

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Δεκεμβρίου 1986

Αρ. Φύλλου 1236/995



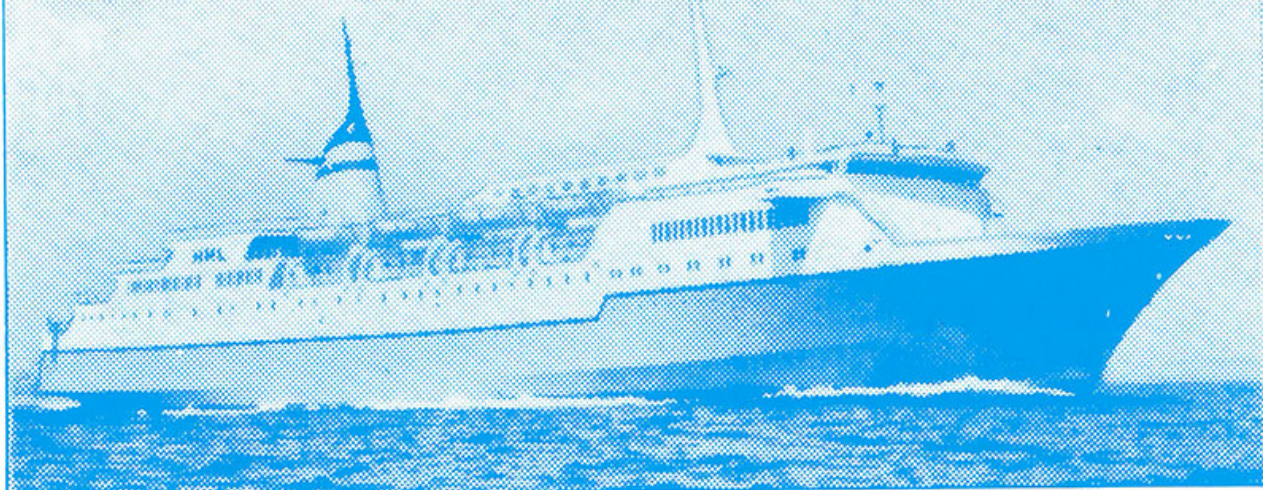
NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΠΙΘ. 1236/995
ΜΒΠΙΟΥ 1986
ΔΡΧ. 150

ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΣ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από **Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα**
για **Μπρίντιζι**

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ

**νέα
γραμμή**

ΛΥΔΙΑ

ΠΑΤΡΑ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Αθήνα: Λεωφ. Αμαλίας 28, τηλ. 323.6333 & 323.6412

Πειραιά: Μέγαρο Ε.Η.Σ., τηλ. 411.5611 & 417.6602



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

η διεθνής ελληνική τράπεζα

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι η διεθνής ελληνική τράπεζα.

Με 550 καταστήματα στην Ελλάδα και στις μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου, είναι ένα από τα ισχυρότερα πιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμια κλίμακα, που δικαιώνει το ελληνικό όνομα και στις 5 ηπείρους.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, με την πείρα των 145 χρόνων της και τον σύγχρονο εξοπλισμό της, επισφραγίζει κάθε της ενέργεια και πρωτοβουλία με βαθύ αίσθημα ευθύνης, που οδηγεί σε λύσεις αποτελεσματικές για κάθε χρηματοοικονομικό πρόβλημα, σε όποιο σημείο της γης και αν βρίσκεστε.

Εμπιστευθείτε το πρόβλημά σας ή την επιχειρηματική σας έμπνευση στην

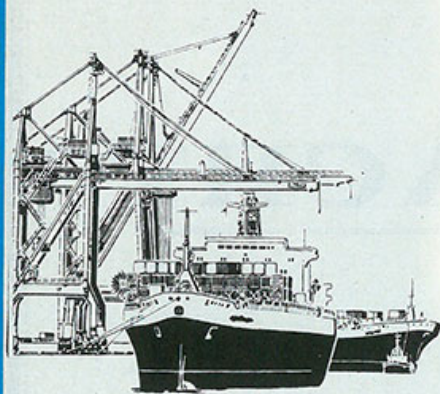
Εθνική των 5 ηπείρων!



**ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

από το 1841 μέχρι το μέλλον

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1986
ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1236/995

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. Α. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ.

ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΒΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ:

Έσωτερικού.....	Δρχ. 5.000
Κύπρου.....	Λίρες 40,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου... Λίρες 45,00	
Η.Π.Α., Καναδά.....	Δολ. ΗΠΑ 100,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική.....	Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική.....	Δολ. ΗΠΑ 80,00
Απω Ανατολή & Αυστραλία.....	Δολ. ΗΠΑ 120,00

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
Issue No. 1236/995 - December 1st, 1986:

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: "CHRONIKA" Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 15 'Η νέα διατύπωση του "Όρου 8 της Έγκριτικής Πράξεως, ή όποια ήδη περιελήφθη σε έγκριτική πράξη νηολογήσεως πλοίου.

- 17 Τα σχέδια Προεδρικών Διαταγμάτων για τη νέα σύνθεση των φορτηγών πλοίων, κλασικών και αυτόματοποιημένων 500-3.000 τόν. γκρός και 3.000 τόν. γκρός και άνω.

- 23 'Η νέα σύμβαση των Πλοιάρχων Α' και διευκρινίσεις του προέδρου της ΠΕΓΙΕΝ κ. Γ. Ψαρρά για τό ύψος της αύξήσεως των αποδοχών τους.

- 29 Απόφαση του Συμβουλίου Έπικρατείας, σύμφωνα με την όποια ή απαλλαγή ή μείωση του φόρου ισχύει για κάθε είδους εργασίες έπισκευής πλοίων και όχι μόνο για τις εργασίες οι όποιες απαιτείται να παρακολουθούνται από νηογνώμονα.

- 31 'Η ναυτιλία μας άρωγός στην προσπάθεια διασώσεως της ανθρώπινης ζωής. 'Η περίπτωση του πλοίου «Ποντιακή Δόξα».

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
27 ΟΙ ΝΑΥΤΑΠΑΤΕΣ
31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
40 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
43 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
46 ENGLISH SUPPLEMENT
49 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

**Ὁ Ἑλληνικὸς Ναυλομεσιτικὸς Οἶκος
μέ τήν Διεθνή Ἀκτινοβολία καί Ἐμπιστοσύνη**

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

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

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

“Ολα τά πλοία υπό τήν κυανόλευκο

‘Αναμφισβήτητα, τά μέτρα γιά τή βελτίωση τής ανταγωνιστικότητας τοῦ ὑπό ‘Ελληνική σημαία πλοίου πού ἀνακοίνωσε στίς 27 Νοεμβρίου ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας κ. ‘Αλεξανδρής εἶναι θετικά καί αὐτό τό παραδέχονται ὅλοι — ἡ δική μας ἀπορία, πού τήν ἐκφράσαμε καί σέ σύμβουλο τοῦ ὑπουργοῦ ὅταν ζητήθηκε ἡ γνώμη μας, εἶναι γιατί καθυστέρησε τόσο ἡ λήψη τους, δεδομένου ὅτι ἐθεωροῦντο ἀπαραίτητα γιά νά σταματήσει ἡ φυγή ἀπό τό ἐθνικό νηολόγιο καί γιά νά ἀρχίσει ὁ ἐπαναπατρισμός τῶν ἐλληνόκτητων πλοίων.

Οἱ ἀναγνώστες τῶν «Ναυτικῶν» ἐνθυμοῦνται ἀσφαλῶς ὅτι ἀπό αὐτές ἀκριβῶς τίς στῆλες εἶχε ὑπογραμμισθεῖ ἐπανελημμένα — τόσο πού εἶχαμε γίνεи κουραστικοί μέ τήν συνεχῆ ἐπανάληψη — ὅτι γιά νά ἐπιτευχθεῖ αὐτός ὁ διττός στόχος, νά σταματήσει, δηλαδή, ἡ συρρίκνωση καί νά ἀρχίσει ὁ ἐπαναπατρισμός τῶν ἐλληνόκτητων πλοίων, ἔπρεπε νά ἐξασφαλισθοῦν στά ὑπό ‘Ελληνική σημαία πλοία ἐκεῖνα πού εἶχαν πετύχει τά ὑπό ξένες σημαίες ἐλληνόκτητα πλοία, μέ δυό λόγια ἔπρεπε νά ἐπιτευχθεῖ, κατά κάποιον τρόπο, ἡ ἐξομοίωση στό κόστος διαχειρίσεως.

Τά μέτρα, λοιπόν, πού ἀνακοίνωσε ὁ ὑπουργός — ἡ μείωση τῆς συνθέσεως καί ἡ παροχή τῆς δυνατότητας χρησιμο-

ποίησεως χαμηλόμισθων ξένων σέ θέσεις κατωτέρου πληρώματος ὑπό τήν ἀπαραίτητη προϋπόθεση ὅτι δέν θά προσφέρονται “Ελληνες — πρὸς αὐτή τήν κατεύθυνση ὁδηγοῦν, τή μείωση δηλαδή τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως, τήν ὁποία ὁμως κατά ἓνα μέρος ἐξουδετερώνει ἡ αὔξηση τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν πού ἐπέρχεται μέ ὑπουργική ἀπόφαση καί ἀπό πολλούς θεωρεῖται σημαντικώτατη καί ἐπὶ πλέον ἐκτός τόπου καί χρόνου.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» πού ἀγωνίσθηκαν γιά τή θέσπιση τῶν ἀνωτέρω μέτρων καλοῦν ὅλους τοὺς “Ελληνες πλοιοκτῆτες νά θέσουν ὑπό τήν κυανόλευκο, ἐφ’ ὅσον δέν δεσμεύονται ἀπό συμβατικές ὑποχρεώσεις, ὅλα τά πλοία τους. Τήν ἴδια πρόσκληση ἀπευθύνουν ἡ κυβέρνηση καί ἡ ἀξιωματική ἀντιπολίτευση — ὁ τόπος χρειάζεται τή Ναυτιλία καί ἡ Ναυτιλία τήν ἐθνική της ἔδρα.

Καί ἓνα ἰσχυρό καί πάλι ἐθνικό νηολόγιο θά ὠφελήσει πρωτίστως τή Ναυτιλία γιατί θά ἰσχυροποιήσει στό ἐπαρκο τῆ φωνῆς τῆς καί θά καταστήσει σεβαστή (ἀπό ὅλους ἀνεξαιρέτως) τήν ἀρχή τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν πού ἀποτελεῖ τό ὄλφα καί τό ὠμέγα γιά τήν ἐπιβίωση τῆς ‘Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Η ΛΥΣΗ: ΠΟΛΛΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΟΧΙ Η ΑΠΕΡΓΙΑ

‘Η διοίκηση τῆς ΠΝΟ, μετά τήν ἀπόρριψη ἀπό τό Μονομελές Πρωτοδικεῖο Πειραιῶς τῆς αἰτήσεως τῆς ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστῶν μέ τήν ὁποία ἐζητεῖτο νά χαρακτηριθεῖ παράνομη καί καταχρηστική ἡ 48ωρη ἀπεργία πού εἶχε ἐξαγγεῖλει γιά τήν 1 Δεκεμβρίου, φερόταν τό Σάββατο ἀποφασισμένη νά προχωρήσει στήν πραγματοποίησή της, παρά τό γεγονός ὅτι οἱ ὁροὶ ἀμοιβῆς καί ἐργασίας τῶν ναυτικῶν εἶχαν καθορισθεῖ μέ ὑπουργική ἀπόφαση καί ἡ ἀπεργία εἶχε ἀποφασισθεῖ ἀκριβῶς διότι δέν εἶχαν ὑπογραφεῖ νέες συλλογικές συμβάσεις.

Καί ὅχι μόνο αὐτό: Χαρακτηρίζοντας — μέ ψήφισμα συγκεντρώσεως πού πραγματοποίησε τήν περασμένη Παρασκευή — φιλοεφοπλιστικά τά μέτρα πού ἀνακοίνωσε τήν Πέμπτη ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας ἀναφέρει ὅτι θά ἐπιζητήσει καί τήν ἀλληλεγγύη τοῦ διεθνούς συνδικαλιστικοῦ κινήματος γιά νά τά ἀποκρούσει, ἀλλά καί πάλι δέν λέγει τό παραμικρό — δέν κάνει καμιά πρόταση — γιά τό πῶς θά σταματήσει ἡ συρρίκνωση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου (γιά νά μὴ μειώνονται οἱ θέσεις ἐργασίας τῶν ναυτικῶν μας) καί γιά τό πῶς θά ἐπαναπατρισθοῦν (γιά νά αὐξηθοῦν οἱ θέσεις ἀπασχολήσεως), τά ἐλληνόκτητα ἀπό τά ὁποία τό “διεθνές συνδικαλιστικό κίνημα», δηλαδή ἡ γνωστή μας ITF, κάτι τσιμπολογαίει πάντοτε μέ τό πρόσχημα ὅτι προστατεύει τοὺς ἐγχρωμούς κυρίως ναυτικούς!

‘Εμεῖς δέν ἔχομε τήν παραμικρή ἀμφιβολία ὅτι τό “διεθνές συνδικαλιστικό κίνημα», ἡ ITF, δηλαδή (ἡ συνδικαλιστική ὁργάνωση τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν δέν νομίζομε ὅτι θά ἀναμειχθεῖ, ὅπως δέν νομίζομε ὅτι θά ἐκδηλωθεῖ ἀπεργία σέ ἐλληνικά πλοία πού θά βρίσκονται σέ λιμάνια ἀνατολικῶν χωρῶν κατά τήν περίοδο ἀπὸ 1-20 Δεκεμβρίου στή διάρκεια τῆς ὁποίας πρέπει νά πραγματοποιηθεῖ ἡ 48ωρη ἀπεργία) θά «συμπαρασταθεῖ», ὅπως ἄλλωστε σπεύδει νά συμπαρασταθεῖ σέ κάθε «ἀγῶνα» ἀπὸ τόν ὁποῖο πλήττεται ἡ ‘Ελληνική Ναυτιλία πού ἀποτελεῖ τόν μόνιμο στόχο της καί εἶναι ὁ λόγος

γιά τόν ὁποῖο δημιουργήθηκε.

Στό ψήφισμα τῆς ΠΝΟ ἀναφέρονται καί ἄλλα τινά:

«Διαδηλώνουμε τήν ἀντίθεσή μας, λέγει ἡ ΠΝΟ, σ’ αὐτά τά μέτρα διότι:

— μέ τήν ἐφαρμογή τους θά ὑπάρξει σημαντική μείωση στό πολύτιμο γιά τήν ἐθνική μας οἰκονομία συνάλλαγμα καί ἡ παραπέρα μείωση τῆς σύνθεσης θά δώσει τήν χαρακτηριστική βολή στοὺς ἀσφαλιστικούς ὁργανισμούς.

— Μέ τά μέτρα αὐτά θά δημιουργηθεῖ ἐκρηκτικό κοινωνικό πρόβλημα μέ τήν κατὰ κόρυφη αὔξηση τῆς ἀνεργίας καί αὐτό τῇ στιγμή πού ἡ ὑπάρχουσα ἀνεργία παρουσιάζεται ἰδιαίτερα ὀξυμένη στό σύνολο τῶν ναυτεργατικῶν εἰδικότητων.

— Παράλληλα θά μειωθεῖ ἡ ἀσφάλεια τῶν πλοίων μέ ἀναπόφευκτη συνέπεια τήν αὔξηση τῶν ναυαγίων καί ναυτικῶν ἀτυχημάτων στό πλοῖο. Θά χειροτερεύσουν οἱ συνθήκες ζωῆς, διαβίωσης καί ἀμοιβῆς τῶν ναυτεργατῶν. Θά ἐντατικοποιηθεῖ παραπέρα καί συνολικά θά ὀξυνθεῖ ἡ κατάσταση στά πλοία.

Βεβαίως ἡ ΠΝΟ δέν ἐξηγεῖ πῶς θά αὐξηθεῖ τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα καί πῶς θά καταπολεμηθεῖ ἡ ἀνεργία ὅταν δέν θά ὑπάρχουν πλοία. Οὔτε ἐξηγεῖ πῶς θά μειωθεῖ ἡ ἀσφάλεια τῶν πλοίων. ‘Αλλά καί δέν λέγει τό παραμικρό γιά τό τί θά ἐκαναν οἱ ναυτικοί μας ἐάν δέν ἐλαμβάνοντο μέτρα γιά νά σταματήσει ἡ συρρίκνωση καί τό ἐθνικό μας νηολόγιο θά μηδενιζόταν, δέν λέγει δηλαδή ὅτι χωρίς πλοία οἱ ναυτικοί μας θά εἶχαν τήν τύχη τῶν Φιλιππινέζων, τῶν Κορεατῶν, τῶν Πολωνῶν, τῶν Πακιστανῶν καί τῶν λοιπῶν πού τρέχουν δεξιά καί ἀριστερά γιά νά βροῦν ἀπασχόληση, ὁπότε φυσικά ἡ προσφορά λειτουργεῖ πάντοτε σέ βάρος τους.

Τήν ἴδια μοίρα θέλει γιά τοὺς ναυτικούς μας ἡ ΠΝΟ;

Καί θά δεχθοῦν οἱ ναυτικοί μας, οἱ ἐπαγγελματίες ναυτικοί μας, νά καταντήσουν σάν τοὺς ἄλλους;

Τό συμφέρον ὁλῶν μας, πρῶτα πρῶτα τῶν ναυτικῶν ἀλλά καί τοῦ τόπου καί τοῦ ἐλληνικοῦ λαοῦ βρίσκεται στά πολλά πλοία μέ ‘Ελληνική σημαία, στά πλοία δηλαδή πού θά δώσουν τήν ἀπασχόληση στοὺς “Ελληνες, θά

εἰσφέρουν στό NAT καί στά ἄλλα Ταμεία τῶν ναυτικῶν μας καί θά συνεισφέρουν στήν ἐθνική οἰκονομία ὅλα ἐκεῖνα πού δίνουν σήμερα (ἐπειδὴ ἐμεῖς εἴμαστε ἀνόητοι) σέ ἄλλες χώρες.

‘Η λύση βρίσκεται στά πολλά πλοία καί ὅχι στήν ἀπεργία καί αὐτό τό γνωρίζουν πολύ καλύτερα οἱ ναυτικοί μας πού ἐργάζονται καί ἐκεῖνοι πού ἀναζητοῦν ἐργασία — οἱ καρεκλοκένταυροι ἔχουν λύσει ἔτσι καί ἄλλῶς τά προβλήματα τους, ἐκεῖνοι πού χρειάζεται νά ἐργασθοῦν γιά νά ζήσουν τίς οἰκογένειές τους εἶναι οἱ ναυτικοί. Καί ἀπό αὐτοὺς θά δοθεῖ ἡ ἀπάντηση πού πρέπει πρὸς κάθε κατεύθυνση.

ΤΑ ΜΕΤΡΑ

Σέ ἄλλες σελίδες τοῦ τεύχους αὐτοῦ δημοσιεύονται οἱ ἀνακοινώσεις τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Στ. ‘Αλεξανδρῆ γιά τά μέτρα ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας καί γιά τίς ἀποδοχές τῶν ναυτικῶν, σχετική δήλωση τοῦ ἀρχηγοῦ τῆς ‘Αξιωματικῆς ‘Αντιπολιτεύσεως κ. Κων. Μητσotάκης ὁ ὁποῖος τά ἐπικροτεῖ καί καλεῖ τοὺς “Ελληνες ἐφοπλιστῆς νά ὑψώσουν τήν ‘Ελληνική σημαία στά πλοία τους, τό πλήρες κείμενο τοῦ ἐπαναδιατυπωθέντος ὁρου 8 τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως καί οἱ ἀποφάσεις καί τὰ Π.Δ. περί μειώσεως τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων.

Συγκεκριμένα, στίς σελίδες 15-16 δημοσιεύεται τό νέο κείμενο τοῦ ὁρου 8, στίς σελίδες 17-22 οἱ νέες συνθέσεις καί στή σελίδα 33 οἱ ἀνακοινώσεις τοῦ κ. ‘Αλεξανδρῆ καί ἡ δήλωση τοῦ κ. Μητσotάκης.

Σημειώομε ὅτι γιά νά περιληφθεῖ ἡ νέα διατύπωση τοῦ ὁρου 8 στίς ἐγκριτικές πράξεις πρέπει νά ὑποβληθοῦν σχετικές αἰτήσεις στό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας.

ΤΟΤΕ “Η ΤΩΡΑ;

Στήν ἐφημερίδα «‘Εθνος» εἶχε δημοσιευθεῖ στίς 11 ‘Ιουνίου 1983 μία ἐπιστολή τοῦ γενικοῦ γραμματέα τῆς ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλη τήν ὁποία ἀναδημοσιεύομε σήμερα γιὰ ἐμεῖς — καί οἱ ναυτικοί φυσικά — δέν νομίζομε ὅτι ἄλλαξε τίποτε ἀπὸ τότε μέχρι

σήμερα πού να δικαιολογεί την αλλαγή ή όποια καταφαίνεται και από την απόφαση γιά άπεργία, αλλά και γιά την πρόθεση ύπολοιτήσεως της άπεργίας αυτής, ή όποια δέν πρόκειται να προσφέρει τίποτε στους ναυτικούς εκτός ίσως από τό ότι μπορεί όρισμένοι από αυτούς να γίνουν έξιλαστήρια θύματα των ένεργειών των καρεκλοκένταυρων, να πληρώσουν δηλαδή αυτοί τα σπασμένα.

Πιό εύγλωττα όμως όμιλει ή έπιστολή ή όποια έχει ως έξής (οι ύπογραμμίσεις δικές μας):

«Αναφερόμενα στο δημοσίευμά σας της 15/7/83 όπου ό δημοσιογράφος κ. Ν. Πηγάδας κατηγορεί την Π.Ν.Ο. ότι ποτέ δέν έκανε «ταξική άντιπαράθεση» και ύποστηρίζει πώς οι έφοπλιστές παίζουν ούσιαστικά χωρίς άντίπαλο και γι' αυτό προχώρησαν: α) στην αλλαγή σημαίας και ναυτολογούν άλλοδαπά (άποφεύγει να σημειώσει «χαμηλόμισθα») πληρώματα, β) άρνούνται να ύπογράψουν νέα συλλογική σύμβαση. Ό κ. Πηγάδας παίρνει δογματική θέση και θέλει την Π.Ν.Ο. «ταξικό» άντίπαλο της έφοπλιστικής τάξης. Η Π.Ν.Ο. δέν έχει ταξική τοποθέτηση, είναι επαγγελματικός συνδικαλιστικός όργανισμός σύμφωνα με τά καταστατικά της και ένεργεί γιά την περιφρούρηση των οικονομικών, κοινωνικών και επαγγελματικών συμφερόντων των ναυτικών άνάλογα με τίς ύφιστάμενες κάθε φορά οικονομικοκοινωνικές συνθήκες στον κλάδο της έμπορικης ναυτιλίας. Είναι ή θέση του ελεύθερου δημοκρατικού συνδικαλισμού. «Ταξική άντιπαράθεση» σημαίνει ταξική πάλη πού στόχο έχει όχι την περιφρούρηση και βελτίωση της θέσης των ναυτικών αλλά ένταξη μέσα σ' ένα γενικότερο δογματικό σχήμα πού άπώτερο σκοπό έχει την κατάκτηση της πολιτικής έξουσίας και την έπιβολή της δικτατορίας του προλεταριάτου σκοπό πού επιδιώκει μία όρισμένη δογματική παράταξη μέσα στο ναυτοκρατικό χώρο, αλλά και μέσα γενικά στο εργατικό κίνημα.

Και τώρα άς έλθουμε στη συλλογιστική του κ. Πηγάδα. Ύποστηρίζει ότι ή άπουσία «ταξικής άντιπαράθεσης» της Π.Ν.Ο. είναι ή αίτια της αλλαγής σημαίας των Έλληνικών πλοίων και ναυτολόγηση άλλοδαπών, βέβαια χαμηλόμισθων. Καί πώς συμβαίνει να έχει διαφύγει του κ. Πηγάδα ότι άκριβώς έπειδή τό Έλληνικό μισθολόγιο είναι άκριβό, έπειδή ή Π.Ν.Ο. έπέτυχε σημαντικές βελτιώσεις γι' αυτό και οι έφοπλιστές φεύγουν από τό Έλληνικό νηολόγιο γιά να ρίξουν τό κόστος πληρώματος μέ ξένα χαμηλόμισθα πληρώματα; Καί πώς θά μπορούσε ή «ταξική άντιπαράθεση» της Π.Ν.Ο. να μεταίωσε τή φυγή από τό Έλληνικό νηολόγιο; Μία ταξική άντιπαράθεση μάλλον θά έπέτεινε τή φυγή. Έπειδή όμως εμφανίζεται ως άπληροφόρητος σε ούσιαστικά προβλήματα της Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας, καλό είναι να γνωρίζει όρισμένα πράγματα. Τά πλοία ύψωναν σημαίες εύκολίας γιατί είχαν την εύχέρεια να έξασφαλίζουν φτηνά Κορεατικά πληρώματα με εργατικό κόστος κατά 40% χαμηλότερο από τό Έλληνικό. Η Κορεατική όργάνωση έξασφάλιζε τό Μπλε Πιστοποιητικό της ΔΟΜ και τά πλοία είχαν διπλούς λογαριασμούς πληρωμής των μισθών. Ένα ψεύτικο μέ τό μισθολόγιο της ΔΟΜ και τόν άλλο μέ τό Κορεατικό. Η Π.Ν.Ο. ξεσκεπάσε την άπάτη και τώρα σταμάτησε να έγκρίνει ή ΔΟΜ τίς συμβάσεις των Κορεατών με άποτέλεσμα να επανέρχονται στην Έλληνική σημαία τά πλοία ή να ζητούν συμβάσεις της Π.Ν.Ο. Όσο γιά την άρνηση των έφοπλιστών να ύπογράψουν νέα

Συλλογική Σύμβαση και ή Π.Ν.Ο. κατάγγειλε την άδιάλλακτη στάση τους ως άπαράδεκτη. Ό κ. Πηγάδας σάν εύκολη λύση ύποδεικνύει την «ταξική άντιπαράθεση». (Θέλει να πεί την κάθοδο σε άπεργιακό άγώνα). Η Έλληνική ναυτιλία περνά οικονομική κρίση και είναι γνωστό από την Ιστορία του ελεύθερου συνδικαλισμού ότι ύπό συνθήκες δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας με άπεργίες ποτέ δέν έφεραν όποιοδήποτε άποτέλεσμα. Άν μπορούσαν με άπεργίες να λύνονται τά θέματα αυτά τότε τά 30 έκατομμύρια άνεργοι στον ελεύθερο κόσμο θά είχαν κηρύξει άπεργίες γιά να δώσουν λύσεις.

Οι έφοπλιστές επικαλούμενοι την κρίση και την άνάγκη ένίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του Έλληνικού έμπορικού πλοίου, διατύπωσαν στην Κυβέρνηση τά γνωστά αίτήματά τους πού αναφέρονται στη σύναψη διμερών συμφωνιών γιά τή ναυτολόγηση χαμηλόμισθων άλλοδαπών σε θέσεις κατώτερου πληρώματος, στη μείωση της όργανικής σύνθεσης των πλοίων και στον περιορισμό της άπεργίας στον Έλλαδικό χώρο, ή δέ Π.Ν.Ο. διατύπωσε τίς δικές της θέσεις και άπόψεις της επάνω στο νομοσχέδιο πού κατάρτισε τό Υ.Ε.Ν. γιά την άντιμετώπιση της ναυτιλιακής κρίσης. Οι θέσεις αυτές της Π.Ν.Ο. έχουν δημοσιευθεί στον ήμερησιο και περιοδικό ναυτιλιακό τύπο και δέν άφήνουν καμιά άμφιβολία σε κανένα άντικειμενικό και καλόπιστο πού ενδιαφέρεται γιά τό έθνικό κεφάλαιο πού όνομάζεται Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία, ότι συμβάλλουν στην προσπάθεια γιά την ένίσχυση της ανταγωνιστικότητας του έμπορικού πλοίου, με παράλληλη προσπάσια της εργασίας του Έλληνα ναυτικού. Καί προκειμένου να δοθεί μία λύση στο πρόβλημα, ή Κυβέρνηση παρά τίς όψιμες άντιρρήσεις της πλοιοκτησίας, προχωρεί στην ψήφιση νομοσχεδίου πού κατά τή δική της έκτίμηση θά συντελέσει στην άμβλυνση της κρίσης. Παρά τό γεγονός ότι στά αίτήματα των έφοπλιστών, ή άντιπαράθεση των θέσεων της Π.Ν.Ο. είναι σαφής, ώστόσο θεωρούμε ότι, στην παρούσα φάση, ή δυναμική άναμέτρηση θά μπορούσε να χειροτερέψει την κατάσταση σε βάρος της εθνικής οικονομίας γενικά και ειδικότερα σε βάρος των Έλλήνων ναυτικών. Αυτός είναι ό λόγος πού μάς προβληματίζει και μάς αναγκάζει να ύφιστάμεθα τίς άνεύθυνες ή τίς καταυθυνόμενες κριτικές και κατηγορίες ότι ξεπουλάμε τάχα τά συμφέροντα των συναδέλφων πού εκπροσωπούμε.

Ό συνάκτας του ρέκβιεμ γιά την Έλληνική Ναυτιλία κάνει τους δικούς τους συλλογισμούς και βγάξει τά δικά του συμπεράσματα. Άποφεύγει όμως να άγγείξει τό πρόβλημα στη ρίζα του. Τι θά μπορούσε να έπακολουθήσει ύστερα από μία δυναμική άναμέτρηση των τριών παραγόντων της ναυτιλίας και έγκατάλειψη της άρχής της τριμερούς συνεργασίας;

Μέ πολύ έκτίμηση
ΜΙΧ. ΖΕΝΕΦΥΛΛΗΣ
Γενικός Γραμματέας της ΠΝΟ

ΗΤΑΝ ΛΑΘΟΣ

Οι στήλες αυτές είχαν συστήσει στον ύπουργό Ναυτιλίας να άποφύγει να ρυθμίσει με άπόφαση του τους όρους άμοιβής και εργασίας των ναυτικών γιά τους όποιους δέν είχαν ύπογραφεί νέες συμβάσεις. Καί αυτό γιατί πιστεύουμε άκράδαντα ότι ή ρύθμιση του θέματος αυτού άνάγεται στην άποκλει-

στική άρμοδιότητα και εύθύνη των δύο κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας αλλά και όδιότι ύπάρχει τό ένδεχόμενο οι σχετικές άποφάσεις του ύπουργού να κηρυχθούν — δικαστικώς — παράνομες έπειδή έρχονται σε σαφέστατη αντίθεση με την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου πού δέν μπορεί να καταργήσει Πράξη του Ύπουργικού Συμβουλίου.

Ό ύπουργός δέν μάς άκουσε και εκείνο πού μπορούμε πλέον να κάνουμε τώρα είναι να εύχηθούμε να μίν βρεθεί κάποιος από αυτούς πού έχουν έννομο συμφέρον και προβάλλει δικαστικώς τίς άντιρρήσεις του, όποτε όλη αυτή ή ύπόθεση θά τιναχθεί στον άέρα ή γιά να άποφευχθεί αυτός ό κίνδυνος θά θιγεί τό καθεστώς πού έχει έπιβληθεί από την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου.

Όμολογούμε ότι δέν θέλουμε σε καμιά περίπτωση να έπιβεβαιωθεί γιά μία άκόμα φορά ή άποψη ότι όσοι δέν άκούν τά «Ναυτικά Χρονικά» ζημιώνονται.

Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΥΕΝ

Ό ύπεργός κ. Άλεξανδρής κατά την άνακοίνωση των μέτρων ύπέρ της Ναυτιλίας και των ναυτικών την περασμένη Πέμπτη έσπευσε να συγχαρεί δημοσίως τους διευθυντές των Διευθύνσεων Ναυτικής Έργασίας άρχιπλοίαρχο κ. Γεώργ. Βασσόπουλο και Όκεανοπόρου Ναυτιλίας πλοίαρχο κ. Νικ. Χασιώτη, καθώς και τους ύπόλοιπους έξωμνηστικούς των Διευθύνσεων αυτών και όσους άλλους συνέβαλαν στον σχεδιασμό και την ύλοποίηση των μέτρων.

Ό έπαινος είναι άπόλυτα δικαίος. Χωρίς την εργασία των στελεχών αυτών του ύπουργείου ό σχεδιασμός και ή διατύπωση των μέτρων δέν θά ήταν και τόση εύκολη ύπόθεση. Αυτό είναι κάτι πού κανένας δέν μπορεί να τό άμφισβητήσει, όπως κανένας δέν μπορεί να άμφισβητήσει ότι τό ύπουργείο χρειάζεται αυτή τή συνοχή και την ένότητά του γιά να έπιτευχθεί και ή πραγμάτωση του στόχου της προσελκύσεως στο έθνικό νηολόγιο όλων των έλληνόκτητων πλοίων, πού προέχει άλλωστε από ό,τιδήποτε άλλο.

Ύπό τό πνεύμα αυτό καλούμε τόν ύπουργό — και την Κυβέρνηση — να άναστείλουν την έφαρμογή του νέου όργανισμού του ΥΕΝ γιατί αυτή τή στιγμή χρειάζεται να βρίσκονται όλοι σε θέσεις μάχης γιά να επαναπατρίσουμε τά πλοία και όχι γιά να συγκρουόμαστε μεταξύ μας.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Κατά την άνακοίνωση των μέτρων γιά τή Ναυτιλία και τους ναυτικούς την περασμένη Πέμπτη, ό ύπουργός Ναυτιλίας άνακοίνωσε

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-18535 Piraeus, Greece
Tel: (01) 4533700/3, Telex: 21-3110 HSC GR
Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY
Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS C
Cables: FRIXOS LONDON EC1

ότι σύμφωνα με πληροφορίες από την διοίκηση του NAT την επομένη — δηλαδή την Παρασκευή — θα καταβάλλοταν η σύνταξη του Δεκεμβρίου. Καί πρόσθεσε — απευθυνόμενους προς τους ναυτιλιακούς συντάκτες — ότι δεν πρέπει να αποδίδεται σημασία σε επιστολές που φθάνουν στις εφημερίδες και αναφέρουν ότι δεν καταβάλλονται οι συντάξεις γιατί αυτό δεν είναι αληθινό και οι συντάκτες των επιστολών έχουν άλλους σκοπούς, μάλιστα ο ύπουργός είπε ότι οι επιστολές αυτές δεν πρέπει να δημοσιεύονται.

Δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε εάν όρισμένα πρόσωπα με επιστολές για το θέμα της καταβολής των συντάξεων του NAT επιδιώκουν άλλα πράγματα.

Γνωρίζουμε όπως πολύ καλά, γιατί επί πολλά χρόνια ζούμε το δράμα των συνταξιούχων του NAT (μιλάμε πάντοτε για τους πραγματικούς ναυτικούς που είναι τώρα συνταξιούχοι και όχι για τους «άλεξιπτωτιστές» που έδωσαν πάρα πολλά και στο NAT και στον τόπο αυτόν και παίρνουν ελάχιστα σε σύγκριση με αυτά που πρόσφεραν με τις εισφορές και το συνάλλαγμα τους) ότι και μιάς ημέρας καθυστέρηση στην καταβολή της γλίσχρας συντάξεώς τους δημιουργεί ένα σωρό προβλήματα αλλά και ανησυχίες τις οποίες δεν είναι εύκολο να κατασιγάσει κανείς όταν αναλογίζεται τα χάλια του NAT.

Γι' αυτό, αντί ο ύπουργός να απευθύνει συστάσεις στους δημοσιογράφους να μην δημοσιεύουν τις επιστολές των συνταξιούχων, είναι προτιμότερο — αν φυσικά έχει και τη δύναμη — να τραβήξει μερικά αυτιά στο NAT για να μην υπάρχουν καθυστερήσεις στην καταβολή συντάξεων.

ΘΡΑΣΥΔΕΙΛΟΙ ΑΠΕΙΛΟΥΝ

Στά «Ναυτικά Χρονικά» ελήφθη το έν συνεχία δημοσιευόμενο χυδαίο και απειλητικό τηλεγράφημα από το πλοίο «Σή Μπάλκ», διεθνές διακριτικό σήμα H2WM, και όμολογούμε ότι παρά την προσπάθεια που καταβάλαμε δεν μπορέσαμε να αντιληφθούμε για ποιο λόγο μάς απειλούν οι θρασυδείλοι αποστολείς του οι οποίοι δεν τόλμησαν να θέσουν ούτε τις υπογραφές τους και κρύβονται κάτω από το πρόσχημα «ποντοπόροι ναυτικοί».

Έτσι, μόνο υποθέσεις μπορούμε να κάνουμε και οι υποθέσεις μάς οδηγούν στο συμπέρασμα ότι μόνο κρετίνοι μπορούν να χαρακτηρίσουν προδοτικό τον επίμονο και μαχητικό αγώνα των «Ναυτικών Χρονικών» για την ύπαρξη του εθνικού νηολογίου, για

τά πολλά πλοία με Έλληνική και όχι με ξένες σημαίες, για τα πλοία αυτά που θά δίνουν την αποδοτική απασχόληση στους Έλληνες και όχι στους Φιλιππινέζους, τους Κορεάτες, τους Πολωνούς, τους Πακιστανούς και τους κάθε φυλής και χρώματος ναυτικούς που αναζητούν εργασία στα ελληνόκτητα πλοία.

Παρά τη σύσταση νομικών δεν παραδώσαμε το έπαισχυτο τηλεγράφημα στον αρμόδιο εισαγγελέα. Το παραδίδομε στην ευρύτερη ναυτική οικογένεια την οποία θεωρούμε τον αρμοδιότερο από όλους εισαγγελέα και φυσικά αξιόνομο από τον πλοίαρχο και τον άσυρματιστή του «Σή Μπάλκ» να μάς γνωστοποιήσουν τα όνόματα των θρασυδειλών που καλύπτονται πίσω από την ένδειξη «ποντοπόροι ναυτικοί» και αυτό για να τους γνωρίσουν όλοι.

Είναι αυτονόητο ότι οι απειλές δεν μάς πτοούν. Τα «Ναυτικά Χρονικά» συνεχίζουν τον αγώνα που έχει έναν και μοναδικό στόχο: Να υπάρχει η Έλληνική Ναυτιλία και για να ωφελείται ο τόπος και ο ελληνικός λαός από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων και όχι οι ξένοι, όπως ίσως θέλουν μερικοί άνεγκέφαλοι.

Τό έπαισχυτο τηλεγράφημα έχει ως έ-
 ΞΗ:

«SEABULK/H2WM
 ΧΡΟΝΙΚΑ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΑ

Βρώμικος ρόλος σου για τους ναυτεργάτες μιά ζωή δουλοπρέπεια και ύποταγή στα άφεντικά σου STOP Ποιός νομίζει ότι είσαι ρέ Τσαπράλη και για ποιούς αγωνίζεσαι άφου τον τίτλο του προδότη τον κατέχεις πρό πολλού STOP Εισηγείσαι πώς θά φάμε καλά αλλά τό μόνο σίγουρο είναι ότι θά φάμε έσένα και την κλίκα σου.
 Ποντοπόροι ναυτικοί».

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ κ. ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ

Σε παραπολιτική στήλη φιλοκυβερνητικής εφημερίδας («Δημοκρατικός Λόγος») γράφηκε την περασμένη Παρασκευή ότι η απόφαση του κ. Γερ. Άγουδήμου να ύψώσει την Έλληνική σε 14 πλοία του έλήφθη σε «γεύμα εργασίας» σε ταβέρνα της Κηφισιάς, στο όποιο παραβρισκόταν και ο Σοβιετικός πρεσβευτής!

Συγκεκριμένα, ο συντάκτης του σχετικού κειμένου έγραψε τά εξής τά όποια κατά την επεικέστερη έκφραση είναι τό λιγότερο φαιδρά και άνόητα:

«Όπως έμαθα, άποφασιστική σημασία για την άπόφαση αυτή έπαιξε τό γεύμα έργα-

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Έν σχέσει με τό άκτοπλοϊκόν ζήτημα και τάς έπ' αυτού τελικές αντιλήψεις της Κυβερνήσεως, ούδέν είσέτι έπισήμως άνεκοινώθη. Έξ όσον όμως πληροφοριών κατέχομεν, αί προτάσεις του «Άγγλο-Έλληνικού Όμίλου» βαίνουν προς πλήρη άποτελέματwsιν.

— Η Ένωσις των Έλλήνων Έφοπλιστών ως αναλάβη την πρωτοβουλίαν των σχετικών διαβημάτων διά την εκπροσώπησιν της ναυτιλίας μας εις τό «Λούδς Ρέτζιστερ». Μετά την έκλογήν του Γιουγκοσλάβου αντιπροσώπου, δεν ήμπορεί καμία να προβληθ ή άρνησις εις την ικανοποίησιν μιάς δικαίας αξιώσεως της ναυτιλίας μας.

— Έδοημοσιεύθη πρό ήμερών εις την Έφημερίδα της Κυβερνήσεως ο νόμος περί άρμοδιότητος και δικαιοδοσίας του Έφπουργείου της Έμπορικης Ναυτιλίας. Όρίζεται δι' αυτόν ότι τό νέον Έφπουργείον άποτελεί άνεξάρτητον ύπουργείον και άσκει την διοίκησιν της έμπορικης ναυτιλίας με τρεις διευθύνσεις οι όποιοι άφορούν την «διοίκησιν», την «ναυτιλίαν» και την «ναυτικήν εργασία» και πρόνοιαν».

— Τό γαλλικόν άτμόπλοιον «Lina L.D.» ήγοράσθη αντί μη άνακοινωθείσης τιμής παρά των κληρονόμων Μ. Γουλανδρή και θά παραληφθ ή εις την Άμβέρσαν κατόπιν έπιθεωρήσεως. Είναι σκάφος 6.669 τον. γκρός, 4.195 τον. νέτ και 10.800 τον. φορτίου, ναυπηγήσεως του 1921.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 143/1.12.1936)

σίας σε ταβέρνα της Κηφισιάς (τό βράδυ της Πέμπτης 27 Νοεμβρίου), στο όποιο παρευρίσκονταν ο κ. Άλεξανδρή, ο γεν. γραμματέας του YEN κ. Βασ. Παπαδόπουλος και ο Σοβιετικός πρέσβης κ. Στουκάλιν. Επίσης παρευρισκόταν και ο έφοπλιστής Άνδρέας Ποταμιάνος».

Βεβαίως είναι αλήθεια ότι ο κ. Άγουδης πρόκειται να ύψώσει την Έλληνική σημαία σε 14 πλοία του, μάλιστα οι σχετικές αιτήσεις ύποβλήθηκαν ήδη στο YEN, ή σχετική δ-

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξ 'Ιαπωνίας και τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως
 μέ προσεγγίσεις και εις έτέρους λιμένας Άπω Άνατολής.

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΊΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

μως απόφασή του δέν ελήφθη στο «γεύμα εργασίας» της Κηφισιάς — άλλωστε τὰ γεύματα εργασίας δέν παρατίθενται σέ ταβέρνες — αλλά όταν συνεζητούντο τὰ μέτρα τὰ ὁποῖα ἀνακοινώθηκαν τὴν περασμένη Πέμπτη.

Μέ τὴν εὐκαιρία πρέπει νὰ ἀναφερθεῖ ὅτι ὁ κ. Ἀγουόδημος μετεῖχε σέ ὅλες τὶς τελευταῖες συσκέψεις πού ἔγιναν στό ΥΕΝ γιὰ τὴ διαμόρφωση τῶν μέτρων ὡς προσωπικός προσκεκλημένος τοῦ ὑπουργοῦ κ. Ἀλεξανδρή.

Τὰ τελευταῖα γιὰ τὴν ἱστορία, γιὰ τὰ ὅσα ἀνέγραψε ἡ φιλοκυβερνητικὴ ἔφημερίδα ἤταν, ἐπαναλαμβάνομε, φαιδρὰ καὶ ἀνόητα.

ΟΙ ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΙΣ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ

Ἑλληνικοὶ ναυαγωστικοὶ κύκλοι ἐξέφρασαν σοβαρὰ παράπονα σχετικά μέ τὴν ἀπό μέρους τῶν λιμενικῶν Ἀρχῶν μὴ ἀποτελεσματικὴ παρέμβαση γιὰ τὴν ἐξασφάλιση στὰ ἑλληνικὰ ἐπαγγελματικὰ ναυαγωστικὰ πλοῖα τῆς παροχῆς θαλάσσιας ἀρωγῆς καὶ ναυαγίαίρεσης στὰ ἑλληνικὰ χωρικά ὕδατα. Ἀφορμὴ γιὰ τὴ διατύπωση τῶν παραπόνων ὑπῆρξε ἡ ἀποκάθιση στίς 29 Ὀκτωβρίου 1986 τοῦ πρᾶσαναγμένου στὴ νησιδὰ Παναγίτσας τῆς Μυτιλήνης τουρκικοῦ πλοῖου «Adiy Aman» ἀπὸ τὸ προστρέξαν τουρκικὸ ἐπίσης πλοῖο «Paimon». Ἀν ἀναλογιστεῖ κανεὶς ὅτι τὸ πρᾶσαναγμένο τουρκικὸ πλοῖο ἦταν φορτωμένο μέ 3.500 τόννους γκαζόιλ, ἀντιλαμβάνεται ὅτι οἱ ἑλληνικὲς ναυαγωστικὲς ἐπιχειρήσεις τοῦ εἵδους εἶχαν μιά σοβαρὴ ζημία καὶ ἡ ἐθνικὴ οἰκονομία στερήθηκε τουλάχιστο 250.000 δολларίων. Τὸ γεγονός δέν πρέπει νὰ περάσει ἀπαρατήρητο διότι δέν εἶναι τὸ μοναδικό. Στὸ παρελθόν (8.11.83) ἡ ἀποκόλληση τοῦ πρᾶσαναγμένου στοὺς Φοῦρνους Ἰκαρίας τουρκικοῦ πλοῖου «Adaliya» ἀπὸ ἑλληνικὸ ναυαγωστικὸ πλοῖο ἔγινε δυνατὴ, χάρις στὴ δυναμικὴ παρέμβαση τοῦ ἑλληνικοῦ πληρώματός του, ἡ ὁποία καὶ ἐμπόδισε παρειαυρισκόμενο τουρκικὸ ναυαγωστικὸ πλοῖο ν' ἀναμιχθεῖ. Εἶναι ἐξάλλου γνωστὸ ὅτι ἡ ἀποκόλληση τοῦ ρωσικοῦ ἐπιβατικοῦ πλοῖου «Ivan Fran-

co» πού εἶχε προσαράξει στίς 17.10.1984 μέσα στοὺς λιμάνι τῆς Ρόδου, ἔγινε μέ τὴ συμβολὴ καὶ τοῦ ρωσικοῦ ναυαγωστικοῦ - παγοθραυστικοῦ «Ivan Rusanof» (βλ. «Ναυτικὰ Χρονικά» τῆς 1ης, 15ης καὶ 30ης Νοεμβρίου 1984), πράγμα πού περιόρισε σημαντικὰ τὴν ἀμοιβή πού καθόρισε ὁ διαιτητής.

Ἐκτός ὅμως ἀπὸ τὴ ζημία τῶν ἑλληνικῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ εἵδους καὶ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας, βέβαιον εἶναι ὅτι ἐθίγησαν τὰ κυριαρχικὰ δικαιώματα τῆς χώρας καὶ προβλήθηκε τὸ ἐθνικὸ γόητρο.

Ἐπιβάλλεται ἐπομένως ἡ Διοίκηση νὰ ἐγκύψει περισσότερο στὸ θέμα καὶ νὰ ἐξετάσει ἰδιαίτερα κάθε περίπτωση γιὰ νὰ μὴν ἐπιβραβεύονται ἡ ἑλλειψη ἐπαγρύπνησης καὶ τὸ πνεῦμα τῆς ραθυμίας.

ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΠΟΥΝ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Δέν ἐξέφυγε ἡ παραδοσιακὴ Ναυτιλία τῆς Δανίας ἀπὸ τὸ γενικὸ φαινόμενο τῆς φυγῆς πρὸς τὶς σημαίες τοῦ ἀνοικτοῦ νηολογίου. Συνεχῶς περισσότεροι ἀπὸ τοὺς παλαιούς ἐφοπλιστικούς οἴκους τῆς χώρας παύουν νὰ ἔχουν πλοῖα ὑπὸ τὴν ἐθνικὴ τους σημαία.

Ἔτσι ἡ ἐταιρία Norden τῆς Κοπεγχάγης πούλησε τὰ δύο τελευταῖα ὑπὸ Δανικὴ σημαία πλοῖα τῆς τῆς «Nordkar» καὶ «Nordrol» τῶν 34.000 τόν. d.w. ἀπὸ τὰ ὁποῖα τὸ ἓνα θὰ τεθεῖ ὑπὸ τὴ σημαία τῶν Φιλιππίνων καὶ τὸ ἄλλο ὑπὸ τὴν Παναμαϊκή.

Ἐπίσης ἡ ἐταιρία Torm τῆς Κοπεγχάγης νηολόγησε τὸ μπάικ κάρριερ τῶν 64.000 τόν. d.w. «Torm Alice» σὲ ξένη σημαία, κατὰ πάσα πιθανότητα τῆς Σιγκαπούρης. Τὸ ἴδιο ἔκαμε καὶ ἡ ἐταιρία Ove Skon πού νηολόγησε στὴ Σιγκαπούρη δύο μπάικερς τῶν 21.000 τόν. d.w. καὶ ἓνα τῶν 23.706 τόν. d.w. Τέλος, πρὸ ὀλίγων μηνῶν ὁ γνωστός οἶκος Λόριτζεν νηολόγησε στίς Μπαχάμες τὸ τελευταῖο τοῦ πλοῖο - ψυγεῖο, ἀφήνοντας ὑπὸ τὴν ἐθνικὴ σημαία ἓνα μοναδικὸ σκάφος πολικῶν ἀποστολῶν.

Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἀθρόας αὐτῆς ἐγκαταλείψεως θὰ φανεῖ βεβαίως στοὺς στατιστικούς πίνακες τοῦ νέους ἔτους. Πρὸς τὸ παρὸν τὸ βέβαιον εἶναι ὅτι ἡ Δανικὴ ναυτιλία

πού εἶχε φθάσει στὸ ἀπώγειό της τὸ 1980, γνωρίζει ἔκτοτε συνεχὴ κάμψη κατερχόμενη σταθερὰ πρὸς τὰ 4 ἑκατ. τόν. γκρός καὶ ὀλισθαίνουσα ἐπιμόνως κάτω τῆς 20ης θέσεως στὸν παγκόσμιο πίνακα τῶν ναυτικῶν χωρῶν.

Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Τελικὰ ἀναμένεται ὅτι ἡ ἀνοίξη τοῦ 1987 θὰ εἶναι τὸ «σημεῖο μὴ ἐπιστροφῆς» γιὰ τὴν κατασκευή τῆς διώρυγος τῆς Μάγχης, μέ τὴν τελευταία ἐπικύρωση τῆς συμφωνίας ἀπὸ τὶς δύο Κυβερνήσεις, τῆς Μ. Βρεταννίας καὶ τῆς Γαλλίας.

Σχετικὰ ὁ ἀρμόδιος Γάλλος ὑπουργὸς δήλωσε, ὅτι ἡ μόνιμη σύνδεση ἀποτελεῖ πιά μιά πραγματικότητα γιὰ τὴν ὁποία ὁ κρατικὸς προϋπολογισμὸς τοῦ 1987 προβλέπει ὅλα τὰ ἀναγκαῖα μέσα γιὰ τὴν προώθηση τοῦ σχεδίου, χωρὶς φυσικὰ νὰ λησμονεῖται ὅτι σὲ τελικὴ ἀνάλυση τὸ ἔργο θὰ χρηματοδοτηθεῖ ἀποκλειστικὰ μέ ἰδιωτικὰ κεφάλαια.

