (δ)	69	34169	ε. Σιγκαπούρη 10/11
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	ε. Μοουσουνάο 17/11	ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Χουτζίνα 3/11
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	δ. Παναμά 15/11	ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ)	68	14923	α. Γέλα 13/11
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Τολέδο 18/11	ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Ντάρμπαν 6/11
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	στη Λουάντα	ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ)	74	42470	α. Όμισόλα 8/11
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	ε. Ν. Όρλεάνη 14/11	ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΝΤ	78	10832	α. Κόμπε 15/11
ΚΑΛΥΨΟ	73	6172	ε. Νάπολη 18/11	ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ)	67	14926	α. Γέλα 15/11
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Εϊνγκάνγκ 8/10	ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Ίγιουίντεν 16/11
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 27/10	ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ)	73	42470	δ. Σουέζ 7/11
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ)	78	151225	στο Σίρρι Άιλαντ 20/11	ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Κουβέιτ 11/11
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Άμβούργο 19/11	ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Κλάουτα 13/11
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	στην Κορούνα 21/11	ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Κλάουγκ 19/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Λός Άντζελες 17/11	ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΟΥ	79	10832	α. Κόμπε 9/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	δανεί Χαλκίδα	ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ)	71	14923	α. Σονάσκη 13/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουάορ	ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ)	74	61054	στο Σάλομο βόε 20/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	δανεί Πειραιά	ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ)	73	61054	α. Λάβλιας 21/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Σαγκάη 18/10	ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ)	73	42470	α. Σάρροχ 7/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	80	32600	α. Τολέδο 28/10	ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Ντουμπάι 25/10
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	73	12059	δανεί Άμστερνταμ	ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ)	86	45000	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	67	13858	πρ. «Samaris»	ΚΡΙΟΣ	59	16875	δανεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	72	58185	ε. Πειραιά 7/11	ΚΡΙΟΣ	75	7028	α. Μπάρ 15/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ)	71	30193	δανεί Πειραιά	ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Θεσσαλονίκη 12/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	68	13531	α. Ν. Όρλεάνη 13/11	ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	δανεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	δανεί Βομβόη	ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Βανκούβερ 7/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	ε. Παραμαρίμπο 10/11	ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Άμβέρσα 14/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Γιούροπουρτ 31/10	ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	στη Τζέντα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Π. Μωχάμεντ Μπιν Κασιμ 9/11	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Σαγκάη 22/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	δανεί Νουέβιτας	ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	ε. Μασσαλία 11/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648		ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	δανεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	α. Μίνα α Φαχάλ 25/10	ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	δανεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	α. Τάουναβιλ 31/10	ΚΥΘΝΟΣ (δ)	71	17355	ε. Σέλλ Χάβεν 19/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	δανεί Πειραιά	ΚΥΘΝΟΣ	76	9784	α. Σασόμπο 8/11
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595	ε. Π. Σουδάν 2/11	ΚΥΜΑ	60	7758	δανεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	α. Χαμπτον 30/10	ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	α. Φρημάντλ 11/11
ΚΑΡΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Σουέζ 12/11	ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	δανεί Άστακό
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	στην Άλεξάνδρεια 16/11	ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Λός Άντζελες 30/10
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069	βυθίστηκε Σαφάγκα 16/11	ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	μετ. «Riak» (π.)
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	πρ. «Sakania»	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	δανεί Πειραιά
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	α. Βαλτιμόρη 8/11	ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	δανεί Πειραιά
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	13	13098	ε. Άσπτοντ 16/11	ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	δανεί Πειραιά
ΚΑΡΜΕΝ ΣΕΡΕΝΑ	72	15952	δανεί Πειραιά	ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Άμβούργο 16/11
ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ	72	13098	επισκευές Πειραιά	ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Δουνκέρκη 4/11
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	δανεί Πειραιά	ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Κορούνα 25/10				
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Δακάρ 27/10	ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Ι'Υ	68	4350	δ. Π. Σαϊδ 10/11
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Σμύρνη 2/11	ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	δανεί Λευκάδα
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Πειραιά 11/11	ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658	α. Πειραιά 1/11
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	ε. Όξελσσοντ 8/11	ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	7952	δανεί Πειραιά
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	α. Σιγκαπούρη 2/10	ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΚΑΣΟΣ	76	14983	διαλυση Κίνα	ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907	δ. Γιβραλτάρ 16/10
ΚΑΣΑΝΔΡΑ	69	14318	α. Νητρόιτ 13/11	ΛΑΚΩΝ	69	8825	δανεί Πειραιά
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	α. Ν. Όρλεάνη 12/11	ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Ν. Όρλεάνη 2/11
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	ε. Μανφρεντόνα 30/10	ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	ε. Πειραιά 7/11
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	26537	δανεί Χαλκίδα	ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Πειραιά 7/11
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059	δανεί Πειραιά	ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Ν. Όρλεάνη 18/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	πρ. «Servia»	ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ε. Άμστερνταμ 8/11
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Πειραιά 8/11	ΛΑΤΙΝΙ	68	27165	υπέστειλες σημαία Μάλτας
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε	70	14370	α. Άμβέρσα 9/11	ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ε. Χαμπτον 13/11
ΚΑΤΙΕ	60	10187	α. Θεσσαλονίκη 13/11	ΛΕΔΕΑ	63	17879	δανεί Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ)	66	38878	δανεί Πειραιά	ΛΕΜΑΝ	66	2953	δανεί Πειραιά
			α. Τρίπολη 30/10	ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10618	δανεί Σετούμπάλ
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651		ΛΕΝΤΟΥΟΡΑΝΤ	68	10618	δανεί Έλευσίνα
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Σάν Άντόνιο 7/10	ΛΕΣΒΟΣ	74	8915	πρ. «Αθανασία»
ΚΕ'Ι'Π ΕΒΡΟΣ	72	3166	α. Χόγκ Χόγκ 29/9	ΛΕΩΝ	75	15684	α. Εϊνγκάνγκ 3/11
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	πρ. «Aipon»	ΛΕΩΝ (δ)	72	2311	δανεί Ήγουμέντσα
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	δανεί Ρίβερ Φώλ	ΛΕΩΝΑΣ	79	32995	α. Αύγουστα 28/10
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. Γιοκοχάμα 1/11	ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Κακούτα 26/8
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Χοσσόμιο 3/11	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	66	29287	δανεί Φορταλέζα
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΠΑΠΑΣ	77	10480	α. Ν. Όρλεάνη 6/11	ΛΗΜΝΟΣ (δ)	69	17485	α. Μίλφορντ Χάβεν 8/11
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. Μπ. Άιρες 3/10	ΛΗΤΟ	76	18104	α. Σύννευ 13/11
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	α. Σαλβαντόρ 16/10	ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343	δ. Κων/πολη 22/10
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Άμβέρσα 9/11	ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337	δ. Π. Σαϊδ 18/11
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	ε. Σιμόνοσέκι 9/11	ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	στην Άλεξάνδρεια 12/11
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Κεμπέκ 25/10	ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	α. Σιγκαπούρη 27/9
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	υψωσε κυπριακή	ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Παραμαρίμπο 4/11
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059	ε. Π. Έλιζαμπέθ 17/11	ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118	ε. Λάγος 21/10
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	πρ. «Scythia»	ΛΙΤΣΑ	67	6228	α. Φόρτ ντέ Φράνς 14/11
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140	ε. Π. Έλιζαμπέθ 17/11	ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ)	61	21894	α. Ράκ Τανούρα 16/11
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	δανεί Πειραιά	ΛΙΩ	68	9650	δανεί Πειραιά
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ)	62	1591	πρ. «Xania»	ΛΟΓΙΑΤΥ	69	9045	δανεί Βαρώνα
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ	77	17300	δ. Γιβραλτάρ 13/11	ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ)	75	24408	α. Μπιλμπάο 13/11
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	δ. Γιβραλτάρ 13/11	ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Λός Άντζελες 30/10
ΚΛΕΙΩ	58	8791	στον Πειραιά 19/11	ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 29/10
ΚΟΜΕΤ	72	9824	δανεί Πειραιά	ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Ούλαν 12/10
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Φρημάντλ 31/10	ΛΥΔΙ	70	14878	επισκευές Χαλκίδα
ΚΟΝΔΡ	67	6842	α. Μπιλμπάο 17/11	ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 14/11
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	δανεί Πειραιά	ΛΥΡΑ	67	41914	δανεί Σετούμπάλ
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Λός Πάλλμας 31/10				
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Ρότερνταμ 1/11	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Άρατού 16/10
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Χαμπτον 6/11	ΜΑΔΕΡ	68	11361	ε. Τουτικρινί 23/9
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Λός Άντζελες 3/11				
			ε. Εϊνγκάνγκ 4/11				

ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Μικροφάντ Χαβέν 16/11
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 25/10
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Γιβραλτάρ 11/10
ΜΑΙΡΗ (δ.)	85	28959	μετον. «Σαξέσσα» (κ.)
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Ανάπολη 15/11
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	69	18923	υπέστειλε λιβερτιανή
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	άρχει Σετούμπαλ
ΜΑΝΕΞΙ	71	12556	στόν Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Χαλκίδα 6/11
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Λισσαβώνα 15/11
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	ε. Βενετία 14/11
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Κίγκστον 14/10
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/10
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Νταλιν 24/10
ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ	68	18525	άρχει Στουλίδα
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Σιγκαπούρη 12/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Σαφάγκα 19/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Σάντος 27/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Σούνει 5/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	78	33191	α. Χόγκ Κόγκ 3/11
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Λισσαβώνα 21/9
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ	82	32300	ε. Ρόττερνταμ 15/11
ΜΑΡΘΩΝ	61	12847	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΔΕ'Ι'Κ	62	8967	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	άρχει Σετούμπαλ
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Μόχι 12/11
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. 'Αμβούργο 11/11
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	α. Τζέντα 17/9
ΜΑΡΣΟΛ	69	9623	στο Ντάρμπαϊν 16/11
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Σιγκαπούρη 13/11
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Μπότγουντ 31/10
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	δ. Γιβραλτάρ 16/11
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΗ	70	9565	α. Λάγος 12/10
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108	α. Ταμπίκο 4/11
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Λός 'Αντζέλες 5/11
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Φός 17/11
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Πόρτ Κονσέτσα 14/10
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Βοβιά 7/11
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/11
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Σιγκαπούρη 24/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411	δ. Σουέζ 12/10
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Ρεσίφ 5/11
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Όμοσάλα 14/11
ΜΑΡΙΛΥ	71	16289	ε. Κάντλα 7/9
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14589	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Ρίο 'Ιανέιρο 12/11
ΜΑΡΙΝΑ Α.	65	19566	διάλυση Παρανάγουα
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	δ. Γιβραλτάρ 7/11
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	άρχει Σετούμπαλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Γάνδη 7/11
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	άρχει Σετούμπαλ
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	ε. Γκρήν Μπαί 15/11
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082	δ. Σουέζ 30/10
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Λός 'Αντζέλες 12/11
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. 'Αντοφανάστα 1/11
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Χάμπτον 21/9
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ	73	32510	επωλήθη άλλοδαπούς
ΜΑΡΩ Α.	85	25000	α. Λός 'Αντζέλες 1/11
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Μπ. 'Αίρες 8/11
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/9

ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	32723	ε. Χιούστον 21/10
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. 'Αμβέρσα 12/11
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Βομβά 5/11
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887	α. 'Αμβούργο 17/11
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Λισσαβώνα 17/10
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Ταρραγκόνα 14/11
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	ε. Ρινιέκα 7/11
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Σουέζ 9/11
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Σάντος 31/10
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	ε. Βενετία 13/11
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	δ. Π. Σαίδ 16/11
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Κόρπους Κρίστι 4/11
ΜΕΣ ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. 'Αλγκθίρας 7/11
ΜΕΤΑΞΙΑ	67	48106	α. Γκιζάν 29/10
ΜΕΤΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Γουέστερμπορτ 28/9
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Σιλκάπ 1/11
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Γκίλτονγκ 14/11
ΜΗΛΟΣ Α' Γ' ΛΑΝΤ	79	10991	ε. Γιοκοχάμα 16/11

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΤΥ	69	1570	α. Χιούστον 12/11
ΜΙΝΙ ΛΑ' Τ'ΟΝΕΣ	72	1563	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/11
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/11
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1582	α. Πασιγίς 8/10
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Γκιζάν 16/10
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	δ. Κων/πολη 3/11
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/11
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 4/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/11

ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Γιβραλτάρ 13/11
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Μομπίλ 8/11
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ρίο Γκρόντε 3/11
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Φός 16/11
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ε. Τουτίκοριν 12/11
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ε. Καζαμπλάνκα 5/11
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	δ. Σουέζ 11/10
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άρχει Σάρα
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Σιγκαπούρη 9/11
ΜΗΝΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Βαρκελώνη 7/11
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Τζέντα 7/10
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	α. Πειραιά 29/3
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	δ. Γιβραλτάρ 6/11
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ύψωσε λιβερτιανή
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Π. Μπαλβάρ 26/10
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	α. 'Ακρπενρά 14/11
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	δ. Μπρανσμπάτελ 9/11
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	α. Φρεντερίτσια 4/11
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	α. Σόν Πέντρο 1/10
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	άρχει 'Αργστέλι
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Σιγκαπούρη 10/11
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	δ. Παναμά 6/11
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	α. Τσούναβιλ 17/10
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Φαλκονάρα 13/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Τσίμπα 13/11
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Χάμπτον 10/10
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡ	70	9087	επωλήθη άλλοδαπούς
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	α. Χιούστον 15/11
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948	άρχει Ρίβερ Φωλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.)	75	68631	α. Φιλαδέλφεια 12/10
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	77	13382	α. Πόρτ Χάρκωρ 14/11
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Μαρντέλ Πλάτα 12/11
ΜΥΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	επωλήθη διάλυση
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άρχει 'Αργστέλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Παλάου Μπακόμ 24/10

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	άρχει Γάνδη
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	α. Λούουστα 25/10
ΝΑΕΟΣ	70	8825	α. Μαυρίκιο 24/10
ΝΑΕΟΣ Α' Γ' ΛΑΝΤ	80	10982	ε. Μ. Μανγκάνονι 10/11
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Τζακάρτα 30/10
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχει Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ανάμενε Σιγκαπούρη
ΝΑΥΣΙΚΑ III.	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Μ. Μαγκαλόρ 17/10
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	α. Ντάρμπαϊν 15/10
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	δ. Σουέζ 19/11
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16476	ε. Μουτσούρε 26/10
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Γιβραλτάρ 7/11
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει 'Ελευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/11
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Γάνδη 12/11
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	στό Ν. Μανγκαλόρ 25/10
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Σιγκαπούρη 8/11
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'Υ	72	9606	ε. Καλκούτα 13/11
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Ρουέν 22/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό 'Ελ Χάκλ (άποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Θεσσαλονίκη 9/11
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29872	δ. Π. Σαίδ 4/11
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Χαμίνα 3/11
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44061	α. Πειραιά 4/11

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	πρ. «Jovian Leaf»
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/11
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	α. Γένοβα 15/11
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	ε. 'Αμπιζάν 25.10
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Ρίτσαρντε Μπαί 5/11
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	μετ. «Ocean Voice» (κ.)
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	άρχει Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΥ	71	14687	α. 'Αμβέρσα 8/11
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	άρχει Πειραιά
ΝΙΜΠΟΝΤ	76	39004	α. Λός 'Αντζέλες 12/11
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	α. Τάμπα 31/10
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	ε. Ναβλάκι 28/3
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Γιοκοχάμα 7/11
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ.	54	7701	άρχει 'Αλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Λός 'Αντζέλες 4/4
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	υπέστειλε λιβερτιανή
ΝΟΡΘΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	ε. Θεσσαλονίκη 9/11
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	α. Γάνδη 17/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Κόρπους Κρίστι 9/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Κόρπους Κρίστι 23/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Μπρέικ 18/11
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Τέμα 27/10
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	άρχει Πειραιά
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	άρχει Πειραιά
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	α. Πειραιά 19/11
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Μπαχραϊν 12/11
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Π. Νουάρ 12/11
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Νταμά 13/11
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Φός 10/11
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	άρχει Πειραιά
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382	α. Σ. Βίνσεντ 18/10

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	άρχει Πειραιά
ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	α. Φρήπορτ 13/11
ΟΛΓΑ	68	1586	α. Καβάλα 3/11
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	μετ. «Πρόγκρες Λάιτ» (Μβ.)
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	άρχει Σετούμπαλ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	71	17187
ΟΝΗΣΙΔΟΣ	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	20669
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	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	80	30639
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134
ΠΕΡΙΘΩΣ	68	44842
ΠΕΡΛ ΜΠΑ'Ι'Υ'	71	9623
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599

ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΛΕΟΠΗ	62	6299
ΠΗΛΕΟΠΗ II	56	6198
ΠΙΚΙ	85	25227
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864

ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
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'ΑΛΑΝΤ	81	10520
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941

ε. Σιγκαπούρη 14/11		
α. Ν. 'Υόρκη 20/10		
ἀργεί Πειραιά		
α. Λούις Τέρμιναλ 7/11		
ἀργεί 'Ελευσίνα		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί 'Ελευσίνα		
δ. Ντόβερ 15/11		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Βικτώρια 4/11		
μεταφορές Νιγηρίας		
στη Ρουέν 2/11		
α. 'Αμβούργο 11/11		
α. Φόρ 13/11		
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/11		
α. Ν. 'Ορλεάνη 16/11		
α. Βαλτιμόρη 30/10		
μετ. «Πούμα» (κ.)		
μεσογειακές μεταφορές		
μετ. «Φιντέλιτο» (κ.)		
στο Νατάλ (ἀποθήκη)		
δ. Σουέζ 31/10		
ἀργεί Πειραιά		
στο Λάγος		
ἀργεί Γκρέιτ Μπίτερ		

