

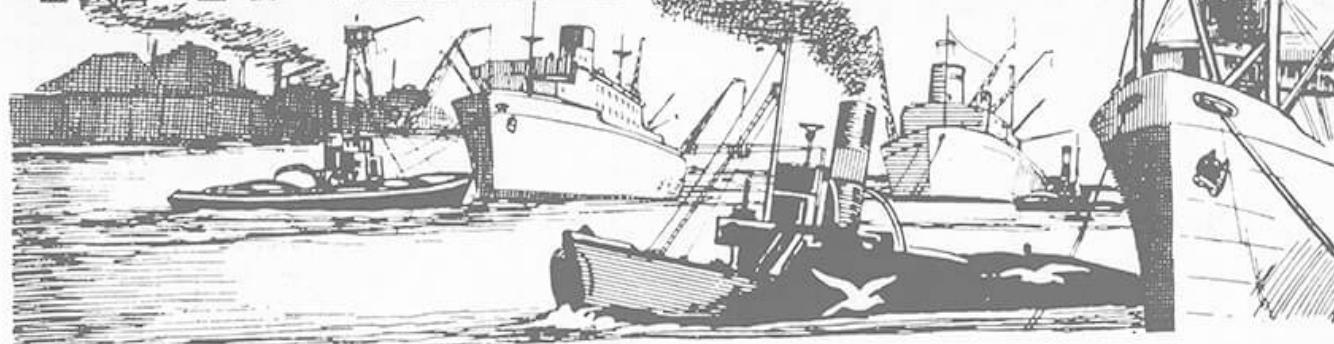
NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1983

Αρ. Φύλλου 1150/909

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1150/909

1 ΜΑΐΟΥ 1983

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Μόνον μέ τή συναίνεση όλων

Η έγκριση του νομοσχεδίου γιά τήν άντιμετώπιση τής ναυτιλιακής κρίσεως, κατά τή συζήτησή του στήν κοινοβουλευτική έπιτροπή 'Εμπορικής Ναυτιλίας, μόνον από τήν κυβερνητική πλειοψηφία πρέπει νά προβληματίσει ιδιαίτερα τήν Κυβέρνηση. Γιατί νομοθετήματα ιδιαίτερης σημασίας γιά τή Ναυτιλία πρέπει νά έχουν τή συναίνεση όλων, η τουλάχιστον τής συντριπτικής πλειοψηφίας τής Βουλής.

Η άρνηση τών έκπροσώπων τής άξιωματικής άντιπολιτεύσεως στήν κοινοβουλευτική έπιτροπή νά έγκρινουν τό νομοσχέδιο δημοσίευσες στήν οπως έχει κατατεθεί όφειλεται άναμφισβήτητα στής άντιρρησεις που έχουν έκδηλωθεί από τόν έφοπλισμό σέ δύο καίρια σημεία, πρώτον στήν περιορισμένη χρονική διάρκεια τών ρυθμίσεων που έπιφερε τό νομοσχέδιο, και, δεύτερον, στό θέμα τής άνακυκλώσεως τών ναυτικών σέ θέσεις έργασίας. Αντιρρήσεις που έχουν ήδη προσλάβει τή μορφή έντονης διενέξεως μεταξύ τού έφοπλισμού και τού ύπουργειού — γιά τό θέμα αύτό συνήλθε τίς ήμέρες αύτές έκτακτως δύο φορές τό Διοικητικό Συμβούλιο τής 'Ενώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών μέ πλήρη άπαρτια και ζητήθηκε και συνάντηση μέ τόν ίδιο τόν Πρωθυπουργό γιά νά έχηγηθούν οι σχετικές άντιληψεις τού έφοπλισμού.