Παρόμοια δήλωση, ὅτι «ἡ βρεταννικὴ κυβέρνηση δέν θὰ μετᾶσχει στὴν χρηματοδότηση τῆς διώρυγος», ἔκανε καὶ ἡ Βρεταννὴ πρωθυπουργός, προσθέτοντας ὅτι οἱ δύο Κυβερνήσεις θὰ στηρίξουν ἀποτελεσματικὰ τὸ σχέδιο ἀλλὰ «ἀπόκειται στοὺς ἰδιωτικούς πιστοδοτικούς ὁργανισμοὺς νὰ ἀποφασίσουν γιὰ τὸν πίνακα καὶ τὸ ὕψος τῶν ἐπενδύσεων».

Σημειώνεται ὅτι σὺν πρώτη ἐπένδυση χρηματοδοτήσεως προβλέπεται τὸ ποσὸ τῶν 200 ἑκατομ. λιρῶν, ἔχουν δὲ κληθεῖ οἱ Γάλλοι καὶ Ἀγγλικοὶ χρηματοδοτικοὶ ὁργανισμοὶ νὰ καλύψουν τὰ 140 ἑκατ. λιρῶν, ἐνῶ τὸ ὑπόλοιπο θὰ ἐξασφαλισθεῖ ἀπὸ Εὐρωπαϊκά, Ἀμερικανικά καὶ Ἰαπωνικά κεφάλαια. Στὸ Λονδίνο, κατὰ τὸ κλείσιμο τοῦ πίνακος ἐγγραφῆς, περὶ τὰ τέλη τοῦ Ὀκτωβρίου, εἶπαν περὶ τὰ 10-15 ἑκατ. λιρῶν, γιὰ τὰ ὁποῖα ὁμῶς ὑπῆρχε βεβαιότητα ταχείας καλύψεως.

Η ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΤΩΝ ΡΥΠΑΝΣΕΩΝ

Ὁ ὁργανισμὸς τοῦ Διεθνούς Κεφαλαίου



Link Maritime Enterprises S.A.

- **chartering**
- **contracting**
- **sale & purchase**

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

για την αποζημίωση των ζημιών που οφείλονται σε ρύπανση από πετρελαιοειδή αποφάσισε την αύξηση του ανώτερου ορίου αποζημιώσεως. Το κεφάλαιο αυτό, που δρευνεί στο Λονδίνο, παρέχει, ως γνωστόν, συμπληρωματική αποζημίωση στα ποσά που καθορίζουν οι διατάξεις περί περιορισμού της ευθύνης των πλοιοκτητών. Η αύξηση του συνολικού ποσού θα γίνει σε δύο συνεχόμενες φάσεις. Η πρώτη αρχίζει από 1 Δεκεμβρίου 1986 και ανέρχεται σε 45 εκατ. DTS (περίπου 300 εκατ. γαλλικά φράγκα) και η δεύτερη από 1 Δεκεμβρίου 1987 και ανέρχεται σε 600 εκατ. DTS.

Πάντως το μέτρο αυτό έχει μεταβατικό χαρακτήρα, δεδομένου ότι αναμένεται εντός των προσεχών ετών να τεθούν σε εφαρμογή τα πρωτόκολλα του 1984 των συμβάσεων περί ευθύνης και αποζημιώσεως ζημιών εκ ρυπάνσεως δια πετρελαιοειδών, τα οποία προβλέπουν μία πολύ πιο σημαντική αναπροσαρμογή των αποζημιώσεων. Η Γαλλία, δε, η οποία φιλοδοξεί να είναι η πρώτη χώρα επικυρώσεως των πρωτοκόλλων του 1984, κατήρτισε σχετικό νομοσχέδιο επικυρώσεως, το οποίο συζητήθηκε ήδη στο Υπουργικό Συμβούλιο και θα κατατεθεί στη Βουλή κατά τη σύνοδο της προσεχούς ανοίξεως ώστε να καταστεί εν συνεχεία νόμος του κράτους.

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Σύμφωνα με την τελευταία πρόταση της Ευρωπαϊκής Κομισιόν προς τις Κυβερνήσεις των χωρών μελών της ΕΟΚ, η από του προσεχούς έτους κρατική βοήθεια της ναυπηγο-

βιομηχανίας εντός της ΕΟΚ δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το 26% του κόστους ναυπηγείας του πλοίου. Η πρόταση αυτή περιλαμβάνεται στο πλαίσιο ενεργοποίησης της αυστηρής πολιτικής που η Κομισιόν σκοπεύει να εφαρμόσει για τα πέντε προσεχή έτη.

Υπενθυμίζεται ότι από του παρελθόντος Ιουλίου η Κομισιόν είχε ζητήσει από τους 12 να μην παρέχουν επιχορηγήσεις παρά μόνο σε ναυπηγεία που κρίνονται συναγωνιστικά έναντι των κυριωτέρων ανταγωνιστών, δηλαδή έναντι της Ιαπωνίας και της Κορέας και μόνο για πλοία προηγμένης τεχνολογίας.

Μολοντί οι συστάσεις αυτές ελάχιστα ακολουθήθηκαν, κυρίως λόγω των κοινωνικών συνεπειών που προκαλεί ο περιορισμός της ναυπηγικής δραστηριότητας, η Κομισιόν δεν άντεδρασε έναντι των Κυβερνήσεων που θεωρούνται υπεύθυνες για επιχορηγήσεις έμμεσες και άφαντες.

Στό μεταξύ όμως έπειδή η κατάσταση παρουσίαζε εξελίξεις και πολλά μέλη φάνηκαν αποφασισμένα να έξυγάνουν τον τομέα αυτόν, οι Κοινοτικοί αρμόδιοι οδηγήθηκαν στην κατάρτιση ενός κώδικος ναυπηγικής βοήθειας. Και το πρόβλημα τώρα είναι αν οι 12 είναι έτοιμοι να δεχθούν τόσο αυστηρά μέτρα. Παρατηρείται πάντως ότι η καθιέρωση ανώτατου ορίου βοήθειας που να ισχύει για όλες τις χώρες - μέλη είναι εφαρμόσιμη μόνο στο μέτρο που οι μέθοδοι επιχορηγήσεως είναι εντελώς φανερές, δεδομένου ότι τα χρησιμοποιούμενα στην πράξη συστήματα είναι διάφορα κατά χώρα και ιδιαίτερα πολυσύνθετα.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Στά τέλη του Αύγουστου ένας από τους θρυλικούς μεγιστάνες του σύγχρονου ναυτιλιακού κόσμου, εγκατέλειψε την άμεση ενεργό δράση υπέρ των δόχων του.

Πρόκειται για τον Sir Yue Kong Pao, που όπως αναφέρει η σχετική είδηση-γραφία, μη έχοντας γιους, παρέδωσε την επιχειρηματική του σκυτάλη στους δύο γαμπρούς του, τους κ.κ. Peter Woo και Helmut Sohmen. Στόν πρώτο παρέδωσε την εταιρία Kowloon Warf and Godown που διαχειρίζεται το εμπόριο και τα ακίνητα και την εταιρία World International (εταιρία χολντινγκ στόν έφοπλισμό και τις επενδύσεις). Και στόν δεύτερο την πασίγνωστη Worldwide Shipping Agency που αποτελεί τον μεγαλύτερο έφοπλιστικό οίκο του Χόγκ Κόγκ.

Έτσι στόν Ρωμαιο Αύγουστο ο Σέρ Πάο μοίρασε την εξουσία στους δύο «κασαρες» που έχουν αποδείξει έμπρακτα τις ικανότητές τους να διατηρήσουν τη συνοχή της αυτοκρατορίας. Για τον έαυτό του κράτησε μόνο την αντιπροεδρία της βρετανικής τράπεζας Standard Chartered της οποίας προσφάτως είχε αποκτήσει το 15% των κεφαλαίων. Και παράλληλα την τιμή να παραμείνει «επίτιμος» πρόεδρος των εταιριών του, σύμφωνα με την όμοφωνη απόφαση των μετόχων τους.

Έχει λεχθεί ότι ένα από τα δυσκολότερα πράγματα στη ζωή των μεγάλων είναι να ξέρουν ακριβώς την ώρα που πρέπει να αποσυρθούν. Και φαίνεται ότι ο Σέρ Πάο, κρίνοντας με τα δικά του μέτρα, εξέτιμησε πώς η ώρα αυτή έφθασε.

ελπιστεί ότι σύντομα το ρεκόρ των 1.920 θα ξεπεραστεί.

Έν τώ μεταξύ, εκτός από τις δυσκολίες της BANK OF AMERICA (1 δισεκατομμύριο δολάρια ζημιές στους 12 μήνες, Σεπτεμβρίου 85 - Σεπτεμβρίου 86) έχομε και την GENERAL MOTORS που παρουσίασε ζημιές 338 εκατομμύρια δολάρια για το τρίτο τρίμηνο του 1986. Έξάλλου ζημιές εμφάνισαν εταιρίες στην σιδηροβιομηχανία, την εξόρυξη πετρελαίων, στα πλαστικά και στην χημική βιομηχανία. Πρόβλημα παρουσιάζει επί-

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τά τελευταία στατιστικά στοιχεία του ΟΟΣΑ είναι ευόλινα. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης για τις χώρες του ΟΟΣΑ προβλέπεται να φθάσει το 3.7% για το 1986 και περί το 3% το 1987. Έν τώ μεταξύ και η ανεργία παρουσιάζει μείωση με ένα μέσο δείκτη περί το 8%.

Η μεγαλύτερη επιτυχία έγκειται στην συγκράτηση του τιμαρίθμου που παρουσιάζει μία μέση τιμή 3% και απεικονίζει την πτώση των τιμών πετρελαίου και πρώτων υλών.

Αυτό βέβαια δεν ισχύει για την Ελλάδα, που θα παρουσιάσει στο τέλος του έτους πληθωρισμό της τάξεως του 18% (εξαπλάσιο του μέσου όρου), ανεργία γύρω στα 10% οικονομική ανάπτυξη κάτω του 1% και έλλειμμα στο Ίσοζύγιο Πληρωμών της τάξεως των 1.800-2.000 εκατ. δολλαρίων. Παρ' όλα

αυτά η δραχμή διατήρησε την δύναμή της υποχωρώντας διαρκούντος του έτους κατά 17,7% έναντι του Γερμαν. μάρκου 15.8% έναντι του Έλβ. Φράγκου, 11.6% έναντι του Γιέν, 9.5% έναντι του Γαλλ. φράγκου, 14,7% έναντι της Ίταλ. λιρέτας και παρουσιάζοντας μία σοβαρή άνοδο έναντι του δολλαρίου ΗΠΑ, της Λίρας Άγγλιας αλλά και άλλων νομισμάτων όπως του δολλαρίου Αυστραλίας και του δολλαρίου Καναδά.

Τό δολλάριο

Οι μαύρες ημέρες του περασμένου Σεπτεμβρίου για το χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, στην διάρκεια των οποίων ο δείκτης DOW JONES χωρίς καμμία αιτία έπεσε 121 πόντους ξεχάστηκαν και ήδη ο δείκτης ξαναπλησιάζει τους 1.900, ενώ η αγορά ευ-

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

σης και η γεωργία, καθώς οι εξαγωγές σιτηρών που το 1980 έφθασαν τους 42 εκατ. τόνους, το 1986 έπεσαν στα 24 εκατομμύρια, του μπαμποκιού από 6 εκατ. μπάλες σε 2 εκατ., του ρυζιού από 3,2 εκατ. τόν. στους 1,5 εκατ. τόν. Ήδη πάνω από 200 εκατ. τόννοι αραβόσιτου παραμένουν αδιάθετοι και οι αγροτικές επιδοτήσεις για το 1986 ξεπερνούν τα 26 δισεκ. δολάρια.

Το ΑΕΠ για το τρίτο τρίμηνο τελικά έφθασε το 2,9%, αλλά για να φθάσει για όλο το έτος το 4% που είχε προβλέψει η κυβέρνηση Ρίγκαν, πρέπει το τέταρτο τρίμηνο να φθάσει το 5,6%.

Το ύψηλο έλλειμμα στο έμπορικό ισοζύγιο, που έφθασε τα 16 δισεκ. δολάρια τον Ιούλιο του 1986, έδειξε μία ουσιαστική μείωση από τον Σεπτέμβριο και στο τέλος 'Οκτωβρίου κυμάνθηκε στα 12,1 δισεκατομμύρια.

Το δολάριο περνά περίοδο άβεβαιότητας και στις 25 Νοεμβρίου έπεσε κάτω από τα δύο μάρκα. Τουναντίον, η συμφωνία ΗΠΑ/Ίαπωνίας διατήρησε το δολάριο πάνω από τα 160 γιέν. (164.60 γιέν στις 5.11.86).

Πάντως, οι Έλβετικοί τραπεζικοί κύκλοι βλέπουν την ανάκαμψη του δολαρίου ως προσωρινή και θεωρούν ότι στις αρχές του νέου έτους το δολάριο θα πέσει ξανά κάτω από τα 2 μάρκα και τα 1,60 Έλβετικά φράγκα.

Το Γερμανικό Μάρκο

Παρ' όλες τις πιέσεις της Αμερικής, υπέρσχυσε, τουλάχιστον για την ώρα, η γνώμη του υπουργού Οικονομικών κ. Σόλτεμπεργκ που ήταν αντίθετος σε μία μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου που θα διατάραζε την νομισματική σταθερότητα της Γερμανίας που διανύει ήδη το πέμπτο έτος.

Ο πληθωρισμός σχεδόν μηδενικός για το 1986 (έναντι 2,2 το 1985 και 6,3% το 1981) και η ανεργία για πρώτη φορά ύστερα από επτά χρόνια σε μείωση. Το ΑΕΠ, όμως, παρουσιάζει μία πτώση, μάλλον άσυνήθη για την Δυτ. Γερμανία και προβλέπεται να μην ξεπεράσει το 2 - 2,5% το 1986.

Η άνοδος του μάρκου δεν εμπόδισε την ικανοποιητική πορεία του ισοζυγίου πληρωμών που για το 1986 θα παρουσιάσει πλεόνασμα της τάξεως των 70 δισεκ. μάρκων (60 δισεκατομμύρια το 1987). Η BUNDESBANK θα συνεχίσει την παρέμβασή της στην αγορά για να παρεμποδίσει συνέχιση της άνοδου του μάρκου, αν και οι έλλογικές αμφιβολίες ίσως αποτρέψουν και αυτές μία υπερβολική άνοδο.

Το Έλβετικό Φράγκο

Ο ικανοποιητικός ρυθμός άνοδου της οικονομίας, τα σχετικά υψηλά επιτόκια, ο χαμηλός, σχεδόν μηδενικός πληθωρισμός και

η ανύπαρκτη ανεργία συντείνουν στην σταθερότητα του Έλβετικού νομίσματος.

Μόνος τομέας με προβλήματα είναι ο τουρισμός, καθώς οι τιμές των ξενοδοχείων και υπηρεσιών έγιναν απαγορευτικές για τα μέσα βαλάντια.

Λίρα Άγγλιας

Ο πληθωρισμός βαδίζει με ρυθμό 3%, ποσοστό που θα επιτρέψει μία μέτρια αναπροσαρμογή των μισθών και η ανεργία παρουσιάζει μείωση για τρίτο κατά σειρά μήνα. Ύστερα από ρεκόρ ελλείμματος των 1,5 δισεκ. λιρών τον Αύγουστο, έχουμε μία σοβαρή μείωση τον Σεπτέμβριο στα 877 εκατ. λίρες, ενώ το έλλειμμα Τρεχουσών Συναλλαγών είναι κατά πολύ μικρότερο και φθάνει μόλις τα 277 εκατ. λίρες.

Η αύξηση των επιτοκίων (από 10% σε 11%) συγκράτησαν τη στερεότητα σε σχετικά υψηλά επίπεδα κι αυτό παρά τις συνεχιζόμενες χαμηλές τιμές των πετρελαίων.

Οι αμφιβολίες για το μέλλον της οικονομίας, η πολιτική νευρικότης οι τιμές του πετρελαίου, η αστάθεια του Ισοζυγίου Πληρωμών και η υψηλή ανεργία επιβαρύνουν την λίρα και δυσκολεύουν την επάνοδο της στο Ευρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα. Η ισοτιμία της από τα 2,95 μάρκα και 1.4285 δολάρια στις 6 Νοεμβρίου έπεσε στα 2,83 μάρκα και 1.4220 δολάρια στις 25 Νοεμβρίου.

Το Γαλλικό Φράγκο

Η ιδιωτικοποίηση των 65 επιχειρήσεων που αποφάσισε η κυβέρνηση του κ. Σιράκ άρχισε με την εταιρία Saint Gobain. Ένα 20% των μετοχών μπορεί να αγοραστεί από ξένους, το 60% από Γάλλους ιδιώτες ή εταιρίες και το 10% από τους υπαλλήλους της εταιρίας. (Οι 30 εκατομ. μετοχές θα διατεθούν προς 310 φράγκα έκαστη).

Με συγκρατημένο πληθωρισμό, αλλά με συνεχιζόμενο παθητικό έμπορικό ισοζύγιο και υψηλή ανεργία, το Γαλλικό φράγκο φαίνεται ξανά υπερτιμημένο και δεν αποκλείεται μία νέα αίτηση αναπροσαρμογής της ισοτιμίας του.

Ίαπωνικό Γιέν

Αφού δεν κατόρθωσαν να πείσουν την Γερμανία, οι ΗΠΑ άρκεστηκαν σε μία διμερή συμφωνία με την Ίαπωνία, σχετικά με τη μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου. Έτσι η Ίαπωνία από 31.10.86 μείωσε το επιτόκιο από 3,5% σε 3% χωρίς να υπάρχει άλλος λόγος εκτός της άνοδου του γιέν.

Το πρώτο εξάμηνο του 1986 παρουσιάζει πενιχρά οικονομικά αποτελέσματα, με αύξηση του ΑΕΠ κατά 2,5%, ποσοστό πρωτακούστο για τα ιαπωνικά δεδομένα.

Αντίθετα το Έμπορικό Ισοζύγιο θα παρουσιάσει πλεόνασμα άνω των 75 δισεκ. δολαρίων το 1986 και η κατάσταση αυτή προκάλεσε την αγανάκτηση τόσο των ΗΠΑ όσο και της ΕΟΚ, που απαίτησε την άρση των εμπορικών φραγμών (σε 9 μήνες πλεόνασμα με χώρες ΕΟΚ δολ. 13 δισεκατομμύρια).

Η δραχμή

Η διολίσθηση της δραχμής στο ένδεκάμηνο Ιανουαρίου - Νοεμβρίου δεν ξεπέρασε τα 18% έναντι του Γερμ. μάρκου, ενώ τουναντίον παρουσίασε ανατίμηση της τάξεως του 9% έναντι του δολαρίου και 10% έναντι της λίρας. Ίσως, η υποτίμηση έναντι του ECU (11%) να είναι πιο αντιπροσωπευτική της ισοτιμίας της δραχμής που παρά τους αντίξοους δείκτες, παρουσιάζεται σταθερή.

ΠΙΝΑΞ 1

Τιμές Δολαρίου (Νέας Υόρκης)

	24.10.86	26.11.86	Διαφορά
Μάρκο Γερμ.	2.0360	1.9875	- 2.4
Φράγκ. Έλβ.	1.6765	1.6570	- 1.1
Λίρα Άγγλ.	1.4125	1.4305	- 1.3
Φράγκο Γαλ.	6.6580	6.5090	- 2.2
Γιέν Ίαπ.			
(100)	161.70	163.05	+ 0.8
Λιρ. Ίαλ. (100)	1407.00	1376.00	- 2.3

ΠΙΝΑΞ 2

ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΕΥΡΩΝΟΜΙΣΜΑΤΩΝ

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	6 3/8	6 1/8	6 1/16
Μάρκο Γερμ.	4 11/16	4 3/4	4 3/4
Λίρα Άγγλ.	10 5/8	10 7/8	11
Φράγκ. Έλβ.	4	4	4
Φράγκο Γαλ.	7 9/16	8 3/8	8 1/2

ΠΙΝΑΞ 3

Δραχμή — Τιμές FIXING (Τράπεζα Έλλάδος)

	27.10.86	27.11.86	Διαφορά
Δολλ. ΗΠΑ	137.850	138.480	- 0.5
Μάρκο Γερμ.	67.880	69.650	- 2.5
Φράγκ. Έλβ.	82.230	83.500	- 2.5
Λίρα Άγγλ.	194.500	197.860	- 1.7
Φράγκο Γαλ.	20.770	21.271	- 2.4
Λιρ. Ίταλ.			
(100)	9.8100	10.050	- 2.4
Γιέν Ίαπ.			
(100)	86.190	85.212	+ 1.1

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS

221504 TSOKALIS

Paraguay 886, 5th Floor
1957 Buenos Aires

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ Η ΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΥΕΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΝΑΤ

Κύριε Διευθυντά,

Κατ' αρχήν ζητώ συγγνώμη γιά την έκ μέρους μου απασχόληση των στηλών του εγκρίτου περιοδικού σας, θεωρώ όμως — κατά την γνώμη μου πάντοτε — ότι η όλη υπόθεση της «απαγόρευσης απασχολήσεως των συνταξιούχων ναυτικών» ενδιαφέρει τους εν ενεργεία και τους συνταξιούχους καλόπιστους συναδέλφους, γιά να σχηματίσουν μια εικόνα της σαθρότητας που κυριαρχεί στο Υ.Ε.Ν.

Εν συνεχεία των προηγούμενων TELEX μου και ληφθέντων τηλεγραφημάτων του Υ.Ε.Ν. και ΝΑΤ — του αναπάντητου TELEX προς τον ίδιο τον υπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Άλεξανδρή, όλα στοιχειοθετού την «παρερμηνεία» που δίδει το υπουργείο εις το άρθρο 34 του ΠΔ/913/78. Την 18η τρέχοντος, έλαβα έκ νέου το έσώκλειστο τηλεγράφημα του ΝΑΤ/Διεύθυνση Παροχών — την φορά αυτή εντός φακέλλου ταχυδρομικώς — ληφθέντος κατά τό παρελθόν την 3.11.1986 (ύ' αύξ. αριθ. 2) και τουτο... εις απάντηση του από 14.11.1986 τέλεξ μου (αύξ. αριθ. 7) και δή των παραγράφων 4 και 5.

Ποιός λοιπόν είναι δυνατόν να άρνηθεί ότι τά πάντα στο Έμπορικό Έμπορικής Ναυτιλίας και στους υπαγόμενους σ' αυτό οργανισμούς, γίνονται στο γόνατο;

Όπως θα παρατηρήσετε έκ των ανταλλαγέντων τέλεξ και τηλεγραφημάτων, τό ΥΕΝ υποτιμά κατά τρόπο σκανδαλώδη την νοημοσύνη των Έλλήνων ναυτικών και κατά τρόπο άνεπίτρεπτο «άποφασίζει και διατάζει» έσκεμμένως δέ, υπακούοντας σέ «κελεύσματα άνευθύνων», έπεξεργάζεται παρερμηνείες νομίμων διατάξεων, ΒΟΕΡΑ άντιθέτους μέ τό περιεχόμενό του, εκδίδοντας «άπαγορεύσεις έτσιθελικές».

Τό ΥΕΝ, άντί να μου άπαντήσει εις την συγκεκριμένη έρώτησή μου, προκειμένου

νά θεμελιωθεί έκ μέρους μου δικαίωμα ύποβολής αίτήσεως άκυρώσεως εις τό Συμβούλιο Έπικρατείας, μου άπαντά (ταχυδρομικώς τώρα) μέ προγενέστερο τηλεγράφημα του ΝΑΤ γεγονός που φέρνει στην μνήμη τό Δελφικό «ΗΞΕΙΣ ΑΦΗΞΕΙΣ».

Θά πρέπει να σημειωθεί ότι τό έρώτημά μου τό έπαναλαμβάνω σέ κάθε τέλεξ και έλάμβανα άπαντήσεις άσχετους!

Σήμερα στέλνω στό ΥΕΝ μέ δικαστικό κλητήρα έξώδικο, ύπεθυμίζοντας ότι κατά ρητή συνταγματική έπιταγή (άρθρ. 10 του Συντάγματος) και νομοθετική ρύθμιση, ύποχρεούνται εις άμεσον έγγραφον και αίτιολογημένη απάντηση άν: «ΟΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΣ ΤΟΥ ΝΑΤ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α' ΔΥΝΑΜΑΙ ΝΑ ΕΡΓΑΣΘΩ ΕΙΣ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ ΚΑΙ ΜΗ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΣΤΟ ΝΑΤ», τους καλώ δέ όπως μή θελήσουν να έπαναλάβουν την σκόπιμο άσάφεια της οίασδήποτε άπαντήσεώς των επί του άνωτέρω συγκεκριμένου και άπολύτου σαφούς έρωτηματός μου.

Ενώ λοιπόν οι άρμόδιες ύπηρεσίες του ΥΕΝ — κατόπιν άνωθεν έντολής — προφανώς του ΥΕΝ, παρερμηνεύοντας σκοπίμως τό άρθρο 34, άπαγορεύουν την εργασία των συνταξιούχων του ΝΑΤ εις πλοία υπό ξένες σημαίες και μή συμβεβλημένα (άνασφάλιστα) άποφεύγουν τώρα να τό δηλώσουν έγγραφως!

ΑΥΤΟ ΟΝΟΜΑΖΕΤΑΙ ΣΗΜΕΡΑ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ!

Άπευθύνομαι στους εν ενεργεία και συνταξιούχους συναδέλφους ναυτικούς γιά να τους πώ (φυσικά θά τό έχουν διαπιστώσει), ότι η κατάσταση των διοικούντων μόνο γιά γέλοιο δέν είναι!...

Η «άνευθυνούπευθυνότητά τους» στό μικρά γεγονότα φανερώνει την άνικανότητά τους στό μεγάλα, λ.χ. την Έλληνική Ναυτιλία.

Η Έλληνική Ναυτιλία, τό ΝΑΤ, κλπ. δέν βούλιαξαν τυχαία! «ΤΥΧΑΙΟΙ» είναι οι δήθεν ύπεύθυνοι αυτών των άλλοτε γιγάντων κρατικοί λειτουργοί προκειμένου να ίκανοποιή-

σουν πολιτικές σκοπιμότητες, χαϊδεύουν τό «κοινόν περί δικαίου αίσθημα» έπειδή πιστεύουν ότι έτσι βοηθούν τους εν ενεργεία πλοίαρχους, μηχανικούς κ.α. και μέ τον τρόπο αυτόν σταματούν κάποιες — όπωσδήποτε πλεονάζουσες φωνές διαμαρτυρίας, άπόρροια και αυτές της κατάντιας της Έλληνικής Ναυτιλίας και των σύν αυτή (ΝΑΤ, κλπ.) ενώ στην πραγματικότητα ανοίγουν τις πόρτες σέ Τούρκους/ Φιλιπινέζους/ Κορεάτες κλπ. ξένους συναδέλφους και μένουν άνεργοί Έλληνες ναυτικοί και μόνο!

Άς μου έπιτραπεί να διευκρινίσω ότι τό «κοινόν περί δικαίου αίσθημα» δέν είναι δυνατόν να άποτελέσει την βάση γιά την έκφραση δικαίας κρίσεως και σωστής έρμηνείας νόμων.

— Ό,τι ύπάρχει πέραν του νόμου και της άληθούς έρμηνείας του όδηγεί στην αυτοκατάργηση της δικαιοσύνης.

— Οι οργανωμένοι, άπ' έξω, έπαινοι γιά όρισμένη άρεστή εις τους έπαινούντας άπόφαση, δέν είναι δυνατόν να έπηρεάσουν τό κύρος του νόμου.

— Οι νόμοι δέν γίνονται γιά άρεστές άποφάσεις αλλά γιά δικαίας και μόνο.

— Κάθε αντίθεση μέ τον νόμο, μόνο νόμος θά την τακτοποιήσει.

— Έσκεμμένες παρερμηνείες όδηγούν σέ χάος.

Δέν καταφέρομαι έναντίον κανενός «έν ενεργεία συναδέλφου» που μοίρα κακή τον έχει «έξεμπαρκο στό μουράγιο».

Μακριά από σκοπιμότητες άσχετες, άς σκύψουμε και άς δούμε «ΤΙΣ ΠΤΑΙΕΙ» γιά τά χάλια μας.

Συνταξιούχοι ναυτικοί του ΝΑΤ (και λέω ναυτικοί, γιατί ως γνωστόν ύπάρχουν και συνταξιούχοι του ΝΑΤ όχι ναυτικοί!), μιá όλόκληρη ζωή μέσα στό καράβια πλήρωναν «μέ χρυσάφι» τις κρατήσεις τους, γιά να εισπράξουν από τά λεφτά τους συντάξεις πείνας μέ άποτέλεσμα, να «προσπαθούν» σήμερα να άφήσουν οικόγένεια πίσω τους, ίσως και άνήλικα παιδιά, να πάρουν τον σάκκο τους και να φύγουν στό πέλαγο τουλάχιστον γιά να επιβιώσουν οι πίσω τους!

«ΤΙΣ ΠΤΑΙΕΙ»;

Έν ενεργεία ναυτικοί σήμερα πληρώνουν κρατήσεις στό ΝΑΤ πλουσιοπάροχες, εν γνώσει των — πόσο άλήθεια τραγικό! — ότι αν κάποτε πάρουν σύνταξη θά είναι σύνταξη καλή μόνο διά την άγορά «κορινθιακής σταφίδας» προκειμένου να χορτάσουν!

ΤΙΣ ΦΤΑΙΕΙ;

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



Εκεί που φτάσαμε ή για να ακριβολογήσουμε, εκεί που μάς έφτασαν, κοιτάζουμε τό σήμερα! Ίσως δεν είναι σωστό, είναι όμως επιβεβλημένο προκειμένου να διατηρηθούμε, να σταθούμε στα πόδια μας, έστω και αν κάτω από αυτά, τό έδαφος είναι σαθρό, γιατί έτσι θέλησαν κάποιοι έρασιτέχνες δήθεν «υπεύθυνοι» δήθεν «ειδικοί», δήθεν! δήθεν! δήθεν! που έν ψυχρώ άφανίζονται ότι υπήρχε ότι υπήρχε όρθιο και υπήρχαν όρθια πολλά στη Ναυτιλία μας.

Εύχαριστώ για την φιλοξενία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΠ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Α' Ε.Ν.
Γεωργίου Νικολαΐδη 26 Ντεπώ

Θεσσαλονίκη, 20 Νοεμβρίου, 1986

ΠΝΕΥΜΑ ΚΑΤΑΝΟΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Οί πρόγονοί μας του ήρωϊκού 1821 πολέμουσαν σκληρά και χρόνια για την πολυπόθητη έλευθερία και εύδαιμονία του Έθνους. Και μέσ στον επίμονον εκείνο άγώνα τους, που άπορροφούσε κάθε τους σκέψη, έπαιρναν μέτρα για τή ναυτιλία τους. Νά πώς άρχίζει ένα νόμος για μέτρα προστασίας του Έλληνικού πλοίου, ό νόμος 38 τής 6 Φεβρουαρίου 1825: «Έπειδή ή όλιγόστευσις των πλοίων είναι ούσιωδεστάτη βλάβη του Έθνους...». Η συνείδηση του Έθνους, του άγωνιζόμενου μάλιστα, του έμπολέμου Έθνους, ή συνείδηση του λαού είχε νοιώσει αυτόν τον κίνδυνο, κίνδυνο για κάθε εποχή, τήν «όλιγόστευσιν των πλοίων» που είναι, έπαναλαμβανόμε, «ούσιωδεστάτη βλάβη του Έθνους».

Πώς καθόμαστε έτσι, μέ δεμένα χέρια μπροστά στην όλιγόστευση των πλοίων μας, τό άδειασμα του έθνικου νηολογίου, τήν ύποστολή τής Έλληνικής σημαίας από τά πλοία μας; Πρώτοι οί ναυτικοί μας, οί εργαζόμενοι στα Έλληνά πλοία (και έπειτα όλοι οί εργάτες που δουλεύουν στα ναυπηγεία ιδίως και στα λιμάνια) πρέπει να τό συνειδητοποιήσουν πιά πώς μόνο αν υπάρχουν πλοία μέ Έλληνική σημαία, υπάρχει Έλληνικό Ναυτικό, μπορούν να δουλέψουν, να πάρουν λεφτά στα χέρια τους, να έχουν κάτι στα χέρια τους είτε μισθούς, είτε ήμερομίσθια οί εργάτες μέ τίς έπισκευές κ.λπ. είτε σύνταξη όλοι.

Απορώ, μέ τή μικρή μου πείρα, πώς τόσο καιρό οί ναυτικοί μας άκριβώς, αυτοί ίσια ίσια οί μισθωτοί, δεν παίρνουν πρωτοβουλία, να πάνε στον έφοπισμό, να τά συζητήσουν αυτοί οί άμεσα — και από τίς δύο μεριές — ενδιαφερόμενοι, να πάρουν αποφάσεις, να συναντηθούν κάπου. Νά συναντηθούν στη μόνη σωστή άποψη που τό παρόν ναυτιλιακό φύλλο τά «Ναυτικά Χρονικά» τό

διαλαλούν πάντα, σε κάθε εποχή: μόνο μέ Έλληνικά πλοία θα ζήσει ή ναυτιλία μας και οί ναυτικοί μας εργαζόμενοι και για να δουλέψει τό Έλληνικό πλοίο — τό πλοίο μέ Έλληνική, φυσικά, σημαία — πρέπει να είναι ανταγωνιστικό, να μπορεί να ανταγωνίζεται τό ξένο, να μην είναι άκριβώτερο από ότι είναι ξένο και μάλιστα μ' αυτές τίς σημαίες τής εύκολίας. Μέ άπεργίες και μέ κηρύγματα άπειλής, μέ βίαιες αντιδράσεις, άκόμη και μέ νομικές λύσεις δεν λύνονται, δεν προωθούνται τά ναυτικά μας πράγματα.

Ό έφοπιστής άπελπισμένος, άπαυδισμένος, κατ' ανάγκη θα φύγει από τό έθνικό νηολόγιο και άειντε βρόστον, άειντε να τον βάλεις στο Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο, να τον υποχρεώσεις να πάρει έλληνικό πλήρωμα, άειντε να κρατείτε στη ζωή τό Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο (δηλαδή συντάξεις), άειντε να περιμένουμε ναυτικό συνάλλαγμα κ.λπ.

Νομίζω πώς δίνεται πολύς χώρος στη δημιουργία και δεν ξεκαθαρίζονται τά πράγματα. Είδα σε έπαρχιακούς ναυτικούς συλλόγους να δίνονται συνθήματα όπως: «να υποχρεώσει ή κυβέρνηση τούς έφοπιστές να έχουν τά πλοία τους μέ έλληνική σημαία». Και παίρνουμε αποφάσεις να γίνει άπεργία σε όλες τίς θάλασσες, όπου βρίσκονται Έλληνικά πλοία! Τά πλοία όμως αλλάζουν ιδιοκτήτη, σηκώνουν ξένες σημαίες και ποιος είναι ικανός να επιβάλει τούς νόμους, τίς διατάξεις και τίς αποφάσεις τίς δικές μας;

Βέβαια, κανείς δεν είπε να υποταγούμε στην άπόλυτη θέληση του πλοιοκτήτη, αλλά εγώ δεν ξέρω κανένα πλοιοκτήτη μας που δεν έδειξε κατανόηση στον Έλληνα ναυτικό, ίσια ίσια επιδιώκει πάντα και πρωταρχικά τή συνεργασία του, του έμπιστεύεται τό πλοίο. Άλλά και ό ναυτικός να δείξει κατανόηση. Φίλος επιζήμιος έχθρός άποκαλείται, έλεγεν ή παλιά Έλληνική Χρηστομάνθεια.

Στους ναυτικούς μιλώ, στους παραδοσιακούς ναυτικούς, αυτούς που θέλουν και είναι χαρά τους και ικανοποίηση να δουλέψουν τό έλληνικό καράβι και να τό διατηρήσουν, να τό προκόψουν. Όχι σ' αυτούς που κυττάζουν πώς θα άνέβουν για να κατεβούν έπειτα και μέ διάφορες δικαιολογίες και άπαιτήσεις να πάνε στα δικαστήρια για εισπράξεις «δικαιωμάτων» εργασίας που καλά καλά δεν προσέφεραν, που δεν νοιάστηκαν και ποτέ τους αν αυτή ή λίγη «ύπηρεσία» τους ήταν άποδοτική, χρήσιμη στο πλοίο που άνέβηκαν. Μέ πομφόλυγες και δήθεν άδικίες και άπεργίες και ταξικούς άγώνες, χάνουμε τή Ναυτιλία μας, φυγαδεύουμε τή Ναυτιλία μας, τή διώχνουμε έμείς οί ίδιοι οί ναυτικοί.

Όπως φτάσαμε, όπως έφτασαν τά πράγματα τής Ναυτιλίας μας, ένας τρόπος μόνο υπάρχει να σωθεί, πνεύμα κατανόησης και συνεργασίας κεφαλαίου και εργασίας, πλοιοκτήτη και ναυτικών εργαζομένων. Α-

μα «τά βρούν» αυτοί οί δύο, τότε μόνο τό Έλληνικό καράβι θα συνεχίσει τά ταξίδια του μέ τή σημαία του, τό ΝΑΤ του, τούς νόμους, τίς συλλογικές συμβάσεις του και, προς παντός, μέ τούς ναυτικούς μας πάνω στα πλοία. Άλλοιώς, κάθε ήμέρα και χειρότερα.

Φιλικά
Κ.Ν. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Πάτρα, 17 Νοέμβριος 1986

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΣΩΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Η εταιρία «Akra Shipping Co. Ltd», εκφράζει τήν μεγάλη εύγνωμοσύνη της σε όλους εκείνους που βοήθησαν, ύστερα από δραματικές προσπάθειες στίς πιό αντίξοες συνθήκες, στην διάσωση του πλοίαρχου και του είκοσιπενταμελούς πληρώματος του πλοίου ψυγείου «Νήσος Σκόπελος», όπως τον πλοίαρχο, το πλήρωμα και τούς πλοιοκτήτες του Πορτογαλικού Άλιευτικού «Navegante», τούς κυβερνήτες και τά πληρώματα των άεροσκαφών και του έλικοπτερου τής Άμερικανικής Άεροπορικής βάσης των Άζορών, τούς πλοίαρχους, τά πληρώματα και τούς πλοιοκτήτες των Γερμανικών πλοίων «Erlangen Express» και «Scol Enterprise», τον κυβερνήτη και τό πλήρωμα τής πορτογαλικής φρεγάδας «Oliveira E. Carvo».

Επίσης εύχαριστεί θερμά όλους εκείνους, που ένωσαν τίς προσπάθειές τους μαζί και συνέβαλαν στον συντονισμό για τήν έπιχείρηση διασώσεως του πληρώματος και ιδιαίτερα τον ύπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξανδρή, τον άρχηγό του Λιμενικού Σώματος κ. Άριστεΐδη Παπανδρέου, τον διευθυντή Έλέγχου Ναυσιπλοΐας άρχιπλοίαρχο κ. Ν. Καλύβα και τον Θάλαμο Έπιχειρήσεων του ΥΕΝ, τον Έλληνα Πρέσβη και τον Έλληνα Πρόξενο Λισαβώνας, τον Έλληνα Πρόξενο στην Γουάσιγκτον, τον Έλληνα Προξενικό Λιμενάρχη Νέας Υόρκης, τίς Ναυτικές Άρχές των Άζορών, την Centro de Busscas e Salvamento dos Azores, τήν Λιμενική Άρχή τής Πόντα Ντελγκάτα, τον Πράκτορα των Λούδς των Άζορών, τον ΟΤΕ και τό ΡΑΔΙΟ ΑΘΗΝΑΙ, τά Sanmiguel radio και Horta radio των Άζορών, τον Θάλαμο Έπιχειρήσεων τής Άμερικανικής Άκτοφυλακής Νέας Υόρκης, τήν Βρετανική Άεροπορική Βάση του Γιβραλτάρ και τον Πράκτορα των Λούδς στο Γιβραλτάρ.

Μέ τιμή
για τήν AKRA SHIPPING CO.
ΦΩΤΗΣ Κ. ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ

Πειραιάς, Νοέμβριος 1986

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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



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

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



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

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

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

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

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

**LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.**

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

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

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986



**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: (010) 541361 - 268532 Cables: MEDOV Teiefax: (010) 541361
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

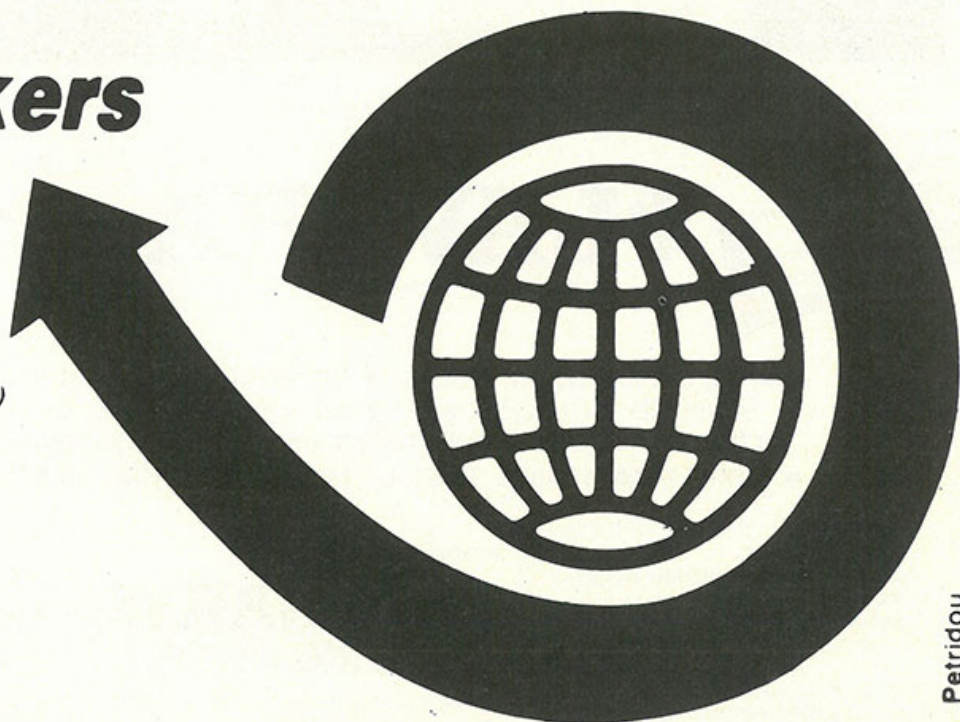
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

**SALE & PURCHASE -
CHARTERING:**

Phones: 8969111 (40 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-0595 S.M.T.

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIS
KABOURI - ATHENS
P.O.BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

Περιελήφθη ήδη σέ έγκριτική πράξη νηολογήσεως

Η νέα διατύπωση του όρου 8

Δημοσιεύουμε κατωτέρω τό πλήρες κείμενο του όρου 8, όπως διατυπώθηκε ήδη στην έγκριτική πράξη του πλοίου A-NANGEL SUCCESS ή όποια υπεγράφη από τόν ύπουργό E.N. και προωθήθηκε γιά συνυπογραφή από τούς συναρμόδιους ύπουργούς (Έθνικής Οικονομίας και Οικονομικών). Έξυπονοείται ότι γιά νά περιληφθεί ό νέος όρος στίς ύφι-

στάμενες ήδη έγκριτικές πράξεις πρέπει νά ύποβληθεί σχετική αίτηση στό YEN, τό όποιο σύμφωνα μέ πληροφορίες τών «Ναυτικών Χρονικών» θά προωθήσει μέ ταχύτατο ρυθμό τήν άπαιτούμένη διαδικασία.

Τό πλήρες κείμενο του όρου 8 έχει ως εξής:

8. Α' Έπιτρέπεται ή ναυτολόγηση Έλλήνων ναυτικών πού δέν έχουν τά νόμιμα προσόντα, ή και άλλοδαπων, σέ όλες τίς κατηγορίες και ειδικότητες πληρώματος, εκτός από τόν άλλοδαπό ραδιοτηλεγραφική ή τόν μη προσοντούχο ήμεδαπό πού πρέπει νά έγκριθεί όπωσδήποτε από τήν Αρχή, έφόσον ή Λιμενική ή Προξενική Αρχή, όπου αυτή ύπάρχει, διαπιστώσει ότι συντρέχουν οι εξής περιπτώσεις:

α) Είναι δύσκολη ή γρήγορη εξεύρεση κατάλληλων και ικανών Έλλήνων ναυτικών οι όποιοι νά έχουν τά προσόντα πού προβλέπονται από τίς αντίστοιχες διατάξεις, ή

β) Οι Έλληνες ναυτικοί πού έχουν τά προσόντα πού προσφέρονται γιά εργασία ζητούν όρους διαφορετικούς από αυτούς πού καθορίζονται από τίς Έλληνικές διατάξεις πού ισχύουν ιδιαίτερα σέ σχέση μέ τό μισθολόγιο.

Όπωσδήποτε όμως ό Πλοίαρχος δέν μπορεί σέ καμμία περίπτωση νά είναι άλλοδαπος.

Β'. Οι Έλληνες ή άλλοδαποι ναυτικοί πού ναυτολογήθηκαν αντικανονικά κατά τήν προηγούμενη παράγραφο πρέπει νά αντικατασταθούν ύποχρεωτικά από Έλληνες πού έχουν τά προσόντα:

α) Κατά τόν πρώτο κατάπλου του πλοίου σέ Έλληνικό λιμάνι, μέ εξαίρεση τήν έκτακτη προσέγγιση του πλοίου σέ Έλληνικό λιμάνι λόγω άνωτέρας βίας, στην όποια δέν περιλαμβάνεται ό έφοδιασμός του πλοίου μέ καύσιμα.

β) Κατά τόν πρώτο κατάπλου του πλοίου, μετά τή συμπλήρωση τετράμη-

νης ύπηρεσίας, σέ κάποιο λιμάνι της Μεσογείου, στην όποια περιλαμβάνονται και τό λιμάνι του Σουέζ μέχρι και τήν Καζαμπλάνκα, της Μαύρης Θάλασσας, της Δυτικής Εύρώπης μέχρι και της Διώρυγας του Κιέλου, των Σκανδιναβικών Χωρών, του Ένωμένου Βασιλείου, της Ιρλανδίας και της Ισπανίας.

γ) Μόλις συμπληρώσουν δωδεκάμηνη ύπηρεσία ανεξάρτητα από τό λιμάνι κατάπλου του πλοίου.

Σέ περίπτωση κατά τήν όποια περάσουν οι πίο πάνω προθεσμίες και ή Αρχή διαπιστώσει ότι εξακολουθούν νά ύπάρχουν οι προϋποθέσεις της παραγράφου Α', ή διατήρηση όσων ναυτολογήθηκαν αντικανονικά, παρατείνεται μέ έγκρισή της. Στην περίπτωση του έδαφίου β αυτή ή παράταση είναι γιά χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο του τετραμήνου, ενώ στην περίπτωση του έδαφίου γ' γιά χρονικό διάστημα έξι μηνών και μέχρι δύο τό πολύ έξάμηνα. Και στίς δύο πίο πάνω περιπτώσεις ή παράταση θά διαρκεί μέχρι του επανάπλου του πλοίου στην Ελλάδα, εάν αυτός πραγματοποιηθεί νωρίτερα από τίς προθεσμίες πού καθορίζονται πίο πάνω. Όποιαδήποτε έγκριση της Αρχής κατά τήν προηγούμενη και αυτή τήν παράγραφο, γράφεται και στό ναυτολόγιο του πλοίου.

Γ'. Στούς ήμεδαπούς πού είναι ναυτολογημένοι αντικανονικά, καταβάλλεται ό μισθός πού προβλέπεται από τήν αντίστοιχη Συλλογική Σύμβαση, γιά τή θέση στην όποια είναι ναυτολογημένοι. Η άπόλυση όσων έχουν ναυτολογηθεί αντι-

κανονικά, λόγω αντικαταστάσεώς τους μέ προσοντούχους Έλληνες ναυτικούς, δέν αποτελεί καταγγελία της Συμβάσεως από τόν Πλοίαρχο, οι δέ ναυτικοί πού απολύονται γιά τό λόγο αυτό διακρίνονται μόνο τά έξοδα παλιννοστήσεως.

Δ'. Ι. Κατά παρέκκλιση τών οικείων διατάξεων και αυτών τών παραγράφων Α' και Β' του παρόντος όρου 8 επιτρέπεται σέ όλες τίς κατηγορίες και ειδικότητες κατωτέρων πληρωμάτων γεφύρας, μηχανής και γενικών ύπηρεσιών ή ναυτολόγηση άλλοδαπων ναυτικών, γιά τή συμπλήρωση θέσεων τής οργανικής σύνθεσης, έφόσον δέν προσφέρονται Έλληνες ναυτικοί γιά ναυτολόγηση έ-

άν:

α) Είναι δύσκολη ή γρήγορη εξεύρεση κατάλληλων και ικανών Έλλήνων ναυτικών οι όποιοι νά έχουν τά προσόντα πού προβλέπονται απ' τίς αντίστοιχες διατάξεις ή

β) Οι Έλληνες ναυτικοί πού έχουν τά προσόντα και προσφέρονται γιά εργασία ζητούν όρους διαφορετικούς από αυτούς πού καθορίζονται από τίς Έλληνικές διατάξεις πού ισχύουν, ιδιαίτερα σέ σχέση μέ τό μισθολόγιο.

Τό ποσοστό τών άλλοδαπων πού καλύπτουν θέσεις τής οργανικής σύνθεσης σύμφωνα μέ τό έδάφιο αυτό δέν μπορεί νά υπερβαίνει τό 40% του συνόλου αυτής. Οι ούτως ναυτολογούμενοι έντός τής οργανικής συνθέσεως άλλοδαποι ναυτικοί απολύονται όταν συμπληρώσουν δωδεκάμηνη ύπηρεσία έφόσον έχουν παύσει νά ισχύουν οι άνωτέ-

**EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD**

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FACSIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3160 BUEN GR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FACSIMILE: 4137 328

ρω προϋποθέσεις.

2. Ο Έμπορος Έμπορικης Ναυτιλίας μπορεί με απόφασή του να ανακαλέσει το παρόν έδαφιο του όρου 8 για τό συγκεκριμένο πλοίο, εάν διαπιστωθεί ότι παραβιάζονται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται σ' αυτό για τη ναυτολόγηση των άλλοδαπων ναυτικών.

3. Οι περιορισμοί των έδαφίων (α) και (β) της πρώτης παραγράφου, δύνανται κατόπιν έγκρίσεως της Αρχής να μην εφαρμόζονται εάν τουτό επιβάλλεται από τά γενικώτερα ναυτιλιακά συμφέροντα της Χώρας.

Ε'. 1. Ο καταβαλλόμενος στους κατάν παρόντα όρο 8 ναυτολογούμενους άλλοδαπους μισθός και λοιπάς αποδοχές είναι αντίστοιχος της θέσεως και ειδικότητας για τήν όποία ναυτολογούνται ή είχαν ναυτολογηθεί, άσχετα από τά τυχόν άτομικά τους προσόντα, και καθορίζονται κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης Έλληνικών Νόμων ή Συλλογικών Συμβάσεων, από τίς Συλλο-

γικές Συμβάσεις έργασίες του τόπου προέλευσης του ναυτικού ή από αντίστοιχες διατάξεις της Χώρας αυτής, ή από συμφωνίες που συνάπτονται ή είχαν συναφθεί ή θά συναφθούν από όποιαδήποτε ελληνική επαγγελματική όργάνωση πλοιοκτητών, ή μεμονομένων πλοιοκτητών, ή διαχειριστών επιχειρήσεων πλοιοκτητών και της συνδικαλιστικής όργάνωσης του άλλοδαπου ναυτικού, ή της Δημόσιας Αρχής της χώρας του. Τό αυτό ισχύει για τήν άτομική σύμβαση που ύπογράφεται μεταξύ του άλλοδαπου ναυτικού και του πλοιοκτήτου ή του πλοιάρχου ή του διαχειριστού ή του εκπροσώπου ή του πράκτορα του πλοίου. Ο μισθός και οι αποδοχές δέν μπορεί νά είναι κατώτερες από αυτές που κάθε φορά ισχύουν στή χώρα προελεύσεως του άλλοδαπου ναυτικού.