ἀργεί 'Ελευσίνα		
α. Γλάντσου 17/10		
ε. Νιτηρόι 17/11		
ε. Ραγκούν 6/11		
ἀργεί 'Ελευσίνα		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Πλάμπερ Σάουντ 6/11		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Κων/πολη 19/10		
α. Χάβρη 1/11		
δ. Κων/πολη 8/11		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
στη Χαλκίδα		
ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 2/11		
α. Ν. 'Ορλεάνη 25/10		
ε. Δουνκέρκη 6/11		
ε. Ρόττερνταμ 12/11		
α. Λόρ Πάμας 9/11		
ε. Μπάρ 11/11		
α. Ντάρμπαν 1/11		
ναυπηγείται Ναγκαασάκι		
α. Τσίμπα 16/11		
ἀργεί Πειραιά		
α. Μερσίχ 26/10		
ε. 'Ολμπαν 16/11		
α. 'Ικόνιο 6/11		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/11		

δ. Σουέζ 15/11		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ριγίκα 28/10		
α. Βισακαπατάν 17/11		
α. Λεμεσός 14/11		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Μπαχρέιν 31/10		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Βενετία 9/11		
ἀργεί Πειραιά		
πρ. «Carmalia»		
α. Βικτώρια 24/10		
ε. Πειραιά 19/7		
ε. Θεσσαλονίκη 13/11		
ρυμουλκείται Τουρκία		
ε. Πειραιά 26/10		
δ. Π. Σαϊό 13/11		

ἀργεί Πειραιά		
ε. Νταμάμ 8/11		
α. Ρουέν 30/9		
πρ. «Carinthia»		
α. Ν. 'Υόρκη 17/11		
δ. Σουέζ 17/11		
α. Ντάρμπαν 16/10		
α. 'Αστακό 7/8		
ε. Πειραιά 10/8		
υπό ναυπήγηση		
στο Μόχι 1/11		
ἀργεί Γαλαξειδί		
ε. Ροζάριο 5/11		
ἀργεί Λομπίτο		
α. Λός 'Αντζέλες 5/11		

ἀργεί Γαλαξειδί		
ε. Μπαλμπόα 19/6		
στο Χάλιφαξ 5/11		
ε. Σιγκαπούρη 23/10		
α. Σεπετίμα 3/11		
α. Σιγκαπούρη 26/9		
ἀργεί Χαλκίδα		
ε. Ποντοκράτης 6/11		
ἀργεί Τρινκομάλη		
ε. Σασόμπο 4/11		
α. Πειραιά 6/11		
α. Σάντος 13/11		
α. Γκουαγκακούλι 8/11		
α. Ντόρντρεχτ 14/11		
ε. Σ. Τζών 13/11		
ἐπισκευές Πειραιά		
δ. Γιβραλτάρ 12/11		
α. Πόρτ Λιμών 24/10		

ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163
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' I (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ' 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
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
ΡΟΖΑΝΑ	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	5651
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	10600

ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΣΕΤ	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	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ 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 ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810
ΣΗ ΧΑΟΥΝΤ	62	13714
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016

ΣΙΛΒΕΡ ΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ'	69	9305
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΑΛΑΝΤ	85	10511

α. Τάμπα 23/10		
στο Σουέζ (ἀποθήκη)		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 12/11		
α. Τερνέστη 9/11		
α. Ντουάλα 26/10		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 28/10		
ε. 'Αμβέρσα 15/11		
ε. Μπαθνγκάρ 15/9		
δ. Π. Σαϊό 16/11		
α. 'Αμβέρσα 10/11		
α. Βενετία 16/11		
α. Τής 1/11		
ε. Τάραντα 12/11		

ε. Λίβερπουλ 2/11		
α. Λά Γκουλέι 5/11		
ε. Πειραιά 14/11		
δ. Σουέζ 14/10		
ναυπηγ. Μοντεβιδέο		
α. Κολόμπο 3/11		
α. Κάδιξ 7/11		
α. Πειραιά 359		
α. Λεμεσός 9/11		
ε. Πειραιά 29/10		
α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 18/11		
α. Γιοκοχάμα 2/11		
ἀργεί Γαλαξειδί		
στον Πειραιά 7/6		
δ. Γιβραλτάρ 31/10		
διάλυση Μπαγκλαντές		
ἐπισκευές Μάλτα 18/11		
α. Γάνδη 1/11		
α. Βηρυτό 23/10		
ἀργεί Λομ		

στη Μουπάσα	
δ. Σουέζ 12/11	
α. Σάν Φραντσίσκο 14/10	
α. Ντουμπάι 9/11	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	
ε. Σελίτ 26/5	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	
α. Άλχανβίρας 28/10	
α. Πάρογκρουν 13/11	
ε. Κορούνα 12/11	
α. Ντάρμπαν 7/11	
μετ. «Μολβίνα» (ε.)	
άρνει Πειραιά	
μεσοναικιάς μεταφορές	
άρνει Πειραιά	
α. Γκότνεμπουργκ 6/11	
ε. Χομίνα 15/11	
άρνει Πειραιά	
στη Τσίλινα 5/11	
α. Άμβέρσα 17/11	
στο Μπράντλιν Άιπας 25/9	

ΣΚΑΠΟΥ'ΙΝΤ	70	9077	α. Μπουεναβεντούρα 29/10
ΣΚΑΠΛΕ'ΓΚ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980	ε. Παλάου Μπακόι 1/11
ΣΚΟΠΟΣ	77	19168	α. Γκουέι 29/10
ΣΝΟΥΦ ΟΡΟΣΤ	63	2211	άρχει Πειραιά
ΣΟΥΛΣ	63	5404	άρχει Έιυδεν
ΣΟΥΡΤΕ	63	4803	άρχει Έλευσία
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364	ε. Φρήτσου 4/11
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Ρίτσαρντ Μπαίη 8/11
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834	α. Πόρτ Άντζελες 31/10
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	υαυπηγ. Καβαχίρι
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	βθση 55.21 Β. 03.46 Α 6/11

ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.).....	64	41260
ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118
ΣΤΑΜΥ.....	72	30315
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ.....	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	38094
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334

ΣΤΑΡ (δ).	56	10287
ΣΤΑΡ I.	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	16876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΑΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΝΙΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ.	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΟΚΡΑΤΗΣ	58	8584

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ΄ΙΝ	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΣΙΑ (δ)	69	63989
ΤΑΣΙΑ	62	14150
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪΥ'	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ΄ΙΝΤ	74	8915
ΤΖΕ΄ΙΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ΄ΙΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	12953
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΔΕΛΕΑΚΗΣ	77	16278

ΤΖΩΝ Κ...	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	53	2731
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΘΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΘΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΛΑΣ	85	28000
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΛΑ'ΙΤ	66	25327
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214
ΤΡΕΙ'ΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΝΝΙΜΠΕΛΣ	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580

α. Μπουεναβεντούρα 29/10
 άργει Χαλκίδα
 ε. Παλάου Μπακόμ 1/11
 α. Ίκουις 29/10
 άργει Πειραιά
 άργει Έμδεν
 άργει Έλευσίνα
 ε. Φρήτσου 4/11
 α. Ρίτοαρντς Μπαϊν 8/11
 α. Πόρτ Άντζελες 31/10
 ναυπηγ. Καθαχίρι
 θάσιν 55 21 Β. 03.46 Α 6/1

α. Ντῶρμπαν 12/11
α. Βικτώρια 5/11
ἀργεῖ Ἑλευσίνα
ε. Φιλαδέλφεια 14/11
στὴ Δουνκέρκη 11/11
ε. Χάβρη 14/11
ε. Ν. Ὁρλεάνη 3/11
ε. Ν. Ὁρλεάνη 16/11

ὄργει Πειραιά
 ὄργει Λευκάδα
 α. Π. Σαῦς 13/11
 α. Σύνδεσ 15/11
 α. Νικητοῦς 12/11
 ἐπισκοπεύς 14/11
 α. Σιμωνοσκέι 16/11
 ἐπισκοπεύς Πειραιά
 α. Ν. Ὁλλανδία 19/11
 α. Τζουμέρ 13/90
 α. Μπονκαβεντούρα 14/10
 ὄργει Πειραιά
 α. Παναμῖ 9/11
 στό Σουεζ
 α. Σουεζ 13/11
 διάλυσι Κίνα
 α. Ν. Ὁρλέαν 26/10
 μεσοσηκέας μεταφορές
 α. Φιλοθέφεια 2/11
 α. Μιραντομπάλε 15/11
 ὄργει Γαλαξείδι
 ὄργει Ἰθάκη