Δέν θά ύπεισέλθουμε σέ λεπτομέρειες γιά τά αϊτία που δόήγησαν στή διένεξη, δέν έπιδιώκουμε «νά ρίξουμε λάδι στή φωτιά», στόχος μας είναι ή λύση τού προβλήματος τό όποιο έχει άνακυψει. Τά «Ναυτικά Χρονικά», άκολουθώντας πιστά τά ίχνη τού ίδρυτού τους και τίς γραμμές που έκεινος έχαραξε έπι πενήντα και πλέον χρόνια πιστεύουν ότι ή λύση ύπαρχε και είναι έφικτή μέ

τήν έπιδειξη καλής θελήσεως και από τίς δύο πλευρές, οι όποιες άναμφισβήτητα σέ ένα στόχο αποβλέπουν:

Στή διατήρηση και στήν περαιτέρω άναπτυξή τής Έλληνικής Ναυτιλίας.

Γιά τήν έπιτευξη τής προσεγγίσεως τών έκατέρωθεν άπόψεων είναι άναγκη νά σημειωθεί δτι άρκετά χρόνια ό έφοπλισμός υπεδείκνυες έπιμονα τή λήψη άριστων μέτρων τά όποια θά συνέτειναν στή διατήρηση τής άνταγωνιστικότητας τού έλληνικού πλοίου και στήν αποδοτική άπασχόληση τών Έλλήνων ναυτικών. Τά μέτρα αύτά ήταν κυρίως ή παροχή τής δυνατότητας άμοιβής τών ξένων ναυτικών πού άναγκαστικά χρησιμοποιούνται και έξακολουθούν νά χρησιμοποιούνταν στά έλληνικά πλοία σέ θέσεις κατωτέρου πληρώματος έλλειψε Έλλήνων ναυτικών μέ τίς αποδοχές που ίσχυουν στής χώρες προσλεύσεως τους, ή προσαρμογή τής συνθέσεως τών έλληνικών πλοίων στά ευρωπαϊκά πρότυπα και τόν καθορισμό τής γεωγραφικής άριστησης τών τυχόν άπεργιών στά έλληνικά πλοία σύμφωνα μέ τά ισχύοντα σέ πολλές άλλες ναυτιλιακές χώρες που άνηκουν μάλιστα και στήν ΕΟΚ. Μέ τά μέτρα αύτά δέν έθιγοντο καθόλου τά συμφέροντα τών Έλλήνων ναυτικών, ούτε και κανείς έπιδιώκει νά τά θίξει, άλλωστε ό έλληνικός έφοπλισμός γνωρίζει καλύτερα από κάθε άλλον τή συμβολή τών Έλλήνων ναυτικών στό σύγχρονο έλληνικό ναυτιλιακό μεγαλούργημα.

Οι προηγούμενες κυβερνήσεις είναι γεγονός δτι δέν έτολμησαν νά προχωρήσουν στήν ύλοποίηση τών μέτρων αύτῶν. Έπροχώρησε ή σημερινή και αύτό είναι πρός τιμή της, άλλα ώς τή στιγμή αύτή μόνον σέ ένα από τά τρία σημεία, τήν πρόσληψη άλλοδαπών μέ τίς απο-

δοχές που ίσχυουν στής χώρες προσλεύσεως τους. Ή μείωση τής συνθέσεως και ή γεωγραφική άριστηση τής άπεργιας είναι θέματα που παραμένουν έκκρεμη.