2. Κάθε έλλειψη όρου για τήν άμοιβή και έργασία του άλλοδαπου ναυτικού

συμπληρώνεται από τήν νομοθεσία της χώρας προέλευσής του.

Οι άλλοδαποι ναυτικοί δέν βαρύνονται με εισφορές για τό NAT και άλλα ελληνικά ασφαλιστικά ταμεία και δέν αποκτούν δικαίωμα ασφαλιστικής κάλυψης ή άλλης παροχής από τά ταμεία αυτά.

ΣΤ' 1. Οι πλοιοκτήτες είναι ύποχρεωμένοι νά καταβάλλουν στο NAT μέ βάση τήν ισχύουσα κάθε φορά Έλληνική Συλλογική Σύμβαση τή δική τους τακτική εισφορά, καθώς επίσης και τήν τακτική εισφορά των ναυτικών για τό σύνολο της όργανικής συνθέσεως πληρώματος του πλοίου, περιλαμβανομένων και των ναυτολογημένων άλλοδαπων ναυτικών.

Γιά τούς Έλληνες ναυτικούς, πέραν από τήν όργανική σύνθεση, καταβάλλονται εισφορές από τόν πλοιοκτήτη, για όσο χρόνο αυτοί είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο, ενώ καταργούνται οι οικονομικές κυρώσεις για έλλιπή σύνθεση πληρώματος.

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.**



**THE HELLENIC PRESENCE IN THAILAND READY TO PROTECT THE
INTERESTS OF THE GREEK SHIPOWNERS:**

OLYMPIC MARITIME CARRIERS (THAILAND) CO. LTD

- * SHIPPING AGENTS — BROKERS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * SURVEYORS TO HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

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

TELS 2341383/2351639
A O H 3936669
TLXS 20378 (OMCBKK TH)
CABLES "OLYMPICSEA"

Managing Director
CAPT JOHN A GOROS

OPERATING ALSO IN

* SINGAPORE

* MALAYSIA

* INDIA

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207
TELS 2249490/2249557/2249583/2249625
A O H 4816919
TLXS 23810/42208 (O H YMC)
CABLES "OLYMPSHIP"

PORT KELANG (HEAD OFFICE)
101 ORONG CEMPENING PORT KELANG
SELANGOR MALAYSIA

TELS (03) 3680777/3680781/3680796
TLXS 9407 (TRIA MA)
CABLES "SHIPRIA"

BOMBAY (HEAD OFFICE)
1111 RAHILJA CENTRE
214 NARIMAN POINT
BOMBAY 400 021
TELS 231219/231249/234092
A O H 6420964/6300991
TLXS (011) 58176861 (SCTC IN)
CABLES "OLYMTUNE"

Η ΝΕΑ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΛΑΣΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ

Δημοσιεύουμε εν συνεχεία τὰ σχέδια Π.Δ. με τὰ ὁποῖα καθορίζονται οἱ νέες συνθέσεις τῶν κλασικῶν φορτηγῶν πλοίων χωρητικότητας 500 - 3.000 τόν. γκρός καὶ 3.000 τόν. γκρός καὶ ἄνω καθὼς καὶ τὴν ὑπουργικὴ ἀπόφαση μετὰ τὴν ὁποία καθορίζεται ἡ νέα σύνθεση τῶν αὐτοματοποιημένων φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 3.000 τόν. γκρός. Ἡ ἀπόφαση ἐπρωθεῖτο γιὰ δημοσίευση στὴν Ἑφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως ἐνῶ γιὰ τὸ σχέδιο Π.Δ. γιὰ τὴ σύνθεση τῶν πλοίων ἀπὸ 500 - 3.000 τόν. γκρός καὶ 3.000 τόν. γκρός καὶ ἄνω θὰ ὑπάρξει γνωμοδότηση τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἡ ὁποία ἐκτιμᾶται ὅτι δὲν πρόκειται νὰ ἐπιφέρει μεταβολὲς στὰ ὅσα ὀρίζονται στὰ δημοσιεύμενα ἐν συνεχείᾳ σχέδια Π.Δ.

Μετὰ ἐν λόγω σχέδια καὶ τὴν ὑπουργικὴ ἀπόφαση ἡ σύνθεση τῶν πλοίων μειώνεται, κατὰ κατηγορίες πλοίων, κατὰ δύο ἕως τρία ἄτομα σὲ σύγκριση, βεβαίως, μετὰ τὴ σύνθεση πού εἶχε καθορισθεῖ βάσει τοῦ Ν. 1376 καὶ θεωρεῖται ὅτι ἡ μείωση αὐτὴ ἦταν ἀπολύτως ἀπαραίτητη γιὰ νὰ ὑπάρξει προσαρμογὴ τῆς συνθέσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοίων

στὰ ἐπίπεδα πού ἔχουν ἐξασφαλίσαι οἱ ἀνταγωνίστριες τῆς Ἑλληνικῆς ἐυρωπαϊκῆς ναυτιλίας καὶ ἐπιβάλλουν οἱ σημερινές τεχνολογικὲς ἐξελίξεις.

Κατὰ κατηγορίες πλοίων ἡ σύνθεση καθορίζεται ὡς ἑξῆς:

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΑΡ.
«Περὶ συθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν φορτηγῶν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητας 500,01 μέχρι 3.000 κόρων».

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Ἐχοντες ὑπόψη:

1. Τίς διατάξεις τῆς παραγρ. 2 τοῦ ἀρθροῦ 87 τοῦ Ν.Δ. 187/73 «Περὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου» (ΦΕΚ 261 Α').

2. Τίς διατάξεις τῆς παραγράφου 1 (γ) τοῦ ἀρθροῦ 1 τοῦ Ν. 3141/55 «περὶ συστάσεως παρὰ τῷ ΥΕΝ «Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΣΕΝ)» (ΦΕΚ 43Α').

3. Τίς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 1 πα-

ραγρ. 2 τῆς ἀριθ. 145054/3/82/26.4.82 ἀπόφασης τῶν Ὑπουργῶν Προεδρίας Κυβερνήσεως καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας «Ἀναμόρφωση συλλογικῶν ὀργάνων γνωμοδοτικῆς καὶ ἀποφασιστικῆς ἀρμοδιότητος τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» (ΦΕΚ 219 Β'/82).

4. Τὴν ἀρ. ... γνωμοδότηση τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΣΕΝ).

5. Τίς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 2 παρὰ γρ. 3 ἐδάφιο β τοῦ Ν. 989/79 «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῶν περὶ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος ἰσχυουσῶν διατάξεων».

6. Τὴν ἀρ. ... γνωμοδότηση τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος (ΝΕΕ).

7. Τὴν ἀρ. ... γνωμοδότηση τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας καὶ ὕστερα ἀπὸ πρόταση τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀποφασίζουμε:

Ἄρθρο 1

Ἡ ὁργανικὴ σύνθεση τοῦ πληρώματος τῶν φορτηγῶν πλοίων ὁλικῆς χωρητικότητος 500,01 μέχρι 3.000 κόρων καθορίζεται ὡς κατωτέρω:

Α' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Ὅλική χωρητικότητα σέ κόρους	Πλοίαρχος Α'	Πλοίαρχος Β'	Πλοίαρχος Γ'	Δόκιμος Πλοίαρχος	Ναύκληρος	Ναύτες	ΣΥΝΟΛΟ
5.00,01 - 1.000	—	1	1	—	—	3	5
1.000 - 1.600	1	Ἐνας ἀκόμα ἀξ/κός καταστ/ος	—	—	1	3	6
1.600,01-2.000	1	Ἐνας ἀκόμα ἀξ/κός καταστ/ος	1	1	1	3	7
2.000,01 - 3.000	1	1	1	—	1	3	7

Β' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΗΣ

α) Πλοῖα κινούμενα μετὰ ἀτμό:

ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ ΣΕ ΙΗΠ	Μηχαν/κός Α'	Μηχαν/κός Β'	Μηχαν/κός Γ'	Δόκιμος Μηχαν/κός	Ἀρχιθερμ. μαστῆς	Θερμ. μαστῆς	ΣΥΝΟΛΟ
Μέχρι 1.000	—	—	1	—	1	2	4
1.001 - 2.000	—	1	1	—	1	2	5
2.001 καὶ ἄνω	1	1	1	1	1	2	7

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

β) Πλοία κινούμενα με μηχανές έσωτερικής καύσεως:

ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ ΣΕ ΙΗΠ	Μηχανικός Α'	Μηχανικός Β'	Μηχανικός Γ'	Δόκιμος Μηχανικός	Μηχανο- δηγός Α'	Μηχανο- δηγός Β'	Χειριστής ή λιπαντής ή δόκιμος μηχανικός	ΣΥΝΟΛΟ
Μέχρι 750	—	—	—	—	1	1	—	2
750 - 1.000	—	—	1	1	1	—	—	3
1.000-2.000	—	1	1	—	Ένας	μηχανοδη- γός Α' ή Β'	—	3
2.000 - 3.000	1	1	1	—	—	—	1	4
3.000 και άνω	1	1	1	1	—	—	1	5

Γ' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

α) Μάγειροι — Θαλαμηπόλοι:

Όλική χωρητικό- τητα σέ κόρους	Μάγειρος μαγείρου	Βοηθός θαλαμ/λου	Θαλαμ/λος	Βοηθός	ΣΥΝΟΛΟ
Μέχρι 1.000	—	1	—	—	1
1.000,01 - 1.600	1	—	—	1	2
1.600,01 - 2.000	1	—	1	—	2
2.000,01 - 3.000	1	—	1	—	2

β) Ραδιοτηλεγραφετές:

Σέ πλοία όλικής χωρητικότητας 1.600
κόρων καί άνω

Ραδιοτηλεγραφετής Β' ένας(1).

Άρθρο 2

1. Σέ πλοία πού κινούνται μέ δύο ή πε-
ρισσότερες μηχανές λαμβάνεται υπόψη
τό άθροισμα τής ίπποδύναμης.2. Στην οργανική σύνθεση δηζελοκι-
νήτων πλοίων όλικής χωρητικότητας
μεγαλύτερας των 2.000 κόρων πού φέ-
ρουν βοηθητικό άτμολέβητα προστίθε-
ται ένας (1) θερμαστής, έφόσον φέρουν
άτμοκίνητα βαρούλκα.3. Στην οργανική σύνθεση των δεξα-
μενοπλοίων όλικής χωρητικότητας άνω
των 1.000 κόρων προστίθεται ένας (1)
Αντλιωρός.4. Στην οργανική σύνθεση των
πλοίων όλικής χωρητικότητας από
1.000,01 μέχρι 1.600 κόρων πού έπεκτεί-
νουν τούς πλόες έκτός Μεσογείου προ-
στίθεται ένας (1) Άνθυποπλοίαρχος.5. Ό προβλεπόμενος Δόκιμος
Πλοίαρχος στην οργανική σύνθεση των
πλοίων όλικής χωρητικότητας από1.600,01 μέχρι 2.000 κόρων πού έκτε-
λούν πλόες έκτός Μεσογείου άντικαθί-
σταται μέ Άνθυποπλοίαρχο.6. Η πρόσληψη του Βοηθού Θαλαμη-
πόλου σέ πλοία όλικής χωρητικότητας
άπο 1.000,01 μέχρι 1.500 κόρων, δέν εί-
ναι ύποχρεωτική όταν τό πλοίο είναι έ-
φοδιασμένο μέ άνάλογο σύγχρονο έξο-
πλισμό στό μαγειρείο (ήλεκτρικό πλυν-
τήριο σκευών κλπ.).7. Στην οργανική σύνθεση πλοίων συ-
νολικής ίπποδυνάμεως μηχανής μέχρι
750 BHP πού έκτελούν πλόες έκτός Με-
σογείου προστίθεται ένας (1) Καθαρι-
στής ή Χειριστής Μηχανής.8. Στην οργανική σύνθεση πλοίων ό-
λικής χωρητικότητας από 1.000,01
- 1.500 κοχ. ή προβλεπόμενη ειδικότητα
του Μαγείρου, όταν δέν προσφέρονται
προσόντοϋχοι Μάγειροι μέ όρους Σουλ.
Σύμβασης άντικαθίσταται μέ Βοηθό Μα-
γείρου.9. Στην οργανική σύνθεση πλοίων ό-
λικής χωρητικότητας από 1.600,01
- 2.000 κοχ. ή προβλεπόμενη ειδικότητα
του θαλαμηπόλου, όταν δέν προσφέ-
ρονται προσόντοϋχοι θαλαμηπόλοι μέ
όρους Σουλ. Σύμβασης άντικαθίσταται

μέ βοηθό Θαλαμηπόλου.

10. Στίς άνωτέρω καθοριζόμενες όρ-
γανικές συνθέσεις προστίθεται ειδικά
γιά τούς θερινούς μήνες (ΙΟΥΛΙΟ - ΑΥ-
ΓΟΥΣΤΟ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ) μία θέση Δοκί-
μου Άξιωματικού πού θά καταλαμβάνε-
ται από μαθητές των Άνωτέρων Δημο-
σίων Σχολών Έμπορικού Ναυτικού (ΑΔ-
ΣΕΝ) κλπ. πρós κάλυψη των πρακτικών
έκπαιδευτικών άναγκών τούς. Η άνω-
τέρω καθιερωμένη έποχιακή θέση δέν
συμπεριλαμβάνεται στην σύνθεση ά-
σφαλείας.11. Σέ πλοία όλικής χωρητικότητας
κατωτέρας των 1.600 κόρων, ένα από τά
μέλη του πληρώματος θά πρέπει νά εί-
ναι έφοδιασμένο μέ πτυχίο ραδιοτηλε-
φωνίας.

Άρθρο 3

Η ισχύς του παρόντος άρχίζει από
τήν δημοσίευση του στην Έφημερίδα
της Κυβερνήσεως καί από την δημο-
σίευσή του καταργείται τό Π.Δ.
404/1980 (ΦΕΚ 111Α/80 «περί συνθέσε-
ως των πληρωμάτων των φορτηγών
πλοίων όλικής χωρητικότητας 500,01
μέχρι 3.000 κόρων».Στόν Έπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας
άναθέτουμε τή δημοσίευση καί έκτέλε-
ση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα

Ό Πρόεδρος τής Δημοκρατίας
ΧΡΗΣΤΟΣ Α. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣΌ Έπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας
ΣΤΑΘΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (TRAINING MANUAL)

Έκδόθηκε καί διατίθεται από τά «Ναυτικά Χρονικά», τό «Έγχειρίδιο Έκ-
παίδευσης» υπό κ. Γ. Μαρκογιάννη, τό όποιο είναι σύμφωνο μέ τίς τροποποι-
ήσεις 1983 τής SOLAS '74 καί μέ τό όποιο πρέπει νά είναι έφοδιασμένα τά έμ-
πορικά πλοία μέ τρία άντίτυπα από 1/10/86.

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

ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΥ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΟΣ
«Περί οργανικής συνθέσεως των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων όλικής χωρητικότητας άνωτέρας των 3.000 κόρων».

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντες υπόψη:

1. Τίς διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 87 του Ν.Δ. 187/73 (ΦΕΚ 261/73) «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου».

2. Τίς διατάξεις της παραγράφου 1 (γ) του άρθρου 1 του Ν. 3141/55 «περί συ-

στάσεως παρά τῷ ΥΕΝ Συμβουλίου Έμπο-
ρικού Ναυτικού (ΣΕΝ)».

3. Τίς διατάξεις του άρθρου 1 πα-
ραγρ. τής αριθ. 145054/3/82/26.4.82 'Α-
πόφασης των 'Υπουργών Προεδρίας
Κυβερνήσεως καί 'Εμπορικής Ναυτι-
λίας «'Αναμόρφωση Συλλογικών 'Οργά-
νων Γνωμοδοτικής καί 'Αποφασιστικής
'Αρμοδιότητος του 'Υπουργείου 'Εμπο-
ρικής Ναυτιλίας» (ΦΕΚ 219 Β'/82).

4. Τήν άρ. ... γνωμοδότηση του Συμ-
βουλίου 'Εμπορικού Ναυτικού.

5. Τίς διατάξεις του άρθρου 2 παρά-
γρ. 3 έδάφιο β του Ν. 989/79
(ΦΕΚ260Α/79) «περί τροποποιήσεως καί
συμπληρώσεως των περί Ναυτικού 'Ε-

πιμελητηρίου τής 'Ελλάδος ισχυουσών
διατάξεων».

6. Τήν άρ. ... γνωμοδότηση του Ναυτι-
κού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος (ΝΕΕ).

7. Τήν άρ. ... γνωμοδότηση του Συμ-
βουλίου τής 'Επικρατείας καί ύστερα ά-
πό πρόταση του 'Υπουργού 'Εμπορικής
Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Η οργανική σύνθεση του πληρώμα-
τος των φορτηγών πλοίων όλικής χω-
ρητικότητος άνωτέρας των 3.000 κόρων
καθορίζεται ως κατωτέρω:

Α' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Όλική χωρητικό- τητα σε κόρους	Πλοίαρχος Α'	Πλοίαρχος Β'	Πλοίαρχος Γ'	Δόκιμος Πλοίαρχος	Ναύκληρος	Ναύτες	Ναυτ/δες	ΣΥΝΟΛΟ
3.000,01-8.000	1	1	1	—	1	5	—	9
8.000,01-20.000	1	1	2	—	1	5	—	10
20.000,01-40.000	1	1	2	—	1	5	—	10
40.000,01-80.000	1	1	2	1	1	5	1	12
80.000 καί άνω	1	1	2	1	1	6	—	12

Β' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΗΣ

α) Πλοία κινούμενα μέ άτμό:

ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ ΣΕ ΙΗΠ ή SHP	Μηχανικός Α'	Μηχανικός Β'	Μηχανικός Γ'	Δόκιμος Μηχ/κός	Θερμαστές	Κ/στές ή Μαθητές Μηχανής	ΣΥΝΟΛΟ
Μέχρι 5.000	1	1	2	—	3	—	6
5.001-10.000	1	1	2	—	3	1	8
10.001-20.000	1	1	2	1	3	1	9
20.000 καί άνω	1	1	3	1	3	1	10

β) Πλοία κινούμενα μέ μηχανές έσωτερικής καύσεως

ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ ΣΕ ΒΗΠ	Μηχαν/κός Α'	Μηχανικός Β'	Μηχανικός Γ'	Δόκιμος Μηχ/κός	Μηχ/γός Α'	Μηχ/γός Β'	Καθαρ. ή Μαθητ. Μηχανής	ΣΥΝΟΛΟ
Μέχρι 3.000	1	1	1	—	1	—	1	5
3.001 - 5.000	1	1	1	1	1	—	1	6
5.001 - 15.000	1	1	2	1	1	1	—	7
15.000 καί άνω	1	1	2	1	1	1	1	8



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

Γ' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

α) Μάγειροι — Θαλαμηπόλοι

Όλικ. Χωρητ. σε κόρους	Μάγειρος Μαγείρου	Βοηθός Θαλαμηπόλου	Θαλαμηπόλος	Βοηθός	ΣΥΝΟΛΟ
Μέχρι 8.000	1	—	1	—	2
8.000,01-20.000	1	—	1	—	2
20.000,01-40.000	1	—	1	1	3
40.000,01 και άνω	1	1	1	1	4

γ) Ήλεκτρολόγοι:

(1) Σέ πλοία, (ατμόπλοια, δηζελοπλοία) 3.000 μέχρι 10.000 κόρων όλικής χωρητικότητας ναυτολογείται ένας (1) Ήλεκτρολόγος Ε.Ν. ή πρόσληψη του οποίου είναι προαιρετική.

(2) Σέ πλοία (ατμόπλοια, δηζελοπλοία) 10.000 - 20.000 κοχ. παρέχεται στον πλοιοκτήτη ανάλογα μέ τις ανάγκες του πλοίου ή εύχέρεια ναυτολογήσεως είτε δύο (2) Μηχανικών Γ' χωρίς υποχρέωση ναυτολογήσεως ήλεκτρολόγου είτε ναυτολογήσεως ενός (1) Μηχανικού Γ' και ενός (1) Ήλεκτρολόγου.

(3) Υπό την επίφύλαξη της ανωτέρω παραγράφου (2) σε πλοία (ατμόπλοια, δηζελοπλοία) άνω των 10.000 κοχ ναυτολογείται ένας (1) Ήλεκτρολόγος ή πρόσληψη του οποίου είναι υποχρεωτική στην περίπτωση που προσφέρονται προσοντούχοι ήλεκτρολόγοι προς ναυτολόγηση μέσω ΓΕΝΕ και αποδέχονται τούς όρους της οικείας Συλλογικής Συμβάσεως.

β) Ραδιοτηλεγραφετής

αα) Πλοία όλικής χωρητικότητας μέχρι 7.000 κόρων

Ραδιοτηλεγραφετής Β' ένας (1)

ββ) Πλοία όλικής χωρητικότητας άνω των 7.000 κόρων.

Ραδιοτηλεγραφετής Α' ένας (1)

γγ) Πλοία όλικής χωρητικότητας άνω των 80.000 κόρων.

Δόκιμος Ραδιοτηλεγραφετής ένας (1).

Άρθρο 2

1. Στην οργανική σύνθεση των δεξαμενοπλοίων προστίθεται ένας (1) αντλιωρός.

2. Για πλοία που κινούνται μέ δύο ή περισσότερες μηχανές λαμβάνεται υπόψη τό άθροισμα της ίπποδύναμης αυτών.

3. Στις περιπτώσεις που προβλέπεται Μηχανοδηγός Α' ή Β' μπορεί αυτός νά αντικαθίσταται με πτυχιούχο λιπαντή ή Δόκιμο Μηχανικό.

4. Δηζελοκίνητα πλοία άνεξαρτήτως χωρητικότητος έφόσον φέρουν μή αυτόματο βοηθητικό ατμολέβητα ή ατμοκίνητα βαρούλκα, υποχρεούνται στην πρόσληψη ενός θερμαστού.

5. Στις ανωτέρω καθοριζόμενες όρ-

γανικές συνθέσεις (άρθρο 1) προστίθεται ειδικά για τούς θερινούς μήνες ΙΟΥΛΙΟ - ΑΥΓΟΥΣΤΟ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ μία θέση Δοκίμου Αξιωματικού που θά καταλαμβάνεται από μαθητές των Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών Έμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ) προς κάλυψη των πρακτικών εκπαιδευτικών αναγκών τους. Η ανωτέρω καθιερωμένη έποχιακή θέση δέν συμπεριλαμβάνεται στην σύνθεση ασφαλείας.

6. Σέ πλοία 8.000,01 - 20.000 κοχ. όταν δέν προσφέρονται μέσω ΓΕΝΕ προσοντούχοι Πλοίαρχοι Γ' τάξεως προς ναυτολόγηση που αποδέχονται τούς όρους της οικείας Σ. Συμβάσεως ή μία από τις δύο θέσεις Πλοιάρχων Γ' που προβλέπονται από την οργανική σύνθεσή τους γίνεται θέση Δοκ. Πλοιάρχου και συμπληρώνεται ανάλογα.

Άρθρο 3

Οί διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται και σε πλοία άλιευτικά ψυγεία, μεταφοράς ειδικών φορτίων, ή άλλου προορισμού, έφόσον γι' αυτά δέν έχει καθορισθεί άλλως.

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από της δημοσίευσής του στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, από της οποίας καταργούνται τό Π.Δ. 417/78 (ΦΕΚ 84Α/78) περί συνθέσεως των πληρωμάτων των φορτηγών όλικής χωρητικότητας ανωτέρας των 3.000 κόρων, τό Π.Δ. 884/80 (ΦΕΚ 218Α/80) περί αντικατάσεως της παραγράφου 1, του άρθρου 2 του Π.Δ. 417/78 (ΦΕΚ 84Α/78) και τό Π.Δ. 12 (ΦΕΚ 5Α/22.1.86) «περί συμπληρώσεως του άρθρου 2 του Π.Δ. 417/78 /84Α/78 «περί συνθέσεως των πληρωμάτων των Φορτηγών Πλοίων όλικής χωρητικότητας ανωτέρας των 3.000 κόρων.

Στόν Υπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε την δημοσίευση και έκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα 1986

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

Ο Υπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας
ΣΤΑΘΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ



P. WIGHAM-RICHARDSON (HELLAS) Co. LTD.

SERVING GREEK SHIPPING OVER ONE CENTURY

World wide representatives in Greece for Shipyards in:

ROTTERDAM
PALERMO
SINGAPORE

DURBAN
JEDDAH
DUBAI

RIO DE JANEIRO
SAN FRANCISCO
GLASGOW

HALIFAX
INSCHON - S. KOREA
TAIWAN

Exclusive representatives for:

JARDINES SHIPPING AGENCIES IN:

Singapore, Hong Kong, Taiwan, Japan, Korea, Philippines, Malaysia, Thailand, Hawaii

**WILLEM POT B.V., Rotterdam - Anchors, Chaincables, winches, pumps
Sale and Purchase — Demolition Brokers**

T. J. GIAVRIDIS - Director

67, Akti Miaouli - 185 37 Piraeus

Phones: 4523601/3 — Telexes: 212527/212332 PWR GR

ΘΕΜΑ: Καθορισμός οργανικής συνθέσεως αυτοματοποιημένων φορητών ποντοπόρων πλοίων άνω των 3.000 κοχ.

Έχοντας υπόψη:

1. Τίς διατάξεις τῦ άρθρου 87 παρ. 2 τοῦ ΝΔ 187/73 «περί ΚΑΝΔ.

2. Τίς ειδικές συνθηκές εργασίας ἐπί πλοίων ἐφοδιασμένων μέ αὐτοματοποι-

ημένες συσκευές καί μηχανήματα μέ δυνατότητα λειτουργίας τῶν μηχανοστασίων τους πλήρως ἀνεπανδρωτών.

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ο Υ Μ Ε

1. Καθορίζουμε τήν οργανική σύνθεση τοῦ πληρώματος τῶν φορητῶν ποντοπόρων πλοίων κάθε κατηγορίας (Φ/Γ - Δ/Ξ κλπ.) ἄνω τῶν 3.000 κοχ. πού εἶναι ἐ-

φοδιασμένα μέ αὐτοματοποιημένες συσκευές καί μηχανήματα καί χαρακτηριζόμενα ἀπό τούς παρακολουθῶντες αὐτά νηογνώμονες μέ τά ἀντίστοιχα σύμβολα αὐτοματισμοῦ (UMS, ACCU, EO, MO, AUT κλπ.) ὡς ἔχοντας δυνατότητα λειτουργίας τοῦ μηχανοστασίου τους πλήρως ἀνεπανδρωτότου ἐπί 24ώρου βάσεως ὡς κατωτέρω:

Όλική χωρητικότητα σέ κόρους

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	3.000-5.000	5.001-15.000	15.001-40.000	40.001-80.000	80.001 & ἄνω
Πλοίαρχος	1	1	1	1	1
Υποπλοίαρχος	1	1	1	1	1
Ἀνθυποπλοίαρχος	1	2	2	2	2
Δόκ. Πλοίαρχος	—	—	—	1	1
Μηχανικός Α'	1	1	1	1	1
Μηχανικός Β'	1	1	1	1	1
Μηχανικός Γ'	1	1	1	1	1
Ἡλεκτρολόγος	—	1*	1	1	1
Δόκ. Μηχανικός	1 ἢ καθαρ.	1 ἢ καθαρ.	1 ἢ καθαρ.	1	1
Ραδιοτηλεγραφητής	1	1	1	1	1
Δόκ. Ραδιοτήης	—	—	—	1 ναυτόπ.	1
Ναύκληρος	1	1	1	1	1
Ναύτες	4	4	5	5	6
Ναυτόπαις	—	—	—	—	—
Μηχανοδηγός Α'	—	—	—	1 ἢ Λιπαντής	1 ἢ Λιπαντής
Μηχανοδηγός Β'	—	—	—	—	—
Καθαριστής	—	—	—	1	1
Μάγειρος	1	1	1	1	1
Θαλαμηπόλος	1	1	1	1	1
Βοηθ. Θαλαμηπόλου	—	—	—	—	1
Σύνολο	15	16/17*	18	22	24

* Μόνο γιά πλοία ἄνω τῶν 10.000 κοχ.

2. Προκειμένου περί δεξαμενοπλοίων στήν πιό πάνω σύνθεση προστίθεται ἕνας (1) ἀντλιωρός. Δέν εἶναι ὑποχρεωτική ἡ πρόσληψη τοῦ ἀντλιωροῦ ὅταν τό πλοίο ἔχει Κεντρικό Σταθμό Φορτοεκφόρτωσης (Centralized Cargo Control Room) βεβαιούμενο ἀπό σχετικό πιστοποιητικό Νηογνώμονος.

3. Σέ περίπτωση πού τό πλοίο παύσει νά εἶναι χαρακτηρισμένο σάν αὐτόματο ἡ σύνθεσή του θά καθορίζεται μέ βάση τίς διατάξεις πού ἐφαρμόζονται γιά τά συμβατικά (μή αὐτοματοποιημένα) πλοία.

Οἱ Λιμενικές ἢ Προξενικές Ἀρχές πρίν ἀπό τό καθορισμό τῆς σύνθεσης ἡ κατά τόν ἔλεγχο τῶν ἐγγράφων τῶν πλοίων ἐλέγχουν ἂν τό πλοίο εἶναι ἐφοδιασμένο μέ τό οἰκεῖο πιστοποιητικό ἀπό τό ὁποῖο νά προκύπτει ὅτι οἱ αὐτοματισμοί ὑπάρχουν καί λειτουργοῦν καλῶς.

4. Οἱ καθοριζόμενες μέ τήν παρούσα συνθέσεις δέν μποροῦν νά συμπεριλαμβάνονται στίς ἐκδιδόμενες ἐγκριτικές πράξεις νηολογήσεως τῶν πλοίων, στίς τροποποιήσεις αὐτῶν καθώς καί στίς

τροποποιήσεις τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων πού ἔχουν ἤδη ἐκδοθεῖ.

5. Ἡ πρόσληψη τοῦ ἡλεκτρολόγου εἶναι ὑποχρεωτική στήν περίπτωση πού προσφέρονται προσοντούχοι ἡλεκτρολόγοι πρὸς ναυτολόγηση μέσω ΓΕΝΕ καί ἀποδέχονται τούς ὅρους τῆς οἰκείας Συλ. Σύμβασης.

6. Στίς ἀνωτέρω καθοριζόμενες ὁργανικές συνθέσεις προστίθεται εἰδικά γιά τούς θερινούς μήνες ΙΟΥΛΙΟ - ΑΥΓΟΥΣΤΟ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ μιά θέση Δοκίμου Ἀξιωματικοῦ πού θά καταλαμβάνεται ἀπό μαθητές τῶν Ἀνωτέρω Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ (ΑΔΣΕΝ) πρὸς κάλυψη τῶν πρακτικῶν ἐκπαιδευτικῶν ἀναγκῶν τους. Ἡ ἀνωτέρω καθιερωμένη ἐποχιακή θέση δέν συμπεριλαμβάνεται στήν σύνθεση ἀσφαλείας.

7. Ἡ ἐφαρμογή τῆς παρούσης ἀποφάσεως ἀρχίζει ἀπό τή δημοσίευσή της στήν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, καταργούμενης τῆς ὑπ' ἀριθ. πρωτ. 70003/75/8.1.86 ἀποφάσεώς μας.

Ὁ Ὑπουργός
ΣΤΑΘΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ

DIMITRIS TAX FREE CARS

Αυτοκίνητα Προδιαγραφών ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ
για Έλληνες Ναυτικούς

Δ. ΛΑΓΟΓΙΑΝΝΗΣ
Ρόττερνταμ — Τηλ.: 0031-180419041
Πειραιάς: — Τηλ.: 4628562

Η ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α'

Διευκρινίσεις του κ. ΓΙΑΝΝΗ ΨΑΡΡΑ

Δημοσιεύουμε εν συνεχεία τη νέα συλλογική σύμβαση των Πλοίαρχων Α' για τα φορτηγά πλοία άνω των 4.500 τόν. d.w. ή οποία, ως γνωστόν, υπεγράφη μεταξύ της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και της Ένώσεως Πλοίαρχων. Η σύμβαση αυτή δεν έχει κυρωθεί ακόμη από τον ύπουργό Ναυτιλίας επειδή εκ των υστέρων ανέκυψε διαφορά ως προς τον χρόνο έναρξεως καταβολής του επιδόματος έορτών που καθιερώνεται για πρώτη φορά — ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών υποστηρίζει ότι η έναρξη καταβολής του επιδόματος αυτού πρέπει να γίνει την 1.1.1987 και όχι την 1.1.1986 όπως αναγράφεται στο κείμενο της συμβάσεως το οποίο έχει υπογραφεί από τις δύο πλευρές. Έξ άλλου επειδή για το θέμα της συλλογικής συμβάσεως των πλοίαρχων υπήρξε κάποια σύγχυση και μεταξύ των ιδίων των πλοίαρχων και επειδή πολλοί πλοίαρχοι ζήτησαν διευκρινίσεις για το ύψος της αύξησεως των αποδοχών τους στην περίπτωση που θα είχε γίνει αποδεκτή η αύξηση με την ΑΤΑ, ο πρόεδρος της Ένώσεως Πλοίαρχων κ. Γιάννης Ψαράς με ανακοίνωσή του γνωστοποιεί τα εξής:

Πρώτο: Σύμφωνα με τη νομοθετική ρύθμιση για τις αυξήσεις των αποδοχών των εργαζομένων με το σύστημα της Α.Τ.Α. αυτές δίνονται ανά 4μηνο με βάση την προϋπολογιζόμενη για το επόμενο 4μηνο αύξηση του τιμάριθμου από την κυβέρνηση, αφαιρουμένου του ποσοστού του εισαγόμενου πληθωρισμού. Οι αυξήσεις δίνονται υπολογιζόμενου του συνόλου των αποδοχών και κατά τά εξής κλιμάκια: α) ολόκληρο το ποσοστό της ΑΤΑ για αποδοχές μέχρι 50.000 δρχ., β) το 1/2 της ΑΤΑ για τις επόμενες 25.000 δρχ., γ) το 1/4 της ΑΤΑ για τις επόμενες 25.000 δρχ. και δ) μετά τις 100.000 δρχ. του συνόλου των αποδοχών δεν δίνεται καμμία αύξηση.

Δεύτερο: Με βάση τα πιο πάνω και τις δοθείσες αυξήσεις με την ΑΤΑ για ολόκληρο το έτος 1986, στην περίπτωση που είχε γίνει αποδεκτή η ΑΤΑ, οι αποδοχές του Πλοίαρχου Α' θα αυξάνονταν ως εξής:

1. Για το διάστημα 1.1.86 έως 30.4.86, με τη δοθείσα ΑΤΑ 4,5%:

α) 50.000X4,5%	=	2.250 δρχ.	
β) 25.000X2,25%	=	562,50 »	(1/2 του 4,5%)
γ) 25.000X1,125%	=	281,25 »	(1/4 του 4,5%)

Σύνολο 100.000 αύξηση 3.093,75 Δρχ.

2. Για το διάστημα 1.5.86 έως 31.8.86 με τη δοθείσα Α.Τ.Α. 1,3%:

α) 50.000X1,3%	=	650 δρχ.	
β) 25.000X0,65%	=	162,50 »	(1/2 του 1,3%)
γ) 25.000X0,325%	=	81,25 »	(1/4 του 1,3%)

Σύνολο 100.000 αύξηση 893,75 δρχ.

3. Για το διάστημα 1.9.86 έως 31.12.86 με τη δοθείσα Α.Τ.Α. 4,7%:

α) 50.000X4,7%	=	2.350 δρχ.	
β) 25.000X2,35%	=	587,50 »	(1/2 του 4,7%)
γ) 25.000X1,175%	=	293,75 »	(1/4 του 4,7%)

ΣΥΝΟΛΟ 100.000 αύξηση 3.232,25 »



★ 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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181
6518

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

“Ητοι τό σύνολο τής αύξήσεως τών άποδοχών του Πλοιάρχου Α΄, καταβαλλόμενη τμηματικά, θά ήταν 7.218,75 δραχμές, δηλαδή τό ποσοστό αύξησης του συνόλου τών άποδοχών του, πού τήν 31.12.85 μέ βάση τήν Σ.Σ. ήταν 246.561 δρχ. θά ήταν 2.96% γιά όλο τό έτος 1986.

Μέ προκαθορισμένο από τό ύπουργείο Οικονομικών ποσοστό πληθωρισμού 15% τό σύνολο τών αύξήσεων πού δόθηκε στους άλλους εργαζόμενους μέ άποδοχές μέχρι 50.000 δρχ. ήταν 10,5% καί γιά τό έτος 1987 ό πληθωρισμός έχει καθορισθεί στό ύψος του 12%, δηλαδή κατά 4% μικρότερος, μέ ά-

νάλογες έπιπτώσεις στην αύξηση τών άποδοχών του Πλοιάρχου Α΄ γιά τό έτος 1987, όπως παραπάνω λεπτομερώς αναλύεται καί συμπερασματικά μπορούμε νά προβλέψουμε ότι ή αύξηση τών άποδοχών δέν θά υπερέβαινε τό συνολικό ποσό τών 6.000 δρχ. γιά τό έτος 1987.

Τρίτο: μέ τή νέα συλλογική σύμβαση Πλοιαρχών Α΄ στά ποντοπόρα έπιτεύχθηκε αύξηση 15.801 δρχ. γιά τό διάστημα 1.1.1986 μέχρι 31.10.1986 καί 30.840 δρχ. γιά τό διάστημα από 1.11.1986 μέχρι 31.12.1987.

ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΑΠΟΔΟΧΕΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α΄ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 4.500 T.D.W.

ΑΝΑΛΥΣΗ	ΠΡΟΪΣΧΥΟΥΣΑ Σ.Σ. μέχρι 31.12.85	ΝΕΑ Σ.Σ. 1.1.86-31.10.86	ΝΕΑ Σ.Σ. 1.11.86-31.12.87
ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ	134.920	140.990	157.560
ΚΥΡΙΑΚΕΣ 22%	29.682	31.018	34.663
ΣΑΒΒΑΤΑ	19.472	20.350	22.741
ΑΔΕΙΑ (8 ΗΜΕΡΩΝ)	50.647	52.925	59.146
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ	4.000	4.184	4.680
ΕΞΟΔΑ ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΩΣ	7.840	8.195	9.160
ΕΠΙΔΟΜΑ ΕΟΡΤΩΝ	δέν ύπήρχε	4.700	5.252
ΣΥΝΟΛΟ ΔΡΧ.	246.561	262.362	293.202

“Ακόμα αύξάνονται: α) τά έξοδα λιμένος γιά κάθε μέρα στό λιμάνι πού ήταν 1.055 δρχ. σέ 1.100 δρχ. από 1.1.86 μέχρι 31.10.86 καί σέ 1.230 δρχ. από 1.11.86 μέχρι 31.12.87, β) τό έπίδομα διάπλου από 8.735 σέ 9.130 δρχ. από 1.1.86 μέχρι 31.10.86 καί σέ 10.250 δρχ. από 1.11.86 μέχρι 31.12.87 κατά περίπτωση καί γ) μία μέση μηνιαία αύξηση στά Φορτηγά γιά τό ίδιο διάστημα του ύψους τών 24.574 δρχ.

“Από τά άνωτέρω προκύπτει ότι γιά τό διάστημα 1.1.86 μέχρι 31.10.86 έπιτεύχθηκε αύξηση τών άποδοχών κατά 15.801 δρχ. καί γιά τό διάστημα από 1.11.86 μέχρι 31.12.87 άλλες 30.840 δρχ., ήτοι συνολικά αύξηση 46.641 δρχ.

“Εν Πειραιεί σήμερα τήν 13ην Νοεμβρίου 1986 οί κάτωθι ύπογεγραμμένοι, άφ΄ ενός μέν ό Στάθης Γουρδομιχάλης νομίμως εκπροσωπών έν προκειμένω τήν ένταύθα έδρεύουσας άνεγνωρισμένην Έπαγγελματικήν Όργάνωσιν «ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΛΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ» καί ειδικώς έξουσιοδοτημένος πρός τούτο, άφ΄ ετέρου δέ ό Ίωάννης Ψαρράς εκπροσωπών νομίμως έν προκειμένω τήν έν Πειραιεί έδρεύουσας άνεγνωρισμένην Έπαγγελματικήν Όργάνωσιν «ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΕΝΩΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΠΑΣΗΣ ΤΑΞΕΩΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ» καί ειδικώς έξουσιοδοτημένος, συνελθόντες σήμερα έν Πειραιεί όπως όρίσωμεν τόν μισθόν, ειδικά άμοιβάς καί λοιπούς όρους εργασίας τών πλοιαρχών τών φορτηγών πλοίων άνω τών 4.500 τόννων d.w., άπεφασίσαμεν κοινή άμφοτέρων συμφωνία τά έπόμενα:

“Άρθρον 1 ΜΙΣΘΟΣ

“Ο μηνιαίος μισθός του πλοιάρχου όρίζεται από 1ης Ιανουαρίου 1986 μέχρι 31ης Οκτωβρίου εις Δρχ. 140.990 καί ά-

πό 1ης Νοεμβρίου 1986 μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1987 εις Δρχ. 157.560.

“Άρθρο 2 ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

“Η διάρκεια ναυτολογήσεως καθορίζεται εις έξ (6) μήνας διά τούς ύπηρετούντας επί δεξαμενοπλοίων καί εις έπτά (7) μήνας διά τούς ύπηρετούντας επί πλοίων ξηρού φορτίου, άνεξαρτήτως περιοχής.

“Άρθρον 3 ΕΞΟΔΑ ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΩΣ

Εις τόν Πλοίαρχον καταβάλλεται από 1/1/86 - 31/10/86 Δρχ. 8.195 καί από 1/11/86 - 31/12/87 Δρχ. 9.160 ως έξοδα παραστάσεως.

“Άρθρον 4 ΕΞΟΔΑ ΛΙΜΕΝΟΣ

Εις τόν Πλοίαρχον παρέχονται από 1/1/86 μέχρι 31/10/86 Δρχ. 1.100 καί από 1/11/86 - 31/12/87 Δρχ. 1.230 ήμερησίως καί καθ΄ όλην τήν διάρκεια παραμονής

Πρέπει ακόμα νά έπισημανθεί τό γεγονός ότι, όπως όλοι γνωρίζουν, οί έτήσιες Σ.Σ. ύπογράφονταν άφού είχαν περάσει 8 καί 10 μήνες από τή λήξη τής προηγούμενης, μέ αποτέλεσμα ένα μεγάλο μέρος τών Πλοιαρχών νά χάνουν τίς αύξήσεις αυτές, άφού πλέον τίς περισσότερες φορές δέν ήταν ναυτολογημένοι στην ίδια εταιρία καί ή δικαστική επιδίωξη τής είσπραξης τών διαφορών πού προέκυπταν ήταν οικονομικά άσύμφορη. Μέ τήν ύπογραφή τής Σ.Σ. έπιτεύχθηκε νά εξαλειφθούν αυτές οί άνωμαλίες καί άπώλειες εισοδήματος γιά μεγάλο διάστημα.

Τό πλήρες κείμενο τής συμβάσεως έχει ως έξης:

του πλοίου έν λιμάνι πρός κάλυψιν, λόγω του αξιώματός του, άτομικών δαπανών του έκτός τών άλλων τυχόν έξόδων, άτινα ήθελον ανακύψει διά τήν έξυπηρέτησιν του πλοίου.

“Άρθρον 5 ΕΠΙΔΟΜΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ειδικώς προκειμένου περί Πλοιάρχου διοικούντος πετρελαιοφόρον πλοϊον μεταφέρον εύφλέκτους υγρές ή έκρηκτικές ύλας, άνεξαρτήτως ποσότητος φορτίου καταβάλλεται επίδομα ίσον πρός τά δέκα πέντε επί τοίς εκατόν του μισθού του (15%).

Τό άνωτέρω επίδομα καταβάλλεται καί εις τούς επί φορτηγών πλοίων (μή δεξαμενοπλοίων) ύπηρετούντας πλοιαρχούς έφ΄ όσον ταύτα έκτός άλλων φορτίων μεταφέρουν καί εύφλεκτα ή έκρηκτικά φορτία εις ποσότητα άνωτέραν ποσοστού 5% (πέντε επί τοίς εκατόν) τής χωρητικότητας του πλοίου (dead weight).

Εις τούς Πλοιαρχούς τούς ύπηρετούντας επί πλοίων μεταφερόντων ύγραέρια, καταβάλλεται κατά μήνα επί-

δομα ἴσον πρὸς εἴκοσι τοῖς ἑκατόν (20%) τοῦ μισθοῦ τοῦ ἄρθρου 1.

Ἄρθρον 6 ΕΠΙΔΟΜΑ ΚΥΡΙΑΚΩΝ

Διὰ πᾶσας τὰς διανυομένας ἐν πλῶ καὶ ἐν λιμένι Κυριακὰς καταβάλλεται εἰς τὸν Πλοίαρχον ἐπίδομα ἀνερχόμενον εἰς ποσοστὸν εἴκοσι δύο ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (22%) ἐπὶ τοῦ ἐν ἄρθρῳ 1 τῆς παρούσης καθοριζομένου μισθοῦ.

Ἐάν ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως τοῦ Πλοίαρχου λυθῇ δι' οἰονδήποτε λόγον πρὶν ἢ διανυθῶσιν ἅπασαι αἱ ἐμπόμπουσαι εἰς τὸν μῆνα τῆς ἀπολύσεως Κυριακαί, τότε τὸ ἀνωτέρω ἐξ εἴκοσι δύο ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (22%) ἐπίδομα διαιρεῖται διὰ τοῦ ἀριθμοῦ ὅλων τῶν Κυριακῶν τοῦ μηνός καὶ καταβάλλεται εἰς τὸν Πλοίαρχον τὸ ἐκ τῆς διαιρέσεως προκύπτον πηλίκον πολλαπλασιαζόμενον ἐπὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν Κυριακῶν (λιμένος καὶ πλοῦ) καθ' ὅς ὁ ἀπολυόμενος Πλοίαρχος προσέφερε τὰς ὑπηρεσίας του.

Ἄρθρον 7 ΕΠΙΔΟΜΑ ΔΙΑΠΛΟΥ

Εἰς τὸν Πλοίαρχον καταβάλλεται εἰδικὸν ἐπίδομα ἐκ δραχμῶν 9.130 ἀπὸ 1/1/86 μέχρι 31/10/86 καὶ Δρχ. 10.205 ἀπὸ 1/11/86 ἕως 31/12/87 κατὰ τὸν διὰ πλοῦν τῶν Μεγάλων Λιμνῶν (Great Lakes), τῆς Διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, (Panama Canal) τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ καὶ τοῦ Ὀρινόκου, κατὰ περίπτωσιν.

Ἄρθρον 8

Εἰς τὸν Πλοίαρχον καταβάλλεται πρόσθετος ἀμοιβὴ ἐκ 4,33 ἡμερῶν κατὰ μῆνα διὰ τὴν πρόσθετον ἐργασίαν του κατὰ Σάββατα, ὑπολογιζομένη ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ.

Ἄρθρον 9

Εἰς τὸν Πλοίαρχον καταβάλλεται κατὰ μῆνα ἀμοιβὴ ὑπολογιζομένη εἰς τὸ 1/30 τοῦ βασικοῦ μισθοῦ διὰ τὰς διανυομένας ἀργίας ἐν πλῶ καὶ ἐν λιμένι.

Ἄρθρον 10 ΜΙΣΘΟΙ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

Διὰ τὸν ἀσθενοῦντα Πλοίαρχον καθορίζεται εἰδικὸς μισθὸς συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς ὡς ἀκολουθεῖ:

Ἐάν νοσηλεύεται ἐντὸς νοσοκομείου διὰ τὸ ἀπὸ 1/1/86 - 31/10/86 διάστημα Δρχ. 119.840 καὶ ἀπὸ 1/11/86 μέχρι 31/12/87 Δρχ. 133.925.

Ἐάν νοσηλεύεται ἐκτὸς νοσοκομείου διὰ τὸ ἀπὸ 1/1/86 - 31/10/86 διάστημα Δρχ. 133.940 καὶ ἀπὸ 1/11/86 - 31/12/87 Δρχ. 149.680.

Ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος ὁ μισθὸς ἀσθενείας καθορίζεται εἰς τὸ 100% τοῦ μισθοῦ τοῦ ἄρθρου 1.

Ἄρθρον 11 ΘΕΣΙΣ ΕΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΩ

Ὁ Πλοίαρχος δικαιούται νοσηλείαν Α' θέσεως ἐν κλινικῇ ἢ νοσοκομείῳ.

Ἄρθρον 12

Ἐάν ἡ σύμβασις τοῦ Πλοίαρχου λυθῇ δυνάμει τῆς διατάξεως τῆς περιπτώσεως Α' τοῦ ἄρθρου 68 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. οὗτος ἀσχέτως τῶν ἄλλων ἀποζημιώσεων, τὰς ὁποίας δικαιούται συμφώνως πρὸς τὴν κειμένην νομοθεσίαν λαμβάνει καὶ πρόσθετον ἀποζημίωσιν ἐκ Δρχ. 43.170 ἀπὸ 1/1/86 μέχρι 31/10/86 καὶ Δρχ. 48.240 ἀπὸ 1/11/86 μέχρι 31/12/87.

Ἄρθρον 13 ΕΝΑΡΞΙΣ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΜΙΣΘΟΥ

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ Πλοίαρχος εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ ταξιδεύσῃ ὅταν συναντήσῃ τὸ πλοῖον διὰ τὴν διοίκησιν τοῦ ὁποίου προσελήφθη, δικαιούται τοῦ μισθοῦ τοῦ ἄρθρου 1 τῆς παρούσης ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ὑπογραφῆς τῆς συμφωνίας τῆς προσλήψεώς του. Τὰ ἐπιδόματα ὅμως περὶ ὧν τὰ ἄρθρα τῆς παρούσης ἄρχονται καταβαλλόμενα ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ναυτολογήσεώς του.

Ἄρθρον 14 ΘΕΣΙΝ ΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΝ ΜΕΣΟΝ

Κατὰ τὴν ἀναχώρησιν, ὡς καὶ κατὰ τὴν παλιννόστησιν τοῦ ὁ Πλοίαρχον δι-
καιούται εἰσιτηρίου Α' θέσεων πλοίου καὶ σιδηροδρόμου καὶ τουριστικῆς θέσεως εἰς τὸ ἀεροπλάνον, ὡς ἐπίσης καὶ ἐξόδων μεταφορᾶς καὶ ἀσφαλίσεως τῶν ἀποσκευῶν του, ἐξόδων τροφῆς καὶ ὕπνου εἰς ξενοδοχεῖον. Ἐπίσης δικαιούται μισθοῦ μέχρι τῆς ἡμερομηνίας ἐπανόδου τοῦ εἰς Πειραιᾶ. Κατὰ τὴν με-
τάβασιν καὶ παλιννόστησιν τοῦ ὁ Πλοίαρχος δικαιούται πλέον τῶν 40 κι-
λῶν ἀποσκευῶν καὶ ἕτερα 20 κιλά λόγω τῆς παρ' αὐτοῦ μεταφορᾶς ἐγγράφων, φακέλων, ναυτικῶν ὀργάνων κ.λπ.