στο Γκουαγιαγκουίλ (άποψη)η)
 άργει Πειραιά
 α. Φός 15/11
 α. Σγκαπούρη 28/10
 μεσογειακές μεταφορές
 στις Σευίλλες 17/9
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Ντάρ-ε-Σαλάα 5/11
 ε. Άμβερσα 1/11
 δ. Γιβραλτάρ 10/10
 ε. Λέγκορν 15/11
 στη Βόνη
 διάλυση Κίνα
 ε. Ν. Όρλεάν 17/11
 α. Μαντράς 10/11
 ε. Γκίλονγκ 27/10
 δ. Παμαό 27/10
 δ. Ντόπερ 12/11
 α. Παράναγου 22/10
 άργει Άστακό
 α. Μπιμπό 8/11
 α. Δακάρ 19/10
 ε. Γόουνα 12/11
 δ. Σουζέ 7/11
 α. Ρας Τανούρα 15/11
 έπωληση άλλοις
 δ. Κων/πολη 4/11
 ε. Τάραντα 8/11
 α. Χαλκίδα 9/11

α. Χιούστον 9/10
δ. Έλεανόρη 11/11
δ. Γιβραλτάρ 26/10
όργει Μανφρεντόνια
α. Κολόμπο 13/11
όργει Έλεουσινά
α. Ν. Όρλεάν 18/10
α. Πειραιά 12/11
όργει Χαλκίδα
όργει Πειραιά
όργει Πειραιά
όργει Πειραιά
α. Κότονου 9/11
α. Πόρτ Στανβάκ 13/11
α. Τάραντα 31/10
α. Λός Άντζελες 14/10
ε. Ίμμιγκνγκο 1/11
α. Χάμπτον 7/11
ε. Σαγκάη 28/10
όργει Πειραιά
δ. Παναμά 15/11
όργει Πειραιά
α. Αιγούστα 4/11
α. Βουλώνη 16/11
δ. Σουέζ 15/11
α. Λάγος 23/10
θήσως κυπριακή
όργει Πειραιά
όργει Πειραιά
όργει Ν. Όρλεάν
δ. Πόρτ Σαΐδ 13/11

ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΡ	77	13663
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΜΗΤΤΟΣ ΙΩ	69	8909
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167

ΘΑΔΕΡ	77	17745
ΘΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266
ΘΑΕΘΩΝ	71	11502
ΘΑΙΑΞ	70	11489
ΘΑΙΔΑΡΑ (δ.)	71	73503
ΘΑΙΔΩΝ	56	5382
ΘΑΛΚΟΝ	78	13889
ΘΑΜΙΛΥ Α΄ ΒΟΡΥ	77	9477
ΘΑΜΙΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΘΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10048
ΘΑΜΙΛΥ ΦΤΕΙΝΗ	81	11980
ΘΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΘΑΝΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΘΑΝΥΑΝ	66	14617
ΘΑΡΟΞΠΙ Α. (δ.)	75	138255
ΘΕΙΑΔΙΣ	73	19747
ΘΕΛΙΣΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΘΕΛΛΟΣΠΙ Α. (δ.)	74	118215
ΘΕ΄ΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217
ΘΕ΄ΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19045
ΘΕ΄ΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19045
ΘΕ΄ΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19045
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22800
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ.	74	16282
ΦΙΛΩΝ	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΤΥ Α. (δ.)	83	31327
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ΄ΑΛΙΑΜΣ	62	19974

ΦΛΑΓΚ ΑΗΝΤΕΡ.	72	2071
ΦΛΑΓΚ ΤΡΑΠΛΑΤ'ΕΡ.	56	1340
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΠ'ΙΝΤΕΡ.	72	720
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΙΣΟΥΝ.	65	1194
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.).	77	15963
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	1974
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	1536
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	1034
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ΄ΙΝΤΣΜΑΝ.	72	1021
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ΄ΙΝΤ.	70	1182
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.	62	1203
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ.	71	1019
ΦΟΡΤΟΥΝΑ I.	66	144
ΦΟΡΤΙΣΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).	75	11821
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	2200
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	946
ΦΡΑΤΖΣ	72	1246
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).	76	12294
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	941
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	1955
ΦΡΕΝΤΟΜ Α.Σ.	76	930
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	983
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	2970
ΦΡΙΞΙΠ Α. (δ.).	74	14027
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	988
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	906
ΦΤΕΙΝΗ	77	1925
ΦΤΕΙΝΗ Α.	76	3310
ΦΤΕΙΝΗ Φ.	68 *	292

Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	2262
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	1614
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	1246
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	1237
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	3936
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	1001
ΧΙΑΝ ΓΟΥΛΙΝΘ	68	1001
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	1012
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	1001
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	1001
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	1012
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	1001
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	1001
ΧΙΟΣ (δ.)	81	2300
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	668
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	667
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	552
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	158
ΧΛΩΝ	75	1642
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	1440
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.Ι.Ι.	67	383
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	214
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	4122
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	836
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	1693
ΧΡΙΣΤΙΤΖΑ	69	2820
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	132
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	1336
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	236

ΨΗΛΗ	65	1236
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	1144
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.....	73	668
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	1002
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	371

δ. Π. Σάιδ 7/11
δ. Ντόβερ 13/11

α. Μομπάσα 8/11
δ. Καϋμάν Μπράκ 18/9
α. Λός Άντζελες 10/11
έπωλήθη άλλοδαπούς
α. Θεσσαλονίκη 10/11

ε. Πόρτ Κέλανγκ 11/11
 άργει Πειραιά
 έρρεκευέεε Μπωμόντ
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 μεσοανιαέεε μεταφορέε
 α. Νώρμπαν 16/10
 ε. 'Ιμμινγκάμ 18/11
 στό Μπαγκκόμ Μπάρ 19/10
 άργει Πειραιά
 μετ. «Candelaria» (π.)
 α. Λόε 'Αντίελεε 13/11
 α. Κόρπουε Κρίετί 10/11
 διδύλωση 'Ιαπωνία
 πρ. «Οηγκ»
 α. Καουσιούγγκ 3/11
 δ. Πανάμ 9/11
 α. Τζουέμα 23/10
 ε. Χαχαχόλμεν 1/11
 α. Σαραχόπούρη 8/11
 α. Χόγκ Κόγκ 6/11
 ε. Χόγκ Κόγκ 6/11
 ε. Γκλινόρη 8/11
 α. Ν. 'Ορλέαν 7/11
 α. Σγκαπούρη 13/11
 δ. Π. Σαίδ 13/11
 α. Μοριουγκό 66/11
 α. Νητρώίτ 13/11
 α. Π. Σαίδ 18/11
 δ. Πανάμ 16/11
 α. Ν. 'Υόρκη 16/11
 δ. Κωμ/πολή 6/11

α. Γιοκοχάμα 5/11
 ε. Πειράς 14/10
 α. Π. Σαΐδ 8/11
 ε. Τάραντα 9/11
 άργει Πειραιά
 έπισκοπές Πειραιά 4/11
 α. Φρήτσουν 6/11
 δ. Σουζέ 10/11
 ύψωση κυπριακή
 α. Μπουναβεντούρα 1/11
 α. Άμβέρσα 15/11
 ε. Παραντίπ 15/10
 άργει Χαλκίδα
 δ. Γκιρπαλάτ 12/11
 α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 11/11
 στο Χώρ αλ Ζουμπαΐρ
 α. Χιούστουν 8/11
 α. Τζουμέα 6/11
 α. Κέιπ Τάουν 3/11
 α. Μπρεμερχάβεν 11/11
 α. Καρατίσι 11/11
 α. Γκιρπαλάτ 3/11
 δ. Παναμά 12/11
 μεταφορές Περισκοΐ
 ε. Ντόρμπαν 10/11
 α. Νταλίαν 23/10
 έπαληθή αλλοδαπούς
 α. Κομά Μπαϊ 3/10
 δ. Κωι/πολή 2/11

α. Όριότανο 31/10
α. Άλγκεθρας 4/11
α. Ντάρμπαν 8/11
άρχει Πειραιά
α. Λός "Αντζελες 11/11
δ. Σουεζ 15/11
δ. Σουεζ 6/11
άρχει Χαλκίδα
α. Βαλλεφφλάντ 14/11
ε. Χιούστον 22/10
δ. Σουεζ 2/11
ε. Μπανγκόκνκ 11/11
α. Κακούτα 13/11
δ. Κασμάν Μπράκ 1/11
άρχει Άμβουονο
άρχει Πειραιά
α. Άμβερσα 17/6
α. Γάνδη 30/10
μετ. «ΕΛΙΝΗ» (Ε.)
δ. Σουεζ 8/11
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Γιούροπουτ 14/11
άρχει Πειραιά
α. Πόρτο Καμπέλο 8/10
α. Τακόμα 14/11
μεσογειακές μεταφορές
α. Ράς Τανούρα 18/11
μεσογειακές μεταφορές