Ἄρθρον 15 ΦΥΛΑΚΗ ΕΛΛΕΙΠΟΝΤΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ

α) Ὁ Πλοίαρχος ἐφ' ὅσον ἐκτελεῖ καθήκοντα φυλακῆς ἐλλείποντος ἀξιωμα-
τικοῦ γεφύρας δικαιούται τοῦ μισθοῦ τοῦ ἐλλείποντος δι' ὅσον χρόνον ἐκτε-
λεῖ τὰ καθήκοντα τούτου, μέχρι ναυτο-
λογήσεως τοῦ ἐλλείποντος.

β) Εἰς τὸν Πλοίαρχον καταβάλλεται ἀποζημίωσις συμφώνως μέ τὰς σχετι-
κάς διατάξεις τοῦ ΚΙΝΔ ὡς καὶ εἰς τοὺς λοιποὺς ναυτικούς εἰς περίπτωσιν πω-
λήσεως τοῦ πλοίου, ἀλλαγῆς σημαίας, παροπλισμοῦ τοῦ πλοίου, κατασχέσεως τοῦ πλοίου καὶ λόγω πωλήσεως τοῦ πλοίου πρὸς διάλυσιν.

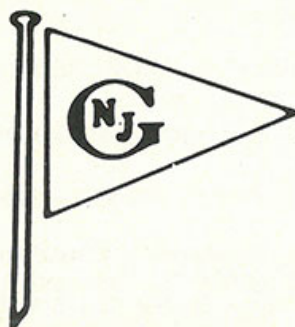
Ἄρθρον 16 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΕΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Ὁ Πλοίαρχος μεταβαίνων ὅπως συ-
ναντήσῃ τὸ πλοῖον πρὸς ἀνάληψιν τῆς διοικήσεώς του ἐάν ὑποστῇ ἀτύχημα τυγχάνει τῆς αὐτῆς προστασίας οἷας καὶ ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 17 ΑΔΕΙΑ

1. Ὁ πλοίαρχος δικαιούται ἄδειαν ὑ-

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

πολογιζομένην εις 8 ημέρας δι' ἑκαστον μήνα ὑπηρεσίας αὐτοῦ, διὰ δὲ τὰς τυχόν ἡμέρας ἀντίστοιχον κλάσμα μηνός. Εἰς τὸν ὑπολογισμόν τῆς ἀδείας περιλαμβάνεται καὶ τὸ ἐξ 22% ἐπίδομα Κυριακῶν ὡς καὶ τὸ ἐκ 15% ἐπίδομα δεξαμενοπλοίου διὰ τοῦς Πλοιάρχους τοῦς ὑπηρετούντας ἐπ' αὐτοῦ.

Τὸ ἡμερομίσθιον εἶναι ἴσον πρὸς τὸ 1/26 τοῦ βασικοῦ μισθοῦ προσηυξημένου διὰ τῶν ἀνωτέρω ἐπιδομάτων.

2. Κατὰ τὰς ἡμέρας ἀδείας τοῦ ὁ Πλοιάρχος δικαιούται τὸν ἀναλογούντα εἰς ταύτας μισθόν, ὡς οὗτος ὀρίζεται ἐν τῷ ἄρθρῳ 1 τῆς παρούσης συμβάσεως προσηυξημένου κατὰ τὰ ἐν παρ. 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐπιδόματα ὡς καὶ εἰς ἀντίτιμον τροφῆς δρχ. 523 ἀπὸ 1/1/86 - 31/10/86 καὶ δρχ. 585 ἀπὸ 1/11/86 - 31/12/87.

3. Ἐν περιπτώσει καθ' ἣν αἱ ἀνάγκαι τοῦ πλοίου δέν ἐπιτρέπουν τὴν παροχὴν τῆς ἀδείας αὐτῆς κατ' ἐπιλογὴν τοῦ Πλοιάρχου εἴτε ἀναβάλλεται ἡ παροχὴ ταύτης διὰ τὸν κατάλληλο χρόνον εἴτε θεωρεῖται ὡς παρασχεθεῖσα καταβαλλομένου ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τοῦ ἀναλογούντος μισθοῦ ἄνευ τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς, καθ' ὅσον οὗτος παραμένει καὶ διατρέφεται ἐπὶ τοῦ πλοίου.

4. Ὁ διαδραμὼν χρόνος ὑπηρεσίας ἀπὸ τῆς ναυτολογήσεως τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως ὑπολογίζεται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως.

"Ἀρθρον 18 **ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟΝ ΕΠΙΔΟΜΑ**

Οἱ πλοιοκτῆται περὶ ὧν ἡ παρούσα Συλλογικὴ Σύμβασις καταβάλλουν ποσοστὸν δύο ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (2%) μὴ δυνάμενον ν' αὐξηθῇ περαιτέρω, συμφῶνως πρὸς τὸ ἄρθρον 25 τοῦν. 1085/80 εἰσπραττόμενον ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. με σκοπὸν τὴν χορήγησιν οἰκογενειακοῦ ἐπιδόματος εἰς τοῦς Πλοιάρχους.

"Ἀρθρον 19 **ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ**

Οἱ πλοιοκτῆται περὶ ὧν ἡ παρούσα συλλογικὴ σύμβασις καταβάλλουν ποσοστὸν 2% μὴ δυνάμενον ν' αὐξηθῇ περαιτέρω, συμφῶνως πρὸς τὸ ἄρθρον 28 τοῦ Ν. 1220/81 εἰσπραττόμενον ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. με σκοπὸν τὴν παροχὴν εἰς τοῦς Ἑλλήνας Πλοιάρχους ἐπικουρικῆς ἀσφαλίσεως.

Τὸ ἀνωτέρω ποσοστὸν ὁμοῦ μετὰ τοῦ ἐκ δύο ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (2%) ποσοστοῦ συμμετοχῆς τοῦ Πλοιάρχου ὑπολογίζεται ἐπὶ τῶν ὑποκειμένων εἰς εἰσφορὰν ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. ἀποδοχῶν τῶν ναυτῶν.

"Ἀρθρον 20 **ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΕΙΣ ΕΣΤΙΑΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ**

Τὸ ποσὸν εἰσφορᾶς τοῦ Πλοιάρχου ὑπὲρ τῆς ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ὀρίζεται εἰς δρχ. 254 ἀπὸ 1/1/86 - 31/10/86 καὶ εἰς δρχ. 284 ἀπὸ 1/11/86 - 31/12/87.

"Ἀρθρον 21

Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποῖαν ὁ ναυτικός δικαιούται ἀποζημίωσιν θὰ λαμβάνεται τοιαύτη καὶ ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου. Εἰς περίπτωσιν ἀπολύσεως τοῦ πλοιάρχου τῇ αἰτήσῃ τοῦ πλοιοκτῆτου οὗτος δικαιούται ἀποζημιώσεως ἴσης πρὸς 22,5 ἡμερομίσθια, τοῦ ἡμερομισθοῦ ὑπολογιζομένου στὸ 1/30 τοῦ συνόλου τῆς μηνιαίων ἀποδοχῶν τοῦ ἀνεξαρτήτως τοῦ λιμένος ἀπολύσεως τοῦ στήν ἀλλοδαπή.

"Ἀρθρον 22

Οἱ Πλοιάρχοι τῶν πλοίων περὶ ὧν ἡ παρούσα Συλλογικὴ Σύμβασις προσλαμβάνονται ἐκ τῶν τακτικῶν μελῶν τῆς Πανελληνίου Ἐνώσεως Πλοιάρχων Πάσης Τάξεως Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κατ' ἀπόλυτον ἐκλογὴν τοῦ Πλοιοκτῆτου.

"Ἀρθρον 23

Πᾶσα διαφορὰ προκύπτουσα περὶ τὴν ἐφαρμογὴν καὶ ἐρμηνείαν τῶν ὅρων τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως ἐπιλύεται διαιτητικῶς συμφῶνως πρὸς τὰ καθοριζόμενα ἐν Κεφαλαιῷ ΙΖ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως τῆς 7ης Δεκεμβρίου 1956 τῆς συναφθείσης μεταξὺ τῆς ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ καὶ τῆς ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ.

"Ἀρθρον 24

α) Ἡ ἰσχὺς τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀρχεῖται ἀπὸ 1/1/86 καὶ λήγει τὴν 31/12/87.

β) Κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἰσχύος τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως, δύνανται νά τροποποιηθῇ μόνον κατόπιν κοινῆς ἐγγράφου συμφωνίας τῶν συμβαλλομένων μερῶν.

γ) Κατὰ τὰ λοιπὰ ἰσχύουν ἅπασαι αἱ διατάξεις τῆς ἐκάστοτε ἐν ἰσχύϊ Γενικῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως τῶν ναυτικῶν τῶν ποντοπόρων φορητῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόννων D.W.

Ἡ παρούσα Συλλογικὴ Σύμβασις συνετάγη εἰς τριπλοῦν ἐξ ὧν ἀνά ἓνα ἀντίτυπον ἔλαβον τὰ συμβαλλόμενα μέρη, τὸ δὲ τρίτον θέλει κατατεθεῖ παρὰ τῇ ἀρμοδίᾳ Ὑπηρεσίᾳ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὑπογράφεται δὲ ὡς ἔπεται:

Διὰ τὴν Ἐνωσιν Ἑλλήνων
Ἐφοπλιστῶν

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΣΤΑΘΗΣ Γ. ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

Διὰ τὴν Πανελληνίον Ἐνωσιν Πλοιάρχων Πάσης Τάξεως Ε.Ν.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΨΑΡΡΑΣ

Cormoran S.A.



de Navegacion



SHIPOWNERS — SHIPAGENTS — BROKERS SALE & PURCHASE — BUNKERING

Capt. EDWARD MIRKOS, Eng. ANDREAS GOUNARIS & Eng. JOHN FILIPPELIS

Bartolomé Mitre 226 — Piso 7 — (1036) BUENOS AIRES. Republica Argentina

Diracción telegráfica **CORMORAN - BAIRES**

Teléfonos: 30 - 7527/7675, 33-1610/2862/4879 — Telex: (012) 17565 CORMO - AR/ 17392 RODES AR

A.O.H. 8559486 Capt. E. MIRKOS



ΟΙ ναυταπάτες

“Αν σήμερα ή πειρατεία δέν μπορεί νά άνθήσει μέ τήν κλασσική της μορφή, βρήκε τρόπο νά προσαρμοσθεί πρός τίς εξέλιξεις της οικονομίας καί της τεχνολογίας, προσδίδοντας στη ναυταπάτη ένα καθαρά σύγχρονο βιομηχανικό χαρακτήρα. Τά είδη της ναυταπάτης πού μηχανεύονται οί επιτήδριοι γιά νά αποκομίσουν παράνομα κέρδη, είναι σχεδόν άπειρα. Από μία προσπάθεια συστηματικής κατατάξεώς τους πού έγινε σέ πρόσφατο διεθνές συνέδριο, προκύπτει ότι οί μέθοδοι πού χρησιμοποιούνται στον τομέα αυτόν μπορούν νά ταξινομηθούν στίς ακόλουθες γενικές κατηγορίες.

Ναυταπάτη: Είναι μία συνηθισμένη μέθοδος πού εφαρμόζεται μέ τόν ακόλουθο τρόπο. Τό πλοίο έκτρέπεται απ' τήν κανονική του πορεία καί τό φορτίο του ξεφορτώνεται κρυφά σέ κάποιο «άσφαλές» λιμάνι όπου καί πουλιέται. Τό πλοίο φεύγει γιά τήν άνοικτή θάλασσα όπου καί βυθίζεται ή καίγεται. Τά παράνομα κέρδη της επιχειρήσεως, προέρχονται κυρίως από τήν πώληση του φορτίου, συχνά δέ καί από τήν ασφάλεια του ίδιου του σκάφους. “Όσον αφορά τόν πελάτη, πού δέν θά παραλάβει ποτέ τό φορτίο γιά τή μεταφορά του οποίου πλήρωσε, στρέφεται συνήθως κατά του έφοπλιστού, ό όποιος όμως μετά τήν άπάτη έγκαταλείπει τά γραφεία του τά όποια συχνά δέν συνίστανται παρά σέ μία ταχυδρομική θυρίδα ή ένα γραμματοκιβώτιο κι έτσι οί απαιτήσεις χάνονται μέσα σ' ένα λαβύρινθο δικαστικών περιπλοκών.

Τό φορτίο φάντασμα: Η άπάτη αυτή γίνεται συνήθως ως εξής: Κυκλοφορεί μία ζήτηση προσφορών καί παρουσιάζεται κάποιος έξαγωγέας πού αναλαμβάνει νά ικανοποιήσει τήν παραγγελία. Ακολουθεί ή ύπογραφή ενός συμβολαίου CAF. “Ο έμπορος πληρώνει προκαταβολικά γιά τήν άποστολή των συμφωνηθέντων έμπορευμάτων. Ένα πλοίο φορτώνει τό έμπόρευμα, απο-

πλέει καί κατευθύνεται κανονικά πρός τόν λιμένα προορισμού. Στη διαδρομή όμως, τό πλοίο «αναγκάζεται» νά κάνει μία άπρόβλεπτη προσέγγιση λόγω κάποιου ελαφρού συμβάντος. Από εκεί ειδοποιούν τόν εισαγωγέα πώς πρέπει νά κάνει λίγη ύπομονή. Στο διάστημα της καθυστερήσεως αυτής τό φορτίο αλλάζει χέρια, πουλιέται ή μεταφορτώνεται σέ άλλο πλοίο ή ακόμη ξεφορτώνεται λαθραία πρός όφελος κάποιου τρίτου. Στη συνέχεια τό πλοίο δηλώνεται ως άπωλεσθέν καί καμουφλάρεται, ξαναβάφεται, αλλάζει όνομα καί πουλιέται, ενώ μερικές φορές άπλά καί καθαρά βυθίζεται στήν άνοικτή θάλασσα.

‘Ασφαλιστική άισχροκέρδεια:

Πραγματοποιείται μέ τό δόλιο ναύαγιο του πλοίου πού κατά κανόνα είναι μεγαλύτερο των 15 έτών καί υπερασφαλισμένο.

Τό πλήρωμα ξεφεύγει από τό άτύχημα μέ διάφορα μέσα. Καί ό πλοιοκτήτης εισπράττει από τόν ασφαλιστή τήν αποζημίωση της άπωλείας ή της ζημίας, πού συνήθως φτάνει τό διπλάσιο της πραγματικής αξίας. Πολλές φορές ή άισχροκέρδεια στήν ασφάλεια του πλοίου ντουμπλάρεται μέ τήν ασφάλεια του φορτίου. Κατά κανόνα δόλια ναύαγια γίνονται από πλοιοκτήτες πού κατέχουν μία εταιρία γιά κάθε πλοίο (single ship company).

‘Η άπάτη στά φορτωτικά έγγραφα:

Είναι ίσως ή πιό περίτεχνη μέθοδος αλλά καί ή πιό άποδοτική γιά τους άπατεώνες. Μπορεί νά συνδυασθεί καί μέ άλλες άπατηλές πράξεις, αλλά εκείνο πού τήν καθιστά εύκολοεφάρμοστη είναι τό ότι δέν χρειάζεται νά έχει τήν άκριβή ποσότητα ή τό είδος των έμπορευμάτων επί του πλοίου, πρίν νά παρουσιάσουν τήν άπόδειξη της φορτώσεως καί νά ζητήσουν τήν πληρωμή. Τό σπουδαιότερο άποδεικτικό έγγραφο γιά τήν πληρωμή είναι ή φορτωτική, ή όποια θεωρητικώς πιστοποιεί ότι τά έμπορεύματα φορτώθηκαν στο συμφωνη-

μένο πλοίο. Αλλά ή φορτωτική δέν παίζει τό ρόλο αυτό παρά μόνο αν είναι αυθεντική. Η άπάτη λοιπόν συνίσταται στο ότι ό πωλητής παρουσιάζει στήν Τράπεζα πλαστά έγγραφα καί κυρίως μία φορτωτική τυπικά έν τάξει, στήν όποία έμφαίνεται τό όνομα του φορτωτού, του παραλήπτη, του πλοίου κ.λπ. βάσει της όποίας καί πληρώνεται. Στήν πράξη όμως τό μέν όνομα του πλοίου είναι παρμένο από μία άλλη, πραγματική, εταιρία, ή δέ «προμηθευτική εταιρία» είναι είτε μία πλασματική ταχυδρομική θυρίδα είτε ακόμα μία άληθινή εταιρία από τήν όποια έχουν ύποκλέψει τόν επιστολογραφικό τίτλο. Καί μόνο ό παραλήπτης πού είναι καί τό κύριο θύμα, ύπάρχει στήν πραγματικότητα. Είναι περιττό νά προστεθεί ότι κατά κανόνα ό πωλητής, άφού μέ τά πλαστά αυτά έγγραφα πετύχει νά πληρωθεί, φροντίζει νά εξαφανισθεί χωρίς ν' αφήσει ίχνη.

‘Απάτη στο ναυλοσύμφωνο:

Τό ναυλοσύμφωνο είναι τό έγγραφο πού άποδεικνύει τή σύμβαση ναυλώσεως ή όποια καταρτίσθηκε μεταξύ του έκναυλωτού πού προσφέρει τό πλοίο καί του ναυλωτού πού θά χρησιμοποιήσει έν όλω ή έν μέρει τό πλοίο γιά ένα ταξίδι ή γιά όρισμένο χρόνο. Από δω ξεκινούν τά δύο ακόλουθα είδη ναυταπάτης:

α) Στη χρονοναύλωση, ή άπάτη προκύπτει όταν ό χρονοναυλωτής άφού εισπράξει τό ναύλο (άπό μεταφορά έμπορευμάτων) εξαφανίζεται χωρίς νά πληρώσει τό ένοίκιο της χρονοναυλώσεως, αφήνοντας τόν έφοπλιστή, τόν κύριο του πλοίου καί τόν παραλήπτη, κύριο του φορτίου, σέ μία ιδιαίτερα δύσκολα οικονομική κατάσταση.

β) Στη δεύτερη περίπτωση κάποιος ναυλώνει ένα πλοίο μέ ναυλοσύμφωνο γιά όρισμένο χρόνο ή κατά ταξίδι. Κατά τήν προσέγγιση του πλοίου σέ κάποιον λιμένα τό πλοίο κατάσχεται από κάποιον δήθεν δανειστή του ναυλωτού, ό όποιος καί πετυχαίνει από τά τοπικά δι-



RUGGIERO & OGLE

SHIPPING AGENCY NEW YORK

PROMPT AND EFFICIENT SERVICE TO GREEK SHIPPING

TEL.: (718) 816.8850
TELEX: 6852840
CABLES: ROMOTSHIPS NEW YORK

1208 BAY STREET
STATEN ISLAND
NEW YORK 10305

καστήρια τήν άδεια έκποιήσεως του πλοίου σέ πλειστηριασμό. Τό πλοίο άγοράζεται από κάποια έταιρία ή όποια στην πραγματικότητα άνήκει στά συμφέροντα του ναυλωτοϋ, ό όποιος γιά νά άρει τήν κατάσχεση του φορτίου άπαιτεί ύπερογκα ποσά, κατά πολύ άνώτερα τής τιμής άγοράς του. Τό άποτέλεσμα τής άπατηλής αύτης συμπαιγνίας είναι ότι συνήθως οί φορτωτά ή οί άντιπρόσωποι τους έγκαταλείπουν κάθε διάθεση νά άποκτήσουν ένα τόσο ύπερτιμημένο φορτίο. Στη συνέχεια τό παράνομα άποκτηθέν πλοίο πουλιέται μαζί μέ τό φορτίο του ή καμμία φορά αλλάζει χρώμα και όνομα γιά νά άποδυθεί σέ νέες περιπέτειες.

Παράνομη έκτροπή: Κατά γενικό κανόνα στά ναυλοσύμφωνα ύπάρχει ρήτρα πού έπιτρέπει στον πλοίαρχο νά μεταβάλλει τήν πορεία του πλοίου είτε γιά παροχή βοήθειας είτε γιά νά άποφύγει κάποιον λιμένα άνασφαλή λόγω έμφυλίου πολέμου, άποκλεισμού, άπεργίας κ.λπ. 'Η έφαρμογή τής ρήτρας αύτης καταλήγει πολλές φορές νά χρησιμοποιείται από μερικούς ύποπτους πλοίαρχους οί όποιοι έκτρέπουν τό πλοίο από τήν κανονική του πορεία χωρίς νά ύπάρχει καμία από τίς άνωτέρω νόμιμες αίτίες και προσεγγίζουν σέ λιμάνι πού κρίνουν αύτοί ως άρκετά «άσφαλές» γιά νά προβούν σέ άπατηλές πράξεις, όπως ή πλαστή πώληση του φορτίου ή του πλοίου ή και τών δύο.

Χρησιμοποίηση φορτίου ως καυσίμου: Μέ τήν άπάτη αύτή πού γίνεται στά πετρελαιοφόρα πλοία, χρησιμοποιείται λαθραία πετρέλαιο του φορτίου ως καύσιμο του πλοίου, πράγμα πού έπιτυγχά-

νεται μέ μία σύνδεση μεταξύ δεξαμενής φορτίου και δεξαμενής καυσίμων. Μέ τόν τρόπο αυτόν, κάνουν σημαντική «οίκονομία» στο κόστος μεταφοράς, παραστάνοντας τήν ύπεξαίρεση σάν συνήθη «φύρα». Έκτός από τόν ναυλωτή είναι ένδεχόμενο νά ύποστεί ζημία και ό τρίτος κομιστής τής φορτωτικής. 'Ως γνωστόν ό μεταφορέας δέν ευθύνεται γιά ζημιές πού προέρχονται από άπομείωση του βάρους ή του όγκου του φορτίου ή από έλάττωμα ή τήν ειδική φύση αύτου ή από πλημμελή συσκευασία (άρθρ. 4, 2, Συμβάσεως Βρυξελλών. Βλ. και άρθρ. 144η ΚΙΝΔ).

Συναλλαγματική άπάτη: 'Η άπάτη αύτή έφαρμόζεται ως εξής: 'Υπογράφεται συμβόλαιο μεταξύ ενός παραδείγματος χάριν Νιγηριανού είσαγωγέως και ενός έξαγωγέως (πλασματικού ή πραγματικού), ένω συγχρόνως γίνεται κάποιος άντέγγραφο, μέ τή «συναίνεση» του θαλάσσιου μεταφορέα, γιά τήν παραποίηση τών άποδεικτικών.

'Η τιμή πωλήσεως του έμπορεύματος διογκώνεται μέχρι και του διπλασίου. Θεωρητικά ό Νιγηριανός θά πληρώσει (σέ σκληρό συνάλλαγμα, συνήθως δολάρια) περίπου 1.000.000 ένα έμπόρευμα πού δέν κοστίζει πάνω από 500.000 δολάρια. 'Η μέθοδος έπιτρέπει στους «έμπόρους» νά έξάγουν σέ οικονομικούς παραδείσους σκληρό συνάλλαγμα πού δέν θά ήταν δυνατό νά έξαχθεί άλλοιώς. 'Ο έξαγωγέας φροντίζει άκόμα νά προαφαιρέσει από τό ναύλο μία μικρή προμήθεια.

Μπροστά στο μέγεθος και τήν ποικιλία του μηχανισμού τής άπάτης στο θα-

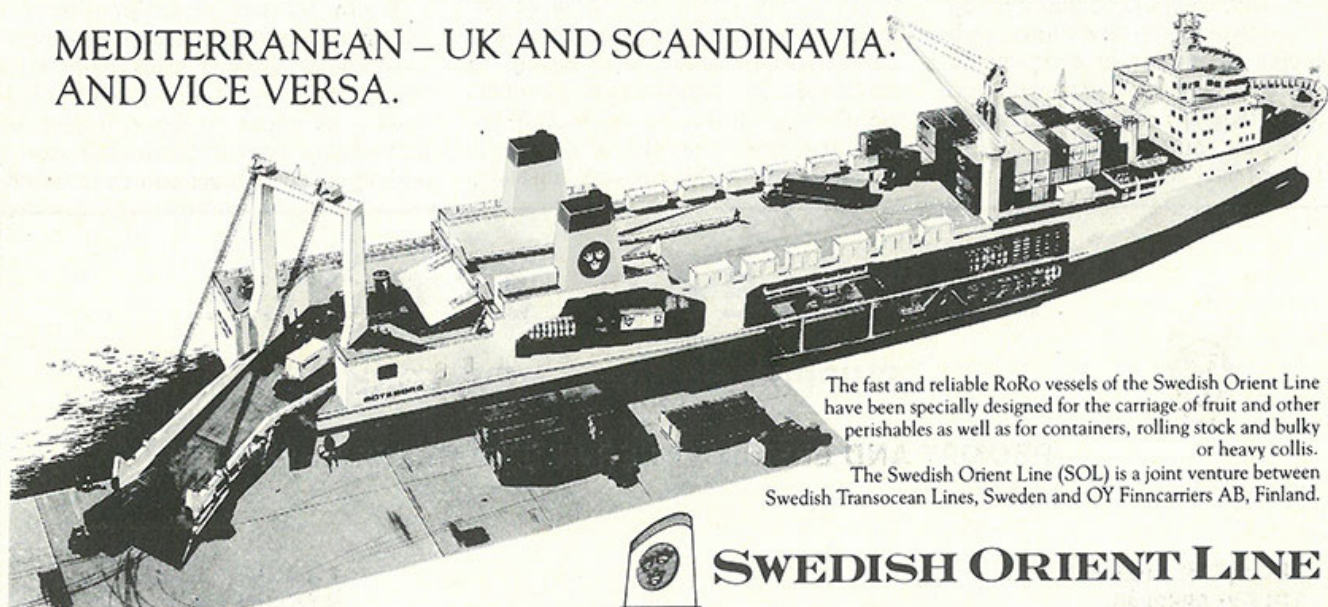
λάσσιο έμπόριο, διερωτάται κανείς πώς άντιδρά ή παγκόσμια ναυτιλία σ' αύτή τή συνεχή άπειλή τής νομιμότητας. 'Η άπάντηση είναι πώς έκτός τών πολλών άλλων ένθικών ή διεθνών όργάνων (Salvage Association, Interpol, Baltic Exchange, Lloyd κ.λπ.) πού καταπολεμούν μέ τόν τρόπο τους τίς δόλιες ναυτικές ένέργειες, ιδρύθηκε τό 1980 ένας ειδικός όργανισμός, τό Bureau Maritime International, πού στοχεύει άφενός μέν στη συγκέντρωση και διανομή πληροφοριών προς ένήμερωση τών ένδιαφερομένων και άφετέρου στην κινητοποίηση όλων τών κλάδων τής ναυτιλίας έναντίον τών μεθόδων τής ναυταπάτης. Τό πράγμα βέβαια δέν είναι εύκολο, γιάτί προσκρούει σέ δύο βασικά έμπόδια: Πρώτον μέν, στο ότι στίς περισσότερες περιπτώσεις όταν συντελεσθεί ή άπάτη, τά θύματα όχι μόνον άποφεύγουν νά αναφερθούν στίς 'Αρχές αλλά πολλές φορές διαπραγματεύονται μέ τους άπατεώνες νά ξαναγοράσουν τό ίδιο τους τό φορτίο γιά λόγους έμπορικής φήμης και γοήτρου.

Καί δεύτερον, γιάτί ως έκ τής φύσεως της ή ναυταπάτη έχει διεθνή χαρακτήρα, πράγμα πού δυσκολεύει και περιπλέκει πολύ τά πράγματα. Πολύ λίγες χώρες διαθέτουν κατάλληλους ανακριτικούς μηχανισμούς γιά τήν άποκάλυψη και τήν τιμωρία της. 'Εξάλλου ή έκδοση τών ύπαιτίων δέν είναι πάντα εύκολη ύπόθεση, δεδομένου ότι προϋποθέτει τήν ύπαρξη σχετικής συνθήκης μεταξύ τών δύο χωρών, πράγμα πού δέν άποτελεί τόν κανόνα.

Ε.Σ.

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).

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Αριθ. 3481/1986

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

Β' τμήμα

Πρόεδρος: κ. Κ. Λασσαδός

Εισηγητής: κ. Δ. Κωστόπουλος

Δικηγόροι: Πάρεδρος κ. Θ. Θεοφανόπουλος, κ. Έμμ. Κατσούλης

Φορολογία Πλοίων: Η προβλεπόμενη από τη διάταξη του άρθρου 7 παρ. 1 περ. γ του νόμου 27/1975 απαλλαγή ή μείωση του φόρου ισχύει για κάθε είδους εργασίες επισκευής του πλοίου και όχι μόνο για εργασίες οι οποίες απαιτείται να παρακολουθούνται από νηογνώμονα.

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 11 Ιουνίου 1986 με την έξη σύνθεση: Κ. Λασσαδός, Πρόεδρος του Τμήματος, Γ. Κουτνατζής, Ή. Παπαγεωργίου, Σύμβουλοι, Δ. Κωστόπουλος, Έ. Γαλανού, Πάρεδροι. Γραμματέας ή Ειρήνη Καλλιούλη, Γραμματέας του Β' τμήματος.

Για να δικάσει την από 16 Μαΐου 1983 αίτηση:

Του Οικονομικού Έφορου Πλοίων Πειραιώς, ο οποίος εκπροσωπήθηκε από τον Πάρεδρο της Διοικήσεως Θ. Θεοφανόπουλο,

κατά της εταιρείας «SYGNOS SHIP-PING CO. S.A.», που έδρευε στον Παναμά, η οποία εκπροσωπήθηκε από τον δικηγόρο Έμμανουήλ Κατσούλη που τον διόρισε με πληρεξούσιο.

Με την αίτηση αυτή ο αναιρεσείων Έφορος επιδιώκει να αναιρεθεί η 7/1983 απόφαση του Προεδρείου του Διοικητικού Έφετείου Πειραιώς.

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως του Εισηγητή, Πάρεδρου

Δ. Κωστόπουλου.

Κατόπιν τό δικαστήριο άκουσε τον αντιπρόσωπο του αναιρεσείοντος Έφορου, ο οποίος ανέπτυξε και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους αναιρέσεως και ζήτησε να γίνει δεκτή η αίτηση και τό δικηγόρο της αναιρεσίβλητης εταιρείας που ζήτησε την απόρριψή της.

Μετά τη δημόσια συνεδρίαση, τό δικαστήριο συνήλθε σε διάσκεψη και,

Αφού μελέτησε τά σχετικά έγγραφα Σκέφθηκε κατά τό νόμο

Έπειδή μέ την κρινόμενη αίτηση, για την οποία δέν απαιτείται ή καταβολή τελών και παραβόλου, ζητείται, νομοτύπως και έμπροσθεν, ή ανáιρεση της 7/1983 απόφάσεως του Προέδρου του Διοικητικού Έφετείου Πειραιώς, ή οποία εκδόθηκε κατά τη διαδικασία του άρθρ. 3 του ν. 820/1978 και άφορα άναγνώριση άπαλλαγής ή μείωσης φόρου πλοίων.

Έπειδή στο άρθρ. 7 παρ. 1 περ. γ του ν. 27/1975 (Α' 77) όρίζονται τά ακόλουθα: «Πλοία ήλικίας κάτω των είκοσι (20) έτών ύφιστάμενα άνακατασκευήν ή μετασκευήν ή άντικατάστασιν του συστήματος προώσεως ή άλλων μηχανημάτων, ως και πάσης φύσεως συμπληρώσεις και έν γένει επισκευάς, έφ' όσον οι εργασίαι αύται εκτελούνται έν Έλλάδι, αι δέ δαπάναι των εργασιών τούτων καλύπτονται δι' είσαγωγής ξένου συναλλάγματος, άπαλλάσσονται του φόρου, κατ' άντιστοιχίαν ενός έτους φορολογικής άπαλλαγής προς δαπάνην εκατόν χιλιάδων δολλαρίων (100.000) της εκ του φόρου άπαλλαγής άρχομένης από του έπομένου έτους της συντελέσεως των εργασιών και μή δυναμένου έν πάση περιπτώσει του συνολικού ποσού τούτου, ούτινος άπαλλάσσεται, να ύπερβή τό 50% της δαπάνης και μέχρις

έξ (6) έτών. Η βεβαίωσις της εκτελέσεως των εργασιών ένεργείται διά δηλώσεως του εκτελέσαντος ταύτας ναυπηγείου ή εργοστασίου και του παρακολοθήσαντος ταύτας νηογνώμονος, ή δέ βεβαίωσις περί του ποσού της δαπάνης ένεργείται δι' ύπευθύνου δηλώσεως του ναυπηγείου ή εργοστασίου και βεβαίωσεως της Τραπεζής της Έλλάδος περί είσαγωγής του καλύπτοντος τάς δαπάνας ταύτας συναλλάγματος, μή ύποχρεωτικώς εκχωρητέου».

Έπειδή από τη γενική και άδιάστικτη διατύπωση του πρώτου έδαφίου της άνωτέρω διατάξεως, τό όποιο αναφέρεται σε έπισκευές «έν γένει», συναγεται ότι ή προβλεπόμενη από τη διάταξη αύτη άπαλλαγή ή μείωση του φόρου ισχύει για κάθε είδους εργασίες επισκευής του πλοίου και όχι μόνο για εργασίες οι οποίες απαιτείται να παρακολουθούνται από νηογνώμονα. Δέν μπορεί δέ να συναχθεί τό αντίθετο από τό δεύτερο έδαφιο της ίδιας διατάξεως, τό όποιο στά σχετικά δικαιολογητικά περιλαμβάνει και δήλωση του νηογνώμονα που παρακολούθησε τίς εκτελεσθείσες εργασίες, γιατί ή έννοια του έδαφίου αύτου είναι ότι ή έν λόγω δήλωση απαιτείται στις περιπτώσεις εκείνες, κατά τίς οποίες προβλέπεται ή παρακολούθηση των εργασιών από νηογνώμονα. Έτσι κρίνοντας και ό Πρόεδρος του διοικητικού έφετείου, ο οποίος εξέδωσε την προσβαλλόμενη απόφαση, και, κατ' απόρριψη της έφέσεως του Δημοσίου, επικυρώνοντας την απόφαση του Προέδρου του διοικητικού πρωτοδικείου, μέ την οποία άναγνωρίσθηκε ύπερ της αναιρεσίβλητου εταιρείας δικαίωμα άπαλλαγής ή μείωσης του φόρου του έτους 1982 για τό πλοίο της «ΔΡΟΜΩΝ» (Ν.Π. 7258), επί του όποίου πραγματοποιήθηκαν κατά τό έτος 1980 έπισκευαστικές εργασίες συντηρήσεως, για τίς οποίες δέν απαιτείται ή παρακολούθηση νηογνώμονα, δέν παρεβίασε την άνωτέρω διάταξη, ο μοναδικός δέ λόγος αναιρέσεως, μέ τον όποιο προβάλλεται τό αντίθετο και ό οποίος στηρίζεται στην έκδοχή ότι ή άπαλλαγή ή μείωση του φόρου ισχύει μόνο για εργασίες, οι οποίες απαιτείται να παρακολουθούνται από νηογνώμονα, πρέπει να άπορριφθεί ως άβάσιμος, καθώς και ή κρινόμενη αίτηση στο σύνολό της.

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-9307561

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ ΑΡΩΓΟΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ «ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ»



Δέν θα προσφέρουμε σάν είδηση ένα γεγονός πού αναφέρεται στά τέλη 'Οκτωβρίου, όφείλουμε όμως νά τό αναφέρουμε σάν ένα άκόμα δείγμα τής κοινωνικής τής ανθρωπίνης συνεισφοράς τής Ναυτιλίας μας.

Ό λόγος γιά τό υπό Κυπριακή Σημαία έλληνόκτητο φορτηγό «Ποντιακή Δόξα» πού έλέγχεται από τόν γνωστό γιά τό δυναμισμό του έφοπλιστικό οίκο MARMARAS NAVIGATION LTD. του Πειραιώς.

Η ιστορία είναι άπλή, όσο άπλοί είναι καί οί άνθρωποι τής θάλασσας.

Τό βράδυ τής 28ης 'Οκτωβρίου, τό «Ποντιακή δόξα» 25.112 τον. d.w. έπλεε νοτίως τής Καρπάθου μέ κατεύθυνση πρός άνατολάς όταν ό άσυρματιστής του έπιασε κλήση του παράκτιου σταθμού τής Λούτσας, πού άπεγνωσμένα ζητούσε βοήθεια γιά τή μεταφορά δύο μικρών παιδιών, του Μανώλη Βασιλαρά, 9 έτών, καί του Κώστα Δημάρχου, 5 έτών, από τό χωριό Σπόα τής Καρπάθου όπου είχαν ύποστει σοβαρά έγκαύματα από άτύχημα. Ό πλοίαρχος κ. Θανάσης Ρομπαζάνης έσπευσε νά προσφέρει τίς υπηρεσίες πλοίου καί πλη-

ρώματος. Έτσι, στίς 11 τή νύχτα, τό «Ποντιακή Δόξα» προσέγγιζε στόν όρμο Πηγάδια από όπου, μέ τή βοήθεια ντόπιου καϊκιού, παρέλαβε τά δύο παιδιά μέ τούς γονείς τους καί ένα γιατρό γιά νά παραδόσει τό πολύτιμο ανθρωπινό φορτίο του, μετά από τέσσερις ώρες πλοΰ, σέ περιπολικό του Λιμενικού κοντά στή Ρόδο. Στή συνέχεια, τά δύο παιδιά μεταφέρθηκαν στήν 'Αθήνα.

Σημειώνεται ότι ή όλη έπιχείρηση έγινε κάτω από καιρικές συνθήκες πού δέν επέτρεπαν τή χρήση έλικοπτέρου.

Σέ έποχή όπου τό καλό όνομα τής Ναυτιλίας μας βάλλεται από πολλές πλευρές, μέ ικανοποίηση αναφέρουμε τό συμβάν, όχι φυσικά, στοχεύοντας στή γνωστή σεμνότητα πού διακρίνει τόν Έλληνα θαλασσινό καί τίς πράξεις του, όσο γιά νά θυμίσουμε, γιά μία άκόμα φορά, τίς πέρα από τά οικονομικά δεδομένα προεκτάσεις του ρόλου τής Ναυτιλίας μας.

Μέ τήν ίδια ικανοποίηση παραθέτουμε τό συγχαρητήριο τηλεγράφημα του Υ.Ε.Ν.

ΠΡΟΣ: ΠΛΟΙΑΡΧΟΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑ
MV «ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ»
ΚΟΙΝ: ΥΕΝ ΔΔ6 — MARMARAS NAVIGATION LTD
ΡΩ: 171430/11-86.

Η ΕΥΓΕΝΙΚΗ ΣΑΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΚΑΙ Η ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΣΑΣ ΣΥΜΒΟΛΗ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΡΠΑΘΟ ΣΤΗ ΡΟΔΟ ΤΩΝ ΔΥΟ (2) ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΕΝΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΠΡΑΞΗ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ ΠΟΥ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΕΤΑΙ ΠΛΗΡΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΟΥ ΛΑΟΥ ΜΑΣ ΣΤΟΠ ΣΥΓΧΑΙΡΟΥΜΕ ΘΕΡΜΑ ΕΣΑΣ ΤΟΥΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΤΟΥ ΥΠΟ ΤΗΝ ΠΛΟΙΑΡΧΙΑ ΣΑΣ ΜV «ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ».

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» πιστεύουν ότι έκφράζουν τό σύνολο του άναγνωστικού τους κοινού, όλόκληρη τήν Έλληνική Ναυτική Οικογένεια, προσθέτοντας στά έπίσημα καί τά δικά τους συγχαρητήρια πρός τούς πλοιοκτήτες, πλοίαρχο, αξιωματικούς καί πλήρωμα του άξιου πλοίου.

Γ.Μ.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNILOUDIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231



ΓΑΛΛΙΑ

Τό θαλάσσιο εμπόριο

Η συμμετοχή της Γαλλικής σημαίας στη θαλάσσια διακίνηση του εξωτερικού εμπορίου της χώρας σημείωσε κάμψη κατά τό 1985, με ποσοστό συμμετοχής 17,2% έναντι 21,1% του 1984 και 29,6% του 1983. Στις εισαγωγές η συμμετοχή της γαλλικής σημαίας μειώθηκε κατά 15,9% με εξαίρεση κατά τό τελευταίο τρίμηνο του έτους κατά τό οποίο οι εισαγωγές με Λιβερτιανή πλοία έφθασαν τό 15,4%. Η κάμψη ήταν ιδιαίτερα αισθητή στις εισαγωγές από την Αφρική και τη Μέση Ανατολή.

Κατά τό 1985 οι γαλλικοί λιμένες διακίνησαν 153,3 εκατ. τόννων εισαχθέντων εμπορευμάτων και 52,8 εκατ. τον. εξαχθέντων εμπορευμάτων. Από γεωγραφική άποψη, κύριος τομέας προελεύσεως των εισαγωγών ήταν η Αφρική με 47 εκατ. τόννους στις οποίες η γαλλική σημαία μετέσχε με ποσοστό 26,3%. Ακολουθούν κατά σειρά η Μ. Α. Ανατολή, τό Ην. Βασίλειο, η Αμερική (έκτός ΗΠΑ), οι ΗΠΑ, η Σκανδιναβία κλπ. Η μεγαλύτερη συμμετοχή της Γαλλικής σημαίας σημειώθηκε στις εισαγωγές από την Πολωνία με ποσοστό 29,1%.

Στις εξαγωγές και πάλι κύριος τομέας προορισμού ήταν η Αφρική με 12,2 εκατ. τόννους και ποσοστό μεταφοράς με γαλλικά πλοία 27,1%. Ακολουθούν τό Ην. Βασίλειο, η ΕΣΣΔ και η Ιταλία.

ΕΣΣΔ

Τιμωρία των ύπευθύνων

Μετά την πρόσφατη απόλυση του ύπουργού Ναυτιλίας της χώρας, Τ. Γκουζένκο, δύο ύφυπουργοί του ύπουργείου Έμπορι-

κής Ναυτιλίας της ΕΣΣΔ έχασαν τίς θέσεις τους, ένώ ό διευθυντής της ναυτιλιακής εταιρίας της Μαύρης Θάλασσας, κ. Λουκουαντσένκο καθαιρέθηκε από τη θέση του και από τό Κομμουνιστικό Κόμμα. Οι απόλυσεις αυτές εικάζονται ως αποτέλεσμα της τελευταίας τραγωδίας που έπληξε τό σοβιετικό έπιβατηγό στόλο με τη σύγκρουση του παλαιού πλοίου «Ναύαρχος Νακίμωβ» με σοβιετικό φορτηγό, στην οποία έχασαν την ζωή του 398 άτομα.

Σέ διάστημα μικρότερο των δώδεκα μηνών τρεις ναυτικές τραγωδίες έστρεψαν την προσοχή της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας στον στόλο των σοβιετικών έπιβατηγών, ό οποίος περιλαμβάνει μερικά από τά παλαιότερα έπιβατηγά πλοία της παγκόσμιας ναυτιλίας. Πρόσφατα μάλιστα τό έπιβατηγό «Βαλτική» ναυπηγήσεως του 1940, δυναμικότητας 437 έπιβατών, μεταφέρθηκε από τίς δύσκολες γραμμές της Βαλτικής στά ήρεμότερα νερά της Μαύρης Θάλασσας. Τόν περασμένο μήνα, πυρκαϊά που έξερράγη στο έπιβατηγό «Τουρκμενία» είχε σαν αποτέλεσμα νά σκοτωθούν δύο μέλη του πληρώματος και νά κινδυνεύσουν 300 παιδιά που έπαιρναν μέρος σέ δεκαήμερη κρουαζιέρα, ένώ στις άρχές του έτους τό σύγχρονο ύπερωκεάνιο «Μιχαήλ Λερμόντωβ» προσάραξε και βυθίστηκε στην Νέα Ζηλάνδια.

ΙΝΔΙΑ

Ίδρύουν ναυτικές σχολές

Η Κυβέρνηση αποφάσισε την ίδρυση δύο Σχολών Έμπορικού Ναυτικού με την τεχνική βοήθεια του ΙΜΟ. Η μία από τίς σχολές αυτές θά λειτουργήσει υπό την έποπτεία της Γεν. Διευθύνσεως Ναυτιλίας και ή άλλη υπό την έποπτεία της Έθνικής Ναυτιλιακής Έταιρίας της Ινδίας (SCI). Για τό σκοπό αυτό θά άποσπασθούν στη Βομβάη δύο ειδικοί

σύμβουλοι του ΙΜΟ, οι όποιοι θά οργανώσουν και τη διεξαγωγή σχετικών σεμιναρίων.

Μέ την εύκαιρία των 25 χρόνων της SCI μετέβη προσωπικά στην Ινδία ό Γεν. Γραμματεός του ΙΜΟ ό όποιος ύπογράμμισε τη σημασία που άποδίδει ή κυβέρνηση στην έμπορική ναυτιλία, πράγμα που κατέστη φανερό από την παρουσία του πρωθυπουργού της χώρας στον έορτασμό.

ΙΤΑΛΙΑ

Ναυτικό Σαλόνι

Μεγάλη έπιτυχία σημείωσε τό Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι της Γένοβας τό όποιο εγκαινίασε ό Πρωθυπουργός κ. Μπετίνο Κράξι με τη συμμετοχή 1.353 έκθετών από 24 χώρες.

Είναι ή πρώτη φορά που ό πρωθυπουργός της Ιταλίας εγκαινιάζει την εκδήλωση αυτή, πράγμα που δείχνει τό ένδιαφέρον για τά σκάφη ψυχαγωγίας και γενικότερα για την ιστιοπλοία, ή όποία, όπως είπε ό πρωθυπουργός αποτελεί πηγή γοήτρου και πλούτου για τη χώρα. Αφού έθιξε τό πρόβλημα έκσυγχρονισμού των λιμένων και των μαρινών, ό κ. Κράξι απέυθύνθηκε ειδικότερα στους Γενουάτες και τούς παρακάλεσε νά μην επαναπαυθούν στις πρώτες έπιτυχίες αλλά στά έπόμενα έξι χρόνια νά κάνουν την πόλη τους «πρωτεύουσα του κόσμου», ύπονοώντας την πεντακοσιοστή επέτειο της άνακαλύψεως της Αμερικής, την όποία ή Γένοβα θά γιορτάσει μεγαλοπρεπώς, δεδομένου ότι ό Κολόμβος ήταν Γενουάτης.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ρεκόρ διακινήσεως εμπορευμάτων

Ο όγκος των εμπορευμάτων που διακινούνται μέσω των βρεταννικών λιμένων αύξήθηκε για έκτο συνεχές έτος σέ 451 εκατ. τόννους, ύπερβαίνοντας τόν όγκο των εμπορευμάτων του 1984 κατά πέντε εκατομμύρια τόννους. Σύμφωνα με τίς «Λιμενικές Στατιστικές 1985», οι εξαγωγές καυσίμων για πρώτη φορά ύπερέβησαν τούς 100 εκατ. τόννους, τά φορτία άργου και προϊόντων πετρελαίου αύξήθηκαν κατά 4 εκατ. τον. και τά λοιπά φορτία χύδην αύξήθηκαν κατά 2 εκατ. τόννους. Συγχρόνως, ή διακίνηση των φορτίων έγκιβωτοποιημένης και τροχοφόρου μεταφοράς (κοντέινερς και ρόλ-ονίρ-όφ) αύξήθηκε κατά 3 εκατ. τόννους σέ σύγκριση με τό 1984.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL

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

Από τα Βρετανικά λιμάνια τον μεγαλύτερο όγκο παρουσίασε το τερματικό του πετρελαιογώγυ στο Σάλλομ Βόε με 59 εκατομμ. τόννους άργου και ακολουθούν το Λονδίνο με 52 εκατ. τόν. και το Μίλφορντ Χάβεν της Νοτίου Ουαλλίας με 32 εκατ. τόννους.

Την μεγαλύτερη διακίνηση κοντεϊνερς είχε το λιμάνι του Φέλιξστοου, της ανατολικής άκτης με 538.000 κιβώτια, ενώ το Ντόβερ κράτησε τον ήγετικό ρόλο στη μεταφορά τροχοφόρων φορτίων και επιβατών, με 719.000 όχηματα και 13,8 εκατ. επιβάτες.

Σύγχρονα πλοία για τη Δυτ. Γερμανία

Δύο νέα κοντεϊνερπλοία πολλαπλού σκοπού ειδικά σχεδιασμένα για οικονομία και ευελιξία στο χειρισμό φορτίων, κατελήφθησαν πρόσφατα από τα ναυπηγεία της North East Shipbuilders, στο Σάντερλαντ. Το «Johanna Oldendorff» 23.000 τόν. και το αδελφό σκάφος «Dietrich Oldendorff» θα μπορούν να μεταφέρουν κιβώτια ή φορτία χύδην ή ακόμα και τα δύο είδη φορτίων με χαμηλή ή κατανάλωση καυσίμων. Το νέο αυτό σχέδιο που θα είναι γνωστό σαν τύπος «Ecoflex» αναπτύχθηκε σε συνεργασία των ναυπηγείων με τον πλοιοκτήτη Έγκον Όλντερντοφ.

Κλείνει το Smiths - Dock

Με την καθέλκυση του μπάγκ κάρριερ των 15.000 τόν. d.w. «Νόρθ Άιλαντ» τελειώνει και η σταδιοδρομία του ναυπηγείου Smiths - Dock. Το εν λόγω πλοίο προορίζεται για την ομώνυμη Κυπριακή εταιρία και θα ναυλωθεί σε Κουβανέζικα συμφέροντα.

Όταν το σκάφος αυτό εξοπλισθεί τελείως και αποπερατωθεί, θα τερματισθεί μαζί του και το τελευταίο κεφάλαιο της ιστορίας αυτού του Βρετανικού ναυπηγείου που έχει ζωή ενός αιώνα και το οποίο πλέον κλείνει οριστικά.

Υπενθυμίζεται ότι στις αρχές του προηγούμενου έτους, το εθνικοποιημένο βρετανικό ναυπηγικό συγκρότημα British Shipbuilders, στα πλαίσια του προγράμματος πε-

ριορισμού των δαπανών προσωπικού, αποφάσισε να κλείσει και το ναυπηγείο Smiths - Dock, που εκτός των άλλων θα επιφέρει την απόλυση 3.495 ατόμων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τό εισόδημα της ναυτιλίας

Οι ακαθάριστες σε συνάλλαγμα εισπράξεις εκ ναύλων του νορβηγικού έφοπλισμού θα ανέλθουν σε 50 δισεκ. κορώνες, ποσό που αντιπροσωπεύει το ένα πέμπτο του κρατικού προϋπολογισμού. Το ποσό αυτό αναφέρεται στα πλοία και πλωτά γεωτρήματα που ανήκουν σε νορβηγούς έφοπλιστές, άσχετως αν φέρουν ή όχι την εθνική σημαία.

Τα εισοδήματα της εμπορικής ναυτιλίας θα φθάσουν εφέτος τα 34,8 δισεκ. κορώνες από τις οποίες αν εκπεσθούν 25,8 δισεκ. κορώνες λόγω δαπανών στο εξωτερικό απομένουν καθαρά στη χώρα 9 περίπου δισεκ. κορώνες σε συνάλλαγμα, έναντι των 10 δισεκατομμυρίων του 1985.

Όσον αφορά το 1987 οι προβλέψεις δεν είναι αισιόδοξες. Υπολογίζεται ότι επί εσόδων της τάξεως των 31,5 δισεκ. κορώνων το καθαρό κέρδος δεν θα υπερβεί τα 7 δισεκατομμύρια. Σ' αυτά πρέπει να προστεθούν άλλα 10 δισεκατομμύρια προερχόμενα από ξένα πλοία ναυλωμένα ή διαχειριζόμενα από Νορβηγούς έφοπλιστές. Τέλος άλλα 5-6 δισεκατομμύρια θα καταβληθούν υπό μορφή δικαιωμάτων από τις ξένες εταιρίες πετρελαίου που εκμεταλλεύονται πλωτά γεωτρήματα στις νορβηγικές θάλασσες.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Η αποκατάσταση της Διώρυγας

Συνεχίζονται οι προσπάθειες για την αποκατάσταση της πλήρους λειτουργίας της Διώρυγας του Παναμά, μετά τα προβλήματα που προκάλεσε η πρόσφατη επιχλωμάτωση μέρους του διαύλου από βροχοπτώσεις στη περιοχή Γκόλντ Χίλλ. Ήδη οι βυθοκό-

ροι του Όργανισμού της Διώρυγας έχουν άπελευθερώσει ένα διάυλο βάθος 39,5 ποδών και μήκους 170 ποδών μέσα από τον οποίο η κυκλοφορία συνεχίζεται αφού προηγουμένως εξετασθεί προσεκτικά η περίπτωση κάθε πλοίου που συνοδεύεται από ρυμουλκά και ειδικούς πιλότους.

Στις 21 Οκτωβρίου ο αριθμός των πλοίων που ανέμεναν στην ράδα άναμονής ήταν 81 και μειώνεται σταδιακά καθώς η έντατική έκσκαφή της διώρυγας συνεχίζεται και η Έπιτροπή της Διώρυγας έχει ήδη συνεννοηθεί με την εταιρία Great Lakes International Inc. για την παροχή συνδρομής στην έκσκαφή των επιχλωματώσεων.

Η άμερικανική εταιρία νοίκιασε στην Έπιτροπή της Διώρυγας για διάστημα τριών μηνών υλικό που αποτελείται από δύο βυθοκόρους και σχετικά έργαλεία και ειδικευμένο προσωπικό

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Βαρσίλα - Βάλμετ

Με την ευκαιρία της δημοσίευσης των συμπληρωματικών αποτελεσμάτων διαχείρισης των συγχωνευθέντων ναυπηγείων Wartsila και Valmet, έγιναν οι πρώτες εκτιμήσεις για την πορεία των ναυπηγείων μετά τη συγχώνευση. Έγινε λοιπόν ότι οι πρώτες μειώσεις προσωπικού πέρασαν μάλλον άνωδυνα και ότι η κύρια συνεργασία των δύο εταιριών αφορά τον εμπορικό τομέα. Εξάλλου αναφέρεται ότι ο έρευνητικός εξοπλισμός θα διατηρηθεί ενιαίως και θα αναδομηθεί με προσωπικό που θα πλησιάζει τα 1.000 άτομα. Έτσι θα αποτελέσει άναμφίβολα ένα από τα πιό σπουδαία γραφεία μελετών στον τομέα αυτόν σε όλο τον κόσμο.

Τό καρνέ των παραγγελιών της Wartsila είναι πολύ καλύτερο από το αντίστοιχο περσινό. Δηλώθηκε πάντως ότι η πρώτη οικονομική χρήση της νέας συγχωνευμένης εταιρίας, που φέρει την έπωνυμία «Wartsila Marine Industries» θα είναι έλλειμματική, χωρίς όμως να άναφερθούν ποσά.

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Οί ανακοινώσεις του YEN για τα μέτρα καί δήλωση του κ. Κων. Μητσοτάκη

Πώς διαμορφώνονται οι νέες αποδοχές των ναυτικών

Από το υπουργείο Ναυτιλίας εξέδόθη στις 27 Νοεμβρίου η κατωτέρω ανακοίνωση για τα μέτρα υπέρ της Ναυτιλίας καί τη ρύθμιση των όρων άμειβής των πληρωμάτων των ποντοπόρων καί μεσογειακών πλοίων.

«Τό YEN ύστερα από μακρά καί σέ βάθος μελέτη των προβλημάτων πού αντιμετώπιζον η Έλληνική Ναυτιλία καί οι Έλληνες ναυτικοί έκρινε αναγκαία την προώθηση όρισμένων μέτρων πού στοχεύουν στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του Έλληνικού πλοίου καί την άπασχόληση των ναυτικών. Κατά τό στάδιο της μελέτης υπήρξε ουσιαστικός διάλογος μέ τίς ενδιαφερόμενες τάξεις, ενώ ελήφθησαν επίσης υπόψη οι απόψεις του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος».

Οί εισηγήσεις του YEN τέθηκαν υπόψη του ΚΥΣΥΜ πού τίς ένεκρινε καί έξουσιοδότησε τόν ύπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξανδρή νά τίς ύλοποιήσει.

Η ύλοποίηση των μέτρων αυτών θά βοηθήσει τό Έλληνικό πλοίο σ' αυτήν την ιδιαίτερα δύσκολη περίοδο πού διέρχεται η διεθνής ναυτιλία, ενώ παράλληλα θά συμβάλει στην αύξηση των θέσεων εργασίας των Έλλήνων ναυτικών διά της προσελκύσεως περισσότερων πλοίων στό Έθνικό νηολόγιο.

Τά συγκεκριμένα μέτρα πού απόφασισε τό YEN είναι τά εξής:

1. Προσαρμογή της οργανικής σύνθεσης των κλασικών καί αυτοματοποιημένων φορητών πλοίων σέ επίπεδα πού ισχύουν σέ άλλες ανταγωνιστικές μας εύρωπαϊκές ναυτιλίες καί σύμφωνα μέ τίς σημερινές τεχνολογικές εξελίξεις.

2. Παροχή δυνατότητας άπασχόλησης άλλοδων ναυτικών σέ θέσεις κατωτέρων πληρωμάτων μέ μισθούς της χώρας προέλευσής τους, υπό την άυστηρή προϋπόθεση ότι δέν θά προσφέρονται Έλληνες ναυτικοί καί σέ ποσοστό μέχρι 40% του συνόλου της οργανικής σύνθεσης του πλοίου.

3. Σέ περιπτώσεις άνεργίας κλάδων η ειδικοτήτων ναυτικών καθίσταται άπολύτως ύποχρεωτική η διάνυση στην ξηρά της άδειας πού δικαιούται ο ναυτικός, μέ την συμπλήρωση 11 1/2 μηνών ύπηρεσίας στό πλοίο.

Τό YEN στην προσπάθειά του γιά τη βελτίωση της γενικότερης θέσεως των ναυτικών μας θά προωθήσει στην παρούσα φάση καί τά εξής:

1. Έπιτροπή πού θά συσταθεί μόλις ύποδειχθούν οι εκπρόσωποι των ενδιαφερομένων τάξεων θά μελετήσει καί θά εισηγηθεί

την θεσμοθέτηση του ναυτικού επαγγέλματος σάν «βαρέος καί άνθυγιεινού».

2. Σέ συνεργασία μέ τό ύπουργείο Έργασίας θά έπισπευθεί η διαδικασία νομοθετικής ρύθμισης γιά την ύπαγωγή των ναυτικών στον Όργανισμό Έργατικής Κατοικίας.

3. Θά έπισπευθεί μέσω των ενδιαφερομένων μερών η διαδικασία γιά την ρύθμιση θέμάτων πού άφορούν τόν Περσικό Κόλπο.

Τέλος, έπειδή οι Συλλογικές Συμβάσεις εργασίας στα ποντοπόρα καί μεσογειακά φορητά πλοία έχουν λήξει από μακρού καί έπειδή οι μέχρι σήμερα διαπραγματεύσεις των ενδιαφερομένων μερών καθώς καί οι συμβιβαστικές παρεμβάσεις του YEN δέν απέδωσαν, κατόπιν έξουσιοδότησε του ΚΥΣΥΜ καί σύμφωνα μέ τη διαδικασία πού προβλέπει η ισχύουσα νομοθεσία, τό YEN μέ άποφάσεις του ρυθμίζει τούς μισθούς, έπιδόματα καί λοιπές άποδοχές των ναυτικών γιά τίς δύο αυτές κατηγορίες πλοίων, γιά την περίοδο μέχρι τέλους 1987.

Μέ τίς ρυθμίσεις αυτές άναπροσαρμόζονται σταδιακά οι άποδοχές των ναυτικών σέ σχέση μέ τίς παλαιές συλλογικές συμβάσεις μέ ποσοστά, 23% γιά τούς μισθούς μέχρι 50.000 δρχ. καί 21% γιά μισθούς από 50.000 δρχ. καί άνω».

Οί αύξήσεις

Σύμφωνα μέ τίς ύπουργικές άποφάσεις:

— Οί μισθοί των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων κάτω των 50.000 δρχ. αύξάνονται από 1.1.1986 έως 1.10.1986 αύξηση



VOLVO
Tourist & Diplomat Sales
**ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΙ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ
VOLVO 340 GL**

(10 ΦΟΡΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΙΠΠΟΙ)
ΤΟ ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΟ ΚΑΙ ΠΙΟ
ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Αποκτήστε τό τώρα, απ' ευθείας από
το εργοστάσιο, με διπλωματικές
πρωδιαγραφές καί με άπίστευτη έκ-
πτωση.

Ταχύτατη παράδοση.

Τηλεφωνήστε στο (01) 3465321
εσωτ. 231, γιά περισσότερες πληρο-
φορίες.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:
ΑΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε.

κατά 7% καί από 1.10.1986 έως 31.12.1987
κατά 15%.

— Οί μισθοί άνω των 50.000 δρχ. αύξάνον-
ται από 1.1.1986 έως 1.10.1986 κατά 6% καί
από 1.10.1986 έως 31.12.1987 κατά 14%.

— Η αύξηση πού παρέχεται στα πληρώ-
ματα των μεσογειακών φορητών από
1.10.1986 καί έν συνεχεία είναι μικρότερη κα-
τά μία ποσοστιαία μονάδα.

Έξ άλλου σύμφωνα μέ ύπολογισμούς του
YEN, μετά τίς νέες αύξήσεις τό σύνολο των
άποδοχών των ναυτικών κατά ειδικότητα
διαμορφώνονται ως εξής:

Υποπλοίαρχος προηγούμενος μισθός
171.742 δρχ., αύξηση 35.790 δρχ., σύνολο
207.532 δρχ.

Άνθυποπλοίαρχος προηγούμενος μισθός
132.862 δρχ., αύξηση 27.689 δρχ., σύνολο
160.551 δρχ.

Ραδιοτηλεγραφητής προηγούμενος μι-
σθός 202.102 δρχ., αύξηση 42.118 δρχ., σύ-
νολο 244.220 δρχ.

Ναύκληρος προηγούμενος μισθός 119.402
δρχ., αύξηση 27.522 δρχ., σύνολο 146.924
δρχ.

Ναύτης προηγούμενος μισθός 109.149
δρχ., αύξηση 25.158 δρχ., σύνολο 134.307
δρχ.

Λιπαντής προηγούμενος μισθός 116.022
δρχ., αύξηση 26.743 δρχ., σύνολο 142.762
δρχ.

Μάγειρος προηγούμενος μισθός 161.680
δρχ., αύξηση 33.694 δρχ., σύνολο 195.374
δρχ.

Θαλαμηπόλος προηγούμενος μισθός
153.660 δρχ., αύξηση 35.418 δρχ., σύνολο
189.078 δρχ.

(Σύνολο άποδοχών νοείται, αναφέρει τό
YEN, ο βασικός μισθός, η άδεια καί τροφοδο-
σία άδειας, όπως επίσης καί ο μέσος όρος ύ-
περωριών καθώς καί όρισμένων έπιδομά-
των).

Δήλωση του κ. Μητσοτάκη

Ο πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Κ.
Μητσοτάκης προέβη στην ακόλουθη ανα-
κοίνωση:

«Η Νέα Δημοκρατία εκφράζει την ίκανο-
ποίησή της γιατί η κυβέρνηση, έστω καί μέ
καθυστέρηση ενός έτους καί άφού έν τώ με-
ταξύ η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία υπέ-
στει βαρύτατο πλήγμα μέ την άπομάκρυνση
από τά νηολόγια μας 500 σκαφών, πρόσβη
στην λήψη ρεαλιστικών καί έπωφελών γιά
την ναυτιλία μέτρων.

Η Νέα Δημοκρατία θά ύποστηρίξει τά μέ-
τρα αυτά, τό όποια άλλωστε καί ως κυβέρνη-
ση είχε έφαρμόσει καί ως αντιπολίτευση μο-
νίμως ζητούσε έγκαιρα νά ληφθούν.

Παράλληλα εκφράζει την έλπίδα ότι ο έ-
φοπλιστικός κόσμος θά ανταποκριθεί στην
χειρονομία αυτή του κράτους εκδηλώνοντας
πάλι την έμπιστοσύνη του στην Έλληνική
σημαία καί προσφέροντας άπασχόληση
στούς άξιους Έλληνες ναυτεργάτες, τούς
όποιους η Ν.Δ. διαβεβαιώνει ότι θά συνεχί-
σει ούσιαστικά νά συμπαρίσταται στην επί-
λυση των προβλημάτων τους».

Υπό την κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύπο-
βλήθηκε τό προηγούμενο δεκαπενθήμερο
μία μόνο αίτηση γιά έγγραφη στό έλληνικό
νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, του κοντεϊ-
νερόπλοιου «Λήγουαντ», πρώην
«Leeward», υπό σημαία Σιγκαπούρης, ναυπη-

Πλωτό μηχανήμα περισυλλογής πετρελαιοειδών



Τό μεσημέρι της Πέμπτης 20 Νοεμβρίου η γνωστή εταιρία MacGregor Navire παρουσίασε σε λειτουργία, στο λιμάνι του Πειραιά, τό πλωτό μηχανήμα περισυλλογής πετρελαιοειδών της σειράς LORI τό όποιο κατασκευάζει ή θυγατρική της εταιρία MacGregor Navire Oil Recovery της Σουηδίας.

Τό πλωτό μηχανήμα πού επιδείχθηκε καί άπεικονίζεται παραπάνω, είναι άποτελεσματικότατο στην περισυλλογή όλου του φάσματος των ρυπογόνων πετρελαιοειδών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων ύψηλου ιξώδους (μαζούτ). Μπορεί νά περισυλλέγει τό 95% των πετρελαιοειδών παρασύροντας λιγώτερο από 5-10% έλεύθερο νερό, σε θάλασσες μέ κυματισμό ύψους 1,5 μέτρου καί μέ άνεμο 30 κόμβων.

Οί κατασκευαστές διαθέτουν πλωτά σωρευτικά ικανότητας 60—200.000 τετρ. μέτρων τήν ώρα, καθώς επίσης μηχανισμούς σε διάφορα μεγέθη γιά τοποθέτηση σε υπάρχοντα πλωτά μέσα, ανάλογα μέ τό μέγεθος καί τίς θαλάσσιες συνθήκες πού προορίζονται.

Ο μηχανισμός περισυλλογής βασίζεται σε όμάδα παράλληλων άτερμόνων άλυσίδων μέ τρίχες οί όποιες γυρίζοντας σε άξονες, όταν συναντούν τήν επιφάνεια της θάλασσας μέ τά πετρελαιοειδή, τά παρασύρουν μέχρι νά άποξεστούν παρά πάνω από

ειδικά έλάσματα καί νά πέσουν στην κατάλληλη δεξαμενή.

Η άποτελεσματικότητα του συστήματος έχει δοκιμαστεί σε άτυχήματα διαρροής καυσίμων στην Φινλανδία καί Σουηδία, όπου άποδείχθηκε ότι τό πλωτό της σειράς LORI θεωρείται σήμερα σάν τό καλλίτερο στην παγκόσμια άγορά.

Σήμερα, ή Φινλανδία καί ή Σουηδία, διαθέτουν πλωτά LORI, ύπάρχουν δε σε παραγγελία γιά παράδοση τό 1987 δύο μονάδες μήκους 15 καί 17 μέτρων, καθώς καί μία μονάδα μήκους 60 μέτρων μέ 20 άλυσίδες.

Τήν επιδείξη λειτουργίας του μηχανήματος παρακολούθησαν εκπρόσωποι του YEN/ΥΠΘΑΠ, καί ΕΕΠ, ό ύπολιμενάρχης Πειραιώς καί ό διευθυντής Λιμενικής Αστυνομίας, ό διευθυντής της Helmer κ. Μητσάτσος, τεχνικοί των Διυλιστηρίων Άσπροπύργου καί Πετρόλα καί εκπρόσωποι των P+I Clubs του West of Eng?and, North of Eng?land καί K.Steamship.

Τό μηχανήμα LORI παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον γιά τήν Ελλάδα μέ τήν εκτενέστατη ανάπτυξη των άκτών της καί έλπίζεται ότι οί αρμόδιοι φορείς θά επιδείξουν τό άνάλογο ενδιαφέρον γιά τήν τοποθέτησή του σε υπάρχοντα πλωτά μέσα πού άπασχολούνται στην περισυλλογή πετρελαιοειδών.

γήσεως του 1972, 14.212 τον. γκρός πού ανήκει στην εταιρία «Fastailing Maritime Co.» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

Άγοραπωλησίες

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μικτό πλοίο «Αρχόντισσα Κατίγκω» 85.414 τον. d.w., 42.252 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στην Γιουγκοσλαβία τό 1972, έναντι τιμής περί των 3,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Dixie» 69.165 τον. d.w., 32.508 τον. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής 1978, έναντι τιμής περί των 5,7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης άγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Wueendom Venture» 54.312 τον. d.w., 30.000 τον. γκρός, ναυπηγήσεως I.H.I. 1976, έναντι ποσού περί των 3,6 εκατ. δολλαρίων.

— Σε συμφέροντα μέ έδρα τό Μονακό, έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Βυτίνα» 26.702 τον. d.w., 15.110 τον. γκρός, βρετανικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί των 1,8 εκατ. δολλαρίων.

Άγορά Έπιβατηγού

Η εταιρία «Μινωϊκές Γραμμές» άγόρασε τό διπλέλικο έπιβατηγό - όχηματαγωγό «Robin Hood» 12.527 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 16 εκατ. δολλαρίων.

Τό πλοίο έχει μεταφορική ικανότητα 1.600 έπιβατών καί 470 έπιβατηγών αυτοκινήτων ή 45 φορτηγών.

Διαλύσεις

— Μέ προορισμό τή διάλυση έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Τασία» 63.988 τον. γκρός, 20.340 τον. βάρους, σουηδικής ναυπηγήσεως 1969, αντί δολ. 90 ανά τόννο μέ παράδοση ως έχει στο Μπόννυ.

— Στη Φορμόζα θά καταλήξει γιά διάλυση τό στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Μυστράς» 117.340 τον. γκρός, 41.000 τον. βάρους του 1975, αντί δολ. 110 μέ παράδοση «ως έστι».

— Πακιστανοί διαλυτές άγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Βέντσιουρ» 12.253 τον. γκρός, 5.200 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1970, αντί δολ. 109 ανά τόννο τίς μετρητοίς.

— Στη Φορμόζα έπωλήθη γιά διάλυση τό υπό κυριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Αννίκα Ν.» 11.406 τον γκρός, 5.000 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1969, αντί δολ. 119 ανά τόννο.

— Τούρκοι διαλυτές άγόρασαν τό φορτηγό πλοίο «Λαέρτης» 6.140 τον. γκρός του 1959, αντί δολ. 70,50 ανά τόννο βάρους.

— Στη Φορμόζα έπωλήθη γιά διάλυση τό υπό σημαία Όνδούρας μπάλκ κάρριερ «Αμυνα» 14.054 τον. γκρός, 6.400 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1965, αντί δολ. 119 ανά τόννο.

— Έπίσης στη Φορμόζα κατέληξε γιά διάλυση τό μπάλκ κάρριερ «Θεομόνα» 40.473 τον. γκρός, 15.518 τον. βάρους του 1965, αντί δολ. 126 ανά τόννο.

Κάτω από τά 3 εκατομ. τον. γκρός ή άργούσα χωρητικότητα

Κατά τό διάστημα μεταξύ 24 Σεπτεμβρίου καί 26 Νοεμβρίου 1986, ή άργούσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 737.687 τον. γκρός καί παράλληλα ό αριθμός των παροπλισμένων πλοίων, στά άγκυροβόλια του έσωτερικού, μειώθηκε κατά 46 μονάδες.

Συγκεκριμένα, τά παροπλισμένα άνέρχονταν στις 26 Νοεμβρίου σε 226, συνολικής χω-

For all your shipping requirements

and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines) 03777

Telex: 710080 CHIOS I — 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES

ρητικότητα 2.402.732 τόν. γκρός, έναντι 272, συνολικής χωρητικότητας 3.140.419 τόν. γκρός στις 24 Σεπτεμβρίου.

Από αυτά, 15 πλοία συνολικής χωρητικότητας 497.595 τόν. γκρός ήταν δεξαμενό-πλοια, 189 συνολικής χωρητικότητας 1.761.813 τόν. γκρός ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων και 22 συνολικής χωρητικότητας 143.324 τόν. γκρός επιβατηγά.

Από τα πλοία αυτά 176 συνολικής χωρητικότητας 1.546.646 τόν. γκρός (11 δεξαμενό-πλοια 241.561 τόν. γκρός 148 φορτηγά 1.179.210 τόν. γκρός και 17 επιβατηγά 125.875 τόν. γκρός) ήταν με ελληνική σημαία και 50 πλοία συνολικής χωρητικότητας 856.066 τόν. γκρός (4 δεξαμενόπλοια 256.034 τόν. γκρός, 41 φορτηγά 582.603 τόν. γκρός και 5 επιβατηγά 17.449 τόν. γκρός) με ξένες σημαίες.

ΟΙ ΑΠΟΠΛΟΙ

Μεταξύ 30 Σεπτεμβρίου και 28 Νοεμβρίου απέπλευσαν τα εξής πλοία (έντός παρενθέσεως σημειώνεται η ημερομηνία απόπλου):

— Έλευσίνα, θέση Α': τα φορτηγά «Ιωάννης Ζαφειράκης» (22.10.86) και «Στρυμών» (23.5.86).

— Έλευσίνα, θέση Β': τα δεξαμενόπλοια «Νίκος Β.» (21.11.86), «Νυάλα» (23.9.86) και «Βορράς» (20.5.86) και τα φορτηγά «Κόνδωρ» (8.11.86), «Θεοδότα» (17.11.86), «Ντέκα Κονκόρντ» (9.10.86), «Ψιλή» (26.6.86), «Μερκάτωρ» (22.10.86), «Παντοκράτωρ» (21.10.86), «Κύθνος» (6.11.86), «Μαριλούλα» (3.10.86), «Τατιάνα Α.» (22.10.86), «Ρίβερ Νάνγκα» (29.10.86), «Ορίων VII» (20.10.86), «Πλωτ» (19.11.86), «Στασία» (1.11.86), «Αλθαία» (6.10.86), «Μάρκα Α.» (24.10.86), «Τζών Λύρας» (20.10.86), «Λοκρίς» (29.10.86), «Αλέξανδρος Γ. Τσαβλέρης» (26.11.86), «Κλαίρη Α. Τσαβλέρη» (13.11.86), «Σάππορο Όλύμ-

πικς» (17.10.86), «Μαίρυν Λ.» (5.11.86), «Σούνιον» (24.9.86), «Άννούλα» (26.9.86) και «Σήγκαλ» (26.9.86).

— Έλευσίνα, θέση Γ': το ρυμουλκό «Ηρακλής» (17.10.86), το πλοίο ρό-ρό «Μασάλα» (12.11.86), τα δεξαμενόπλοια «Χρήστος» (31.10.86 και «Τίνα Μ.» (3.10.86), τα επιβατηγά «Αριάνη» (26.11.86) και «Ατλας» (2.10.86) και τα φορτηγά «Καπετάν Νικόλας» (26.9.86), «Αγ. Γεώργιος II» (22.10.86), «Παναγία Π.» (8.10.86), «Όλύμπικ Πίς» (15.11.86), «Παύλος XII» (14.11.86), «Π.Σ. Παληός» (4.11.86), «Πανασάσης» (3.9.86), «Φάλκον» (19.11.86), «Αλέξης» (2.10.86), «Ουρανία» 627.10.86), «Νίκαια» (18.10.86), «Ταχαρ» (20.11.86), «Γεώργιος Κ.» 64.11.86), «Νέα Τύχη» (29.9.86), «Ανθέμιος» (20.11.86), «Μοντάνα» (11.11.86), «Φρόστυ» (24.10.86), «Αντζελμάρ» (24.11.86), «Μπαλμάρ» (9.10.86), «Στέφανος» (11.10.86), «Ρήτζεντ Σάν» (8.10.86), «Τσίλλυ» (27.10.86), «Έρηνι» (1.10.86), «Σήμαν» (23.9.86), «Σανράϊζ Δέλτα» (19.10.86) και «Κράντωρ» (9.10.86).

— Χαλκίδα: τα φορτηγά «Τηθύς» (24.11.86) και «Μαρί» (13.10.86).

— Στυλίδας: το φορτηγό «Αρκάδιαν Σκάυ» (24.9.86).

— Ίθάκη: το φορτηγό «Αθέρης» (7.10.86).

— Αλιβέρι: το δεξαμενόπλοιο «Νίκος Ι. Βαρδινογιάννης» (13.11.86).

ΟΙ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΙ

Τό ίδιο χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν στα κατωτέρω άγκυροβόλια τα εξής πλοία (έντός παρενθέσεως αναγράφεται η ημερομηνία παροπλισμού):

— Έλευσίνα, θέση Β' τα φορτηγά «Σήγκαλ» (4.10.86) και «Δημήτρης Π.» (30.10.86).

— Έλευσίνα, θέση Γ': το δεξαμενόπλοιο «Χρήστος» (14.11.86), τα επιβατηγά «Μεντιτεράνιαν Στάρ» (30.9.86), «Σίτυ όφ

Ρούντς» (18.10.86), «Άλπατρός» (22.10.86), «Πρίνσες Λύδια» (1.11.86) και «Βεργίνα» (20.11.86) και τα φορτηγά «Μισουράτα» (3.10.86), «Φοενίσαν Φλάγκ» (24.10.86), «Σιμούν» (31.10.86), «Ιος Ι» (5.11.86) και «Ακτή» (20.11.86).

— Χαλκίδα: το φορτηγό «Κάμε» (27.9.86).

Η ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΑΝΕΡΓΩΝ ΛΟΓΩ ΤΩΝ ΕΟΡΤΩΝ

Από τη Δευτέρα 1 Δεκεμβρίου καταβάλλεται (από τον Οίκο Ναύτου και από τα κατά τόπους λιμεναρχεία) ή έκτακτη οικονομική ενίσχυση στους άνεργους ναυτικούς για τις γιορτές των Χριστουγέννων και του Νέου Έτους που καθορίστηκε σε 15.000 για τους έγγαμους και σε 10.000 δρχ. για τους άγαμους.

Όσοι από τους ναυτικούς αυτούς διαμένουν στην Αθήνα, τον Πειραιά και τα προάστια, πρέπει να παίρνουν πρώτα δελτία προτεραιότητας από Οίκο Ναύτου (Παλαιολόγου 15) από τις 7.30 μέχρι 12.30. Η καταβολή της οικονομικής ενίσχυσης γίνεται από 13.00 — 15.00 όλες τις εργάσιμες ημέρες.

Η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑ ΣΤΟΝ ΑΡΑΒΙΚΟ ΚΟΛΠΟ

Συνήλθε στο Άμπου Ντάμι από 2 έως 5 Νοεμβρίου το Ανώτατο Συμβούλιο Συνεργασίας των χωρών του Αραβικού Κόλπου, στο οποίο εκπροσωπούνται το Κουβέιτ, η Σαουδική Αραβία, τα Ηνωμένα Εμιράτα, το Ομάν, το Μπαχρέιν και το Κατάρ.

Τό Συμβούλιο έλαβε σημαντικές αποφάσεις μεταξύ των οποίων οι κυριότερες άφορούν τον περσοϊρακινό πόλεμο και την ελεύθερη ναυσιπλοία των έμπορικων πλοίων στον Αραβικό Κόλπο. Έδωσε διαβεβαιώσεις για την διατήρηση των άποφάσεων του

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

Συνολική άξία άσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1985 ήταν
17.163.000.000 δολάρια.

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

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

Συμβουλίου Ασφαλείας (540 και 552 του 1983 και 1984 αντίστοιχα) οι οποίες εκφράζουν τη θέση της διεθνούς κοινότητας για την ελεύθερη ναυσιπλοία στα διεθνή ύδατα και τόν ελεύθερο πλού των εμπορικών πλοίων από και προς τα λιμάνια των χωρών του Συμβουλίου Συνεργασίας, ενώ εξέφρασε και την έλπίδα του να ανταποκριθεί και η Περσία σ' αυτή τη διεθνή θέληση, που εκφράστηκε με τις δύο προαναφερθείσες αποφάσεις.

Ακόμα επιβεβαίωσε την έμμονή του στη διαφύλαξη των νομικών συμφερόντων των χωρών μελών καθώς και τη διατήρηση της ελεύθερης ναυσιπλοίας από και προς τα λιμάνια των χωρών του Συμβουλίου.

Καθηγητές ανωτάτων σχολών θά διδάσκουν στην ΑΔΣΕΝ

Καθηγητές του Πολυτεχνείου και άλλων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, καθώς και ειδικοί επιστήμονες θα διδάσκουν από φέτος στις σχολές εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης αξιωματικών εμπορικού ναυτικού, ανακοίνωσε ο υπουργός Ναυτιλίας, ο οποίος διευκρίνισε ότι η σχετική προσπάθεια γίνεται στα πλαίσια της απόφασης για την αναβάθμιση των σπουδών στις ναυτικές σχολές για να διευρυνθεί το επιστημονικό και μορφωτικό επίπεδο των αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού.

Οι εξέταστικές περιόδους του 1987

Οι εξετάσεις για τη χορήγηση διπλωμάτων και πτυχίων σε ναυτικούς το 1987 καθορίστηκαν ως εξής: (Εντός παρενθέσεως αναγράφεται η ημερομηνία υποβολής αίτησεως). Πλοίαρχων Γ' 26 Μαρτίου (26 Φεβρουαρίου) και 14 Σεπτεμβρίου (14 Αυγούστου), πρακτικών πλοίαρχων 18 Μαΐου (21 'Απριλίου) και 1 Δεκεμβρίου (2 Νοεμβρίου), μηχανικών Γ' 13 'Απριλίου (13 Μαρτίου) και 1 'Οκτωβρίου (1 Σεπτεμβρίου), πρακτικών μηχανικών 23 Φεβρουαρίου (23 'Ιανουαρίου) και 6 'Ιουλίου (9 'Ιουνίου), μηχανοδηγών Α' 13 'Απριλίου (13 Μαρτίου) και 1 'Οκτωβρίου (1 Σεπτεμβρίου), ασυρματιστών Α' (για όσους χρωστούν μαθήματα από προηγούμενες εξεταστικές περιόδους) 16 Μαρτίου (16 Φεβρουαρίου), ασυρματιστών Β' 9 Φεβρουαρίου (9 'Ιανουαρίου) και 13 'Ιουλίου (15 'Ιουνίου), οικονομικών αξιωματικών Α' 26 'Ιανουαρίου (29 Δεκεμβρίου 1986), οικονομικών αξιωματικών Β' 9 Μαρτίου (9 Φεβρουαρίου) και 3 Αυγούστου (3 'Ιουλίου), φροντιστών και πρακτικών φροντιστών 2 Φεβρουαρίου (2 'Ιανουαρίου) και Β' ρυμουλκών και ναυκλήρων 9 Μαρτίου (9 Φεβρουαρίου) και 7 Σεπτεμβρίου (7 Αυγούστου), κυβερνητών τουριστικών θαλαμηγών 9 Μαρτίου (9 Φεβρουαρίου), θαλαμηγών Α' και αρχιθα-

λαμηγών Α' και Β' 5 Μαρτίου (5 Φεβρουαρίου) και 21 'Οκτωβρίου (21 Σεπτεμβρίου) και αρχιμαγείρων Α' και μαγείρων Α' και Β' 3 Μαρτίου (3 Φεβρουαρίου) και 29 'Οκτωβρίου (29 Σεπτεμβρίου).

Πειρατική επίθεση στο Μαδράς

Η διαχειρίστρια εταιρία του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «Κρήτη Άρτ», γνωστοποίησε στο υπουργείο Ναυτιλίας ότι το πλοίο, ενώ βρισκόταν στο αγκυροβόλιο του Μαδράς της 'Ινδίας, δέχθηκε επίθεση από πολυάριθμη ομάδα 'Ινδών οι οποίοι επέβαιναν σε μικρά ταχύπλοα σκάφη. Η επίθεση που έγινε στις 13 Νοεμβρίου αποκρούστηκε από τα μέλη του πληρώματος του πλοίου.

Τά πλοηγικά δικαιώματα

Από 2.11.1986 έτεθη σε ισχύ το υπ' αριθ. 368/1986 Προεδρικό Διάταγμα που αφορά τα πλοηγικά δικαιώματα και το οποίο δημοσιεύθηκε στο υπ' αριθ. 161Α/17.10.1986 ΦΕΚ.

Αιτήματα των πρακτορειακών υπαλλήλων για το ΤΑΝΠΥ

Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ατμοπλοϊκών και Πρακτορειακών Υπαλλήλων εν όψει του οικονομικού και λογιστικού διαχωρισμού του ΤΑΝΠΥ που θα ισχύσει από την 1 'Ια-

SALE OF MARINE ENGINE PARTS

LISTED MARINE ENGINE SPARE PARTS ARE FOR IMMEDIATE SALE AT HIGHLY REDUCED PRICES.
KINDLY CALL 8969553 FROM 9.00 TO 17.00 HRS DAILY.

ENG. TYPE/PART	STATUS	LOCATION	ENG. TYPE/PART	STATUS	LOCATION
M/E KAWASAKI MAN K72 70/120C			TOMOE LUBOIL PURIFIER ASI6VHC		
1 CYLINDER LINER	USED	PIRAEUS	1 SET PURIFIER BOWL ASSEMBLY	NEW	PIRAEUS
1 PISTON CROWN	USED	PIRAEUS			
1 CYL. COVER LOWER	USED	PIRAEUS	M/E HITACHI B + W 662VT2BF-140		
M/E T/C KAWASAKI KET 701.3B			2 CYLINDER LINERS	NEW	ROTTERDAM
VARIOUS SPARES	NEW	KOBE/JAPAN	1 PISTON CROWN	RECOND.	ROTTERDAM
			1 EXH. VALVE SPINDLE	NEW	ROTTERDAM
M/E SULZER RD-68			M/E SULZER 7RD 76		
2 PISTON SKIRTS	USED	PIRAEUS	1 CYLINDER LINER	NEW	ROTTERDAM
1 CYLINDER LINER	NEW	PIRAEUS	1 PISTON CROWN COMPLETE	RECOND.	ROTTERDAM
1 EXHAUST VALVE	USED	PIRAEUS	1 PISTON CROWN	RECOND.	ROTTERDAM
1 CYLINDER LINER	NEW	ROTTERDAM			
2 PISTON SKIRTS	NEW	KIEL	M/E T/C VTR 630		
D/G KHI (MAN) G5V 23,5/33AT			1 ROTOR COMPLETE	RECOND.	ROTTERDAM
VARIOUS SPARES	NEW	HAMBURG	1 NOZZLE RING	NEW	ROTTERDAM
			D/G YANMAR 6 ML-T		
M/E T/C KET-650			VARIOUS SPARES	NEW	ROTTERDAM
VARIOUS SPARES	NEW	HAMBURG			
M/E SULZER RD-76			DEHUMIDIFIERS GOOD FOR MARINE (SANDBLASTING ETC) AND INDUSTRIAL USE (ΑΦΥΓΡΑΝΤΗΡΕΣ ΧΩΡΩΝ)		
2 PISTON HEADS	USED	PIRAEUS	2 UNITS 22 KW - 440VAC 3 HP 60 HZ	USED	PIRAEUS
1 CYLINDER LINER	NEW	KIEL	1 UNIT 1200 W - 220VAC 50/60 HZ	USED	PIRAEUS
1 EXH. VALVE ROTOR SHAFT	NEW	ANTWERP	7 UNITS 780V - 220V AC 50/60 HZ	USED	PIRAEUS
3 PISTON COOLING CHEST	NEW	PIRAEUS	28 PIECES ASSORTED DUCT PIPES (ALLTOGETHER FOR USD 7,000)	USED	PIRAEUS
1 PISTON CROWN WITH BOLTS & COVER	USED	PIRAEUS	3 DEHUMIDIFIERS ASSTD SIZE	USED	LABUAN/MALAYSIA
1 PISTON CROWN WITH COVER	RECOND	PIRAEUS	31 PIECES ASSORTED DUCT PIPES (ALLTOGETHER FOR USD 2,000)	USED	LABUAN/MALAYSIA
1 PISTON CROWN WITH BOLTS	USED	PIRAEUS	DIESEL GENERATORS		
1 PISTON CROWN WITH COVER	USED	PIRAEUS	1. MWM TYPE TBD 602 V16 K	NEW	ROTTERDAM
1 PISTON CROWN WITH SKIRTS AND BOLTS	NEW	PIRAEUS	GENERATOR NEBB 1078 KW-440V		
2 CYLINDER COVERS INSERT	RECOND.	PIRAEUS	RADIATOR COOLED - RPM 1200		
2 PISTON COOLING STANDPIPES	NEW	PIRAEUS	1 PORTABLE EMERG. D/G	USED	ROTTERDAM
			YANMAR TS 155 - 8 KW		
			GENER. OHATSU RPM2400		

νομαρίου 1987 ζητεί να θεραπευθούν όρισμένες έγγενεις αδυναμίες που παρουσιάζει τό Ταμείο. Συγκεκριμένα ο Σύνδεσμος ζητεί την άμεση πρόσληψη προσωπικού στο ΤΑΝ-ΠΥ, την απογραφή των επιχειρήσεων για να διαπιστωθεί ποιές από αυτές δεν καταβάλλουν εισφορές, να αρχίσει άμεσος έλεγχος σε όλες τις επιχειρήσεις για να διαπιστωθεί αν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους προς τό Ταμείο και να αξιοποιηθεί οικόπεδο του στον Πειραιά για την ίδρυση βρεφονηπιακού σταθμού για τά παιδιά των πρακτορειακών υπαλλήλων.

Σέ συνέντευξη τύπου πού έδωσε ή διοίκηση του Συνδέσμου 'Ατμοπλοϊκών και Πρακτορειακών 'Υπαλλήλων υπογραμμίσθηκε ό-τι μέχρι τώρα οι εργαζόμενοι πού είναι ασφαλισμένοι στο ΤΑΝΠΥ πλήρωναν ουσιαστικά τίς συντάξεις των εργοδοτών τους.

'Επίτιμος Πρόξενος της Μάλτας στη Σιγκαπούρη

Ο κ. Gopalan Mukunthan, έταίρος της γνωστής πρακτορειακής εταιρίας Olympic Maritime Carriers της Σιγκαπούρης, εξέλεξε επίτιμος πρόξενος της Μάλτας στη Σιγκαπούρη.

Όπως μάς εγγώνισε ή παραπάνω εταιρία, από τη νέα του θέση ο κ. Mukunthan μπορεί να προσφέρει τίς υπηρεσίες του για την επίλυση προβλημάτων πού ανακύπτουν σε πλοία νηολογημένα στη Μάλτα, τά όποια προσεγγίζουν στη Σιγκαπούρη.

Τά τηλέφωνα του προξενείου είναι: 2255088 ή 4816919, Τέλεξ: 43011.

Πρόστιμο 10 εκατομ. δρχ. για ρύπανση στο Βόσπορο

Τό Γεν. Προξενείο της 'Ελλάδος στην Κωνσταντινούπολη, μέσω του ύπουργείου 'Εξωτερικών, πληροφόρησε τό ύπουργείο Ναυτιλίας ότι ό δήμαρχος της Κωνσταντινούπολης σε δηλώσεις του προς τόν τουρκικό τύπο ανακοίνωσε ότι από 15.11.86 επιβάλλεται πρόστιμο μέχρι 50 εκ. λιρών Τουρκίας (10 εκατ. δρχ.) στα πλοία πού διέρχονται από Βόσπορο — Προποντίδα και ρυπαίνουν τη θάλασσα.

'Επισημαίνεται ότι ό δήμαρχος Κωνσταντινούπολης τόνισε ότι τά παράπονα για ρύπανση της Προποντίδας στρέφονται κυρίως κατά 'Ελληνικών Πλοίων.

'Η ασφάλεια της ναυσιπλοίας στις ελληνικές θάλασσες

Τό 'Ελληνικό 'Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας θά παρουσιάσει την ερχόμενη Πέμπτη 18 Δεκεμβρίου και ώρα 18.00, τά αποτελέσματα της συμμετοχής του σε έρευνητικά προγράμματα της Γενικής Γραμματείας 'Ερευνας - Τεχνολογίας και της ΕΟΚ σχετικά με την ασφάλεια της Ναυσιπλοίας στις 'Ελληνικές Θάλασσες, πού διεξήχθησαν μέσα στην τελευταία τριετία.

'Εκτιμάται ότι οι εργασίες πού θά παρουσιαστούν έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον γιατί είναι οι πρώτες του είδους τους στη Μεσόγειο.

'Η παρουσίαση, πού θά πραγματοποιηθεί στα έντευκτρία του ΕΛΙΝΤ (Φίλωνος 137, 1ος όροφος), θά γίνει με την ακόλουθη σειρά:

• Έναρξη - προλόγηση: Χρύσων Σαρηγιαννίδης, Πρόεδρος ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

• 'Αποτύπωση της θαλάσσιας κυκλοφορίας: Πάρις Πέρας, Καθηγητής Ε.Μ.Π. έταί-

'Επίσκεψη ομάδας Καθηγητών και σπουδαστών του Παγκοσμίου Πανεπιστημίου του Μάλμο στην 'Ελλάδα



Τό 'Ινστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών και 'Ερευνας (INMEP) στα πλαίσια των έπιστημονικών δραστηριοτήτων του και της συνεργασίας του με διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, συμμετείχε ενεργά στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα του Παγκοσμίου Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου του Μάλμο Σουηδίας, μέρος του όποιου απέτέλεσε και ή επίσκεψη 'Ομάδος Καθηγητών και σπουδαστών μεταπτυχιακού επιπέδου του έν λόγω Πανεπιστημίου στην 'Ελλάδα.

'Η ανωτέρω 'Ομάδα Καθηγητών και σπουδαστών βρίσκεται στην 'Ελλάδα από τίς 17 Νοεμβρίου και έπισκέφθηκε υπηρεσίες του 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας, του 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και έλληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπου ενημερώθηκε επάνω σε ένα εύρύ φάσμα των λειτουργιών και δραστηριοτήτων της έλληνικής ναυτιλίας.

ρος ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

• Ναυτική άτυχηματα: Κων. Φιλίππου, Ναυπηγός - Μηχανολόγος, έταίος ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

• Συμμετοχή στη μελέτη ενός Μεσογειακού Συστήματος V.T.S.: 'Ιωάν. Κ. Παπαϊωάννου, Πλοίαρχος Ε.Ν., έταίρος ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

• Θαλάσσια κυκλοφορία περιοχής Σαρωνικού: 'Ανδρέας Λ. Λεοντόπουλος, Πλοίαρχος Ε.Ν., έταίρος ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Προς τιμήν τους τό 'Ινστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών και 'Ερευνας (INMEP) παρέβη-ση στις 20 Νοεμβρίου δεξίωση στο κρουαζιερόπλοιο «ΕΡΜΗΣ». 'Η εκδήλωση ήταν προσφορά του κ. 'Α. Ποταμιάνου, προέδρου της 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών 'Επιβατηγών Πλοίων και μέλους του Δ.Σ. του INMEP.

Στά πλαίσια των εκδηλώσεων, με την ευκαιρία της έπισκέψεως αντιπροσωπείας καθηγητών και σπουδαστών του Παγκοσμίου Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου του Μάλμο, ό κ. Κωνσταντακόπουλος Πρόεδρος της εταιρείας COSTAMARE, δεξιώθηκε τους παραπάνω προσκεκλημένους και στη εκδήλωση παραβρέθηκαν ή ήγεσία του Λιμενικού Σώματος, στελέχη της ΕΕΕ και του 'Ινστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών και 'Ερευνας, καθώς και άλλες προσωπικότητες της ναυτιλιακής κοινωνίας.

Σκιαγράφηση ενός συστήματος V.T.S. στο Σαρωνικό: Γιώργος Βαλτατζής, 'Ηλεκτρονικός - Μηχανικός.

'Ερωτήσεις, διευκρινήσεις, συζήτηση. Σύνοψη - 'Επίλογος: Χρύσων Σαρηγιαννίδης.

Τά υπερφορτώνουν και οι άλλοι

Πρόστιμο 150.000 δρχ. επέβαλε τό κεντρι-

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)

BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114200, 3111304, 3113397, 3110483,

3119400 OR 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. MR. VALAOURIS 226316, 226371, 222063

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

CABLES: HELLASMAR BAIRE

κό λιμεναρχείο Πειραιώς στον πλοίαρχο του με σημαία Δυτικής Γερμανίας φορτηγού πλοίου «LINE» γιατί σε έλεγχο πού έγινε βρέθηκε υπερφορτωμένο κατά δύο ίντσες.

Έκτακτη εξεταστική περίοδος στις ΑΔΣΕΝ

Έκτακτη εξεταστική περίοδος προαγωγικών και απολυτηρίων εξετάσεων χορηγείται στους σπουδαστές των Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού.

Στις εξετάσεις, πού θα αρχίσουν στις 8 Δεκεμβρίου, μπορούν να συμμετέχουν σπουδαστές πού δεν έχουν προαχθεί σε μαθήματα προηγούμενων ετών.

Εισαγωγή έπιλαχόντων στις δημόσιες Σχολές

Ανακοινώθηκαν από τό ύπουργείο Ναυτιλίας τά όνόματα 266 έπιλαχόντων σπουδαστών πού εισάγονται στις ΑΔΣΕΝ, πλοίαρχων, μηχανικών και ραδιοτηλεγραφητών.

Τά άποτέλεσματα έχουν τοιχοκολληθεί

στό κεντρικό κτίριο του YEN (Γρ. Λαμπράκη 150), καθώς και στο κτίριο όπου στεγάζεται ή Διεύθυνση Όργάνωσης Λειτουργίας Σχολών (Νοταρά 92) στον Πειραιά.

Οι έπιλαχόντες πρέπει νά παρουσιαστούν στις Σχολές γιά νά έγγραφούν τό άργότερο μέχρι τις 9 Δεκεμβρίου, διαφορετικά χάνουν τό δικαίωμα έγγραφής τους.

Έκπαιδευτική έπίσκεψη μαθητών σε πλοίο

Οι μαθητές του Τμήματος Ναυτικής Κατεύθυνσης του Γ' Τεχνικού Έπαγγελματικού Λυκείου Πειραιώς, πραγματοποίησαν την Παρασκευή 21 Νοεμβρίου εκπαιδευτική έπίσκεψη, έπειτα από άδεια της ΑΝΕΚ, στο έπιβατηγό - όχηματαγωγό «Κάντια» με έπι κεφαλής τούς καθηγητές τους. Οι έπισκέψεις αυτές θά συνεχισθούν έπειτα από συνεννόηση και με άλλες ναυτιλιακές εταιρίες.

Θάνατοι ναυτικών

Ο άνθρωποπλοίαρχος του έλληνικού δεξα-

μενοπλοίου «Κρήτη Σκάϊ» Στέφ. Σπανουδάκης 47 ετών, έπεσε από την άνεμόσκαλα του πλοίου από ύψος τριών μέτρων στη θάλασσα από όπου ανασύρθηκε νεκρός από συναδέλφους του.

Τό άτύχημα έγινε τό Σάββατο 22 Νοεμβρίου ενώ τό σκάφος βρισκόταν στη Ράς Τανούρα της Σαουδικής Άραβίας. Ο Σπανουδάκης είχε κατέβει με την άνεμόσκαλα στο ύψος της θάλασσας νά έντοπίσει διαρροή πετρελαίου στη δεξιά πλευρά του πλοίου. Όταν ανέβαινε και ενώ βρισκόταν σε ύψος τριών μέτρων έπεσε ξαφνικά στην θάλασσα. Οι συνάδελφοί του του έρριξαν οωσίβιο βλά ο Σπανουδάκης δέν έκανε καμμία προσπάθεια γιά νά τό πιάσει και όταν ανασύρθηκε ήταν νεκρός. Η σορός του πρόκειται νά μεταφερθεί στην Έλλάδα με φροντίδα της διαχειρίστριας εταιρίας.

—Στό έλληνικό φορτηγό «Μαριγώ Κ.» πέθανε τη Δευτέρα 17 Νοεμβρίου, ενώ τό σκάφος βρισκόταν άνοιχτά από την Ίνδονησία, ο Α' μηχανικός του πλοίου Στ. Τσαγκάρης 45 ετών. Έπειτα από αυτό, τό πλοίο προσέγγισε στο λιμάνι Μπελαουάν της Ίνδονησίας όπου ή σορός του Τσαγκάρη παραδόθηκε στον εκεί πράκτορα του σκάφους γιά νά αποσταλεί στην Έλλάδα.

—Ο Δημ. Χανδράς 25 ετών, ναύτης του φορτηγού «Silver Wind» τραυματίστηκε στις 20 Νοεμβρίου στο κεφάλι ενώ τό πλοίο έπλεε άνοιχτά από την Τζαμάικα. Μετά τό άτύχημα τό πλοίο προσέγγισε στο λιμάνι Κίνγκστον της Τζαμάικα όπου αποβίβασε τον τραυματία ναυτικό, ο όποιος μεταφέρθηκε σε νοσοκομείο.

—Από ρυμουλκό του Ναυστάθμου της Κρήτης παρελήφθη στις 17 Νοεμβρίου από τό φορτηγό «Λεανδρος» πού προσέγγισε στον όρμο της Σούδας, ο μάγειρας του πλοίου Χρ. Τοκμακίδης 48 ετών, ο όποιος είχε άσθενήσει και μεταφέρθηκε γιά νοσηλεία στο νοσοκομείο των Χανίων.

—Σε νοσοκομείο του Ντάρμπαν της Νότιας Άφρικής υπέκυψε στις 25 Νοεμβρίου ο ναυτικός Δημ. Κηπουρίδης 49 ετών, ο όποιος στις 20 Νοεμβρίου είχε πάθει σοβαρά έγκαύματα στο φορτηγό «Κ.Ζ. ΜΙΧΑΛΟΣ» στο όποιο ύπηρετούσε σαν τρίτος μηχανικός. Τό άτύχημα έγινε κατά τη διάρκεια έργασιών συντηρήσεως στο μηχανοστάσιο ενώ τό πλοίο βρισκόταν στο λιμάνι Ρίτσαρντ Μπαίη από όπου ο Κηπουρίδης μεταφέρθηκε σε νοσοκομείο του Ντάρμπαν.

Άναγκαία διόρθωση

Στό κείμενο της νεκρολογίας του Άντωνίου Λαιμού, πού δημοσιεύθηκε στο τεύχος της 15 Νοεμβρίου, από άβλεψία του διορθωτού σημειώθηκαν δύο λάθη:

Ούτως ή όρθή διατύπωση ήταν:

... οι γονείς του και πνευματικοί μου γονείς Σπύρος και Είρήνη (όχι Έλένη όπως έγγραφη).

... και ή έλικρινής θεοσέβεια και ή έμπρακτη έμμογή (όχι ή έμπορική έμμογή όπως έγγραφη)...

Ζητούμε συγνώμη.