ἀργεῖ Πειραιᾶ
ε. Γάνδη 9/11
δ. Ἡμσχαβεν 29/9
α. Ν. Ὑόρκη 14/11
ἀργεῖ 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 μιὰ εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

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

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

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

Γιὰ γιὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους 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 Πειραιῶς



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

“SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS”

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

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

* ITT 42018 EL GRECO PN



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΒΟΖΕΤ (δ.κ.)	66	21504
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940
ΑΘΕΡΑΣ (κ.)	75	4.050
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (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
ΑΪΒΥ (κ.)	67	9967
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΪΪΚΟΝ	71	27958
ΑΪΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΪΛΑΝΤΕΡ (Μάλ.)	66	9135
ΑΪΪΝΤΗΛ (Μάλ.)	65	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΪΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΪΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΤΣΟΥ	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (π.)	68	25133
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300

ε. Καλκούτα 28/10		
α. Κολόμπο 4/10		
α. Μάντρε ντε Ντέους 2/11		
ε. Σαγκάη 23/9		
α. Κόρπους Κρίστι 1/11		
άρχει Πειραιά		
α. Ρίο Γκράντε 3/11		
ε. Λά Γκούρα 28/9		
α. Χιούστον 5/11		
α. Παρανάγουα 5/11		
α. Βενετία 4/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Άμστερνταμ 2/11		
ε. Ν. Όρλεάνη 20/4		
α. Φλάττερυ Χάρμπορ 5/11		
α. Φός 2/11		
στον Πειραιά 28/10		
ε. Άμστερνταμ 14/10		
α. Ρός Τανούρα 3/11		
α. Αύγουστα 30/10		
ε. Χόγκ Κόγκ 11/6		
α. Τσαγκόνη 4/11		
ε. Σουέζ 11/11		
δ. Κωνσταντή 30/10		
ε. Βηρυτό 7/11		
ε. Μπαντάρ Άμπας 6/11		
ε. Βηρυτό 4/11		
υπέστειλε ελληνική		
στον Πειραιά 12/11		
άρχει Πειραιά		
ε. Τσιτακόγκ 30/9		
α. Χόγκ Κόγκ 12/11		
άρχει Πειραιά		
στο Χώρ αλ Ζουμπάρ		
στη Χαλκίδα 5/11		
επισκευές Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
δ. Παναμά 18/10		
α. Χιούστον 19/10		
διάλυση Πακιστάν		
διάλυση Τσιτακόγκ		
στο Ταμπίκο		
α. Πασαγές 28/10		
α. Φός 22/10		
α. Γιούροπουρτ 10/11		
α. Λός Άντζελες 6/11		
α. Μίνα Καμπούς 11/11		
α. Σκάτλ 12/10		
διάλυση Κίνα		
έπωληθη		
έπωληθη		
ε. Άνγκρα ντός Ρέις 30/10		
έπωληθη		
δ. Γιβραλτάρ 28/9		
α. Κόρπους Κρίστι 7/11		

στο Ναβλάκι 8/11		
ε. Χαλκίδα 11/10		
α. Τσιότζα 7/11		
ε. Ντακόρ 20/10		
α. Τζέντα 16/10		
δ. Π. Σαϊό 5/11		
άρχει Λαμπουίν		
α. Π. Κορτέζ 16/10		
άρχει Πειραιά		
α. Μουσταούρε 11/11		
ε. Φορταλέζα 1/8		
α. Λός Πάλμας 7/11		
άρχει Πειραιά		
δ. Π. Σαϊό 21/8		
άρχει Χώγκεσαντ		
πρ. «Δανίλα»		
ε. Καρβάρ 10/10		
διάλυση Ίνδια		
άρχει Πειραιά		
ε. Χουέλλα 30/10		
πρ. «Μαθίλδα»		
στον Πειραιά		
α. Καράτσι 21/10		
διάλυση Κίνα		
α. Ραβέννα 29/10		
α. Άμβουρνο 26/9		
α. Πόρτλαντ 15/10		
α. Ρίο Τανέιρο 14/10		
α. Ίτακούϊ 29/10		
ανάμενι Χώρ Φακάν		
ε. Γκίλνγκ 11/11		
άρχει Πειραιά		
ε. Ν. Όρλεάνη 16/8		
άρχει Καράτσι		
άρχει Πειραιά		
δ. Παναμά 27/10		
ε. Σάν Χουάν 23/10		

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ(π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	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.)	80	5911
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (π.)	85	14088
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΣΕΑΔΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΣΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΣΕΜΠΕΡΙΓΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΞΙΜΕΝΤ (δ.κ.)	75	118475
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Ονδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΟ (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 ΑΪΪΛ(π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΪΪΟΝ	68	48559
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	71	8212
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122346
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154

ΒΑΪΪΣΡΟΪ (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	17161
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 Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	9869
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.)	72	14315
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΝΤ Π.	70	11525

α. Θεσσαλονίκη 6/11		
στη Μπιζέρια 13/11		
α. Γιούροπουρτ 26/10		
δ. Παναμά 10/10		
δ. Παναμά 10/11		
α. Μίλνερ Μπαϊ 5/11		
α. Κολούμπια 2/11		
άρχει Πειραιά		
δ. Σουέζ 20/10		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Λείθ 7/11		
δ. Σουέζ 25/10		
α. Πειραιά 8/11		
δ. Κωνσταντή 19/10		
στο Γιβραλτάρ 17/10		
επισκευές Παλέρνο 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 Πάλμας 21/9		
ε. Τορόντο 7/11		
α. Βισακαπατνάμ 6/11		
πρ. «Γουόρλντ Άξ(βμεν)»		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Πειραιά 29/10		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Σάουβεντ Άνκοράζ 4/11		
α. Μάντρε ντε Ντέους 6/11		
ε. Πόρτ οφ Σπαϊν 6/11		
άρχει Χαλκίδα		
α. Ντουλούβ 24/10		
ε. Φτουτζέιρα 3/9		
άρχει Μπρούνι Μπαϊ		
α. Φός 6/11		
άρχει Πειραιά		
α. Μάντρε ντε Ντέους 1/11		
άρχει Πειραιά		
α. Άμβουρνο 5/11		
ε. Βόλο 28/10		
α. Άνγκρα ντός Ρέις 23/10		
δ. Σουέζ 12/9		
άρχει Πειραιά		
α. Κέιπ Τάουν 4/11		
ε. Μπαντρίμα 29/10		
άρχει Πειραιά		
άρχει Άλιβέρι		
ε. Μαντράς 3/11		
μεταφορές Περισκοῦ		
α. Ν. Υόρκη 27/10		
α. Λόγος 10/10		
στο Παρντίνα 11/11		
άρχει Σετουμπάλ		
ε. Πειραιά 10/11		

ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724
ΑΛΒΥΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677
ΑΛΚΜΑΝ	66	27985
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
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (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

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. Κόρπουο Κρίστι 2/11
πρ. «Αρμονικός»
α. Σγκαπούρη 29/10
α. Σάν Νικολας 13/10
πρ. «Universe Clipper»
α. Άμθούργο 4/11
α. Βουλώνη 7/11
πρ. «Τολμηρός»
α. Χοντέιντα 26/10
άρχει Πειραιά
ε. Άντερνι ντ'ος Ρέις 22/10
ε. Ρότερνταμ 8/10
μεσογειακές μεταφορές
στο Μουσείο (ἀποθήκη)
α. Βιτόρια 20/10
α. Λορέ 31/10
ἐπιλήθη ἀλλοδαπούς
α. Μντρέαλ 17/10
ε. Γιοκοχάμα 5/11
μετ. «Sirega» (Ὀνδ.)
δ. Σουέι 2/11
α. Πειραιά 19/10
α. Γούνια 10/11
ε. Φουτζέιρα 12/11
α. Μπανιάς 2/11
άρχει Πειραιά
α. Πλύμουθ 6/11
στή Καζαμπλάνκα
α. Γένοβα 7/11
α. Ντεμερράδ 7/11
ε. Καρταγένα 28/10
στό Μπαντάρ Άμπας

ΓΚΡΑΪΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (η)	57	2876
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΑΪΖ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (η)	68	9067
ΓΟΥΪΝΕΡ (η)	73	13631
ΓΟΥΣΤΓΟΥΪΝΤ	70	11329
ΓΟΥΣΤΦΛΟΥ (η)	72	4931
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΪΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕΪΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (η)	45	2740
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334
ΔΕΛΦΙΝΗ (δ.η)	71	17805
ΔΕΛΦΙΝΗ	71	9564
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.)	66	6845
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΟΤΩ	68	35191