Τό Κοινωφελές Ίδρυμα «Κατίγκως & Γιώργη Χρ. Λαιμού»

Την Τρίτη 9 Δεκεμβρίου, στις 7.30 στην Αίθουσα του Φιλολογικού Συλλόγου «Παρνασσός» τό Ίδρυμα Κατίγκως και Γιώργη Χρ. Λαιμού θά άπονείμει τά βραβεία Ίερέως, Διδασκάλου, άδελφής νοσοκόμου και λογοτεχνίας.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 26 Νοεμβρίου. Τιμές σε δολ./ΗΠΑ. Πηγή: KRISTENSONS' PETROLEUM, Νέα Ύόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	72/76	78/88	152/153
Βοστώνης	86/89	88/94	146/150
Νέας Ύόρκης	79,50/81	82,50/85	140/145
Φιλαδέλφειας	81/84	84/86	140/145
Βαλτιμόρης	84/85	86/87	140/145
Νόρφολκ	79,50/84	83/86	140/145
Σαβάννας	81/82	83/85	139/143
Τσάνκσονβιλ	85,50/86,50	88/89	135/136
Π. Έβεργκλέιτς	90/91	95/96	145/146
Τάμπας	80/82	85/86	132,50/138
Μόμπιλ	77/79	79/82	137/140
Νέας Όρλεάνης	74/80,75	75,50/82	137/140
Μπώμοντ/Π. Άρθουρ	77,50/78,50	80/81	137/140
Χιούστον	74/76	76/78	138/140
Κόρπους Κρίστι	79/81	82/84	135/140
Λός Άντζελες	64/70	65,70/72	135/150
Σάν Φραντζίσκο	69/70	71/72	135/145
Κολούμπια ρ./Πόρτλαντ	67/71	69/73	160/161
Σηάττλ	68/69	71/73	136/145
Βανκούβερ	76/77	77/79	150/160
Άγ. Εύσταθίου	83/84	86/87	155/156
Φρήπορτ/Μπαχάμας	85/86	88/89	150/152
Τρίνταντ	85,70	96,45	154
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	82/83	86/87	157/159
Σαίντ Κρουά	13,35	13,45	22,10BBL
Βενεζουέλας	12,50	12,88	20,17BBL
Βραζιλίας	83	86	270
Άμβέρσας	73/74	77/78	115/117
Ρόττερταμ	72,50/73,50	76,50/77	115/117
Άμβούργου	71/72	76/77	117/119
Βόρ. Γαλλίας	77/78	82/84	134/136MTW
Νοτ. Γαλλίας	76/77	82/84	130/133MTW
Ίσπανίας	79,50/80	82/84	129/140MTW
Θέουτας	79,50/80	82/84	131/140MTW
Γένοβας	80/81	82/83	140/142
Αύγούστας	80/81	82/83	140/142
Πειραιώς	—	85/87	133/137
Σουέζ Κανάλ	87/88	87/88	174/175
Τζέντας	—	77/80	147/150
Νταμμάμ	—	77/80	147/150
Ράς Τανούρα	—	80	150
Κουβέιτ	71/76	75/80	140
Ντάρμπαν	—	76/80	245/250MTW
Σιγκαπούρης	68,50/69	71/72	119/120
Ιαπωνίας	86/87	89/92	150/153

Αναθεωρείται τό Ν.Δ. περί διοικητικού έλέγχου του ναυτικού ατυχήματος

Τό Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοίνωσε ότι πρόκειται νά αναθεωρηθεί τό Ν.Δ. 712/70 το όποιο αναφέρεται στον διοικητικό έλεγχο του ναυτικού ατυχήματος, προκειμένου νά εκφραστούν νέες αντιλήψεις αλλά καί νά καλυφτούν όρισμένα κενά καθώς καί αδυναμίες πού διαπιστώθηκαν.

“Ηδη ή ομάδα εργασίας πού είχε συσταθεί γιά τό σκοπό αυτό, μετά από έπανεπιλημμένες συνεδριάσεις της, κατέληξε στην διατύπωση προσχεδίου νόμου μέ τό όποιο, σύμφωνα μέ την ανακοίνωση του ΥΕΝ:

— Καθορίζονται οί περιπτώσεις πού συνιστούν τό ναυτικό ατύχημα έπειδή ό μέχρι τώρα προσδιορισμός τους έχει δημιουργήσει αμφισβητήσεις.

— Χαρακτηρίζονται γιά πρώτη φορά σάν ναυτικά ατυχήματα, προκειμένου νά διερευνώνται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις, ή σύγκρουση Έλληνικού πλοίου μέ άλλοδαπό από την όποία έπληθαν βύθιση ή σοβαρές ζημιές ή θάνατος επιβαίνοντος στό άλλοδαπό πλοίο, είτε αυτό είναι έμπορικό, ή πολεμικό, καθώς καί ή έξαφάνιση Έλληνικού πλοίου έφόσον υπάρχουν υπόνοιες ότι ή έξαφάνιση έπληθε συνεπεία ναυτικού ατυχήματος.

— Περιλαμβάνεται διάταξη σύμφωνα μέ την όποία ή λιμενική ή προξενική αρχή στην περιοχή της όποιας έγινε τό ατύχημα θά προχωρεί άμέσως σέ διενέργεια ένορκης προανάκρισης καί όχι απλώς σέ συλλογή προανακριτικού υλικού γιά νά συντομευθεί ό χρόνος της διερεύνησης.

— Παρέχεται ή εύχέρεια σ' αυτόν πού διενεργεί την προανάκριση νά επιτρέψει την παράσταση καί άλλοδαπής κρατικής αρχής έφόσον υπάρχει έννο-

μο συμφέρον.

— Θεσπίζεται ότι μόνιμοι εισηγητές των υποθέσεων στό ΑΣΝΑ θά είναι άνώτεροι αξιωματικοί Λ.Σ. οί όποιοι τοποθετούνται καί ύπηρετούν στην Ύπηρεσία Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων (ΥΔΝΑ) ή σύσταση της όποιας προβλέπεται από σχέδιο νόμου. Μέ τή ρύθμιση αυτή, εξασφαλίζεται στους εισηγητές ή δυνατότητα της σέ βάθος διερεύνησης κάθε ατυχήματος άφού αυτό θά αποτελεεί τό κύριο έργο. Η νέα ύπηρεσία έξ άλλου, κατάλληλα έπανδρωμένη θά μπορεί νά μελετά τά αποτελέσματα της διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων καί νά έξάγει συμπεράσματα γιά τόν περιορισμό τους.

— Προβλέπεται ή διεύρυνση της σύνθεσης του ΑΣΝΑ.

— Καθιερώνεται γιά τούς πλοιάρχους Ε.Ν. έλάχιστη ύπηρεσία σέ πλοίο, ίδιας κατά τό δυνατό ή ανάλογης κατηγορίας, ούτως ώστε στη διερεύνηση ατυχήματος, συγκεκριμένης κατηγορίας πλοίου, νά συμμετέχει πλοίαρχος Ε.Ν. πού θά έχει προύπηρεσία σέ τέτοια πλοία.

— Γιά τή βελτίωση του τρόπου εξέτασης των μαρτύρων καί την ταχύτερη ολοκλήρωση της διερεύνησης προβλέπεται ή εξέταση μαρτύρων από τόν μόνιμο πλέον εισηγητή μέ την έποπτεία του πρόεδρου, ή όποια θά μπορεί νά πραγματοποιείται όλες τίς εργάσιμες ήμέρες καί ώρες άφού θά αποτελεεί αποκλειστικό έργο των προσώπων αυτών.

— Προβλέπεται ή καταχώριση στην έκθεση του ΑΣΝΑ τυχόν μειοψηφούσης γνώμης, καθώς καί του αριθμού των μειοψηφούντων μελών.

— Γιά τίς περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων πού έχει άσκηθεί ποινική δίω-

ξη προβλέπεται ή άναστολή της παραπομπής της υπόθεσης στό άκροατήριο μέχρις ότου περιέλθει στον άρμόδιο εισαγγελέα αντίγραφο της έκθεσης του ΑΣΝΑ, έτσι ώστε νά μπορεί αυτός νά σχηματίζει πληρέστερη εικόνα γιά τά αίτια καί τίς συνθήκες του ατυχήματος.

— Παρέχεται ή εύχέρεια σύστασης μέ Προεδρικά Διατάγματα περιφερειακών ΑΣΝΑ σέ διάφορα έλληνικά λιμάνια μέ σκοπό την διερεύνηση ατυχημάτων ήσσοντος σημασίας, έτσι ώστε νά απαλλαγεί τό ΑΣΝΑ από μεγάλο αριθμό μικρουποθέσεων ναυτικών ατυχημάτων πού τό έμποδίζουν νά ασχοληθεί από πλευράς ουσίας καί χρόνου μέ τά σοβαρότερα ναυτικά ατυχήματα.

— Ουσιαστική καινοτομία στό καθεστώς του διοικητικού έλέγχου του ναυτικού ατυχήματος θεωρείται ή δυνατότητα αναθεώρησης έκθεσης του ΑΣΝΑ, έφόσον άποκαλυφθούν νέα σοβαρά στοιχεία περί των αιτίων καί συνθηκών του.

— Μειώνεται κατά ένα μήνα ή συνολική προθεσμία γιά την ολοκλήρωση της συμπληρωματικής διοικητικής άνάκρισης από τό ΑΣΝΑ.

— Καταργείται ή γνωμοδότηση του ΑΣΝΑ επί προσφυγών πού ασκούνται ένώπιον του ύπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας γιά όρισμένες κατηγορίες προστίμων πού προβλέπονται από διατάξεις του Ν. 4473/65 οί όποίες έξακολουθούν νά ισχύουν καί μετά την έκδοση του Κ.Δ.Ν.Δ. Μέ την κατάργηση αυτή περιορίζεται τό ΑΣΝΑ αποκλειστικά στό κύριο έργο του πού είναι ή διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων.

Πρόεδρος της ομάδας εργασίας ήταν ό ύπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος, ύπωναύρχος Χρήστος Ντούνης καί μέλη της ό αρχιπλοίαρχος Νικ. Καλύβας, ό πλοίαρχος Δημ. Μπαγδατόπουλος, ό αντιπλοίαρχος Μιχ. Μπαλαφούτης, οί πλωτάρχες Δημ. Κόντης καί Γεώργ. Σιά-

ΠΕΝΘΗ

ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ

Στίς 21 Νοεμβρίου εξέλειπε ή Σεβαστή Κυρία Άριέττα Σταύρου Λιβανού, ή όποία στην μακρόχρονη ζωή της διακρίθηκε γιά την σεμνότητά της καί την εύγένεια του χαρακτήρα της.

Η έκλιπούσα γεννήθηκε στην Χίο τό 1907, γόνος της πατριαρχικής οικογένειας των Ζαφειράκηδων. Τό 1924 νυμφεύθηκε τόν αείμνηστο Σταύρο Λιβανό καί απέκτησε τρία παιδιά, την Ευγένια, την Τίνα καί τόν Γιώργο.

Αφοσιωμένη μητέρα άνέθρεψε τά παιδιά της μέ χριστιανικές καί ήθικές αρχές, ενώ παράλληλα στάθηκε στό πλευρά του συζύγου της, τόν όποιο ένέπνεε γιά συνεχείς επιτυχίες στον ναυτιλιακό στίβο.

Όσοι έτυχαν νά την γνωρίσουν θά ένθουμούνται την άριστοκρατική της παρουσία, την εύγένεια καί γλυκύτητά της. Συχνότατα έρχόταν άρωγός σέ φιλανθρωπικά ιδρύματα καί άτομα πού είχαν ανάγκη βοήθειας, πάντοτε διακριτικά άποφεύγοντας την δημοσιότητα καί την προβολή.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» άποτούν φόρο τιμής στην Σεβαστή Πρέσβειρα καί έκφρά-

ζουν θερμά συλλυπητήρια στους οικείους της.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών συνήλθε έκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα του θανάτου της

ΑΡΙΕΤΤΑΣ χήρας ΣΤΑΥΡΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ

καί άφού άκουσε τόν Πρόεδρο κ. Στάθη Γ. Γουρδομιχάλη

ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ ΟΜΟΦΩΝΑ

— Νά διαβιβασθούν πρός τούς οικείους της άποβισάσης τά συλλυπητήρια του ΔΣ/ΕΕΕ.

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

— Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στον Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς 24 Νοεμβρίου 1986

Ο Πρόεδρος
της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών
ΣΤΑΘΗΣ Γ. ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

μος και ο υποπλοίαρχος Στάθης Σάρδης.

Εκδήλωση της Λέσχης Αποφοίτων της Σχολής "Υδρας"

Η Λέσχη Αποφοίτων "Υδρας", οργανώνει στις 18 Δεκεμβρίου διάλεξη με θέμα: «Η κρίση στο Αιγαίο», η οποία θα πραγματοποιηθεί στο ξενοδοχείο «Royal Olympic» στις στήλες του Όλυμπίου Διός, με όμιλητή τον έφοπλιστή κ. Μ. Κυριακού.

Ο κ. Κυριακού έχει ασχοληθεί εκτενώς με το κρίσιμο εθνικό αυτό θέμα, είναι δε συγγραφέας σχετικού βιβλίου, που έχει εκδοθεί στα ελληνικά και αγγλικά και έχει σημειώσει επιτυχία σε διεθνές επίπεδο.

Στην ίδια εκδήλωση θα τιμηθεί ο πρώτος απόφοιτος της Σχολής της "Υδρας", κ. Αδριανός Πανούτσος, που αποφοίτησε το 1931 και ήταν Αρχηγός Σχολής. Στόν κ. Πανούτσο που άσκησε επί 46 χρόνια το επάγγελμα του ναυτικού και του Πλοιάρχου θά δοθεί τιμητικό δίπλωμα και θ' ακολουθήσει δεξίωση.

5.000 οί χρήστες του Ίνμαρσάτ

Μετά από την έγγραφη 143 πλοίων κατά τον μήνα Οκτώβριο, οί χρήστες του Ίνμαρ-

σάτ ξεπέρασαν τους 5.000.

Τό 5.000, πλοίο που εγγράφηκε είναι το νορβηγικό αλιευτικό «Ocean Princess» 2.500 τόν. γκρός.

Κάρτες του ΕΛΙΝΤ

Τό Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας όπως κάθε χρόνο έτσι και φέτος εκδίδει χριστουγεννιάτικες κάρτες, φιλοτεχνημένες ειδικά για τό Ίνστιτούτο με θέμα ένα ελληνικό παραδοσιακό πλοίο.

Όσοι ενδιαφέρονται να προμηθευθούν έναν αριθμό καρτών μπορούν να απευθύνονται για περισσότερες πληροφορίες στους κ.κ. Γιώργος Βελέντζας, τηλ. 4618.380/4617.238, Ιωάννης Παπακωνσταντίνου, τηλ. 4176.986 και Ιωσηφίνα Αγιοβλασίτη, τηλ. 4527.611/12/13.

Νέος πρόεδρος του Όμίλου Εταιριών ΕΚΟ

Ο κ. Χαρ. Ντόλκας ανέλαβε πρόσφατα καθήκοντα προέδρου και διευθ. συμβούλου του Όμιλου των εταιριών ΕΚΟ (Ελληνικά Καύσιμα — Όρυκτέλαια), σε αντικατάσταση του αποχωρούντος κ. Μ. Μανιατόπουλου.

Κατά τη σχετική τελετή αντικαταστάσεως της διοικήσεως αναφέρθηκαν τά στοιχεία

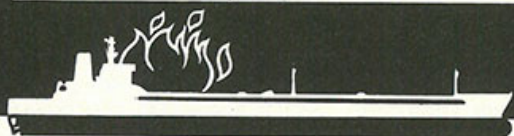
που αποδεικνύουν την ανοδική πορεία της ΕΚΟ, όπως η σημαντική αύξηση των κερδών που υπολογίζονται σε 3,7 δισεκ. δραχμές πρό φόρων για τό 1986, η ουσιαστική αύξηση των πωλήσεων στον τομέα εμπορίας πετρελαιοειδών και οι έντυπωσιακές εξαγωγές χημικών προϊόντων.

«Θάλασσα - Άνθρωπος - Φώς»

Η εταιρία «Άλέξανδρος Γ. Τσαβλέρης και Υιοί» που ασχολείται με εργασίες ρυμούλκησης, θαλάσσιας άρρωγής και ναυαγιάρεσης, δείχνοντας την ευαισθησία της σε θέματα ναυτικών ατυχημάτων, αποφάσισε να οργανώσει με την συμπαράσταση της Πανελληνίας Ένώσεως Πλοιάρχων και της ΗΕΛΜΕΡΑ, έκθεση ζωγραφικής της ζωγράφου - χαράκτριας Άγγελικης Νταγκάρη με θέμα: «Θάλασσα - Άνθρωπος - Φώς».

Η έκθεση που πραγματοποιείται στην αίθουσα της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, θά διαρκέσει μέχρι τις 11 Δεκεμβρίου για να ενισχυθούν οικογένειες ναυτικών που έχασαν τη ζωή τους σε ναυτικά ατυχήματα και έγκαινιάσθηκε τό βράδυ της Πέμπτης 27 Νοεμβρίου από τον Δήμαρχο Πειραιώς κ. Παπασπύρου.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



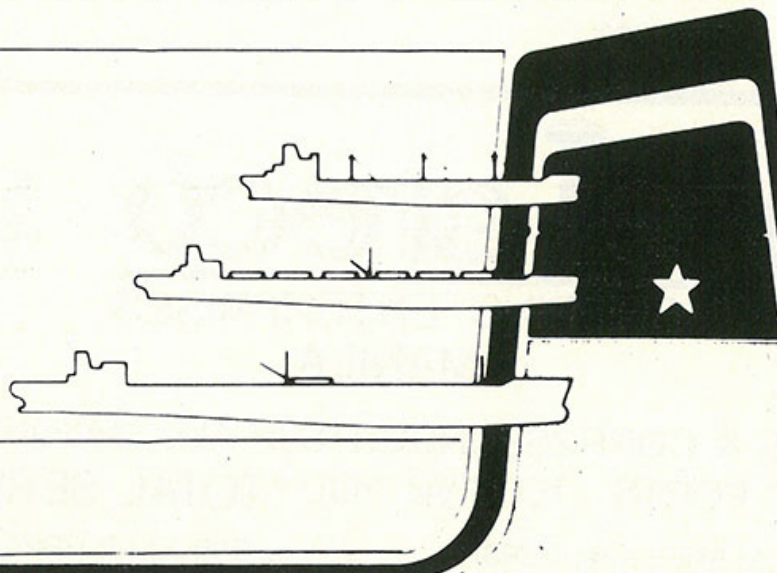
Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	Έλληνική	12.463	1971	Άμβούργο για Ν. Αφρική, προσάραξε στο π. Σχέλντ στις 21/11. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για την αποκόλληση με την συνδρομή ρυμουλκών.
ΕΒΕΛΥΝ	Παναμαϊκή	9.112	1974	Ντάρμπαμ για Πορτογαλία, προσάραξε ανοικτά του Αίλα ντέ Όράγκο, στις 24/11 και υπέστη είσορη ύδατων στο μηχανοστάσιο. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε το σκάφος με τίς σωστικές λέμβους.
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	Κυπριακή	12.059	1973	Επιθεωρήθηκε στο Γκντάνσκ, συνεπεία προσάραξης στις 20/10. Αναλήφθηκε ύδροδεξαμενισμός και μόνιμες επισκευές.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Έλληνική	6.691	1969	Υπέστη είσορη ύδατων, στις 13/11, κατά τό ταξίδι Άμστερνταμ για Κούβα και βυθίσθηκε ανοικτά των Άζορών στις 15/11. Τό πλήρωμα διασώθηκε από Πορτογαλικά σκάφη.
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ	Κυπριακή	3.137	1972	Γάνδη για Θεσσαλονίκη, έμφορτο σιτηρών, υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής, στις 28/11 και ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-38456 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΥΜΗΤΤΟΣ	Λιβάνου	9.078	1969	Έλλάδα για Κίνα, έμφορτο, βυθίσθηκε συνεπεία εισροής υδάτων, στις 17/11, νοτίως του Χόγκ Κόγκ. Ένας Έλληνας ναυτικός χάθηκε στο ναυάγιο.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΤΡΕΥΣ	Έλληνική	13.633	1974	Άγκυροβολημένο στη Σιγκαπούρη, συγκρούστηκε με τό τάνκερ άνεφοδιασμού «Soon An» και τό κοντεϊνερόπλοιο «American Utah», στις 8/11 και υπέστη έλαφρές έλασματοουργικές ζημιές.
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	Έλληνική	16.700	1981	Προσέκρουσε σέ προβλήτα, στη Μπουλών, στις 14/11 και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ	Έλληνική	9.918	1978	Υπέστη βλάβη τής κυρίας μηχανής στη Μάγχη και κατέπλευσε στό Ντόβερ γιά επιθεώρηση στις 20/11.
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	Έλληνική	11.160	1973	Κατά τό ταξίδι Άφρική γιά Μπρέικ, συγκρούστηκε στη Γκατούν Λέικ, στις 15/11, με τό ρυμουλκό «Melvin E. Lemmerhit» και υπέστη έλαφρές έλασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν πρόχειρες έπισκευές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΣΑΪΝΙΓΚ ΣΤΑΡ	Κυπριακή	128.929	1971	Έβλήθη υπό ιρακινών άεροσκαφών, στό Λαράκ Άϊλαντ, στις 25/11 και υπέστη πυρκαϊά χωρίς άπώλειες.
ΣΑΝΝΥ	Κυπριακή	12.001	1961	Κατά τήν εκφόρτωση άργού στη Τσιταγκόγκ, στις 2/11, υπέστη πυρκαϊά στη μηχανή. Αναλήφθηκαν επιτόπιες έπισκευές.
ΜΙΚΤΟ:				
ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΑ	Κυπριακή	120.787	1972	Έβλήθη υπό Άρακινών άεροσκαφών, στό Λαράκ Άϊλαντ, στις 25/11 και υπέστη πυρκαϊά.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 : ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 • UTRD GR

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει γιὰ τὸ 1987, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δρχμὲς 3.500.

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ναυτικούς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδας δρχμὲς 4.000.

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Υπογραφή:



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
A.O.H.— 99-05-64

CABLES: EL GRECO, MANILA
TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά την σχετικά κόσμία παρουσία του γαιάνθρακα και των σιδηρομεταλλευμάτων στην αγορά και παρά την κάποια, σχετική πάλι, ζωηρότητα του Β. Ειρηνικού και της Ν.Α. 'Ασίας (ή τελευταία έπρεπε να καλύψει περί τα 4 εκατομμύρια τόννους φορτίων ταπιόκας), η ναυλαγορά λύγισε κάτω από το βάρος της έτι ύφισταμένης υπερπροσφοράς χωρητικότητας όταν τα φορτία των σιτηρών σημείωσαν υποχώρηση.

Έτσι, στο νευραλγικό τόμα του πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία σημειώσαμε άπώλεια 50 σέντς όταν ακούστηκαν τα δολ. 12, άπώλεια που μεγαλώνει από τον άργότερο επίσης ως προς το συνήθη ρυθμό έκφορτώσεως. Στόν αντίστοιχο προς Κόντινεντ κλείσιμο, τα δολ. 6.75 για 45.000 τόννους άποτελούν επίσης σαφή δείκτη πτώσεως των ναύλων.

Χωρίς ιδιαίτερο ενδιαφέρον οι τελευταίες αναλαμπές από τις Μεγάλες Λίμνες πριν άπό τον παρατεταμένο χειμωιάτικο ύπνο. Τρία ή τέσσερα φορτία για 'Ιταλία και Ισάριθμα για Κόντινεντ και άλλους προορισμούς 'Ισως άποτελούν τό κύκνειο άσμα της περιόδου. Κάποια προσοχή — ίσως λόγω της φτώχειας άλλων περιοχών — προσείλκυσε ό Β. Ειρηνικός άν και ό πληρωθέντες ναύλοι άκολούθησαν πτωτικές τάσεις. Σαφής δείκτης τό φορτίο πάναμαξ για 'Ιαπωνία στά δολ. 7.30 άνά τόννο. Σποραδικές οι ναυλώσεις άπό Εύρώπη και Ν. 'Αφρική ενώ, έκτός περιόδου, πρακτικά νεκρή ή Ν. 'Αμερική.

Περισσότερη έντύπωση έκανε ή ταπιόκα άπό Ν.Α. 'Ασία που έδωσε άπασχόληση σέ άριθμό μεγάλων μπαλκάρριερς, άν και, ως συνήθως, τά κλεισίματα έκφράσθηκαν μέ χρονναυλώσεις ταξειδίου.

Δέν θά άπαιτηθεί εύρεία άναφορά στους γαιάνθρακες και τά σιδηρομεταλλεύματα, άφού, όπως σημειώσαμε, ή παρουσία τους έγινε άντιληπτή στην άγορά κατά τρόπο σχετικό, ως προς τά σιτηρά, δηλαδή, που προκάλεσαν και την πτώση.

Θά σημειώσουμε, βέβαια, αξιόλογες ποσότητες μεταλλεύματος που κλείσθηκαν άπό Β. Νορβηγία (Νάρβικ) άν και αυτές έλάχιστα έπιδρούν έπί της άγοράς λόγω του βραχέος μέχρι Κόντινεντ προορισμού τους, αυτή τη φορά, όμως, σημειώσαμε και 'Ιαπωνικό

ένδιαφέρον για 200.000 τόννους.

Σημειώνουμε επίσης κάποια δραστηριότητα άπό Βραζιλία.

Μέσα στά συνήθη πλαίσια κινήθηκαν τά λιπάσματα, κυρίως μέ προορισμό 'Ινδία. 'Ελάχιστες άναφορές στη ζάχαρη, βεβαιώνουν για τό δευτερεύοντα ρόλο που αυτή έπαιξε στην άνέλιξη της άγοράς.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

'Αριθμός κλεισιμάτων για ταπιόκα μέ προορισμό Εύρώπη έδωσε κάποια λύση στό πρόβλημα της άπασχόλησης στό χώρο της 'Απω 'Ανατολής, όπου τό πάναμαξ έπιανε δολ. 4.000 περίπου μέ τό μέγιστο γνωσθέν ήμερήσιο μίσθωμα στά δολ. 6.500 που άντιστοιχεί σέ 160.000 TDW περίπου.

Στό δυτικό ήμισφαίριο επικρατούσαν οι αυτές περίπου συνθήκες μέ δολ. 5.000 για κυκλικό 'Ατλαντικού σέ πάναμαξ και ποικίλα κατά περίπτωση μισθώματα για μικρότερες μονάδες.

'Απρόσμενα χαμηλή ζήτηση για πλοία πολλαπλής χρήσεως και, γενικά, tweendecers προαναγγέλει τεράστιες δυσκολίες στην έξεύρεση άπασχόλησης για τον μέχρι των Χριστουγέννων χρόνο.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

'Αντίθετα προς τις πρόσφατες άκόμα έξε-

λίξεις και τις σχετικές προβλέψεις, ή ναυλαγορά πετρελαίου έδωσε δείγματα σαφούς βελτιώσεως που στό μέν VLCC έκφράζεται μέ ναύλους της τάξεως των WS 26-34, άναλόγως μεγέθους και προορισμού μέ προεξάρχουσα εκείνη του T/T «PACIFIC VALOUR» για 250.000 τόννους άπό Περσικό για 'Ιαπωνία στά WS 34,5!

Ξεφεύγοντας άπό τη γεωγραφική σειρά, σημειώνουμε την άπότομη άνοδο της ζήτησης και των ναύλων στην Καραϊβική (WS 80 για 80.000 τον.) και τη σχετική ζωηρότητα της Β. Θάλασσας όπου σημειώσαμε και ναύλωση ULCC. Μεσόγειος και Δυτική 'Αφρική δέν παρουσίασαν αξιόλογες διαφοροποιήσεις.

Στά καθαρά φορτία διατηρήθηκε ίκανοποιητικό τό ενδιαφέρον μέ την Καραϊβική να παρουσιάζει τάσεις ένισχύσεως της ζήτησεως.

'Η έποχιακή άνάγκη για συμπλήρωμα των άποθεμάτων έν όψει του χειμώνα του Β. 'Ημισφαιρίου, άφ' ενός, αλλά και ό φόβος αύξησης των τιμών είναι οι πιο λογικές έρμηνείες της άπροσδόκητης άνάκαμψης.

Και των δύο λόγων όντων μή σταθερού χαρακτήρος, ή περαιτέρω άνάλυση της άγοράς άπαιτεί πρόσθετες έμπειρίες που πιθανόν να μάς δώσει τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ: Ντουλούθ 13.500 τον. γεννήματα άνατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 26 φίο, 4 ήμέρες/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοέμβ. 26 - Δεκ. 4.

ΠΡΩΤΑΓΓΚΟΝΙΣΤ: Τολέδο 18.000 τον. γεννήματα 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο δολ. 15.50 φίο, 7 ήμέρες/μέσα Νοεμβρίου.

ΖΗΝΟΒΙΑ: Ντουλούθ 14.000 τον. περίπου γεννήματα άνατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 26, όψιόν δυτική άκτή Μεξικού δολ. 34 φίο, 5.000/800 τον. φορτοεκφόρτωση Νοέμβ. 28 - Δεκεμβ. 4.

ΕΥΘΑΛΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 48.000 τον. περίπου γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 12,50 φίο, 10 ήμέρες, Νοέμβ. 26 - Δεκέμβ. 5.

ΑΝΕΜΩΝΗ: 'Αμερ. Κόλπο 12.000 τον. περίπου

δημητριακά Φόυνες, δολ. 13,25 φίο, 3 ήμέρες/2.750 τον. Νοέμβ. 125-25.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ: 'Αμερ. Κόλπο 14.000 τον. περίπου γεννήματα Δανία, δολ. 13,50 φίοι, 3 1/2 ήμέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοέμβ. 15-20.

ΜΙΛΗΤΟΣ: Λόγκ Μπίτς 55.000 τον. κώκ πετρελαίου 'Αμστερνταμ/Ρότερνταμ /'Αμβέρσα, δολ. 8,25 φίο, 15.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκ. 14-22.

ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 20/22.000 τον. γεννήματα Βερακρούζ, δολ. 6,75 φίο, 4 ήμέρες/1.500 τον. Νοέμβ. 26 - Δεκ. 5.

ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ: 'Αμερ. Κόλπο 43/44.000 τον. γεννήματα Σήφορθ/ Τίλμπουρι ή 'Αμβέρσα /Ρότερνταμ, δολ. 9 Σήφορθ, δολ. 8,75 Τέλμπουρι, δολ. 7,75 'Αμβέρσα/ Ρότερνταμ, φίο, 5

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 304.5612, 304.3992
304.3991, 304.3548

Direct Line: (54) 1112580

A.O.H.: 443050 - Mr. T. Contogeorgis
3110832 - Capt. G. Logothetis
444600 - Mr. E. Andresen

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

PIRAEUS OFFICE: Capt. G. TSAMIS
7-9 Akti Miaouli
4132998 - Tlx: 21 1376
A.O.H.: 9827448

ήμερες/8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκ. 8-14.

ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 33.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 14.75 φίο, 8 ημέρες, Δεκ. 24 - 'Ιανουαρ. 5.

ΣΗ ΣΚΑΟΥΤ: 'Αμερ. Κόλπο 45.000 τον. περίπου γεννήματα Λισσαβώνα, δολ. 6.75 φίο, 10 ημέρες, όψιόν φορτίο 50.000 τον. (10%) δολ. 6.50 φίο, 11 ημέρες, όψιόν εκφόρτωση 'Αμστερνταμ / Ρότερνταμ / 'Αμβούργο δολ. 6.90 φίο, 11 ημέρες, Δεκεμβρίου 10-15.

ΕΥΘΑΛΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 45.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 12.50, 10 ημέρες τέλη Νοεμβρίου.

ΠΑΜΙΣΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 24.000 τον. σιτηρά Βενεζουέλα, δολ. 11 φίο, 5 ημερές/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Νοεμβρίου/ αρχές Δεκεμβρίου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ ΜΟΟΝ: Μπορντώ 5.600 τον. περίπου κριθής Μπενγκάζη, δολ. 17.50 φίο, 2 ημέρες/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοέμβρ. 20-25.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΗΒΗ: 25.697 τον. d.w. του 1979, παράδοση 'Αμβούργο Νοέμβρ. 23-25, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία, δολ. 3.550 την ημέρα.

ΣΗ ΛΟΡΝΤ: 13.350 τον. d.w. του 1970, παράδοση στον πιλότο νοτιοκορεατικού λιμένα, Νοέμβρ. 17-20, ταξίδι μέσω 'Αφρικής με επαναπαράδοση Μεσόγειο ή Βορ. 'Αφρικής, δολ. 2.400 την ημέρα.

ΟΣΕΑΝ ΚΙΝΓΚ: 34.203 τον. d.w. του 1984, παράδοση Νοτ. Κορέα τέλη Νοεμβρίου, επαναπαράδοση Βοστώνη/'Γκάλβεστον, δολ. 2.700 την ημέρα.

ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ: 34.203 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ταϊλάνδη Δεκέμβρ. 1-3, επαναπαράδοση Λισσαβώνα/'Αμβούργο, δολ. 3.000 την ημέρα.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 65.160 τον. d.w. του 1982, παράδοση Βανκούβερ άμεση, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.200 την ημέρα, πλέον δολ. 95.000 για πλού υπό έρμα.

ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ: 23.616 τον. d.w. του 1972, παράδοση Φορταλέζα Νοέμβρ. 29, επαναπαράδοση

Δυτική 'Αφρική, δολ. 3.900 την ημέρα.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 23.443 τον. d.w. 1983, παράδοση Σκώ/Μπρουσμπούτελ Δεκεμβρ. 5-10, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα/Χόγκ Κόγκ, δολ. 4.350 την ημέρα.

ΝΕΦΕΛΗ Ι: 18.920 d.w. του 1971, παράδοση στον πιλότο Μπαρμπάντος, Νοέμβρ. 15-19, επαναπαράδοση Λονδίνο, δολ. 3.150 την ημέρα.

ΜΑΡΙΒΙΚ: 27.532 τον. d.w. του 1976, παράδοση Φιλιππίνες, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα/'Αμβούργο, δολ. 2.600 την ημέρα.

ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ: 27.471 τον. d.w. του 1981, παράδοση άμεση, επαναπαράδοση 'Αμπιτζάν, δολ. 3.450 την ημέρα.

ΣΕ'Ι'ΛΟΡ: 17.429 τον. d.w. του 1975, παράδοση Νιούπορτ/ 'Υμουίντεν Νοεμβρίου 20-30, επαναπαράδοση 'Ελλάδα, δολ. 3.900 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 21.727 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βραζιλία άμεση, επαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΝΤΟΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ: 29.412 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ινάγκουα 'Αϊλαντ Νοέμβριο, επαναπαράδοση βορείως Χαττέρας, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: 29.670 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Δεκεμβρίου 4-8, επαναπαράδοση Μπορντώ/'Αμβούργο, δολ. 5.400 την ημέρα συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ: 77.996 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ τέλη Νοεμβρίου, επαναπαράδοση Νάρβικ, δολ. 5.200 την ημέρα.

ΙΣΤΡΙΑ: 64.911 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιαπωνία Νοεμβρίου 18-23, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΠΕΤΑΛΟΝ: 66.464 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Νοέμβριο, ταξίδι Νοτ. Κορέας, δολ. 5.000 την ημέρα, πλέον δολ. 125.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Χαλούλ 'Αϊλαντ 93.000 τον. μέρος φορτίου, Ταμπαγκάο WS 52,5 Νοέμβριο.

ΑΣΚΟΝΑ: Καραϊβική 29.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 127,5, Νοέμβρ. 18.

ΖΙΡΚΟΝ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τον. καθαρά

Μεσόγειο, WS 160, Νοέμβριο.

ΓΕΛΚΑΜΕΡ: Περσικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ινδία WS 170, Νοέμβριο.

ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ: Βομβάη 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο δολ. 750.000 κατ' άποκοπή, Νοέμβριο.

ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝΣ: Καραϊβική 27.000 τον. καθαρά, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 130, Νοέμβρ. 16.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Λιβύη 80.000 τον. μέρος φορτίου, Τριέστη WS 70, Νοέμβρ. 20.

ΚΛΕΙΩ: Λά Σκρχίρα 70.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 62,5, όψιόν Μεσόγειο WS 57,5, Νοέμβρ. 16.

ΦΑΣΣΑ: Δυτ. 'Αφρική 115.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 45, Νοέμβρ. 15.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Πόιντ Νουάρ 85.000 τον. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ WS 57,5, Νοέμβρ. 20.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τον. μέρος φορτίου, Χαλίφαξ WS 75, Νοέμβρ. 19.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Ράς Τανούρα 120.000 τον. μέρος φορτίου 'Αϊν Σούκχνα WS 49, όψιόν 'Ατμ 'Ανατολή WS 44, Νοέμβριο.

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ: Σκίκιντα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 155, όψιόν Μεσόγειο WS 165, Νοέμβριο.

ΑΛΑΝΤΙΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Σαλλόμ Βόε 67.000 τον. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ, WS 90, Νοέμβρ. 15.

ΛΕΝΙ: Ράς Τανούρα 133.000 τον. 'Ιταλία, WS 43 Νοέμβριο.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: 'Αμινάυ Μπαίη 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 155, Νοέμβρ. 27.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Λά Σαλίνα 65.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 67, Νοέμβρ. 24.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 51.000 τον. μέρος φορτίου, Σαλμέτ WS 100, Νοέμβρ. 26.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 80, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 95, Νοέμβρ. 27.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Σίντι Κερίρ 78.000 τον. μέρος φορτίου, Νάπολι WS 75, Νοέμβρ. 24.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: 'Ερυθρά Θάλασσα 60.000 τον. 'Ιταλία WS 80, Νοέμβρ. 28.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου, Γκότεμποργκ, WS 72,5, Νοέμβρ. 26.



Κάτι που έλειπε από τον Πειραιά τώρα κοντά σας!

Το «CITY CLUB»

**Εστιατόριο - Μπαρ - Λέσχη φαγητού και συναντήσεων
Αίθουσες συνεδριάσεων**

σας προσφέρει:

- Υπέροχη κουζίνα σ' ένα ευχάριστο περιβάλλον με πλήρη κλιματισμό και στερεοφωνική μουσική.
- Άριστη εξυπηρέτηση από επιλεγμένο προσωπικό.
- Δυνατότητα εξυπηρέτησης 300-500 ατόμων για δεξιώσεις, κοκτέιλς και πολιτιστικές εκδηλώσεις.
- Διεθνή τηλεφωνική επικοινωνία, τέλεξ, facsimile και πλήρη εξοπλισμό στις αίθουσες συνεδριάσεων.

Φίλωνος 137 και Φιλελλήνων, Πειραιάς - Τηλ.: 452.7445 - 418.2344

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Σαλλόμ Βόε 76.000 τον. μέρος φορτίου, Φιλαδέλφια WS 57,5, Νοέμβρ. 27.
ΕΛΛΙΝΑ II: Ελλάδα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ίταλία WS 175, Νοέμβρ. 22.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Μαύρη Θάλασσα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 210, όψιόν Μεσόγειο WS 220, Νοέμβρ. 22.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, Άμερ. Κόλπο/ΗΒ/Κόντινεντ /Μεσόγειο WS 137,5, Δεκέμβριο.
ΕΥΡΟΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 151, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 138, Δεκέμβρ. 3.
ΠΛΩΤΟ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ, WS 135, Νοέμβρ. 22.
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ, WS 135, Νοέμβρ. 22.
ΤΑΚΤΙΚ: Περσικό Κόλπο 220.000 τον. μέρος φορτίου, Ίαπωνία WS 26, Νοέμβρ.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Άρζόν 50.000 τον. μέ-

ρος φορτίου, Ρότερνταμ, WS 110, Νοέμβρ. 23.
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Ταρτούς 65.000 τον. μέρος φορτίου, Μεσόγειο, WS 80, Νοέμβρ. 22.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, Άμερ. Κόλπο/ ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 140, όψιόν Δυτ. Αφρική WS 150, Δεκ. 5.
ΕΙΡΗΝΗ: Σίντι Κερύ 105.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 50, όψιόν Μεσόγειο WS 52,5, Νοέμβρ. 28.
ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Νιγηρία 115.000 τον. ΗΠΑ WS 30, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 32,5, Δεκέμβριο.
ΣΕΡ ΤΖΩΝ: Σίντι Κερύ 135.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ WS 40, Δεκέμβριο.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Σίντι Κερύ 80.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ WS 77,5, όψιόν Μεσόγειο WS 88.
ΛΟΪΝΤΑ: Καραϊβική 35.000 τον. Ίταλία, WS 85, Νοεμβρίου 29.
ΟΛΥΜΠΙ ΝΤΡΗΜ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 157,5, Δεκεμβρίου 7.

διαταγμός που προοιωνίζει ελαφρώς πτωτικές τάσεις τιμών.
Αξίζει τον κόπο μία αναφορά στα επιβατηγά - όχηματαγωγά πλοία, ιδίως όσον αφορά στην πρόσφατη ελληνική δραστηριότητα, με την αναγγελία της αγοράς του Γερμανικού μεγάλου όχηματαγωγού «ROBIN HOOD» (1.600 επιβατών, 490 αυτοκινήτων ή 48 φορτηγών τών 18 μ., κατασκευής 1974) αντί φημολογουμένης τιμής δολ. 16.000.000. Αγοραστής ή γνωστή εταιρεία λαϊκής βάσεως ΜΙΝΩΪ'ΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

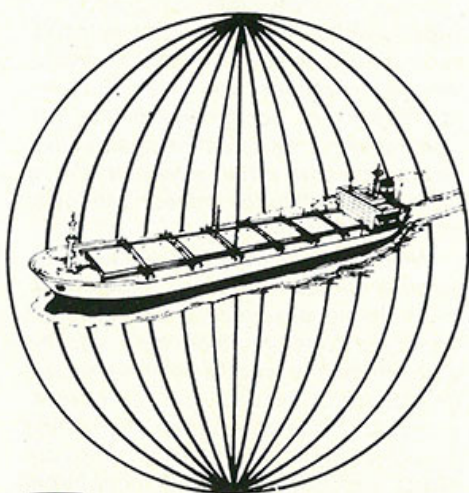
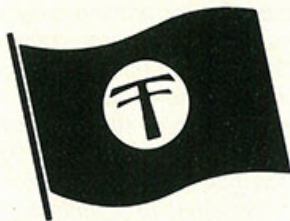
Ζωηρή ή ζήτηση με ανοδικές τάσεις τιμών στην Άπω Ανατολή όπου VLCC φέρεται πωληθέν στην Ταϊβάν αντί τιμής δολ. 138.50 ανά τόννο, ενώ, στην ίδια χώρα, οι 6.000 τόννοι έπιαναν δολ. 125!
Από κοντά και η Κίνα, πλήρωσε δολ. 127.50 για μπαλκάρριερ 15.500 τόννων βάρους και δολ. 121 για 7.000 τον.
Στόν Ίνδικό Ωκεανό, πρωτοπόρος ή Ίνδία μέ δολ. 107 για 3.000 τόννους και προσφορά δολ. 115 για 7.000 τον.
Στό Πακιστάν, οι 4.500 τόννοι πληρώνονταν δολ. 110.
Μεταφερόμαστε στη Μεσόγειο για να σημειώσουμε την πώληση σέ Τούρκους αγοραστές πλοίου 5.000 τόννων αντί δολ. 70.50 ενώ δολ. 64 πλήρωνε ή Ίσπανία για 4.000 τόννους.
Σάν γενική παρατήρηση, Άπω Ανατολή και Ίνδικός διατηρούν ζωηρή ζήτηση με άνοδο τιμών.

Οι αγοραπωλησίες

Τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Νοεμβρίου αξίζει περισσότερη ανάλυση και σχολιασμό παρά αναφορά σέ συγκεκριμένες πράξεις που, παρά την κινητικότητα πωλητών και αγοραστών, είναι ελάχιστες σέ αριθμό.
Από τό χώρο του πετρελαίου, ίσως αξίζει νά σημειώσουμε τό Μ/Τ «DIVINE VALLEY» (61.000 TDW/1976 ΙΗ) στά δολ. 7.500.000 και τό παλαιότερο ΟΒΟ «ARCHONTISSA» (85.400 TDW/1972 Γιουγκοσλαβία) στά δολ. 3.300.000.

Στά μπαλκάρριερς, τό Μ/Υ «ΒΕΝΓΑ ΜΑΗΑΡ» (μεταλλοφόρο 169.600 TDW/1973 Μιτσουμπισί) στά δολ. 4.500.000, τό πάναμαξ «QUEENDOM VENTURE» (53.400/1976 ΙΗ) αντί δολ. 3.500.000 και, στά μικρά μεγέθη, τό ΜΥ «GREEN FOREST» (22.000/1979 Ίαπωνία) στά δολ. 2.400.000.
Ένδιαφέρον ύπήρχε για άριθμό πλοίων πολλαπλής χρήσεως 15-25.000 TDW αλλά οι σχετικές διαπραγματεύσεις βρίσκονταν άκόμα σέ ένωρίς στάδιο.
Γενικά, παρατηρείται ένας αγοραστικός

Trade and Transport Inc. Ships Managers-Operators



quick and safe
operations worldwide



TRADE AND TRANSPORT INC.

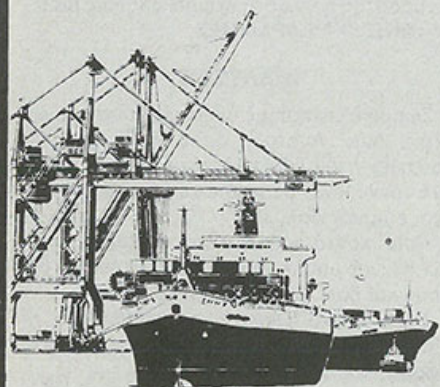
PIRAEUS: 61-65 Filonou Str. GR 185 35 P.O. Box 80 104 GR 185 10 Phone: 41190 41-8 Telex: 21-2627 21-1279 21-1272
Cables: Searun PIRAEUS

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

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

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

NAFTIKA CHRONIKA



THE "CHANNEL"

It is expected that the spring of 1987 will mark the point of no return for the construction of the Channel Tunnel when the agreement between Britain and France is ratified. In this respect, the French Minister of Transport declared that the Channel link is a reality for which the state budget for 1987 will provide all the necessary means for advancing the project, but without all the necessary means for advancing the project, but without overlooking the fact that it will be financed exclusively from private sources.

A similar announcement was made by the British prime minister, to the effect that the government would not take part in the financing of the Channel tunnel. She added that the two governments will give effective support to the plan but it was up to private financing to decide on the portfolio of investors and the height of the investment.

It is noted that the first investment will be in the region of 200 million pounds. British and French financial institutions have been called upon to provide the 140 million pounds while the rest will be covered by European, American and Japanese capital. In London, when the portfolio closed at the end of October, it was 10-15 million pounds short but it was certain that there would be no problem in making it up.

POSITIVE MEASURES AIMED TO RESTORE THE COMPETITIVENESS OF THE GREEK FLAG

Measures permitting the use of foreigners up to 40% of ratings on Greek flag ships and adjustments of the crew complement in line with European crewing standards with immediate effect, were introduced at last by the Minister of Merchant Marine Mr. Stathis Alexandris on Thursday, November 27th.

Simultaneously, the Minister intervened in the issue of wage agreements for seafarers, underlining that the Panhellenic Seaman's Federation and the Union of Greek Shipowners had been unable to reach a pay settlement.

According to the Ministerial decision seafarers of ocean going vessels earning so far less than 50,000 drachmas a month will receive a 7% increase backdated to January 1st, 1986, while for the period October 1, 1986 to December 31, 1987 they will receive an additional

increase of 15%.

Those earning more than 50,000 drachmas a month, will receive increases of 6% and 14% respectively for the above stated periods, while seafarers employed on smaller vessels of less than 3,000 gross tons will receive increases of 5% and 13% respectively.

The measures announced last week have been awaited for many months and can be considered as a positive step towards restoring the competitiveness of the Greek flag, although it should not be disregarded that Greek seafarers wages are considerably increased at a time when the drycargo market is again experiencing a sluggish trend and both voyage and timecharter rates have shown during the last two weeks a downward trend.

SHIPBUILDING SUBSIDIES

According to the latest proposal by the European Commission to EEC member states, government aid to each country's shipbuilding industry should not exceed 26% of the cost of a newbuilding. This proposal is in line with the Commission's strict policies which it intends to apply for the next five years.

Last July the Commission had asked the twelve to subsidise only those shipyards which were deemed competitive vis-a-vis their principal competitors in Japan and South Korea and which could build ships with advanced technology. Although this request was largely ignored, for reasons of social expediency, the Commission took no action against those governments which were considered to be responsible for indirect and invisible subsidisation.

Meanwhile, however, because many member-countries seemed reluctant to make the necessary cuts, EEC officials drew up a code of shipbuilding aid. The problem now is whether the twelve will be prepared to accept such strict measures. Also, the application of a ceiling on aid can work only if the subsidies are direct and not concealed in different and complicated methods which are not always discernible.

TRANSFERS FROM THE DANISH FLAG

Denmark's traditional merchant fleet has not escaped the general trend towards open registries. More and more of the old, Danish shipowning firms are abandoning their national flag.

Thus, the Norden company of Cope-

nhagen has sold its last two ships under the Danish flag (the "Nordkap" and "Nordpol" of 34,000 dwt.) of which one has been registered in the Philippines and the other in Panama. The Torm company, also of Copenhagen, has registered the 64,000 dwt. bulk carrier "Torm-Alice" under a foreign flag, probably that of Singapore. The Ove-Skan company has registered two 21,000 dwt. and one 23,706 dwt. bulkers in Singapore. Finally, a few months ago the Loritzen company registered its last reefer in the Bahamas, leaving only one polar vessel under the national flag.

The result of this flight from the Danish flag will no doubt appear in the statistical returns of the new year but what is certain now is that the Danish fleet, which had reached its zenith in 1980, has dwindled to 4 million grt. and will rank below twentieth place in the list of the world's fleets.

BIMCO'S FINANCES AND SERVICES TO MEMBERS

The Executive Committee of BIMCO, which met recently in Copenhagen, expressed satisfaction at the healthy financial state of the Baltic and International Maritime Council.

The Committee stressed that in spite of the considerable modernisation programme and increased activities, cost control measured had been effective and endorsed the present expansion of BIMCO's services to members, especially in port information and reference register areas.

It also noted the continuous efforts made to improve BIMCO's publications

and expresses satisfaction over the organisation's latest publication "Check before fixing" which has been successful.

Final arrangements have been approved for the next BIMCO General Meeting, scheduled to be held in Athens in May 1987, which is expected to attract a record number of BIMCO delegates.

FOR COMBATTING OIL POLLUTION

MacGregor - Navire presented in operation recently in Piraeus the LORI, oil spill combatting system which is manufactured by the Swedish affiliated company MacGregor - Navire Oil Recovery.

The LORI principle of oil recovery is simple and effective and can be operated in difficult weather conditions.

The system is built - in to a workboat designed to increase the system's efficiency. Work - boats, built in various sizes, can also be used for other tasks besides oil recovery.

The recovery system itself contains only one moving part, i.e. the rotating chain of brushes. Maintenance and the need for spare parts is therefore minimal.

Small waste material and debris are collected along with the spilled oil with no hindrance to the oil recovery process.

The system is easily operated by two men - who can make it ready for operation in less than ten minutes.

The LORI system has been tested by Swedish, Norwegian and Finnish authorities concerned with oil spill recovery. Extremely positive results were obtained in actual oil spill situations and as a consequence the demand for this system is now considerable. Boats currently being fitted with the LORI system range in size from 7.8 metres to 60 metres.

Y.K. PAO HANDS OVER

At the end of August, a legendary figure in world shipping, Sir Y.K. Pao, handed over the running of his shipping empire to his two sons-in-law, Peter Woo and Helmut Sohmen. The former took over the Kowloon Wharf and Godown company which handles the trading and the property assets of the holding company, World International. The latter took over the well-known Worldwide Shipping Agency which is Hong Kong's largest shipping concern.

Thus, like Augustus of old, Sir Pao has shared his empire between his two "caesars" who have proved their ability to maintain the cohesion of the empire. For himself, Sir Pao has retained only the vice-chairmanship of the British Standard Chartered Bank of which he had recently acquired 15% of the capital. He is also "Honorary Chairman" of his companies in accordance with the unanimous resolution of the shareholders.

It has been said that the most difficult decision for a great man to take is when to retire. It would seem that Sir Pao has now made that decision.

DREDGING CONTRACTORS IN PANAMA CANAL

In the Panama Canal, the maximum allowable draught of 39.5 feet has been restored and a channel of about 170 feet is open in the Gaillard Cut area south of Gold Hill. Dredging continues around the clock to remove the rock and earth which fell into the Canal following the October 13 landslide, and which has restricted vessels to one-way traffic in this area. However, all vessels arriving for transit continue to be carefully evaluated for handling on a case-by-case basis and are currently moved through the slide area with the assistance of extra tugs and special pilots.

The slide area itself appears to have stabilized. The Commission is presently relying on its own personnel and equipment to clear the channel but has now also entered into negotiations with Gre-

at Lakes International Inc. for dredging services to assist in the removal of about 1,000,00 cubic yards of material dumped into the Canal during the landslide which followed heavy rains in the area recently.

Two dipper dredges, related equipment and specialized operating personnel, will be furnished by Great Lakes International Inc. on a leased basis for removal and disposal of the slide material for 90 days.

INMARSAT USERS TOR 5,000 AFTER RECORD MONTH

A record breaking surge of more than 140 ship earth stations commissioned with the INMARSAT system in one month has brought the total number of ships and other units using mobile satellite communications to more than 5,000.

The 5,000 ship earth station was commissioned last week aboard the Norwegian fishing vessel, the "Ocean Princess", a new 2,500 grt ocean-going scallop trawler.

INMARSAT is the 48 member-country international cooperative that operates a nine-satellite system for maritime, aeronautical and some other mobile communications applications. When it began operations in 1982 there were just 1,000 ship earth stations in use.

The surge in new ship earth station commissionings - 143 for the month of October - has broken INMARSAT records. The previous best month was February 1986 with 106.

It follows a period of several months when the increases in the number of ship earth stations had been less than normal because of the slow-down in offshore exploration activities.

SMITH'S DOCK TO CLOSE

With the launching of the 15,000 dwt bulk carrier "North-Island" the career of the Smith's-Dock shipyard is coming to

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

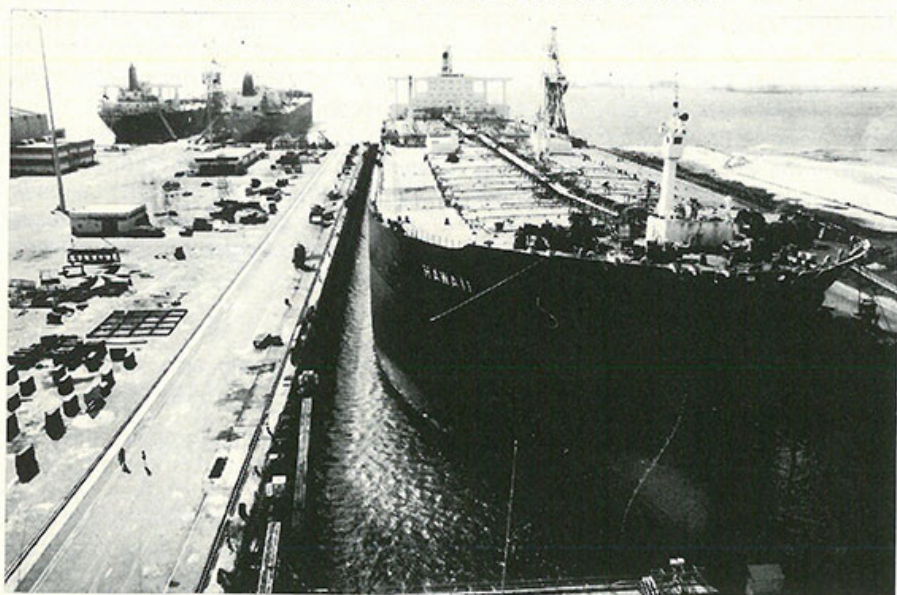
12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

MORE GREEK SHIPOWNERS CHOOSE ASRY



In 1984 and 1985 ASRY recorded a high level of activity in repairs to Greek owned vessels in Bahrain, and this has continued into 1986.

In April last year, Mr. Nic Bogdanos, ASRY's agent in Piraeus noted that Greek shipowners were pleased with the repair work carried out by ASRY and said he expected an increase in the number of Greek owned vessels stemmed to the Yard.

This forecast has been amply confirmed. In the last 18 months owners awarding vessels to ASRY have included S. Livanos ("Tina" 357,130 dwt and "Prosperity" 267,801 dwt), Troodos ("Silicon" 206,198 dwt and "Polikon" 239,604 dwt), and Konkara Shipping Agencies ("Konkara Dinos" 234,752 dwt). Vessels other than tankers have included the general cargo carriers "City of Camelot" 16,560 dwt owned by Cyprus Sea Lines, "Elizabeth" 15,421 dwt owned by Compania Maritima Elica, the bulk carrier "World Amphion" 37,429 dwt owned by International Maritime Agencies and "Nestor Sky" 13,870 dwt owned by A-

riadne Compania Naviera S.A.

ASRY's aim has been to raise the level of productivity, improve quality and reduce repair times, while remaining competitive in terms of price. In late 1985 Dr. A. Antoniou, formerly Managing Director of Hellenic Shipyards at Skaramaga joined ASRY to head up and further strengthen the production team.

London based owners with Greek affiliations have also stemmed vessels to ASRY. These include Peninsular Maritime (VLCCs "Louisiana", "Hawaii" and "Florida" 124,264 dwt), Diamantis Pateras (O/O carrier "Archontissa Katingo") and Embiricos Shipping Agency (O/O "Galini").

Some owners have deferred repairs in order to take advantage of the excellent tanker charter rates which have until recently been available. ASRY confidently expects that these and other owners will now bring forward vessels scheduled for repairs, before the end of the current year, which has so far been a good one for the Yard.

an end. The ship is to be delivered to the Cypriot company of the same name and will be chartered by Cuban interests.

When the ship is completed, the century-old yard will be closed for ever in accordance with the decision taken by British Shipbuilders at the beginning of last year, in line with its policy of cutting down on personnel costs. 3,495 persons face dismissal at Smith's Dock.

LLOYD'S NAUTICAL YEARBOOK 1987

The leading maritime reference book has many new features for 1987, including a global overview of the shipping industry, details of important sale, purchase and shipbreaking deals, developments in shipbuilding and engineering techniques, review of bunker prices and trends in addition to the perennial features. Overprinting is also available at small extra charge.

AT THE ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Georgette Sardi has joined the official staff of Atlantic Bank of New York as Vice President of the newly formed Private Banking unit.

Mrs. Sardi has several years banking experience in various areas, and most recently was in the Private Banking Group of a major New York bank.

She has attended Columbia University, School of General Studies, she is a member of Friends of Lenox Hill Hospital, New York City and resides in New Jersey.

50 YEARS AGO

— In relation with the coastal shipping problem and the government's final views on the subject, nothing has yet been officially announced. From what we know however, the proposals of the Anglo-Hellenic group are at a complete dead end.

— The Union of Greek Shipowners should take the initiative in representing Greek shipping at Lloyds Register. Following the election of the Yugoslav representative, there can be no refusal to a fair demand from our own shipping.

— The Government Gazette has published the law covering the jurisdiction of the Undersecretariat of Merchant Shipping. It makes it an independent ministry and administers merchant shipping through three directorates.

— The French steamship "Lina L.D." was bought by the heirs of M. Goulardis for an undisclosed price. It will be delivered in Antwerp following survey. The vessel is of 6,669 grt and 10,800 net built in 1921.

Your supplier in Rotterdam

JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

P.O. BOX. 11088
3004 EB Rotterdam

Phone: 010 4622744
Telex: 25525 ZANJO
Telefax: 010-4150082
Cable: ORACLE Rotterdam



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = ανεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)

(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν

ΑΒΙΝ Ο'Ι ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486

ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΛΩΝ	79	10428
Α' Τ' ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΩΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι' ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι' ΜΟΝΤ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Τ'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365

ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΩΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
Α Λ Κ Μ Α Ν	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΤΡΑΣΤ	84	13911
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ	85	19500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Ο	84	22000

δ. Π. Σαΐδ 15/10		
α. Μαπούτο 16/9		
ε. Ντάρμπαν 21/10		
α. Π. 'Ελίζαμπεθ 2/10		
α. Γένοβα 18/10		
α. Μοντεβιδέο 18/10		
άρχει Πειραιά		
στό Ρεσίφ 9/10		
πρός Πάτρα 30/4		
υπέστειλε σημαία Μάλτας		
άρχει Πειραιά		
ε. Νταβάο 9/10		
ε. Πόρτ Κέλανγκ 16/10		
πρός 'Ιαπωνία		
α. Ναγκόγια 8/10		
άρχει Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/10		
ε. Μαπούτο 6/10		
ε. Θεσσαλονίκη 9/10		
μετ. «White Lagoon»		
α. Λός 'Αντζέλες 4/10		
α. Τζακάρα 6/10		
άρχει 'Ελευσίνα		
στο 'Αμστερνταμ		

πρός 'Αγκραντος Ρέις		
α. Πειραιά 20/10		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 14/10		
άρχει 'Ιθάκη		
πρός 'Αλεξάνδρεια		
ε. Σάντος 16/10		
ε. Ραγκούιν 5/10		
α. Καοσιούγκ 2/10		
α. Τής 14/10		
άρχει Χαλκίδα		
α. Π. 'Ελίζαμπεθ 9/10		
α. Γιβραλτάρ 22/10		
ε. Βομβάη 22/9		
ε. Π. Σαΐδ 17/10		
ε. Ρόττερνταμ 18/10		
ε. Σιγκαπούρη 20/10		
δ. Κων/πολη 1/10		

δ. Γιβραλτάρ 13/10		
α. Ν. 'Υόρκη 16/10		
ε. Σαλβαντόρ 12/10		
ε. Τζέντα 18/10		
α. Χιουσόν 30/9		
δ. Παναμά 29/9		
δ. Παναμά 6/10		
α. Μίνα Κομπούς 10/9		
α. Πειραιά 20/10		
ε. 'Εσπεράντος 27/10		
ε. Σιγκαπούρη 16/10		
ε. Σάουθεντ 'Ανκοράτζ 20/10		
ε. Πόρτ Λά Κρούζ 30/9		
ε. Κήλαγκ 19/10		
πρός Μέγαρο 29/9		
στη Βομβάη 22/10		
πρός 'Αλεξάνδρεια 20/9		
άρχει Πειραιά		
πρός 'Αλγερία 22/9		
ε. Καράτσι 9/10		
άρχει 'Ελευσίνα		
άρχει Χαλκίδα		

ε. Πειραιά 13/10		
στο Μουντάρ Χομείνι		
άρχει 'Ελευσίνα		
ε. Πειραιά 8/10		
α. 'Αμβέρσα 26/10		
πρός Δακάρ 24/9		
α. Πειραιά 17/10		
στο Μουτσούρε 19/8		
πρός Μομπάσα 11/10		
ναυπηγ. Τόκυο		
ε. Σαΐδ 6/10		
ε. Χιμέι 20/10		
άρχει 'Ελευσίνα		
α. Πειραιά 19/10		
άρχει Πειραιά		
α. Γιοκοχάμα 15/10		
α. Ροζάριο 15/10		
ε. Ρόττερνταμ 2/10		
δ. Παναμά 14/10		
ε. 'Αμβέρσα 25/10		
α. Μαυρίκιος 11/10		
ε. Βομβάη 5/10		
υπό ναυπήγηση		
δ. Παναμά 2/10		
α. Μπ. 'Αϊρες 3/10		
πρός Καοσιούγκ 14/10		

ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕ'Ι'Ι	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝ'Ι	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 ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΕΛΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662

πρ. «Deborah L.»		
α. Μανίλα 17/10		
ε. 'Αμβέρσα 20/10		
α. Ντάρμπαν 21/10		
ε. Κόμπε 19/10		
δ. Παναμά 30/9		
α. Π. Σαΐδ 21/10		
ε. Νταμάμ 16/10		
ε. Τολέδο 3/10		
α. Κολούμπια 2259		
άρχει 'Ελευσίνα		
δ. Παναμά 11/10		
ε. Λίβερπουλ 24/10		
πρός Μυτιλήνη 26/9		
α. Μπρισμπαϊν 14/10		
α. Κήλανγκ 17/10		
ε. Ταμπικό 17/10		
δ. Παναμά 15/9		
α. Λά Γκουλέτ 14/10		
ε. Τζέντα 18/10		
α. Σ. Φραντσίσκο 18/10		
α. Λός 'Αντζέλες 6/10		
α. Βανκούβερ 15/10		
δ. Σουέζ 22/10		
α. Μπάρνι 20/10		
πρ. «Sun Ray»		
πρός Τουρκία 30/9		
α. Ντουλούθ 9/10		
στο Καράτσι 22/10		
πρ. «Sun Crest»		
α. Νιούπορτ 25/10		
δ. Παναμά 10/10		
δ. Π. Σαΐδ 9/10		
ε. Καζαμπλάνκα 16/10		
α. Βαλέντσια 8/10		
ε. 'Αμβέρσα 24/10		
α. Μομπίλ 6/10		
ε. Νιούπορτ 25/10		
α. Τζέντα 19/10		
δ. Παναμά 30/9		
δ. 'Επτάνησα 8/9		
πρ. «Salamis»		
ε. Ρόττερνταμ 24/10		
πρός Αύνουστα 19/10		
μεσογειακές μεταφορές		
πρός Σαλβαντόρ 24/9		
έπικλήθη διάλυση		
δ. Γιβραλτάρ 16/10		
ε. Φουτζέιρα 3/10		
α. Μένα άλ 'Αχμάντι 3/10		
α. 'Οζάκα 16/10		
α. Μομπίλ 9/10		
δ. Γιβραλτάρ 18/10		
α. Φουκουγιόμα 10/10		
άρχει Τάραντα		
πρός Γιοκοχάμα 30/9		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/10		

δ. Π. Σαΐδ 19/10		
ε. Κων/πολη 30/8		
άρχει 'Ελευσίνα		
ε. Τζέντα 14/10		
α. Ντάρμπαν 7/10		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ρόττερνταμ 24/10		
δ. Γιβραλτάρ 14/10		
ε. Σάουθεντ 'Ανκοράτζ 13/10		
α. Λός 'Αντζέλες 17/10		
άρχει Πειραιά		
ε. Σάντος 5/9		
άρχει Πόρτσμουρου		
στο Χέυ Πόιντ 27/10		
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/10		
ε. 'Ιντσόν 9/10		
α. Λός 'Αντζέλες 9/10		
ναυπηγ. Σαοάμπο		
άρχει Πειραιά		
α. Κολούμπια Ρίβερ 24/9		
ε. 'Ιντσόν 29/9		
ε. Βομβάη 29/9		
α. Λίβερπουλ 15/10		
α. Σιγκαπούρη 8/10		
α. Λά Βισέντε 8/100		
ε. Κάρντιφ 22/10		
α. Ν. 'Υόρκη 17/10		
α. Χακάτα 9/10		
α. Λειζόες 20/10		
ε. Ντάρμπαν 17/10		</

ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Μόντρεαλ 8/10
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	προς Τολέδο 4/10
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Άμβέρσα 8/9
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263	προς Φιλανδελφεία 29/9
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	προς Ίταλια
ΑΡΕΤΗ	73	13631	δ. Σουέζ 20/10 *
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	α. Ν. Όρλεάνη 13/9
ΑΡΗΣ	71	15119	δ. Γιβραλτάρ 2/10
ΑΡΙΑΔΗ	68	45678	ε. Κορούνα 22/10
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Ν. Όρλεάνη 11/10
ΑΡΙΕΣ	60	7839	άρχει Ίθακη
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	άρχει Πειραιά
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	άρχει Έλευσινα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Χόγκ Κόγκ 17/10
ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Ορίστανό 21/10
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Χάβρη 13/10
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Λονδίνο 4/10
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	ε. Φρημάντλ 8/10
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	άρχει Στυλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Ρουέν 24/10
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Όζόκα 21/10
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Ν. Υόρκη 13/10
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Νταλίν 8/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Σμιζού 8/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	δ. Κωνσταντίνου 1/10
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Μαυρίκιου 2/9
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	προς Πακιστάν 24/9
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Κολούμπια Ρίβερ 17/10
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	ε. Λισαβόνα 13/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Ραβέννα 16/10
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αϊόλ
ΑΣΗΜΙΝΑ	86	35001	α. Γένοβα 16/10
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 19/9
ΑΣΛΕΥ	70	13363	ε. Σάν Αντόνιο 20/10
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	α. Κηλόγκ 17/10
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	α. Άμβέρσα 21/10
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 17/10
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 18/10
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. Υόρκη 23/10
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	προς Χόγκ Κόγκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	δ. Σουέζ 14/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	α. Λούπη Τέρμιναλ 10/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	δ. Ντόβερ 9/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΪ	62	4916	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	ε. Πειραιά 22/9
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Βαρκελώνη 21/10
ΑΤΛΑΣ ΑΣ	84	22172	α. Ρότερνταμ 15/10
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Μανίλα 16/10
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Άντοφαγκάστα 16/10
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Τενερίφ 18/10
ΑΥΛΙΣ	79	10993	προς Ρεσίφ 20/9
ΑΦΘΟΣ	68	35477	ε. Ρότερνταμ 25/10
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άρχει Γάνδη
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Χιούστον 15/10
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	α. Φουτζέιρα 26/9
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Κακούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	ε. Χάμπτον 23/10
ΒΑΝΤΑ	66	13762	επώληθη άλλοδαπούς
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ε. Π. Μωχ. Μπ. Κασιμ 7/10
ΒΑΡΗ	82	22474	ε. Κασιόσκ 8/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700	στη Βενετία 18/9
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794	επώληθη Σοβιετικούς
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	προς Τζακάρα 4/10
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Μπορντό 12/10
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Άντοφαγκάστα 14/10
ΒΕΝΙ II	77	16993	α. Τολέδο 13/8
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μέθουλ Ράντς 11/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Μπυμόντ 15/10
ΒΕΡΑ	65	20806	άρχει Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 17/9
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16694	παρέμεινε στη δύναμη
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960	πρ. «Αριστάγγελο»
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818	α. Πειραιά 10/10
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005	α. Πειραιά 11/10
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΖΕΝΙΟ	71	13017	α. Γένοβα 20/10
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098	α. Μπαχραϊν 21/10
ΒΙΝΤΖΕΝΣΙΑ	78	14568	προς Τόροντο 22/10
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	άρχει Πειραιά
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602	άρχει Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	α. Ντάρμπαν 21/10
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	άρχει Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΑ ΤΗ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	δ. Γιβραλτάρ 17/10
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	δ. Ντόβερ 23/10
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Νιούκαστλ 10/10
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Άμβούργου 9/10
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Σαγκάη 11/7
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	προς Π. Κέλαγκ 26/9
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	άρχει Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ε. Φουτζέιρα 21/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	άρχει Έλευσινα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στο Ντάρ-ε-Σαλάμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΥΣΣΟΣ	61	1545	επισκευές Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Παρανάγουα 3/10

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Βηρυτό 9/10
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	Σημάς Μπαχμάς
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Μομπίλ 9/10
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	στο Σουέζ
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	προς Ταγγιέρη 4/10
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στον Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Τής 10/10
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Μπυμόντ 30/8
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Π. Ελίζαμπέθ 14/10
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ	74	19702	ε. Μπ. Σαχίν Ρεζάι 9/10
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290	α. Γιοκοχάμα 9/10
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Ραβέννα 18/10
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Πόρτ ντε Μπουκ 16/10
ΓΚΑΛΛ	70	15302	ε. Χάμπτον 13/10
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΤΝΤ	83	21200	ε. Ν. Υόρκη 16/10
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	δ. Παναμά 17/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Ν. Όρλεάνη 8/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑΤΡ	76	16014	α. Ν. Όρλεάνη 12/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 1/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Κορούνα 24/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Χάμπτον 19/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	ε. Ν. Όρλεάνη 29/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	προς Μαρακάιμπο 30/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Ίκονιο 4/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Χάμπτον 15/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΟΛΑΦΙΝ	77	16275	προς Μπ. Άιρες 19/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	ε. Ν. Όρλεάνη 11/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	84	19500	προς Ν. Όρλεάνη 26/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ν. Υόρκη 13/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Σάντος 17/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Γένοβα 17/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Μπ. Άιρες 13/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	προς Μεξικό 23/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Σάντος 15/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	διάλυση Πακιστάν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΥ	72	12959	ε. Παρανάγουα 21/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕΪΣ	74	13036	προς Παρανάγουα 25/9
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	ε. Π. Έβεργκλίντς 25/8
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΑΓΚ	72	43479	επώληθη
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	ε. Άντοφαγκάστα 14/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531	προς Κωνσταντίνου 7/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑΤΖΟΝ	75	13036	ε. Ν. Όρλεάνη 29/9
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Σαβόνα 21/10
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	ε. Πειραιά 15/10
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	ε. Κοκόλα 23/10
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	άρχει Πειραιά
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	άρχει Πειραιά
ΓΚΡΕΪΣ Λ	71	16306	άρχει Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άρχει Άργοςτόλι
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485	ε. Μπαχραϊν 15/10
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010	πρ. «Stone Transport»
ΓΟΥΪΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427	στον Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	προς Ρότερνταμ 4/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Ν. Όρλεάνη 6/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΣ	75	19451	προς Ποντινάη 5/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Σαγκάη 3/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	προς Άλεξάνδρεια 13/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Υμουίντεν 19/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451	α. Ντάρμπαν 4/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς Έιβονμαουθ 20/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	προς Ντάρμπαν 17/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	προς Δακάρ 26/9
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Πόρτ Κέλαγκ 18/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	διάλυση Πακιστάν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199	α. Θεόντα 18/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχραϊν 12/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχραϊν 6/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Γένοβα 16/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	ε. Πόρτ ντε Μπουκ 13/10
ΓΟΥΑΤΕΡΠΡΙΝΤ	77	16278	σημάς Μπαχμάς
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	ε. Άλεξάνδρεια 26/8
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	προς Ρας Τανούρα 11/10
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Γιοκοχάμα 7/10
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειάκας μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Λονδίνο 22/10
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784	στο Γιούροπουρτ 18/10
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στο Μπαντάρ Άμπας
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Ρότερνταμ 26/10
ΔΗΛΟΣ	70	8825	προς Σουρία 2/10
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Φιλανδελφεία 10/10
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειάκας μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	στο Ντακάρ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α	83	35911	προς Μπρισμαίνην 17/10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	85	13958	ναυπηγ. Τόκυο
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΕΜΟΣ	71	9646	άρχει Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	πρ. «Mermaid Jupiter»
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάλτικ»
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	ε. Ίντσον 10/10
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Σάν Φραντσκο 6/10
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	ε. Λός Άντζελες 12/10
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ε. Τσιτάκ 19/10
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Ν. Υόρκη 11/10
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειάκας μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	προς Κεϋχάν 19/10
ΔΡΑ	67	6842	πρ. «Κόνδωρ»
ΔΡΗΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	προς Άκαμα 3/10
ΔΡΗΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	προς Λονδίνο 24/10
ΔΡΗΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300	α. Ν. Όρλεάνη 2/10
ΔΡΗΚ ΦΛΕΤΜ	72	16398	προς Τάμα 2/10

ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Άμστερνταμ 22/10
ΕΒΡΟΣ	62	20372	άρχει Γαλαξείδι
ΕΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	76	19080	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάϊ 17/9
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Τάραντα 6/10
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	α. Φιλαδέλφεια 20/10
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	δ. Παναμά 21/10
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στη Σιβετία
ΕΚΤΩΡ	70	16258	προς Σμύρνη 4/10
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	άρχει Πειραιά
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	ε. Φλάσινγκ 11/10
ΕΛΕΝ	82	37811	προς Ίαπωνία 2/10
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	δ. Επτάνησα 30/9
ΕΛΕΝΗ	75	16421	προς Ίκονιο 4/10
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716	προς Κασσιούγκ 1/10
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Ριγιάκα 18/10
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050	προς Θεσσαλονίκη 1/10
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	68942	προς Έσκραβος 29/8
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	69	6006	δ. Π. Σαΐδ 18/10
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	ε. Πειραιά 17/10
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	25470	προς Πειραιά 23/9
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μ. Λίμνες
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	6846	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	12315	προς Μαρούσι 2/10
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. Σαλβαντόρ 11/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	προς ΗΠΑ 17/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	α. Ν. Όρλεάνη 22/10

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237	ε. Γένοβα 14/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	δ. Παναμά 20/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Ν. Όρλεάνη 18/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΣΑΝΤ	78	36237	ε. Λισσαβώνα 1/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	α. Γάνδη 16/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΤΑΝΤ	85	16605	α. Άμβέρσα 11/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642	προς Γισού 4/10
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	προς Σιγκαπούρη 12/10
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Φαλκονάρα 16/10
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	προς Θήρα 30/9
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Ραβέννα 19/9
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Σάουδα 18/10
ΕΛΠΙΣ	71	9885	προς Ν. Ζηλανδία 8/10
ΕΛΠΙΣ	82	35561	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 8/9
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Λός Άντζελες 22/9
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	επωλήθη άλλοδαπούς
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Πειραιά 12/10
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	α. Κόμπε 20/10
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208	α. Πόρτ Λίνκολν 4/9
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	προς Άγγλία 23/9
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Τής 17/10
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Κάρτσι 19/10
ΕΠΟΣ	77	9786	προς Ίνδία 6/10
ΕΠΟΣ	78	6053	άρχει Πειραιά
ΕΡΗΝΙΟ	65	16405	άρχει Πειραιά
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	στο Πάτσι (άποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	ε. Χουάγκουο 18/9
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Χάιφα 10/10
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	ε. Γιβραλτάρ 18/8
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Φουτζέιρα 11/10
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	α. Σαγκάη 7/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Χιούστον 21/10
ΕΥΗ Α.	67	14569	άρχει Πειραιά
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Σιγκαπούρη 20/10
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	προς Βενετία 12/10
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	προς Βαγκαρτί 19/10
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	δ. Ντόβερ 23/10
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στυλιδά
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άρχει Πειραιά
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	προς Μαρακάιμπο 2/10
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	προς Σιγκαπούρη 16/10
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Φιλαδέλφεια 20/10

ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Ν. Όρλεάνη 21/10
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	ε. Ζιγκάγκ 11/9
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	προς Δ. Αφρική 8/10
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895	α. Ρότερνταμ 25/10
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739	δ. Σουέζ 21/9
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΤΝΤ	83	20960	α. Χιούστον 18/10
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	προς Άλεξάνδρεια 4/10
ΙΟΣ	85	34400	ε. Σιδνεύ 20/10
ΙΘΕΙΣ	77	19166	ε. Σαγκάη 8/10
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 11/8
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	επωλήθη διάλυση
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610	πρ. «Brazil Venture»
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	μετ. «Αρμενιστής» (ε.)
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	δ. Επτάνησα 1/10

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	προς Τζέμπελ Άλι 16/10
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	προς Μάλτα 19/10
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Ίκονιο 16/9
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Σάντος 15/9
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	άρχει Πειραιά
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Λειζόες 22/10
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς ΗΠΑ 2/9
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	στη Λουάντα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	μετ. «Flor» (κ.)
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Τζέντα 4/10
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	μετ. «Transberlin» (κ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	δ. Παναμά 13/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	προς Μεξικό 10/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Πράια Μόλε 12/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	προς Άμβούργο 20/10
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	α. Λός Πάλμας 18/10
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	73	12059	ύψωσε κυπριακή
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	στο Σάντος 19/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	α. Φιλαδέλφεια 9/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Βανκούβερ 18/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άρχει Βουβιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781	ε. Π. Σαΐδ 9/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Μιζούσιμα 9/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Π. Μωχ. Μπ. Κασίμ 10/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	προς Ίταλία 8/10

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	δ. Σουέζ 21/10
ΠΑΤΕΡΑΣ	61	13338	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	69	9116	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	82	29281	α. Κολούμπια 5/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	72	12069	ε. Πειραιά 27/7
ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Μπάρ 19/10
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	68	10562	προς Τογιάμα 24/9
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	73	13324	α. Πόρτ Χέντλαντς-18/10
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Βιτόρια 20/10
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Ίκονιο 16/10
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	προς Φλάσινγκ 4/10
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	ε. Βενετία 11/10
ΚΑΣΑΝΔΑΡΑ	69	14318	προς Κίνα 21/10
ΚΑΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059	άρχει Τζέμπελ Άλι
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	άρχει Έλευσίνα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Βρέμη 19/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	στον Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	προς Τζακάρτα 7/10
ΚΑΤΙΕ	60	10187	άρχει Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Χιούστον 22/10

ΚΕΪΤΙ ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	άρχει Έλευσίνα
ΚΕΪΤΙ ΕΒΡΟΣ	72	3166	άρχει Πειραιά
ΚΕΪΤΙ ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	ύψωσε κυπριακή
ΚΕΪΤΙ ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	επισκευές Γιοκοχάμα 20/10
ΚΕΪΤΙ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	ε. Κάρτσι 17/10
ΚΕΪΤΙ ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	άρχει Πειραιά
ΚΕΪΤΙ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Παράναγουα 17/9
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059	α. Πειραιά 8/9
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	άρχει Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	άρχει Πειραιά
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	ε. Πειραιά 16/10
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591	α. Πειραιά 16/10
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	άρχει Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	ε. Ίμνιγκχαμ 12/10
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	δ. Γιβραλτάρ 4/10
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	προς Εύρωπη 5/10
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	προς Όκλαντ 11/10
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	83	45025	α. Μίλφορντ Χάβεν 4/10
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	77	105000	προς Πασίρ Γκουιντάγκ 12/9
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	81	16000	προς Ζιγκάγκ 12/9
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Άντεν 7/10
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	προς Σιγκαπούρη
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪΏΝΗΡ	68	22836	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	προς Άλβέρ 19/9
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	προς Κουβέιτ 15/10
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	ε. Ίντσόν 24/9
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	ε. Γκουάμας 27/9
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	1826	άρχει Πειραιά
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	άρχει Πειραιά
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	ε. Λός Πάλμας 21/10
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084	α. Πειραιά 24/8

ZANET	66	4503	α. Άσταντ 20/10
ZANNHΣ	81	22857	προς Σουάκι 8/10
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Ν. Όρλεάνη 8/10
ZETTA	71	20516	άρχει Πειραιά
ZHNOBIA	68	15841	δ. Παναμά 17/10
ZHNO	81	23100	α. Σάντος 21/10
ZIM ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856	προς Μπρισμπαϊν 25/10
ZIM ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856	προς Μπρισμπαϊν 21/10
ZINI	76	11348	ε. Κων/πολη 10/10
ZYΓΟΣ	76	19166	α. Άντοφαγκάστα 14/10
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719	α. Λισσαβώνα 20/10
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Ροζάριο 18/10
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700	α. Ν. Όρλεάνη 9/9
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	άρχει Άργοςτόλι
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794	επωλήθη Σοβιετικούς
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	στο Άντεν 15/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Μπλιμπό 22/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ε. Βομβάη 3/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Βαρκελώνη 13/10
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	ε. Πειραιά 9/10
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	προς ΗΠΑ 29/9
ΘΑΣΟΣ ΑΪΏΑΝΤ	76	9444	ε. Κέηπταουν 20/10
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Πειραιά 15/10
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866	α. Πειραιά 17/10
ΘΕΚΟΣ	78	16685	α. Σάντος 9/10
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	73	69904	προς Ίαπωνία
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	επωλήθη άλλοδαπούς
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	προς Φιλαδέλφεια 24/10
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	ε. Τζέφα 24/10
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	ε. Ντόρμπαμ 21/10
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Ν. Όρλεάνη 9/10
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άρχει Πειραιά

ΚΡΑΤΩΝ.....	76	7427	πρός Άμπιτζάν 9/10	ΜΑΡΙ.....	74	8925	μετ. «Vali»
ΚΡΗΤΗ (δ.).....	69	34169	πρός Λιβύη 8/10	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ.....	66	18569	άρχει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.).....	86	24900	πρός Περσικό 12/10	ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994	α. Σάντος 15/10
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ.....	82	11500	ε. Ν. Όρλεάνη 22/10	ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938	άρχει Α. Τσάρλς
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ.....	86	13100	α. Σιγκαπούρη 11/10	ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ.....	70	9565	πρός Ισραήλ 10/10
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).....	86	24900	ναυπηγ. Ναυκασόκι	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ.....	76	10108	ύψωσε κυπριακή
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	14923	α. Πόρτ ντε Μπούκ 16/10	ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19800	πρός Σιγκαγκ 17/10
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ.....	82	11500	πρός Ζανζιβάρη 12/9	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).....	70	51602	ε. Γιούροπουρτ 11/10
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ.....	86	13100	πρός Π. Νουάρ 19/10	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	67	11001	πρός Άκαμπα 12/10
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.).....	74	42470	α. Πειραιά 18/10	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ.....	77	18604	ε. Βόλο 15/6
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ.....	78	10832	ε. Τζέντα 18/10	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432	πρός Ταμπότε
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	67	14926	α. Ίκονιο 12/10	ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	79	5700	άρχει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).....	86	24000	υπό ναυπήγηση	ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.).....	75	68411	πρός Μέγαρο 21/10
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ.....	82	11500	πρός Μπρίντζι 21/10	ΜΑΡΙΓΩ.....	72	9824	πρός Κωνσταντίν 28/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470	α. Άμστερνταμ 4/10	ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	8344	ε. Κόπερ 21/10
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.).....	82	18250	πρός Ν. Ύορκη 18/10	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.).....	67	40075	ε. Θεσσαλονίκη 13/10
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΤ'ΑΜΟΝΤ.....	77	10832	πρός Κόμπε 14/10	ΜΑΡΙΑΥ.....	71	16269	πρός Μεξικό 18/10
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).....	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ	ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.....	68	14569	άρχει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ.....	82	11500	ε. Κόμπε 18/10	ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000	ε. Σάο Φραντίσκο 26/9
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.....	78	10832	πρό Μπουσάν 14/10	ΜΑΡΙΝΙΚΗ.....	73	85367	πρός Ίνδονησία 24/9
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ.....	86	13100	υπό ναυπήγηση	ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077	ε. Παράναγουα 14/10
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).....	86	24900	ναυπηγ. Ναυκασόκι	ΜΑΡΙΤΣΑ.....	68	29324	α. Τζέντα 14/10
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.).....	82	18250	α. Ταράγκονα 4/9	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.....	72	17510	άρχει Γιβραλτάρ
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.....	79	10832	πρός Βιλιανούβα 11/10	ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785	άρχει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).....	74	61054	πρός Νοβοροσίσκ 10/10	ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082	πρός Μπουκάναν 24/9
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ.....	86	13100	α. Χιούστον 11/10	ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000	α. Μπρισμαπίν 13/10
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.).....	73	61054	πρός Ελλάδα 25/10	ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974	ε. Βαλτιμόρη 13/10
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).....	73	42470	ε. Φόρ 20/10	ΜΑΡΟΥΛΑ.....	82	32300	ε. Ν. Όρλεάνη 16/10
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'ΝΤ.....	82	11500	ε. Ρεσίφ 22/9	ΜΑΡΣ.....	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).....	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ	ΜΑΡΩ Λ.....	85	25000	α. Σάντος 16/10
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.).....	86	24000	ε. Άμβέρσα 24/10	ΜΑΡΤΟ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391	ε. Γκντάνσκ 22/10
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.).....	86	24900	ναυπηγ. Ναυκασόκι	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ.....	70	8455	πρός Καλλάο 30/9
ΚΡΙΟΣ.....	59	16875	άρχει Πειραιά	ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ.....	78	15688	ε. Γουίλιμκτον 22/10
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	πρός Πειραιά 1/10	ΜΕΛΕΤΗ.....	75	35516	α. Νιούκαστλ 17/10
ΚΡΙΤΩΝΑΣ.....	76	6598	πρός Άλγέρι 18/9	ΜΕΝΕΛΑΟΣ.....	69	12748	α. Πειραιά 22/7
ΚΡΟΝΟΣ.....	73	11170	ε. Άσπεν 18/10	ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.....	68	2296	άρχει Πειραιά
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	ε. Μπρισμαπίν 10/10	ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.).....	74	75573	πρός Πόρτ Άρθουρ
ΚΥΘΗΡΑ.....	66	13870	άρχει Πειραιά	ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483	πρός Άλεξάνδρεια
ΚΥΘΟΣ.....	62	4784	άρχει Πειραιά	ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	11940	δ. Σουέζ 18/10
ΚΥΘΟΣ (δ.).....	71	17355	πρός Λισαβόνα	ΜΕΡΑΚΛΗΣ.....	75	28082	ε. Ν. Όρλεάνη 26/9
ΚΥΘΟΣ.....	76	9784	άρχει Πειραιά	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.).....	79	43957	α. Φιλαδέλφεια 28/9
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.....	77	23596	πρός Ίκονιο 4/10	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).....	80	45000	δ. Σουέζ 20/10
ΚΥΡΑΡΗΝΗ.....	61	9443	ε. Χόγκ Κόγκ 19/10	ΜΗΛΟΣ.....	84	28100	α. Σάντος 14/10
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	81	38000	ε. Χόγκ Κόγκ 19/10	ΜΗΛΟΣ Α' Τ'ΑΝΤ.....	79	10991	α. Βικτώρια 21/10
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ.....	66	20516	ε. Χόγκ Κόγκ 19/10	ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	ε. Χόγκ Κόγκ 19/10	ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ.....	69	1570	α. Ν. Όρλεάνη 30/9
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ.....	86	24253	ε. Χόγκ Κόγκ 19/10	ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ.....	72	1563	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823	πρός Πακιστάν 19/10	ΜΙΝΙ ΛΑΚ.....	69	1595	άρχει Πειραιά
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ.....	68	4350	πρός Βεγγάζη 21/10	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ.....	69	1569	άρχει Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	59	6140	άρχει Λευκάδα	ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592	άρχει Πειραιά
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658	ε. Πειραιά 5/10	ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ.....	69	1582	ε. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΛΑΚ Π.....	68	9118	πρός Πόλο 16/10	ΜΙΝΙ ΛΑΣ.....	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	78	9485	α. Μαπούτο 7/10	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ.....	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν.....	70	1582	άρχει Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000	α. Σιγκαπούρη 11/10	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ.....	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	ε. Κόρκ 21/10	ΜΙΝΙ ΛΗΦ.....	71	1584	ε. Γρενάδα 21/10
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306	άρχει Έλευσίνα	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ.....	72	1562	α. Βαλέντια 19/9
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644	α. Σάντος 7/10	ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.).....	70	1598	α. Τζέντα 18/10
ΛΕΔΕΑ.....	63	17879	άρχει Γαλαξείδι	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592	άρχει Έλευσίνα
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592	α. Καστέλλον 10/10
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ.....	70	10618	άρχει Σετούμπάλ	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ.....	70	1582	άρχει Πειραιά
ΛΕΩΝ.....	75	15684	ε. Καστ'ακόδακος 10/9	ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ.....	71	1563	α. Ταμπίκο 14/10
ΛΕΩΝ.....	72	2311	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ.....	70	1591	ε. Γκίζαν 7/10
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	στη Θεσσαλονίκη	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577	ε. Χιούστον 21/10
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.).....	66	29287	στη Φορτάλεζα (αποθήκη)	ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ.....	71	1594	άρχει Πειραιά
ΛΗΜΝΟΣ (δ.).....	69	17485	ε. Ντόρντρεχτ 21/10	ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ.....	70	1592	πρός Σ. Λουσία 29/9
ΛΗΤΩ.....	76	18104	ε. Κασσιόγκ 5/10	ΜΙΝΩΣ.....	75	28082	πρός Γιβραλτάρ 9/10
ΛΗΤΩ (δ.).....	73	71764	πρός Δ. Άφρική 7/10	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	66	22217	στο Σάντος 15/10
ΛΙΑ (μ.).....	78	33191	πρός Βενεζουέλα 15/9	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ.....	74	28082	πρός Πακιστάν 20/10
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'ΝΤ.....	83	20200	δ. Παναμά 11/10	ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.).....	75	60930	πρός Σ. Κρούα 22/9
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ.....	78	12958	ε. Μουτσούρεσε 30/9	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23067	δ. Σουέζ 23/10
ΛΙΤΣΑ.....	77	6228	πρός Μπαράγκουίλα 19/10	ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.).....	72	55204	α. Γένοβα 21/10
ΛΙΤΣΑ Τ.....	71	2994	ε. Χάβρη 19/10	ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	12748	άρχει Πειραιά
ΛΙΩ.....	68	9650	άρχει Πειραιά	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715	πρός ΗΠΑ 20/9
ΛΟΓΙΑΛΥ.....	69	9045	άρχει Βασόρα	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.....	57	3178	α. Σιλακάπ 5/10
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.).....	75	24408	πρός Β. Θάλασσα 19/10	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ.....	78	16726	άρχει Σάρζα
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	πρός ΗΠΑ 4/9	ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ.....	68	36168	α. Πειραιά 9/10
ΛΟΥΣΙΟΣ.....	73	63287	πρός Ρίτσαρντ Μπαί 8/10	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.).....	73	61172	α. Τακόμα 17/10
ΛΟΥΣΥ.....	74	16006	άρχει Χαλκίδα	ΜΟΝΤΑΝΑ.....	73	19818	ΕΤΑ Άιν Σούκνα 29/11
ΛΥΔΙΑ.....	70	14878	πρ. «Μεσσαρίδα»	ΜΟΝΤΟΜΠΑ.....	82	18011	άρχει Έλευσίνα
ΛΥΔΙΑ II.....	72	10008	πρός Πειραιά 11/10	ΜΟΥΣΑΚΗ.....	72	35506	πρ. «Kildoman Venture»
ΛΥΔΙΑ II.....	74	8740	πρ. «Jarama»	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	31500	ε. Λός Άντζελες 19/10
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.).....	81	42105	πρ. «Jarama»	ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ.....	83	32129	α. Τζέντα 3/10
ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755	πρός Άλεξάνδρεια	ΜΠΑΛΜΑΡ.....	72	6680	ε. Χάμπτον 5/10
ΜΑΖΑΛ (δ.).....	53	1493	α. Πειραιά 21/10	ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ.....	72	13686	άρχει Πειραιά
ΜΑΖΑΛ II (δ.).....	65	2676	πρός Λέγκχορν 21/10	ΜΠΑΤΗΣ.....	73	78373	α. Πειραιά 15/10
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).....	70	17485	α. Γιούροπουρτ 16/10	ΜΠΕΤΤΥ.....	70	10495	α. Ν. Όρλεάνη 19/10
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	81	23000	στο Σάντος 21/10	ΜΠΙΑ.....	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	ε. Άνναπολη 15/10	ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.....	73	9771	ε. Μπαντάρ Άμπας 24/9
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713	πρός Γιοσκοχάμα 9/10	ΜΠΛΟΥ Α'Τ'Σ (δ.).....	61	1389	ε. Λειζόρε 21/10
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ.....	69	18923	άρχει Πειραιά	ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.).....	69	63357	πρ. «Tiiskeri»
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427	πρός Χοντίντα 21/10	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.).....	81	29910	δ. Παναμά 15/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504	υπόσκελετο λιβεριανή	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.).....	82	34000	πρός Τσίμα 4/10
ΜΑΚΡΗΦΕΡ.....	69	8065	υπόσκελετο λιβεριανή	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935	πρός Άλγερία
ΜΑΚΡΟΡΟΣ.....	69	8064	ε. Τομασσόνα 6/9	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	61	6155	άρχει Έλευσίνα
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256	πρός Βηρυτόν 16/10	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ.....	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874	πρός Τρίνταντ	ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ.....	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).....	83	32300	α. Άμβέρσα 24/10	ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ.....	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	5590	πρός Πόρτ Μόρεσμπο 8/10	ΜΠΡΗΖ.....	64	35082	άρχει Έλευσίνα
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432	ε. Σάο Φραντίσκο 19/10	ΜΠΡΗΜ.....	85	25227	α. Σιγκαπούρη 4/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500	πρός Βραζιλία 24/10	ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.).....	75	68631	ε. Χιούστον 2/8
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147	ε. Σάντος 10/10	ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	77	13382	α. Σάο Φραντίσκο 19/10
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505	α. Πασαγιάς 11/10	ΜΥΚΟΝΟΣ.....	67	12277	ε. Χιούστον 22/10
ΜΑΡΑΚΙ.....	76	11282	πρός Σκίνα 1/9	ΜΥΡΝΑ.....	68	9710	α. Νιένο Τέρμιναλ 23/8
ΜΑΡΕΣΟΛ.....	69	9623	πρός Τόκυο 10/10	ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.).....	69	51705	

ΝΑΥΤΑΝΤ	75	35561	α. Λός "Αντζελες 8/10
ΝΑΕΟΣ	70	8825	πρός Συρία
ΝΑΕΟΣ ΑΥΛΑΝΤ	80	10982	πρός Καλλάο
ΝΑΤΑ	77	9359	δ. Γιβραλτάρ 15/10
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	ἀργεί Κεντρά
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ἀναμένει Σιγκαπούρη
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584	ἀργεί Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Σάντος 17/10
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	α. Άμβέρσα 18/10
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Μασσάουα 11/10
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ἀργεί Έλευσίνα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Σαβάννα 14/10
ΝΕΪΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	ἀργεί Έλευσίνα
ΝΕΛΑ	66	12259	ἀργεί Έλευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Μαυρίκιο 13/10
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Μπιλμπάο 1/10
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ἀργεί Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	δ. Σουέζ 23/10
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑΪ	72	9606	ε. Ντόχα 22/9
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	πρός Βενετία 12/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό Έλ Χάκλ (ἀποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	ε. Πειραιά 15/10
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631	πρός Ζαχράνι 27/9
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Πειραιά 15/10
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Πειραιά 22/9
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	ε. Γένοβα 19/10
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Λίβερπουλ 20/10
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Σιγκαπούρη 12/10
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	ε. Μιλάζο 12/10

ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	δ. Παναμά 20/10
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	69	6691	α. Δουγκέρκη 15/10
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	μετ. «Truns Marin»
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	πρός Κουβέιτ 25/10
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρός Νιγηρία
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ἀργεί Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	μετ. «Γκόλντ Στάρ» (ε.)
ΝΙΚΥ	73	14667	ε. Ντάρμπατ 10/10
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Νιούκαστλ 14/10
ΝΟΡΘ ΒΑΪΤΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρός Δανία 8/10
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝ	54	7701	ἀργεί Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	στό Σάντος 22/10
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	πρός Κήλαγκ 9/10
ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Ρίο Τανέιρο 19/10
ΝΤΑΪΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Μαχαγιάνα 5/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΪΝΤ	74	14523	ε. Βοστώνη 8/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	πρός Βαλτιμόρη 18/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΝ	77	15320	στή ν. Όρλεάνη 24/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	πρός Σάν Χουάν 26/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	πρός Χιούστον 18/10
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	ἀργεί Πειραιά
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Σαβάννα 29/8
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	ἀργεί Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Ταρραγκόνα 9/10
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	πρός Μποουίρ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	ε. Ντάρ-εσ-Σαλάμ 20/10
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Λέγκχορν 19/10
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Φός 15/10
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382	ε. Πειραιά 21/10

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. Άμβέρσα 25/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	ε. Γκράυς Χάρμπορ 19/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			ναυπηγ. Ούλσάν
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35600	πρός Τζέντα 12/10
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ	86	24253	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ	86	24253	ναυπηγ. Ούλσάν
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999	πρός Γκάνδη 18/10
ΟΛΥΜΠΙΑ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ἐπισκευές Λισαβόνα 8/10
ΟΛΥΜΠΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ΕΤΑ Πάτσι 5/11
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	α. Ίμμιγκχομ 23/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	στό Νητρώιτ 27/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	ε. Χάβρη 23/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	α. Χιούστον 15/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	δ. Π. Σαΐδ 16/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ἀργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΠ	73	15478	ἀργεί Έλευσίνα
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Μομπά 6/9
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑΪΤΟΝ	65	3034	στή Ρουέν
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Φός 22/10
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669	ε. Ν. Όγκρη 11/10
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	δ. Σουέζ 6/10
ΟΥΑΪΤ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	α. Τζέντα 19/10
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στό Νατάλ (ἀποθήκη)
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	πρός Μπαυτίρμα
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στό Λάγος
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597	ἐπωλήθη άλλοδαπούς

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	ἀργεί Έλευσίνα
ΠΑΛΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	ναυπηγ. Καβαχίρι
ΠΑΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	πρός Γιένμπο 23/10
ΠΑΛΟΜΑ	69	9305	πρ. «Σίλβερ Μπαίν»
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Λός Άντζελες 20/10
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Τολέδο 8/10
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Πόρτ Σουδάν 4/10
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ἀργεί Έλευσίνα
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	82	35127	ε. Ν. Όρλεάνη 17/10
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	ἀργεί Πειραιά

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794	ἐπωλήθη Σοβιετικούς
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	πρός Λάγος 20/9
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	στόν Πειραιά
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Ντάρμπατ 15/10
ΠΑΡΑΚΕΥΗ	75	8960	ε. Μπαγκόνγκ 13/10
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	πρός Έλλάδα 28/8
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	πρός Έλλάδα 1/10
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Βρέμη 20/10
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	ε. Χάβρη 22/10
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	πρός Δ. Άφρική
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	πρός Ίνδονησία 27/9
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	δ. Σουέζ 14/10
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	ε. Τζέντα 11/10
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	ε. Σάο Σεμπασιάν 24/9
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	πρός Αύγουστα 7/10

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ἀργεί Βενετία
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	ε. Ριγίεκα 21/10
ΠΕΛΛΑ	79	10993	πρός Σιγκαπούρη 27/9
ΠΕΛΛΑ	71	1594	πρός Σιγκαπούρη 17/10
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	ἀργεί Έλευσίνα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914	ε. Άκαμπα 18/9
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	πρός Ν. Όρλεάνη 9/10
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪΥ	71	9623	ἀργεί Έλευσίνα
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	ε. Ταϊτσούγκ 31/7
ΠΕΤΡΑ	76	23149	πρός Κορέα 8/9
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Εύρωπη 24/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	πρός Ραμπέγκυ 15/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 9/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Τζέντα 18/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Άμβέρσα 23/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	πρός Χιούστον 4/10
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	πρός Τσουρούγκα 20/10
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	ἀργεί Ρίβερ Φωλ
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Ν. Γουέστμινστερ 21/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	πρός Άρούμπα 10/10
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Τζέντα 13/10
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	πρός Λουάντα
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	ἀργεί Γαλαξείδι
ΠΙΝΔΟΣ	81	15825	πρ. «Γιάννης Κ.»
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	πρός Χόγκ Κόγκ 10/10
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ἀργεί Λομπότο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	ε. Φουκουγιόμα 18/10
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	δ. Παναμά 2/10
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρός Λάγος 20/10
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	πρός Εύρωπη 30/9

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Λός Άντζελες 21/10
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	ἀργεί Γαλαξείδι
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	πρός Μόντρεαλ 10/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	δ. Ντόβερ 11/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	ε. Σ. Τζών 8/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Π. Σαΐδ 30/98
ΠΟΠΗ	67	11002	πρός Θεσσαλονίκη 15/10
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Σ. Βινσέντε 2/10
ΠΟΡΟΣ	81	13598	ε. Σάουθεντ Άνκοράτς 14/10
ΠΟΡΟΣ ΑΥΛΑΝΤ	81	10520	πρός Τζακάρα 15/10
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἐπισκευές Πειραιά
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	πρός Σάντα Μάρτα 14/10
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Λός Πάλμας 14/10
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	ἀργεί Πειραιά
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	ε. Κόρπους Κρίστι 19/10
ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ	72	8016	δ. Σουέζ 14/10
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	δ. Παναμά 3/10
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	α. Ρός Τανούρα 15/10
ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Πειραιά 30/9
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ε. Ούμπα 22/10
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Πειραιά 27/9
ΡΑΪΝΑ	81	32247	α. Χόγκ Κόγκ 11/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ 1 (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 20/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 21/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ 3 (δ.)	78	69016	α. Σάρροχ 16/10
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	α. Ν. Όρλεάνη 10/10
ΡΕΑ	71	9025	α. Βαλλέτα 24/7
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	πρός Κέρκυρα 17/9
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	ἐπωλήθη
ΡΕΝΑ	72	14651	πρός Σουραμπάγια 8/10
ΡΗΛΑΪΑΝΤ	77	9774	ε. Τζέντα 15/10
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑΪ	70	15769	μετασκευάζεται σε ἐπιβατηγό
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	πρός Σαουδική Άραβία
ΡΟΔΑΝΘΗ (μ.)	69	16229	πρ. «Ατλάντικ Χέριτεϊτς»
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	δ. Παναμά 15/10
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Φός 17/10
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	α. Κόρπους Κρίστι 11/10
ΡΟΥΛΑ	62	811	α. Λομέ 10/10