ΕΒΕΛΥΝ (η)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (η)	67	23552
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ (Μ.)	66	23390
ΕΛΕΝ Γ. (η)	71	11069
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.η.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (η)	71	57829
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (η)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (η)	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.)	76	150518
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ	77	22893
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μαλ.)	69	12102
ΕΛΠΙΔΑ (η)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (η)	75	9064
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΙΚΑ II (κ.)	66	1443
ΕΡΝΗ (η)	81	15178
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (η)	68	19044
ΕΣΜΕΡΑΛΑΤΑ I (η)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΤΑ II (η)	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (η)	85	22980
ΕΣΤΙ (η)	72	10351
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498
ΕΥΘΙΑ ΛΑΚ (η)	76	11321

ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (η)	69	8676
ΕΥΡΙΑΚΗ (η)	69	10900
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (κ.)	77	16366
ΖΕΥΣ I (η)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΜΠΡΑ (κ.)	68	31093
ΖΗΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΖΗΝ	79	16379
ΖΗΛΟΠΟΛΙΣ (Μ.)	68	9066
ΖΡΑ	79	16390
ΖΡΑΙΑ (κ.)	67	8799
ΖΡΑΚΛΗΣ (η)	57	2875
ΖΡΑΚΛΗΣ (ΑΙΘ)	53	5691
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431
ΘΑΡΡΟΣ (η)	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΙΜΑ	68	27989
ΙΟΝΙΑ (κ.)	69	10524
ΙΟΝΙΑ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	64	7528
ΙΟΝΙΑ ΓΚΡΕΪΣ (Μαλ.)	58	3825
ΙΟΝΙΑ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834
ΙΟΝΙΑ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704
ΙΟΝΙΑ ΠΡΙΝΣΕΣ (η)	61	8999
ΙΟΝΙΑ ΣΚΑΥ (Μαλ.)	52	3840
ΙΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΟΝΙΑ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039
ΙΟΣ (η)	70	3971
ΙΣΜΗΝΗ (η)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631

α. Γκιζάν 6/11	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πόρτ Σαΐδ 31/10	
δ. Ντόβερ 2/11	
α. Σχέδιν 24/8	
α. Σιγκαπούρη 2/11	
αργεί Πειραιά	
ε. κων/πολη 29/9	
δ. Π. Σαΐδ 9/11	
ε. Βανκούβερ 18/10	
α. Ρίο Γκράντε 25/10	
α. Φουτζέιρα 28/10	
α. Μομπάσα 28/10	
α. Παρανάνγου 29/10	
ε. Σιγκαπούρη 23/10	
δ. Σουέζ 29/10	
δ. Ντόβερ 7/11	
δ. Ντόβερ 31/10	
δ. Γιβραλτάρ 11/11	
α. Τάραντα 24/10	
α. Ναγκόρια 30/10	
αργεί Πειραιά	
α. Κίσα 16/10	
α. Χαλκίδα 8/9	
α. Άλ Ρουέζ 8/11	
στό Τζέμπελ Άλσι	
α. Φόρ 28/10	
αργεί Μπαγκουώτερ	
πρ. "Ασσορ"	
ε. Σάρζα 6/11	
ε. Παρανάνγου 4/11	
αργεί Πειραιά	

στόν Πειραιά 2/11	
δ. Γιβραλτάρ 1/11	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Καράτσι 3/11	
ε. Κούβα 13/11	
ε. Μαντράς 7/8	
ε. Άμβέρσα 8/11	
α. Κίρε 31/10	
α. Φουτζέιρα 4/11	
α. Λός Πάμας 10/10	
α. Ναγκόρια 25/10	
διάλυση Πακιστάν	
ε. Ντάρμαν 11/11	
α. Ντάρμαν 7/11	
α. Σάν Φραντσίσκο 9/11	

δ. Γιβραλτάρ 8/11	
ε. Ρότερνταμ 31/10	
α. Γιένμπο 31/10	
πρ. «Δ.Κ. ΣΑΜΥ»	
πρ. «Θάσος»	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Τσάκ Μπαχάρ 22/10	
ε. Ακαγιούτλα 7/10	
α. Σιγκαπούρη 8/10	
αργεί Άστοκ	
α. Χάουιντ Πόιντ 9/11	
πρ. «Intermar Progress»	
πρ. «Φόουνα»	
α. Πειραιά 26/10	
α. Ταργκόνα 29/10	
ε. Ν. Όρλεάν 24/10	
α. Μασαλία 21/10	
α. Μπ. Άιρες 26/10	
α. Ν. Όρλεάν 23/10	
μεσογειακές μεταφορές	
ύψωσε ελληνική	

ε. Ρίτσαρντ Μπαϊ 5/11	
δ. Σκώ 4/10	
δ. Π. Σαΐδ 7/11	
ε. Φιλαδέλφεια 8/11	
α. Ν. Υόρκη 29/10	
α. Πόρτλαντ 25/10	
δ. Κων/πολη 9/10	
στή Σαφάγκα (άποθήκη)	
δ. Κων/πολη 25/4	
δ. Σουέζ 12/10	
α. Ρίο Ίανέιρο 12/10	
α. Καράτσι 6/11	
αργεί Χώγκεσαντ	

ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60855
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (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
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000
ΜΙΜΗ Μ. (Μαλ.)	69	13525
ΜΙΛΙΑ (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	1564
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΠΛΑΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855
ΜΠΛΑΙ ΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706
ΜΠΛΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΗΛΙΦ (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	38603
ΜΠΡΙΖΙΤ (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
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	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
ΝΙΚΟΛΑΣ 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
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΟΥΒΕ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (κ.)	66	22260
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260
ΞΙΦΑΙΣ Ι. (κ.)	74	5932
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140

ε. Ν. Ορλεάνη 5/11	
ἀργεί Κουβέιτ	
ε. Μπούλεν Μπαίχ 25/9	
ε. Βηρυτό 4/11	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Π. Σαΐδ 4/11	
ε. Βομβά 24/10	
στο Μπόου (ἀποθήκη)	
ε. Άμβέρσα 11/11	
δ. Γιβραλτάρ 10/11	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σιγκαπούρη 5/11	
δ. Γιβραλτάρ 7/11	
μετ. «Μίλλυ» (Μα.)	
ε. Ν. Ορλεάνη 11/11	
α. Σιγκαπούρη 3/11	
διόλυση Κίνα	
πρ. «Αγαθή»	
α. Ν. Ορλεάνη 1/11	
δ. Παναμά 24/10	
α. Ν. Ορλεάνη 23/10	
α. Μομπά 24/10	
α. Χιούστον 14/10	
α. Ν. Ορλεάνη 8/11	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ν. Ορλεάνη 22/10	
ἀργεί Ν. Ορλεάνη	
α. Μομπά 22/10	
α. Μομπά 11/10	
ἀργεί Ν. Ορλεάνη	
ἀργεί Ν. Ορλεάνη	
α. Ντεμπερά 8/11	
ἀργεί Ν. Ορλεάνη	
δ. Παναμά 30/10	
δ. Γιβραλτάρ 1/11	
α. Ν. Ορλεάνη 6/11	
ἀργεί Ν. Ορλεάνη	

ἀργεί Ν. Ορλεάνη	
ε. Σιλακά 23/10	
δ. Ντόβερ 11/11	
α. Ν. Ορλεάνη 6/11	
α. Ρουέν 1/10	
μεταφορές 'Ινδονησίας	
ε. Ρουέν 22/10	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. «Κατερίνα Κ.»	
πρ. «Solweig»	
μεσογειοακές μεταφορές	
α. Π. Σαΐδ 5/11	
α. Κίγκστον 1/11	
ε. Μαντράς 29/9	
στη Νιγηρία	
υπεστείλες ελληνική	
α. Γιένμπο 4/11	
δ. Γιβραλτάρ 8/11	
ε. Φιλαδέλφεια 9/11	
ἀργεί Πειραιά	
προσάραξε Μπουσίρ	
α. Φαλκονάρα 4/11	
ε. Μπαβανγκάρ 19/8	
α. Πόρτ ντε Μπούκ 7/11	
α. Λός Άντζελες 30/10	
μεταφορές Περιοικού *	

δ. Σουέζ 10/11*	
πρ. «Ντέκα Ναβιγκέιτορ»	
α. Αύγουστα 4/11	
δ. Παναμά 30/10	
ε. Τόλμα 8/11	
α. Ούμ Σαΐδ 7/11	
ε. Γούνια 28/10	
μεσογειοακές μεταφορές	
μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.	
υπεστείλες ελληνική	
α. Κασσιόινγκ 2/11	
ε. Κασσιόινγκ 6/11	
α. Φός 5/11	
α. Σκυόμπα 31/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Χόγκ Κόγκ 5/11	
ἀργεί Τουλόν	
ἀργεί Δουνκέρκη	
ε. Δουνκέρκη 25/10	
α. Δακάρ 27/10	
ε. Ν. Ορλεάνη 2/11	
μεσογειοακές μεταφορές	
α. Πειραιά 20/10	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Φιλαδέλφεια 26/10	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Σπέζια 6/8	
α. Μπανζιούλ 25/10	
ε. Κοπέρ 9/11	
α. Ντάρμαν 21/10	
α. Καρταγένη 9/10	
ἀργεί Πειραιά	
α. Άμλοντς 7/11	
δ. Σουέζ 7/11	
α. Κόδι 6/11	
α. Βαλπαράϊζο 3/11	
α. Μομπάρα 8/11	
α. Τρινκόμαλί 12/11	
στο Παλάου Σαμπου (ἀποθ.)	
ε. Παναγάνου 3/11	
ε. Μάντρε ντε Ντέους 5/11	
ε. Μορμουγκάο 6/11	
στο Άσσόμ 30/10	
μετ. «Μόουντ Έτινα» (Λ.)	
ε. Χιούστον 11/11	
δ. Πόρτ Σαΐδ 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 ΑΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688
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
ΟΥΑΡΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΑΡΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (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
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525

ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΑΓΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (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 ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΓΙΟΣ (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
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
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
ΡΟΥΣΣ ΣΤΟΟΥΝ (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 ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΚΟ ΠΡΕΤΣΑ (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 'Ιτέα
 ἀργεί 'Ελευσίνα
 ἀργεί 'Ελευσίνα
 ἀργεί Π. Άρθουρ
 α. Χάμιλτον 17/10
 ε. Τολέδο 6/10
 α. Τζακάρα 25/10
 αναμένει Λαμπουάν
 ἀργεί 'Ιτέα
 ἀργεί Πειραιά
 α. Χόβι 28/10
 ε. Τάραντα 12/10
 ε. Χιούστον 10/11
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Ν. Ορλεάνη 4/11
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 α. Υμούινεν 1/11
 ε. Πειραιά 27/10
 μεσογειοακές μεταφορές
 ἀργεί Πειραιά
 α. Μάντρε ντε Ντέους 5/11
 ἀργεί Σετούμπάλ
 στο Τζιμπουτί 2/11
 α. Ν. Γουέστμινστερ 7/11
 πρ. «Γλυφάδα Γουαίβ»
 ε. Κακινόδα 24/9
 δ. Μάλτα 1/11
 α. Τενερίφ 22/10
 α. Τόκυο 8/10
 πρ. «Virginia Star»
 α. Σιγκαπούρη 13/10
 ἀργεί Σάρα
 α. Ούκο 20/9
 ε. Μονρόβια 2/11
 α. Μπάχια Μπλάνκα 6/11
 α. Μπελέμ 3/11
 ε. Ν. Ορλεάνη 17/10
 ε. Ρότερνταμ 8/11
 πρ. «Ιδέα»
 α. Νταλιάν 5/7
 δ. Παναμά 26/10
 α. Ντάρμπαν 23/10
 δ. Γιβραλτάρ 24/10
 α. Λ. Τσάρλς 27/9
 ἀργεί Καμπάνας
 ἀργεί Πειραιά
 δ. Γιβραλτάρ 7/9

ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	6098
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (κ.)	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.)	67	39444
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΕΙΡΗΝΑ (Λιβ.)	72	69874
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΙΙ(π.)	76	12443
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΡΥ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Λιβ.)	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Λιβ.)	71	8894
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Λ.)	70	5746
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΟΡΑΛ (δ.κ.)	70	3295
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21656
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΛΟΥ (Μ.)	66	10073
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΡΥ (π.)	70	43598
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΟΥΥΤΥ (π.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΗΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.)	73	134011
ΣΟΥΡΩΝΤ (Μ.)	56	8878
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΝΑΖ ('Ονδ.)	62	4412
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (Μ.)	69	2967
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480

ε. Νταμπιέρ 8/11	ε. Νταμπιέρ 8/11
πρ. «Μπέλ Κόμμετ»	πρ. «Μπέλ Κόμμετ»
ε. Μπαντάρ Άμπας 25/10	ε. Μπαντάρ Άμπας 25/10
ε. Ντάρμπαν 29/10	ε. Ντάρμπαν 29/10
πρ. «Καλθιδονία»	πρ. «Καλθιδονία»
πρ. «Γκούντ Χάρβεστ»	πρ. «Γκούντ Χάρβεστ»
α. Τάραντα 7/11	α. Τάραντα 7/11
ε. Πωλθήθη	ε. Πωλθήθη
ε. Χουέλβα 4/11	ε. Χουέλβα 4/11
ε. Άμβέρσα 7/11	ε. Άμβέρσα 7/11
ε. Βενετία 26/10	ε. Βενετία 26/10
α. Σάν Ντιέγκο 1/11	α. Σάν Ντιέγκο 1/11
ε. Βηρυτό 24/10	ε. Βηρυτό 24/10
δ. Π. Σαΐδ 7/11	δ. Π. Σαΐδ 7/11
α. Σιγκαπούρη 31/10	α. Σιγκαπούρη 31/10
ε. Σαγκάη 28/9	ε. Σαγκάη 28/9
α. Χάμπτον 26/10	α. Χάμπτον 26/10
δ. Κωνσταντή 10/4	δ. Κωνσταντή 10/4
μεσογειακές μεταφορές	μεσογειακές μεταφορές
α. Μαλάγα 10/11	α. Μαλάγα 10/11
ε. Πωλθήθη	ε. Πωλθήθη
α. Σάντος 23/10	α. Σάντος 23/10
δ. Παναμά 3/11	δ. Παναμά 3/11
στο Λάγος	στο Λάγος
στο Μαντράς	στο Μαντράς
ε. Βεραβόλ 6/10	ε. Βεραβόλ 6/10
δ. Γιβραλτάρ 4/11	δ. Γιβραλτάρ 4/11
ε. Σαγκάη 9/10	ε. Σαγκάη 9/10
ε. Σιγκαπούρη 7/11	ε. Σιγκαπούρη 7/11
ε. Πωλθήθη άλλοδαπούς	ε. Πωλθήθη άλλοδαπούς
α. Μόνγκοταντ 8/11	α. Μόνγκοταντ 8/11
ε. Μορμουγκάο 9/11	ε. Μορμουγκάο 9/11
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 7/10	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 7/10
δ. Έπιδόνηρα 3/11	δ. Έπιδόνηρα 3/11
διάλυση Άνω Άνατολή	διάλυση Άνω Άνατολή
α. Ρόττερταμ 8/11	α. Ρόττερταμ 8/11
διάλυση Πακιστάν	διάλυση Πακιστάν
α. Μπουένα Βεντούρα 26/10	α. Μπουένα Βεντούρα 26/10
δ. Κωνσταντή 22/10	δ. Κωνσταντή 22/10
α. Ν. Όρλεάνς 15/9	α. Ν. Όρλεάνς 15/9
ε. Φρέντρικσταντ 15/10	ε. Φρέντρικσταντ 15/10
α. Γιοχόχαμα 25/10	α. Γιοχόχαμα 25/10
αργεί Πειραιά	αργεί Πειραιά
πρ. «Εκασίνα»	πρ. «Εκασίνα»
α. Νάρβικ 10/11	α. Νάρβικ 10/11
α. Τάμπα 16/10	α. Τάμπα 16/10
α. Γκιζόν 25/10	α. Γκιζόν 25/10
α. Σιγκαπούρη 26/10	α. Σιγκαπούρη 26/10
δ. Κωνσταντή 30/10	δ. Κωνσταντή 30/10
ε. Λουάντα 24/10	ε. Λουάντα 24/10
μεσογειακές μεταφορές	μεσογειακές μεταφορές
α. Χάμπτον 22/10	α. Χάμπτον 22/10
στο Μπαντάρ Χομείνι	στο Μπαντάρ Χομείνι
α. Όσκαρσλιν 12/9	α. Όσκαρσλιν 12/9
μεσογειακές μεταφορές	μεσογειακές μεταφορές
ε. Τερνέστη 10/11	ε. Τερνέστη 10/11
στο Π. Σουδάν	στο Π. Σουδάν
α. Τζακάρα 7/10	α. Τζακάρα 7/10
αργεί Πειραιά	αργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές	μεσογειακές μεταφορές
στο Μπαντάρ Άμπας 5/11	στο Μπαντάρ Άμπας 5/11
μεταφορές Περιοικού	μεταφορές Περιοικού
πρ. «Σταμάτιος Γ. Έμπερικό»	πρ. «Σταμάτιος Γ. Έμπερικό»
δ. Μπρούνομπούτελ 9/11	δ. Μπρούνομπούτελ 9/11
α. Λά Νουβέλ 28/10	α. Λά Νουβέλ 28/10
ε. Ραγκούν 24/10	ε. Ραγκούν 24/10
α. Σφάξ 27/10	α. Σφάξ 27/10
δ. Μπρίτχομ 8511	δ. Μπρίτχομ 8511
ε. Ίκονιο 1/11	ε. Ίκονιο 1/11
αργεί Σάριζα	αργεί Σάριζα
α. Παντζάνγκ 9/10	α. Παντζάνγκ 9/10
ε. Τζέντα 16/10	ε. Τζέντα 16/10
α. Ράς Τανούρα 20/10	α. Ράς Τανούρα 20/10
αργεί Πειραιά	αργεί Πειραιά
α. Μομπίλ 3/11	α. Μομπίλ 3/11
ε. Πωλθήθη άλλοδαπούς	ε. Πωλθήθη άλλοδαπούς
α. Άμβουργο 16/10	α. Άμβουργο 16/10

ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	58	6500
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618
ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245
ΤΙΤΣΗ (κ.)	70	9025
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295
ΤΡΙΑΝΑ Ι (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635
ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768
ΦΑ'Ι'ΡΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	73	10034
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628
ΦΡΗΝΤΟΜ I	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΟ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620
ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.)	60	7925
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279
ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918
ΧΕΛΑΜΕΡ (π.)	64	10595
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (κ.)	64	15404
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598
ΧΩΚ (κ.)	64	10292
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540
ΩΡΙΩΝ(κ.)	73	18958

α. Μπρισμπαϊν 15/10	α. Μπρισμπαϊν 15/10
α. Ραγκούν 4/11	α. Ραγκούν 4/11
α. Καλκούτα 275/10	α. Καλκούτα 275/10
αργεί Άστακό	αργεί Άστακό
α. Λάγος 17/10	α. Λάγος 17/10
α. Νιούπορτ 1/11	α. Νιούπορτ 1/11
ε. Βρέμη 12/11	ε. Βρέμη 12/11
ε. Ίμινγκκαμ 3/11	ε. Ίμινγκκαμ 3/11
α. Σαβάννα 17/5	α. Σαβάννα 17/5
α. Λισσαβών 1/9	α. Λισσαβών 1/9
α. Πόρτ Σαΐδ 5/10	α. Πόρτ Σαΐδ 5/10
α. Ρίο Ίανέιρο 6/10	α. Ρίο Ίανέιρο 6/10
αργεί Άστακό	αργεί Άστακό
α. Ντάρμπαν 28/10	α. Ντάρμπαν 28/10
αργεί Πειραιά	αργεί Πειραιά
α. Χιούστον 27/9	α. Χιούστον 27/9
ε. Γδύνια 6/11	ε. Γδύνια 6/11
α. Ν. Όρλεάντ 11/10	α. Ν. Όρλεάντ 11/10
ε. Χουάνγκου 25/10	ε. Χουάνγκου 25/10
α. Ταλάν 1/11	α. Ταλάν 1/11
στο Ντάρμπαν 10/11	στο Ντάρμπαν 10/11
μεσογειακές μεταφορές	μεσογειακές μεταφορές
στο Φόλκτον 3/11	στο Φόλκτον 3/11
α. Φιλιάδελφια 21/9	α. Φιλιάδελφια 21/9
α. Φιλιάδελφια 21/9	α. Φιλιάδελφια 21/9
α. Φιλιάδελφια 12/9	α. Φιλιάδελφια 12/9
ε. Γουέστερνορτ 10/11	ε. Γουέστερνορτ 10/11
αργεί Χαλκίδα	αργεί Χαλκίδα
ε. Πειραιά 8/10	ε. Πειραιά 8/10
α. Λάς Πάλμας 16/10	α. Λάς Πάλμας 16/10
α. Μομπίλ 6/11	α. Μομπίλ 6/11
ε. Τούπζαν 18/8	ε. Τούπζαν 18/8
α. Σάρζα 8/11	α. Σάρζα 8/11
α. Μομπίλ 19/10	α. Μομπίλ 19/10
αργεί Πειραιά	αργεί Πειραιά
α. Κισαραζού 1/10	α. Κισαραζού 1/10
α. Σάντο Ντομίνγκο 22/10	α. Σάντο Ντομίνγκο 22/10
α. Άμβέρσα 12/10	α. Άμβέρσα 12/10
διάλυση Γκαντάνι	διάλυση Γκαντάνι
α. Πειραιά 4/11	α. Πειραιά 4/11
δ. Σουέξ 6/11	δ. Σουέξ 6/11
πρ. «Κύθηρα»	πρ. «Κύθηρα»
μεσογειακές μεταφορές	μεσογειακές μεταφορές
α. Π. Σαΐδ 3/11	α. Π. Σαΐδ 3/11
α. Βόλο 4/11	α. Βόλο 4/11
α. Μπαχαρίν 7/11	α. Μπαχαρίν 7/11
α. Πόρτ Ήλιζαμπεθ 17/10	α. Πόρτ Ήλιζαμπεθ 17/10
ε. Μογκαντίσου 24/10	ε. Μογκαντίσου 24/10
α. Κοσίν 8/11	α. Κοσίν 8/11
ε. Καλκούτα 2/11	ε. Καλκούτα 2/11
ε. Άμβέρσα 10/11	ε. Άμβέρσα 10/11
ε. Μπαγκόνγκ Μπαρ 26/10	ε. Μπαγκόνγκ Μπαρ 26/10
ε. Σ. Λουί ντό Ρόν 9/11	ε. Σ. Λουί ντό Ρόν 9/11
α. Λάς Πάλμας 7/11	α. Λάς Πάλμας 7/11
α. Λάς Πάλμας 7/11	α. Λάς Πάλμας 7/11
α. Λός Άντζελες 25/10	α. Λός Άντζελες 25/10
α. Γουέστερνορτ 28/10	α. Γουέστερνορτ 28/10
στον π. Όρινόκο 14/11	στον π. Όρινόκο 14/11
α. Μομπίλ 23/10	α. Μομπίλ 23/10
αργεί Πειραιά	αργεί Πειραιά
α. Τσιότζια 25/10	α. Τσιότζια 25/10
ε. Νιούπορτ 7/11	ε. Νιούπορτ 7/11
α. Νταβά 6/11	α. Νταβά 6/11
αργεί Πειραιά	αργεί Πειραιά
ε. Καβάλα 27/10	ε. Καβάλα 27/10
στη Σιγκαπούρη	στη Σιγκαπούρη
α. Χόγκ Κόγκ 10/1	α. Χόγκ Κόγκ 10/1
ε. Χαλδία 25/9	ε. Χαλδία 25/9
πρώην «Κασκίότος»	πρώην «Κασκίότος»
μεσογειακές μεταφορές	μεσογειακές μεταφορές
α. Ντάρμπαν 20/10	α. Ντάρμπαν 20/10

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

CHANDRIS CRUISE LINES

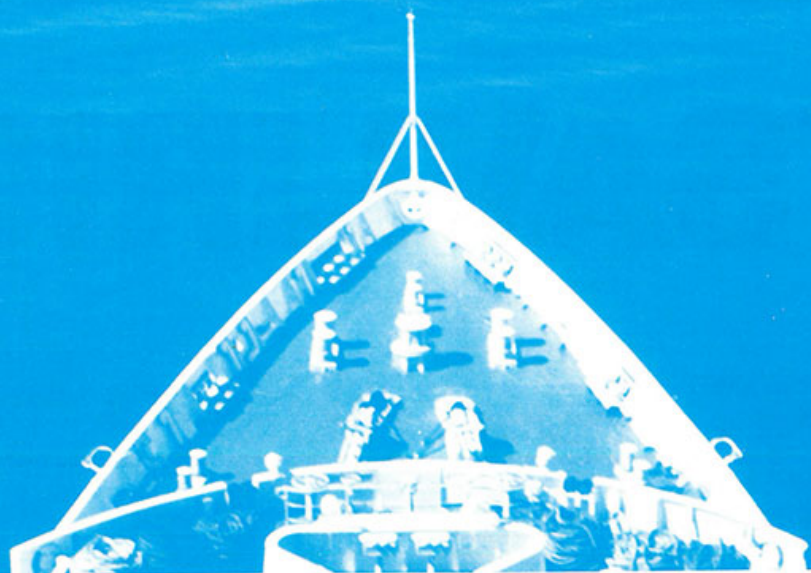
**All year round
cruising programmes**

**Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda**



AMERIKANIS • ARIANE • BRITANIS • ELLINIS
GALILEO • ROMANZA • THE VICTORIA

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS. TEL. 4126757/8/9.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CIP GR



Reassurance..



It's good to work with professionals. Able to rely on the job being done conscientiously with expertise that prevents a crisis becoming a drama — and the backing of a fleet of tugs aggregating more than 40,000hp.

T-TUGS

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE & TOWAGE



OCEAN RESCUE • FIREFIGHTING

Anchor Handling and Offshore Support

Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage

TSAVLIRIS

T-TUG OPERATIONS (24 hours)
Alexander G Tsavlis & Sons
10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304
411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW

BRANCH OFFICES At all major Greek ports

LONDON AGENTS
Tsavlis Shipping Limited 194-200 Bishopsgate
London EC2M 4NX United Kingdom
Telephone 01-283 7734
(aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482
Telex 884291, 888237 TSAV UK