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Σάντος 19/10
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ	75	2144	ε. Πειραιά 29/8
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΠΙΛΕ (δ.)	65	2916	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Σακάντε 8/10
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪΪΟΝΗΡ	72	11505	ἀργεί Πειραιά

ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	ε. Κασιούγκ 8/10
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	ε. Τολέδο 2/10
ΣΑΝ Π.	81	35522	δ. Ντόβερ 16/10
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	πρός Ίνδον 29/8
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	πρός Λιβύη 17/9
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	πρός Ίνδον 13/9
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	πρός Αφρική 10/10
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	μετ. «Natassa I» (κ.)
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Μπρέικ 10/10
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	πρός Κύπρο 11/10
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	αργεί Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	αργεί Λομπιτό
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	αργεί Πειραιά
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	δ. Ντόβερ 23/10
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	πρός Κούβα 15/9
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	πρός Μέγαρο 4/10
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	πρός Ν. Αμερική 16/10
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	πρός Κάπ. Λοπέζ 8/8
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427	δ. Παναμά 11/10
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	αργεί Πειραιά
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρός Σάο Τομέ 6/10
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	πρός Γιοκοχάμα 8/10
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	α. Μπρισμπίην 17/10
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	πρός Όλλανδία 12/10
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Βομβή 8/10
ΣΙΔΩΝ	66	2202	αργεί Χαλκίδα

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Ν. Όρλεάνη 20/10
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866	ε. Κων/πολη 7/10
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	ε. Βομβή 10/10
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Μπρισμπίην 15/10
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. Λίβερπουλ 18/10
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	δ. Παναμά 13/10
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	πρός Λάος 28/9
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Γένοβα 20/10
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093	πρός Βηρωτό 6/10
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	αργεί Πειραιά
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	α. Τέμα 15/10
ΣΚΑΠΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Ν. Όρλεάνη 29/8
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	αργεί Χαλκίδα
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ε. Κασιούγκ 8/10
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	πρός Καρμινόνερας 24/9
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	πρός Μάρσα ελ Μπρέγκ 27/7
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834	α. Κινούρα 9/10
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	πρός Ν. Χάβερ 29/2
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρός Φλάσσιγκ 26/9
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	α. Ν. Όρλεάνη 10/10
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Βικτώρια 10/10
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ε. Σάντος 16/10
ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942	πρ. «Γλυφίδα»
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	α. Γλουίντεν 14/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094	δ. Επτάνησα 8/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	α. Αύγουστα 13/10
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	δ. Ντόβερ 23/10

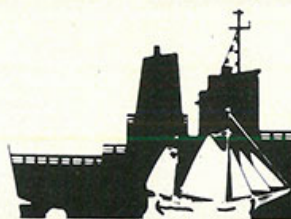
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	διάλυση Κίνα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	ε. Σαγκάη 14/10
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρός Σαγκανασέκι 7/10
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	πρός Κορέα 8/10
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Άμβουρνο 25/10
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	α. Πόρτ Χάρκωτ 21/10
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	α. Ρός Τανούρα 4/9
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στο Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Κέηπταουν 10/10
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Τενερίφ 19/10
ΣΥΡΑ	77	16380	ε. Ρεσίφ 10/10

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	στο Γκουαγιακούλ
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	πρός Χαλούλ Άιλαντ 5/10
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	ε. Άμβουρνο 24/10
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	στη Σιγκαπούρη
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	α. Γλασκώβη 15/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	πρός Φιλαδέλφεια 15/10
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	επώληθη
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	ε. Καστελλομάρε 16/10
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	στο Μπόου
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	αργεί Πειραιά
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ε. Φιλαδέλφεια 14/10
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ε. Μπουένα Βεντούρα 25/9
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Ν. Όρλεάνη 22/10
ΤΖΑΚΥ	84	35209	α. Ρότερνταμ 11/10
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	αργεί Πειραιά
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Υ	72	9081	αργεί Άστακό
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160	επώληθη άλλοδαπούς
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	πρός Άλεξάνδρεια 17/10
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100	ε. Ρεσίφ 10/109
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100	στο Ντάρμπαν 12/10
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	α. Ρίο Ίανέιρο 9/10
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569	αργεί Α. Τσάρλς
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	επώληθη Έλληνες
ΤΖΩΝ	71	13857	στο Μπαντάρ Άμπας
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Χιόστον 22/9

ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	επώληθη
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Ταϊτάκογκ 22/10
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Κήλαγκ 30/9
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	αργεί Έλεουσινά
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	αργεί Α. Τσάρλς
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	πρός Δ. Αφρική 22/9
ΤΗΘΥΣ	73	3717	αργεί Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	αργεί Πειραιά
ΤΙΓΡΙΣ (μ.)	73	67904	πρός Τουμπάρδο 8/10
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	αργεί Πειραιά
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	στο Άλιγέρι
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	α. Σιγκαπούρη 20/10
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Πειραιά 16/10
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211	α. Κόρπους Κρίστι 8/10
ΤΟΣΟΤΗΣ	74	19166	ε. Σάν Φραντσίσκο 30/9
ΤΟΣΟΤΗΣ	71	9082	ε. Πειραιά 1/7
ΤΟΠΑΖ	85	28000	ε. Τόκυο 9/10
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	υπέστειλε λιβεριανή
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	υπέστειλε λιβεριανή
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Χιόστον 10/9
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	πρός Σιγκαπούρη 17/10
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Σάντος 23/9
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Θάντερ Μπαί 20/10
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680	α. Φιλαδέλφεια 8/10

ΤΥΧΗ	70	10886	πρός Συρία 5/10 *
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	α. Βανκούβερ 2159 *
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	πρός Κόμπε 3/10
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	πρός Ήράκλειο 17/10
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	αργεί Χαλκίδα
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	πρός Ιαπωνία 11/9
ΦΑΙΔΡΑ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	ε. Χόγκ Κόγκ 22/9
ΦΑΝΝ ΑΝΝΑ	6	22049	πρ. «Cairnshore»
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	πρός Μόντρεαλ 22/10
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	στο Κάργκ 9/10
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Ρότερνταμ 22/10
ΦΕΙΔΙΣΤΥ Α. (δ.)	84	31411	πρός Περσικό 5/10
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	ε. Σάουθ Ραϊντγκ Πόιντ 14/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ I	83	17217	ε. Γιοκοχάμα 19/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ II	84	19049	ε. Καζαμπλάνκα 14/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ III	84	19049	ε. Σαγκάη 5/10
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ IV	84	19049	α. Τζέντα 5/10
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΛΙΝΒ.	76	22297	α. Ν. Όρλεάνη 15/10
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22577	πρός Ιαπωνία
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	δ. Σουέζ 29/9
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Χιόστον 17/10
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	4	16283	ε. Σάφι 12/10
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	α. Σαβάννα 12/10
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Πόρτ Τάουνσεντ 11/10
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Ν. Όρλεάνη 2/7
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Σάντος 16/10
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Γιούροπουρτ 10/10
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	αργεί Πειραιά
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633	δ. Σουέζ 11/10
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Μογκαντίσου 26/9
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χιόστον 3/10
ΦΟΙΝΙΣ (δ.)	75	76142	επώληθη άλλοδαπούς
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340	πρός Βόλο 3/10
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	πρός Κασιούγκ 7/10
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	πρός Ίνδονησία 22/9
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9484	στο Χάρ αλ Ζουμπάιρ
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463	α. Χάμπτον 19/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	πρός Σιγκαπούρη 14/9
ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΝΒ.	79	9418	ε. Κοτονού 7/10
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	ε. Σάντος 19/10
ΦΡΗΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	πρός Ίμπιτούμπα 23/8
ΦΡΗΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	στον Περσικό 25/10
ΦΡΗΤΟΝ	70	9839	α. Λός Άντζελες 20/10
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	ε. Ρότερνταμ 25/10
ΦΡΙΜΑΡ	70	3974	αργεί Πειραιά
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Τζέντα 6/10
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680	αργεί Πειραιά
ΦΡΟΣΥ Κ.	70	9069	αργεί Πειραιά
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	ε. Τζέντα 11/10
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρός Νοβοροσίσκ 9/10
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	πρός ΗΠΑ 9/10
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366	α. Νόρβικ 12/10
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	πρός Χιλή 10/10
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	αργεί Πειραιά
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	αργεί Άμβέρσα
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	α. Πειραιά 15/9
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	στο Ήράκλειον 2/9
ΧΛΟΗ	82	36202	πρ. «Sycee»
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	πρ. «Δαναός»
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403	ε. Χάφιλαξ 21/10
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II	67	3831	αργεί Πειραιά
ΧΡΗΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145	αργεί Πειραιά

ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Πόιντ Νουάρ 7/10
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	πρός Ροστόκ 3/10
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	στη Φουτζέιρα
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	ε. Μπωμόντ 1/10
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500	ναυπηγ. Τόκυο
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	αργεί Χαλκίδα



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λ:β = Λιβάνου

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρετανίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = άνεχώρησε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνασφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ (κ.)	71	19691
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. (κ.)	71	13443
ΑΓΙΑ ΕΛΕΝΗ (κ.)	76	45442
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ (π.)	68	25432
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
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
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 ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΒΛΟΣ Ρ(κ.)	00	66
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΪ'ΚΟΝ	71	27958
ΑΪ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪ'ΓΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΪ'ΓΛΑ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694

ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΑΣ (δ.Μ.)	69	93547
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724
ΑΛΑΝΤΙΑ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.π.)	70	54440
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	92	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΗΣ *	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	65	1219
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΟΝ	71	31584
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΥΝΑ ('Ονδ.)	65	14054
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΕΝΑ (κ.)	72	1598
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213

ε. Πειραιά 18/9
α. Μάντρε ντέ Ντέους 24/9 μετ. «Concorde» (κ.)
ε. Πειραιά 1/4
α. Λομέ 28/9
ε. επωλήθη άλλοδοπούς
δ. Μπρουσμπούτελ 30/9
α. Ταιτσούκ 24/5
α. Πειραιά 1/10
ε. Αύγουστο 25/10
α. Μαπούτο 28/8
ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/11
ε. 'Αλεξάνδρεια 28/8
α. Ρίο 'Ιανέιρο 1/10
α. Σιγκαπούρη 28/9
μεσογειακές μεταφορές
α. Ντάρμπαν 15/9
α. Κουκούρα 7/10
α. Ραβέννα 26/9
α. Φέλιξτρου 8/10
α. Πειραιά
α. Φουτζέιρα 29/9
ε. Σουέζ 10/10

α. Γιβραλτάρ 5/10
ε. Σιγκαπούρη 28/9
ε. Βηρυτό 27/9
δ. Σουέζ 7/10
ε. Χορμούζ 8/10
α. Λας Πάλμας 5/10
α. Πειραιά 24/9
α. Λάρνακα 3/10
α. Πειραιά
ε. επωλήθη διάλυση
α. Μπ. 'Αίρες 12/9

δ. Π. Σαΐδ 1/10
α. Καράτσι 5/9
στο Τσμπόκο
υπέστειλε έλληνική
α. Πειραιά
α. Χιούστον 7/9
προς Ταϊλάνδη 20/8
α. Πειραιά
α. Μπαχραϊν 4/10

α. Γιβραλτάρ 10/9
α. Σάντο Ντομίνγκο 25/8
α. Ρότερνταμ 3/10
δ. Παναμά 25/9
ε. Σέτε 1/10
δ. Πόρτ Σαΐδ 5/10
α. Σιγκαπούρη 9/9
α. Τάμπα 20/9
ξένα συμφέροντα
α. Σάντος 28/9
α. Μπόρ 23/9
προς 'Αμβέρσα

α. Γιούροπορτ 28/9
α. Πειραιά
α. Κέηπτάουν 25/9
α. Θεσσαλονίκη 2/9
ε. Σιγκάγκ 25/9
ε. Σάο Σεμπαστιάν 19/9
α. Πειραιά 4/10
α. Πειραιά 3/9
ε. Ρότερνταμ 6/10
ε. Λεμσσό 4/10
ε. Θεσσαλονίκη 28/9
α. 'Αμβέρσα 3/10
ε. Μαδρίδα 3/10
προς Καράτσι
ε. Τσίμπα 3/10
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/9
δ. Κωνσταντή 18/9
α. Ν. 'Υόρκη 28/9
προς Ρίο 'Ιανέιρο 23/9
στη Σιγκαπούρη 9/10
α. Σαγκάη 14/5
α. Ντεμεράρα 19/9
α. Βενετία 3/10
ε. Πειραιά 4/9
προς Μπ. 'Αίρες 9/9
α. Θεούτα 11/9

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑΙ (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΖΕΛ (δ.κ.)	71	115871
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.)	69	5872
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΑ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΥ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪ'Λ(π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710
ΑΦΕΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ (π.)	68	14771
ΒΑΣΙΛΙΑΝ Δ. (κ.)	77	3.827
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ Ε (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ *	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.δ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (κ.)	72	8987
ΓΙΑΧΑΡΑ (π.)	83	38322
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.)	72	14315

α. Θεσσαλονίκη 1/10
ε. επωλήθη διάλυση
α. Κοτονού 30/9
προς Σουέζ 16/9
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/9
α. Ντάρμπαν 5/10
μεσογειακές μεταφορές
α. Βρέμη 20/9
ε. Πειραιά 20/8
στη Μπαγκόγκ 11/9
δ. Κωνσταντή 10/9
δ. Σουέζ 3/10
α. Πειραιά 30/8
πρ. «Αννα I. 'Αγγελικούση»
α. Ντουλούθ 20/9
προς Μεξικό 22/8
προς Βηρυτό 29/9
στο Σουέζ
ε. Μογκαντίσου 6/8
ε. Τζακάρτα 20/9
α. Σιγκαπούρη 25/9
ε. Ναγκόγια 26/9
δ. Γιβραλτάρ 24/9
ε. Ρότερνταμ 10/10
α. Σάντος 30/9
α. 'Αμβέρσα 11/10
α. Θεσσαλονίκη
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 26/9
α. Φουτζέιρα 17/9
μετ. «Αρχαδία» (κ.)
ε. Λίβερπουλ 10/10
ε. Πόρτ Σαΐδ 1/10
ε. 'Αρατού 14/9
α. Πειραιά
προς Σετούμπάλ 30/9
ε. Νάπολη 9/10
ε. Βομβάη 13/8
α. Χιούστον 24/9
α. 'Αλ Ρουέξ 20/9
ε. 'Αντεν 21/9
α. Βάλβις Μπαϊ 18/9
α. 'Αμβούργο 10/10
α. Πειραιά
α. Χιούστον 17/9
α. Κακινάνα 8/9
α. Ρεσίφε 26/9
ε. Πειραιά 25/2
δ. Γιβραλτάρ 23/9
α. Πειραιά
α. Πόρτ Σαΐδ 4/10

α. 'Αμβέρσα 9/10
ε. Πειραιά 8/10
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/9
α. Πειραιά
α. 'Εμδεν 8/10
α. Σιγκαπούρη 12/9
α. Λισαβόνα 9/10
α. Φιλαδέλφεια 28/9
α. Τζέμπελ 'Αλι 24/8
δ. Κωνσταντή 14/9
ε. 'Αμβούργο 7/10
α. Πόρτ Σαΐδ 6/9
προς Νιγηρία 1/10
α. Σιγκαπούρη 26/9
ε. Μομπάσα 4/9
στη Σύρο 3/9
στο Κουεϊτ 11/11
πρ. «Γεωργίου Μάτσα»
στη Μομπάσα (άποθήκη)
ε. Λέγκχορν 30/9
δ. Ντόβερ 7/10
προς Γιοκοχάμα 4/10
ε. Πειραιά 15/7
α. Σιγκαπούρη 27/9
α. Πόρτο Καμπέλλο 29/8
ε. Τορέδο 29/9

ΓΙΟΥΡΟΠΑ.....	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.).....	69	3957
ΓΚΑΖ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.).....	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.).....	77	3999
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΗΝ (δ.π.).....	82	4764
ΓΚΑΖ ΠΑΖΦΙ (δ.π.).....	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.).....	66	2691
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.).....	65	1598
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.).....	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.).....	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.).....	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.).....	75	109979
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ.....	65	1222
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.....	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).....	70	54134
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ.....	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.).....	68	9812
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.).....	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.).....	78	20328
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.).....	68	9417
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.).....	63	10085
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.).....	68	8915
ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.).....	81	11503
ΓΟΥΑ'Ι'Ζ (δ.κ.).....	71	17355
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.).....	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.).....	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	70	11329
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΙΤΥ.....	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ.....	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.).....	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.).....	81	40357
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ.....	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ.....	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
ΓΡΕΓΟΣ.....	77	30326
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.).....	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.).....	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ.....	71	37115
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.).....	84	10562
ΔΑΜΩΝ.....	74	20712
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.).....	71	17805
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).....	70	3206
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.).....	59	1226
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.).....	68	3784
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	72	17355
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.).....	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.).....	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.).....	69	10625
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.).....	65	1442
ΕΙΡΗΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.).....	67	23552
ΕΛΕΝ Γ. (π.).....	71	11069
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).....	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.).....	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).....	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ.....	78	38467
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.).....	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.).....	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.).....	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.).....	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.).....	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).....	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.).....	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (κ.).....	72	16207
ΕΛΠΙΔΑ (π.).....	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.).....	75	9064
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.).....	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.).....	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (κ.).....	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.).....	77	11083
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ.....	78	39814
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.).....	74	44608
ΕΡΝΗ (π.).....	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.).....	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.).....	74	6042
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.).....	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.).....	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.).....	85	22980
ΕΣΤΙ (π.).....	72	10351
ΕΣΤΟΡΙΑ (π.).....	69	9162
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ (π.).....	76	11321
ΕΥΑΙΜΕΝΗ*.....	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ.....	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.).....	77	15356
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.).....	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.).....	84	24310
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.).....	76	21360
ΖΑΡΑ (Α.).....	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ.....	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.).....	75	176008
ΖΕΥΣ Ι (π.).....	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.).....	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ.....	77	18838
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.).....	70	17485
ΖΒΗ.....	79	16379
ΖΡΑ.....	79	16390
ΖΡΑΚΛΗΣ (π.).....	57	2875
ΖΗΤΕΡ ΜΠΑΙΗ.....	75	12969
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*.....	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*.....	78	11003
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.).....	64	31097
ΘΑΛΙΑ (Μ.).....	67	17382
ΘΑΛΙΑ (π.).....	76	16873

α. Λός Πάλλμας 14/9.....	
α. Πειραιά 23/6.....	
δ. Σουέζ 30/9.....	
α. Ρίο Χάινα 12/9.....	
ε. Ρίο Χάινα 20/9.....	
ε. Πειραιά 8/10.....	
α. Τρίπολη 28/9.....	
ε. Σουέζ 8/10.....	
ε. Πειραιά 16/9.....	
α. Κορούνα 4/10.....	
δ. Π. Σαΐδ 24/9.....	
ε. Φουτζέιρα 19/9.....	
ε. Ντόβερ 9/10.....	
α. Βαρκελώνη 5/10.....	
α. Φουτζέιρα 20/9.....	
στό Φλάσσιγκ 21/9.....	
α. Παναμά 18/8.....	
πρ. Σάμμερ Ντιού.....	
ε. Φιλαδέλφεια 4/9.....	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάϊ 14/9.....	
α. Λέγκχορν 24/9.....	
πρ. Χοντίντα 1359.....	
ε. Σιγκαπούρη 28/5.....	
υπέστειλε ελληνική.....	
επώληθη.....	
δ. Σουέζ 7/10.....	
αργεί Πειραιά.....	
α. Παλμοντάϊ 3/10.....	
πρ. Μεξικό 27/9.....	
α. Τζέμπελ Ντόνα 22/9.....	
α. Γουέστερν Πόρτ 7/10.....	
ε. Ριγέκα 8/10.....	
α. Σεπετίμα 26/9.....	
διάλυση Φορμόζα.....	
ε. Ροζάριο 23/9.....	
πρ. Ντόρ ες Σαλάμ 31/8.....	
α. Μπαχραϊν 26/9.....	
πρ. Φορμόζα 13/10.....	
πρ. Περσικό 26/8.....	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 6/10.....	
α. Γένοβα 8/9.....	
πρ. «Vela».....	
α. Χαλκίδα 8/9/85.....	
ε. Τής 10/10.....	
α. Ν. Όρλεάν 26/9.....	
α. Σακάντε 22/9.....	
α. Σιγκαπούρη 3/10.....	
α. Αύγουστα 2/10.....	
δ. Σουέζ 9/10.....	
α. Μανφρεντόνια 2/10.....	
α. Λονδίνο 8/10.....	
α. Ρίο Ίανέιρο 25/9.....	
α. Γιβραλτάρ 22/9.....	

ε. Ντόρμαν 13/8.....	
α. Τσάνα 25/9.....	
μεσογειάκας μεταφορές.....	
αργεί Πειραιά.....	
ε. Πειραιά 5/8.....	
α. Φός 24/9.....	
α. Σιγκαπούρη 17/8.....	
α. Πειραιά 21/9.....	
ε. Τσίμα 2/10.....	
πρ. Γιβραλτάρ 30/9.....	
α. Σάλλομ Βός 7/10.....	
α. Μίγκ Τέρμιναλ 12/9.....	
α. Τεργέστη 24/9.....	
α. Σάλλομ Βός 29/9.....	
α. Φιλαδέλφεια 9/9.....	
α. Γδύνια 2/10.....	
α. Γιβραλτάρ 18/9.....	
ε. Ματάνζας 8/11.....	
δ. Σουέζ 29/8.....	
ε. Χορμούζ 1/8.....	
δ. Σουέζ 28/9.....	
ε. Λάρνακα 10/10.....	
δ. Παναμά 28/9.....	
δ. Γιβραλτάρ 6/10.....	
α. Καραϊσι 4/9.....	
ε. Πειραιά 30/9.....	
δ. Π. Σαΐδ 8/10.....	
ε. Χιούστον 2/10.....	
α. Μελβούρνη 20/9.....	
ε. Π. Σαΐδ 5/10.....	
πρ. Μπουσάν 5/9.....	
δ. Παναμά 30/9.....	
πρ. «Port of Savannah».....	
υπέστειλε ελληνική.....	
α. Γιούροπορτ 18/9.....	
α. Σιγκαπούρη 26/9.....	
α. Μασσάουα 6/10.....	
ε. Μπουεναβεντούρα 20/9.....	
α. Ρίο Ίανέιρο 27/9.....	
α. Καγκουίμα 24/9.....	
α. Χιούστον 30/9.....	
πρ. «Brazilian Trader».....	
ε. Τζέντα 4/5.....	
στή Σαφάγκα (άποθήκη).....	
ε. Γένοβα 9/10.....	
ε. Ίτακο 28/9.....	
δ. Σουέζ 5/10.....	
ε. Βενετία 30/9.....	
ε. Ταμπίκο 15/9.....	
δ. Σουέζ 29/9.....	
α. Άσος 4/10.....	
α. Άκαμπα 2/9.....	
στή Μπόρα.....	
ολική απόλεια.....	
δ. Γιβραλτάρ 3/10.....	
ε. Π. Καμπέλλο 1/8.....	

ΘΑΡΡΟΣ (π.).....	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.).....	69	10650
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.).....	72	28021
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.).....	71	16276
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.).....	72	4827
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.).....	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.).....	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.).....	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.).....	65	1000
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.).....	75	39995
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ.).....	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.).....	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΣΙΠΙΤ (Μαλ.).....	58	3993
ΙΟΣ (π.).....	70	3971
ΙΣΤΡΙΑ.....	68	4202
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.).....	81	31000
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.).....	52	1575
ΙΩΝΙΑ (κ.).....	69	10524

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ.....	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.).....	72	11171
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.).....	70	18828
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (Λ.).....	83	17066
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (δ.κ.).....	68	14948
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.).....	69	9731
ΚΑΛΥΝ (κ.).....	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ.....	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).....	77	21687
ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.).....	81	11579
ΚΑΠΑΛ (κ.).....	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.).....	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).....	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.).....	70	11716
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙ (κ.).....	72	16018
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.).....	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.).....	58	2966
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.).....	54	10993
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	68	13532
ΚΑΠΤΑΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.).....	81	1800

ΚΑΡΛΟΒΑ (Μπχ.).....	75	29314
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.).....	71	9206
ΚΑΣΤΑ (κ.).....	72	17674
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.).....	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.).....	76	3824
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.).....	57	1324
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*.....	68	13694
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ.....	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ.....	71	9842
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.).....	71	9826
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ.....	72	9542
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.).....	68	24668
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.).....	69	9792
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.).....	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.).....	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.).....	74	16682
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.).....	66	6995
ΚΙΡΜΠΑΤΙ (μ.).....	81	1213
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.).....	69	79969
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.).....	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.).....	68	40626
ΚΛΕΛΙΑ (κ.).....	75	176009
ΚΟΝΠΟΛΙΣ.....	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	77	33200
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.).....	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.).....	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.).....	75	16221
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.).....	75	16221
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.).....	68	54540
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.).....	68	15809
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.).....	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.).....	68	1599
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V. (κ.).....	73	20328

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.).....	74	65068
ΛΑΙΔΑ Α. (δ.κ.).....	75	115042
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.).....	71	13166
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.).....	58	1590
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.).....	80	16650
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.).....	78	11162
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.).....	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.).....	65	1600
ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.).....	76	19150
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.).....	68	22244
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.).....	69	2993
ΛΕΒΑΝΤΕΣ.....	77	70983
ΛΕΝΙ (δ.κ.).....	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.).....	74	18700
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.).....	72	10194
ΛΕΡΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ (κ.).....	67	14720
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).....	68	15982
ΛΕΥΚΑΣ (κ.).....	65	2435
ΛΕΩΝ (κ.).....	73	15382
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.).....	72	6106
ΛΙΜΝΙΑ (κ.).....	69	7827
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.).....	74	8931
ΛΙΝΤΑ.....	71	17878
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.).....	74	3256
ΛΟΤΟΥΣ (κ.).....	74	6017
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.).....	71	22523
ΜΑΚΡΗΦΕΡ.....	69	8064
ΜΑΚΡΟΡΟΣΤ.....	69	8064
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.).....	71	8648
ΜΑΝΙΕ ΙΙ (κ.).....	68	25120
ΜΑΝΟΣ (π.).....	76	12498

αργεί Άγ. Δομνίκο.....	
ε. Κανέ 8510.....	
ε. Τζέντα 19/9.....	
α. Σιγκαπούρη 5/10.....	
α. Π. Κορτές 17/9.....	
ε. Λονδίνο 12/10.....	
ε. Νταμμά 21/9.....	
δ. Γιβραλτάρ 5/10.....	
πρ. «Lady Sylvia».....	
ε. Φός 15/10.....	
αργεί Πειραιά.....	
μετ. «Regulus Star».....	
αργεί Πειραιά.....	
α. Κόμπε 18/9.....	
μεσογειάκας μεταφορές.....	
α. Λίβερπουλ 6/10.....	

στη Γάνδη
πρὸς Μομπάσα 27/9
ἀργεὶ Ἀμστερνταμ
δ. Σάουθ Ήστ Σόλ 30/9
ε. Μπαντίρ Ἀμπας 25/8
α. Μπ. Αἶρες 23/9
ε. Νιχάμα 29/9
ε. Σάο Φραντζίσκο 2159
ε. Παράναγκουα 31/8
α. Μπιλμπό 8/10
πρὸς Ἀδριατικὴ 27/9

ε. Βόλο 14/9
δ' Ἐπτάνορα 18/9
ε. Τόρρε Ἀνουζιάτα 2/10
ε. Μανφρεντίνια 19/9
ε. Λός Ἀντζελές 22/9
στὴ Μπιάνα
ἀργεὶ Μοντεβιδέο
ε. Ντεμεράδα 27/9

α. Τζέντα 12/9

ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΕ 1 (π.)	64	7995
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΕΡΣ ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60855
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ (π.)	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΕΝΑΚΙ (Μ.)	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	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 ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	13861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΘΕΜΙΣ (κ.)	73	9324
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΝΙΚΑ (κ.)	70	11651
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΟ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΝΕΣΣΗΣ	74	34103
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΖ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΖ Π. (π.)	69	5998

α. Τρίπολη 18/9	
μετ. «Φόρουμ Πάισον» (κ.)	
έπωληση άλλοδαπούς	
α. Ρίο Γκράντε 28/9	
δ. Γιβραλτάρ 1/10	
ε. Σάο Σεμπίτιν 9/9	
ε. Ρότερνταμ 1'9	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/10	
δ. Παναμά 8/10	
α. Λοντόντε 3/10	
α. Σ. Φραντίζκο 30/9	
α. Λεμεσό 8/10	
α. Φιλαδέλφεια 21/9	
α. Πειραιά	
πρ. «Paul L. Fahrney»	
α. Μιλάδο 19/9	
α. Φουτζέιρα 12/9	
ε. Φέλιξστού 17510	
ε. Φουτζέιρα 7/10	
α. Ματαρόν 13/8	
α. Ιντσόν 3/10	
α. Γένοβα 8/10	
ε. Άμβερσα 26/9	
ε. Τσιταγκόνκ 5/10	
α. Τζάκσονβιλ 21/9	
α. Λομέ 9/9	
στη Μανίλα 1/8	
α. Ν. 'Υόρκη 16/9	
α. Σιγκαπούρη 28/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη 24/8	
στο Μόνου (άποθηκη)	
μετ. «Blue Bay» (π)	
α. Πειραιά	
α. Πειραιά	
α. Λονδίνο 15/9	
δ. Σκώ 5/9	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/10	
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/10	
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/10	
α. Χάμπτον 23/9	
ε. Μπελίζ Σίτυ 28/8	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/9	
α. Πειραιά	
α. Χιούστον 26/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη	
α. Ν. 'Ορλεάνη	
ε. Άγ. Βικέντιο 1/10	
δ. Παναμά 30/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη	
α. Ν. 'Ορλεάνη 23/9	
α. Ν. 'Ορλεάνη	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/7	
α. Θεσσαλονίκη 15/9	
α. Τσάρλεστον 3/9	
α. Πειραιά	

α. Ν. 'Ορλεάνη	
α. Βαλέττα 23/9	
α. Γιβραλτάρ 7/10	
πρ. Άλγερια	
ε. Λά Γκουέρα 1/9	
μεταφορές 'Ινδονησίας	
α. Ντουλά 17/9	
α. Σάντος 24/9	
α. Πειραιά	
α. Ρίο 'Ινβέρσο 19/9	
μετ. «Belstar» (κ.)	
α. Τάμπα 18/9	
α. Πειραιά	
ε. Κουβέιτ 29/9	
α. Γάνδη 8/10	
δ. Γιβραλτάρ 15/9	
α. Τενερίφη 1/10	
πρ. Μανίλα	
α. Σιγκαπούρη 28/9	
δ. Γιβραλτάρ 28/9	
ε. Μανίλα 10/9	
ε. Σουέζ 5/10	
στο Μπουσίρ	
α. Τερνέστ 4/10	
δ. Παναμά 26/9	
α. Λάγος 7/9	
α. Μπαγκκόκ Μπάρ 19/9	
δ. Π. Σαίδ 3/10	
α. Μπότγουιντ 26/9	
μεταφορές Περσικού	

δ. Παναμά 26/9	
α. Κέιπτάουν 25/8	
δ. Παναμά 9/9	
δ. Σουέζ 6/10	
α. Βανκούβερ 19/9	
μεταφορές μεταφορές	
μεταφορές 'Ερυθράς	
α. Λάρνακα 8/10	
ε. Γέμπο 28/9	
ε. Σάντος 2/9	
πρ. Ροστόκ 1/10	
α. Πειραιά	
α. Πειραιά	
α. Πειραιά	
πρ. Μαυρίκι 1/10	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/10	
ε. Τσάνα 1/10	
μετ. «Καρίνα» (λ.)	
ε. Πειραιά 7/10	
ε. Μισισσιππί 28/10	
α. Πειραιά	

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	62	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΝΟΣ (κ.)	67	11056
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΑ	76	16369
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	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 (π.)	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ VI (π.)	75	8196
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΞΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (βρ.)	67	19541
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (βρ.)	66	22617
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (βρ.)	69	9182
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΥΛΟΣ ΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΥΣ	76	9872
ΠΕΝΤΕΛΗ (λ.β.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.β.)	66	15688
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959

α. Ν. 'Υόρκη 14/9
α. Χαλκίδα
πρ. «Βαγαυί»
ε. Βομβάρη 30/9
α. Κπέμε 28/9
πρ. Σιγκαπούρη 20/6
α. Πειραιά
α. Γιούροπορτ 9/10
ε. Γδύνια 1/10
δ. Γιβραλτάρ 24/9
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/10
πρ. «Κωνσ. Ματέζος»
στο Παλάου Σαμπού
ε. Λάγος 8/9
α. Παρανάγουα 29/9
α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 29/9
ε. Πειραιά 7/10
διόλωση Πακιστάν
ε. Γκντάνσκ 29/9
ε. Ν. 'Υόρκη 28/9
δ. Σουέζ 30/9
α. Πειραιά
α. Ρότερνταμ 11/10
α. Πειραιά 1/9
α. Πειραιά
α. Πειραιά
α. Άγ. Βικέντιο 21/9
δ. Γιβραλτάρ 24/8
α. Ρότερνταμ 8/9
α. Φουτζέιρα 5/9
ε. 'Αιν Σούκνα 9/10
α. Πόρτ Κέλαγκ 14/9
μετ. «Σίτυ φ Μπεϊρούτ» /
α. Πειραιά
α. Πόρτ ντέ Μπουκ 23/9
ε. Λισαβόνα 9/10
α. Πειραιά
α. Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
α. Πειραιά
δ. Σουέζ 6/10
α. Πειραιά
α. Μάντρε Ντέ Ντέους 31/8
α. Μπούλε Μπαι 20/9

α. Τάμπα 27/9
α. Τέμα 17/9
ε. Φουτζέιρα 7/9
στην Άμβέρσα 29/9
επωλήθη Τούρκους
ε. Παρανάγουα 12/9
α. Χιροσίμα 8/9
ε. Γέμπτο 1/10
ε. Τάμπα 4/10
ε. Γκάβεστον 22/9

ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	75	16191	ε. Σιγκαπούρη 5/10	ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	ἀργεί Πειραιά
ΠΥΛΟΣ (π.)	68	10244	ὕπερστειλε ελληνική	ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	α. Λομέ 29/8
ΡΕΙ'ΖΟΜΠΙ (κ.)	67	11407	ἀργεί 'Αστακό	ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Βαρκελώνη 7/10
ΡΕΙ'ΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820	πρός Φώκλοντες 7/8	ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. Μογκαντίσου 18/8
ΡΕΣΙΦ (δ.π.)	73	30067	α. Σαβόνα 24/9	ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	ε. Πειραιά 4/10
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208	ε. 'Ιμμινγκχαμ 2/10	ΣΤΑΜΟΣ	85	34000	δ. Ντόβερ 27/8
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932	ἀργεί Πειραιά	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Μπαντίρμα 13/9
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	πρός Βενεζουέλα 3/9	ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	α. Σάντος 21/9
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002	α. Τάμπια 25/9	ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	α. Τόκυο 11/9
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Ναγκόγια 25/9	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	δ. Κων/πολη 27/7
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598	μετ. «Nepturnia» ('Ονδ.)	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργεί Πειραιά
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Ραβέννα 3/10	ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	ε. Φουτζέιρα 8/10
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397	α. Πειραιά 27/9	ΣΤΟΡΜ ΟΥΑΝ (Μ.)	65	1409	δ. Π. Σαϊδ 9/10
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Όμοιά 17/9	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	α. Τουμπάρδο 3/9
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824	ε. Λας Πάλμας 5/10	ΣΤΡΕΓΚΑ ('Ονδ.)	65	1911	ε. 'Αμβέρσα 8/9
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	ε. Υμουίντεν 8/10	ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	ε. Σιγκαπούρη 25/9
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	στή Τζέντα (ἀποθήκη)	ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	α. 'Αμβέρσα 4/10
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	α. 'Ιμμινγκχαμ 3/10	ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452	α. Μπαγκκόκ 28/9
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	δ. Κων/πολη 6/9	ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	α. Νάντη 1/10
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	ε. Σάρροχ 3/10	ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	ε. Ροζάριο 23/9
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	στο Χόγκ Κόγκ 10/10	ΤΑΙΣΙΜΑΝ	72	13631	α. Φρηάδουν 14/8
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	α. Γένοβα 16/9	ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	α. Δουνκέρκη 3/10
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619	ε. Γάνδη 8/10	ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ)	59	5510	ἀργεί 'Αστακό
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474	α. Μομπάσα 11/9	ΤΕΖΕ'ΙΝΤ (κ.)	56	6500	ε. Φόξ 5/10
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	ε. Θεσσαλονίκη 1/10	ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	ε. Ντάρμπαν 6/10
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	65	1598	α. Βαρκελώνη 7/10	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	ε. Μασσάουα 3/10
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1.599	ε. Χουέλβα 3/10	ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	πρ. «Ευαγγελία Θ»
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	ὕπερστειλε ελληνική	ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	στο Ντάρμπαν 24/9
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	α. Λας Πάλμας 28/9	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	διάλυση Φορμόζα
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	65	18375	δ. Ντόβερ 7/10	ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	ε. Πειραιά 21/9
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630	α. Κοτοναύ 25/7	ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110	α. Κέιπτάουν 23/9
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ἀργεί 'Αστακό
ΣΑΝ ΜΠΗΜ (κ.)	73	16459	ἐπωλήθη αλλοδαπούς	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μόλτ.)	58	6492	ε. 'Αμβέρσα 4/11
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	ε. Ταϊταγκόγκ 7/10	ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	στο Μοστανγκανέμ 4/9
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661	ἐπισκευές Ρίο Χάινα	ΤΙΠΙΣΗ (κ.)	70	9025	ε. 'Ιντσόν 3/10
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861	ἀργεί Πειραιά	ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	στο Ντάρμπαν 45/510
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	πρός 'Αλεξάνδρεια 4/9	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210	α. Βομβάη 26/9
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.)	68	10185	ε. Μπιζέρτα 25/9	ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	α. Μπάγια Μπλάνκα 19/9
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	67	6098	πρός Σάντος 22/8	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	πρός Σφάξ 2/8	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Ν. 'Ορλεάνη 21/9
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	δ. Σουέξ 24/9	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΛΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	α. Κόρπους Κρίστι 27/9
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064	πρός Μπιζέρτα 2/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	ε. Παρανάνγκουα 21/9
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541	ε. 'Ασντοντ 3/10	ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Μιλάζο 17/9	ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. Ραβέννα 3/10
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	δ. Π. Σαϊδ 21/8	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. Λίρκεν 17/9
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	δ. Στενόν 'Ορμούξ 28/8	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	69	1931	σημαία 'Ελληνική
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Σιγκαπούρη 3/10	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (Μ.)	74	11644	ε. Μπαντίρ 'Αμπάς 23/9
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	α. Μπωμόντ 20/8	ΤΡΟ'ΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Τζέντα 21/8
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I. (π.)	64	5807	α. Βενετία 2/10	ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	ε. Λάγος 8/9
ΣΕΜΙΙΙ(π.)	76	12443	μετ. «Ocean Lake» (κ.)	ΤΥΧΗ(π.)	73	6415	ε. Ρίο Χάινα 6/11
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	α. 'Αμστερνταμ 20/8	ΥΜΗΤΟΣ (Λιβ.)	59	9078	δ. Σουέξ 5/10
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	ε. Πειραιά 30/9	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635	ἐπωλήθη
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	ε. Μπουσάν 29/9	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	πρ. «Αργύριος II»
ΣΕΡΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Ντάρμπαν 29/9	ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	α. Τζουμπάιλ 8/9
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299	α. Μπρόουνβιλ 27/8	ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	ἀργεί Πειραιά
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	α. Τεργέστη 26/9	ΦΑΙΔΡΑ Κ. (π.)	70	9194	ε. Ρουέν 24/9
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289	μεσογειακές μεταφορές	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Σκάπα Φλόου 8/10
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795	ε. Γένοβα 95/10	ΦΕ'Ι'Θ	70	15216	α. Ρουέν 3/10
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795	πρός Εύξεινο 28/9	ΦΕΞΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Ρουέν 6/10
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	α. Γιούροπορτ 10/10	ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523	α. Ταϊτσούγκ 12/9
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/9	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Φιλαδέλφεια 8/9
ΣΗ ΡΟΟΥΖ (κ.)	68	10313	α. Φόξ 8/10	ΦΙΛΙΠΠΙΔΑ (Φ.)	74	8869	μετ. «Arco River»
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Λ.)	70	5746	στο Λάγος	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	δ. Κων/πολη 15/8
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864	α. Κορόννα 16/9	ΦΙΛΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	ε. Φουτζέιρα 22/9
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	ε. Χόλχεντ 1/10	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	ἐπισκ. Βικτώρια 6/9
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130	ε. Γιούροπορτ 5/10	ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	πρ. «Ουαντάν»
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	ε. Σαγκάη 22/9	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	στήν 'Αλεξάνδρεια (ἀποθήκη)
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095	δ. Παναμά 27/7	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	δ. Κων/πολη 15/9
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	ε. Ν. 'Υόρκη 1/10	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	ε. Σινγκάγκ 16/9
ΣΗΛΑΚ (Μόλτ.)	67	28528	διάλυση Ταϊλάνδη	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	α. Βόλο 30/8
ΣΗΛΙΝΚ (Μόλτ.)	74	18963	ε. Μανφρεντόνα 23/9	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	δ. Γιβραλτάρ 29/9
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	πρ. «Γαρδένια»	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στή Μπετζάια (ἀποθήκη)
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	ε. Πειραιά 3/8	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	α. Βασιλικό Μπαϊ 24/9
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995	ε. Μπλιμπό 6/10	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	δ. Γιβραλτάρ 23/9
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Βαλτιμόρη 24/9	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	18973	ε. Πόρτ Σαϊδ 27/9
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	πρ. «Κάπταιν Τζών»	ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	α. Μπαχραϊν 25/9
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	πρ. «Belgrano»	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Χορμούξ Τέρμιναλ 29/9
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	δ. Γιβραλτάρ 2/10	ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Μπαχραϊν 22/9
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	δ. Σουέξ 6/10	ΦΟΞ (κ.)	72	16441	πρ. «Κάσσια»
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	α. Μπροντνύ 27/9	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219	α. Βαλπαράισο 14/9
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619	πρ. «Lis of Galway»	ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	δ. Σουέξ 4/8
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρ. «Antonelli»	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	ε. Λομέ 18/9
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	πρ. «Jinrei Maru»	ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	δ. Ντόβερ 3/10
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Μανίλα 27/9	ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	ε. 'Αμστερνταμ 3/10
ΣΗΦΑΛΑΚΟΝ (Μ.)	62	11277	ε. Βομβάη 14/4	ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339	ἐπισκευές Πειραιά
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Μπάρ 9/10	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Τενερίφη 6/10
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ἀργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	ε. Ναγκόγια 6/10
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρός Τζουμπάιλ 2/8	ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	ἀργεί 'Αμβούργο
ΣΗΧΟΥΠ (κ.)	71	10055	πρ. «Αλεξάνδρα»	ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	στο 'Αμβούργο 6/10
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	μετ. «European Confidence» (π.)	ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	ἀργεί 'Αμβούργο
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006	ε. Ρίο Γκράντε 12/5	ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	α. Λός 'Αντζελες 16/9
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Σιγκαπούρη 3/8	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	α. Σιγκαπούρη 17/9
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247	ε. Ρίο Γκράντε 11/9	ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Φουτζέιρα 21/9
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	α. Μπαλμπόσα 31/8	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	δ. Ντόβερ 17/9
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Σαβάννα 1/10	ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148	ε. Πειραιά 4/3
ΣΙΑΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	ε. Πειραιά 28/9	ΧΑΡΙΖΜΑΝ (κ.)	73	9369	στον Πειραιά 5/9
ΣΙΑΒΕΡ ΣΗ (κ.)	71	9900	διάλυση Πακιστάν	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	α. Μομπάσα 2/10
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	πρ. «Ολύμπικ Πρόγκρες»	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	71	15981	ε. Αύγουστα 3/10
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	πρ. «Ολύμπικ Πίς»	ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	ε. Μπαντίρμα 7/9
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	ε. Αύγουστα 3/10	ΧΟΥΟΥ II (π.)	64	15404	α. Ρουέν 26/9
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομινί	ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039	δ. Σουέξ 28/9
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 30/8	ΧΡΥΣΑΝΘΩ Σ. (κ.)	71	1532	ε. Θεσσαλονίκη 28/9
ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.)	73	14474	ε. Ντάρμπαν 30/9	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	79	12598	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 19/9
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/9	ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρ. «Κασκίτος»
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Φιλαδέλφεια 1/10	ΩΓΚΟΥΣΤ ΣΤΑΡ	72	14334	πρ. «Σιακί»
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	α. Ραβέννα 26/9	ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.)	68	9930	α. Σιγκαπούρη 10/9
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	ἀργεί Πειραιά				

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory
licencee of the British company

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with Messrs H.A. SPRINGER, W. Germany,
being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

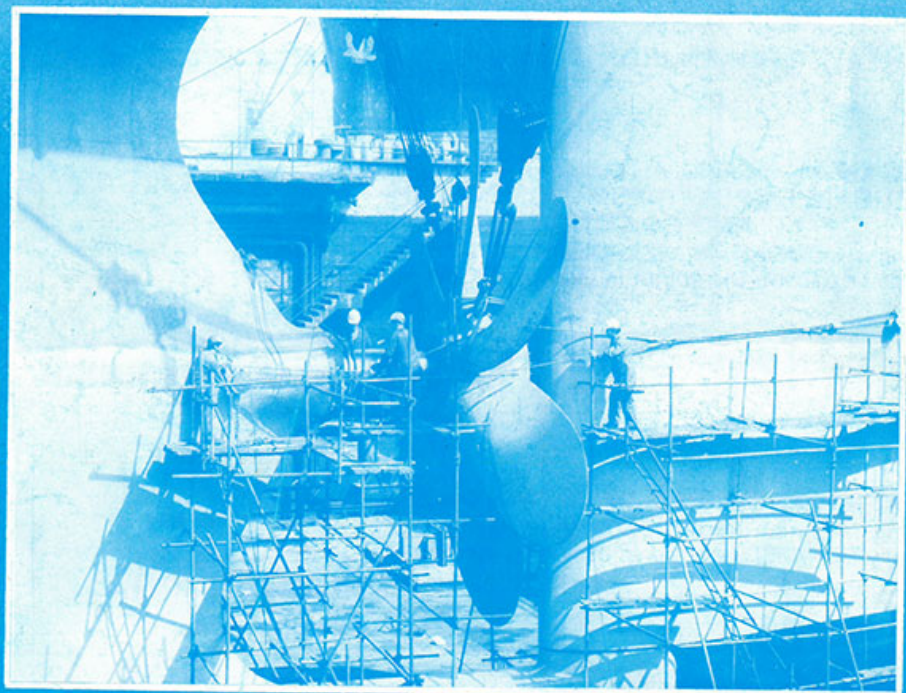
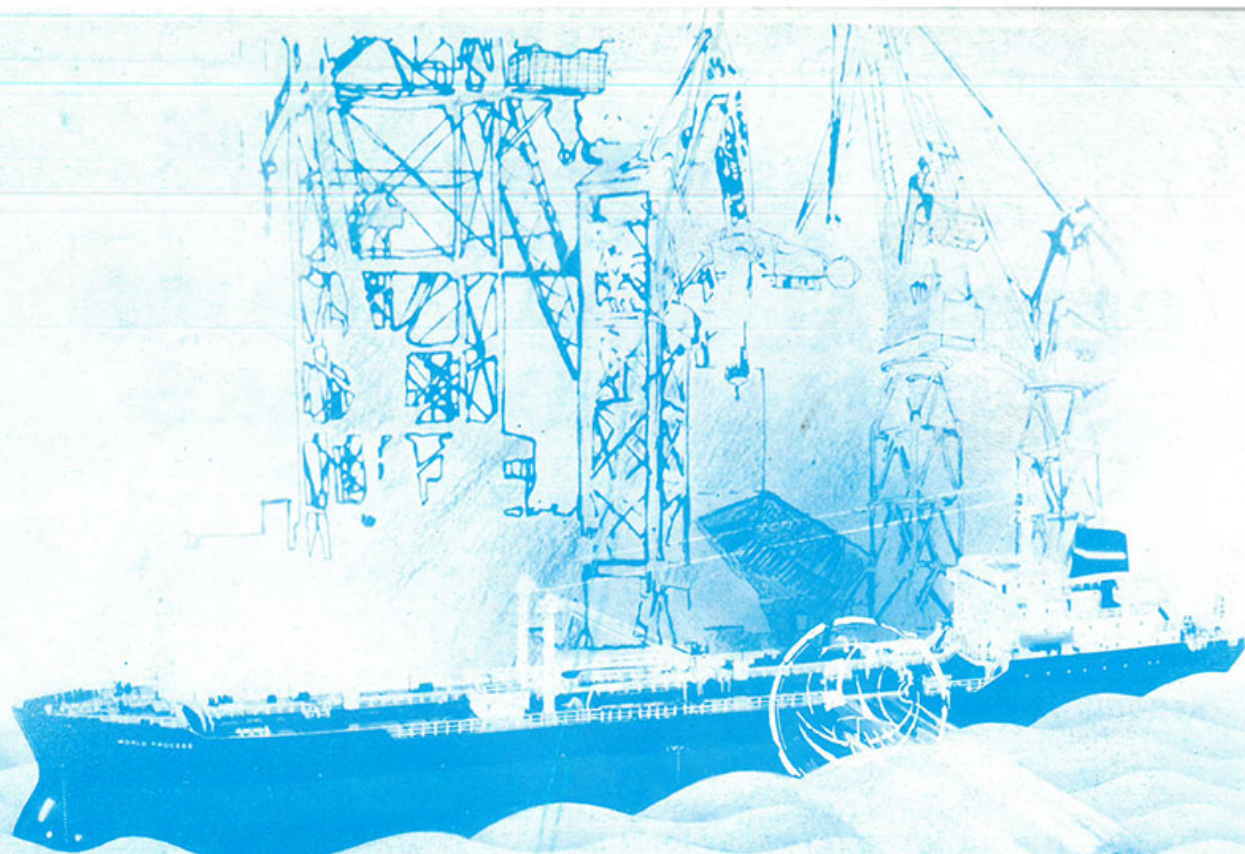
KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

 **NAFSI S.A.**

REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836. TELEX: 21 2708 NFI GR
PLANT: PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR. CABLE: "NAFSI" PIRAEUS - GREECE



υψηλή τεχνολογία και παράδοση ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΕ

CABLES
SHIPYARD, ATHENS

TELEX:
ATHENS OFFICE: ATHENS 215123 & 215372
SKARAMANGA YARD: ATHENS 215283, 215306 & 215587

PHONES:
ATHENS OFFICE: 3611 141 - (3 LINES) SKARAMANGA YARD: 5573351 - (9 LINES)
5573471 - (9 LINES)
5572611 - (10 LINES)
5572711 - (10 LINES)
5572811 - (8 LINES)