Η κυβέρνηση, κατά τή διάρκεια τών σχετικών συζητήσεων και μέχρι τήν ύλοποίηση τών σχετικών συμφωνιών τελούσε ύπό τήν πίεση τού προβλήματος τής άνεργίας τών ναυτικών πού είχε δημιουργήσει ή συγκυρία και ύπό τήν πίεση αύτή περιέλαβε στό σχετικό νομοσχέδιο τό όποιο κατήρτισε τό ύπουργειο Ναυτιλίας ρυθμίσεις πού ύπεισέρχονται στό θεσμικό πλαίσιο πού διέπει τή Ναυτιλία και συνεπώς δέν είναι δυνατόν νά γίνουν άποδεκτές από τόν έφοπλισμό, δ όποιος δμως δέν άρνείται τή συμβολή του στήν έπιλυση τού προβλήματος τής άνεργίας άλλα μέ άλλους τρόπους και ίσχι μέ αύτούς πού καθιερώνει τό νομοσχέδιο. Μέ τήν τροπή που έχουν λάβει τόν τελευταίο καιρό τά ναυτιλιακά μας πράγματα και κυρίως μέ τή σταθερή φυγή τών πλοίων από τά άγκυροβόλια παροπλισμού και τήν κάμψη τής άνεργίας που έπεφερε αύτό τό γεγονός φαίνεται δτι ήδη δμιλούμε περί δνου σκιάς δταν άναφερόμεθα στό θέμα τής άνακυκλώσεως τών ναυτικών σέ θέσεις έργασίας, γιατί τό ζητήμα άπασχολήσεως τών ναυτικών μας θά έπιλυθει αύτόματα και πιθανώτατα πολύ σύντομα. Κατά τήν άντιληψή μας δέν υφίσταται πλέον πρόβλημα και οι σχετικές διατάξεις νά άπαλειφθούν. Ή προσαρμογή στής έκάστοτε διαμορφούμενες καταστάσεις απότελει άρετή τών διοικούντων και ίσχι μειονέκτημα, αύτό πρέπει νά τό καταλάβουμε κάποτε και στόν τόπο μας.

Έπειδή τόν τελευταίο καιρό έγίναμε δέκτες διαφόρων πληροφοριών πού ά-

πό τη φύση τους δέν είναι άνακοινώσιμες, θά έπαναλάβουμε, τελειώνοντας τις σημειώσεις αύτές, τήν ἀντίληψή μας ότι ή Nautilida χρειάζεται τήν έθνική της έδρα και ό τόπος τή Nautilida γιά τούς λόγους πού είναι σέ δλους γνω-

στοί, καὶ τὴν ἐλπίδα ὅτι τὸ νομοσχέδιο
γιά τίς ρυθμίσεις στή Nautilia Θά ψη-
φισθεῖ ἀπό τῆ Bouλῆ μέ τῇ συναίνεση δ-
λων.

Tá «Nautiká Xpoνíká»

Τό δεκαπενθήμερο

Πρώτιστος στόχος ή ἀπασχόληση

Τά μέλη της 'Εκτελεστικής 'Επιτροπής της ΠΝΟ, ένεργώντας άναμφισθήτητα ύπό τήν πίεση τής διοικήσεως της ΠΕΜΕΝ — τήν όποια είρησθα έν παρόδω δέν έμπιστεύονται πλέον ούτε τά μέλη της, δπως άποδεικνύει ή παρουσία μόνον 125 μηχανικών στήν τελευταία γενική της συνέλευση — και τής διορισμένης διοικήσεως της 'Ενώσεως Ναυτών, μοναδική άποστολή τής όποιας είναι ή διενέργεια άρχαιρεσιών και τίποτε άλλο, έθεωρησε δτι οι διαπραγματεύσεις γιά τή συλλογική σύμβαση τών ποντοπόρων πλοίων έναυαγόσαν δριστικά έπειδή: Πρώτον, ο έφοπλισμός δέν έδεχθη άπό πραγματική άδυναμία και μόνον τά αίτήματα γιά αύξηση τών άποδοχών κατά 28% δπως ζητούσε ή ΠΝΟ. Και, δεύτερον, προσέφερε αύξησης 7% γιά τούς άξιωματικούς και 10% γιά τά κατώτερα πληρώματα και έναρξη ίσχυός τής συλλογικής συμβάσεως άπό τόν μήνα ύπογραφής της, γιατί ούτε άναδρομικά μπορούν νά καταβληθούν δπως γνωρίζουν δλοι, έκτός άπό τούς έθελοτυφλούντες και έκεινους οι όποιοι έχουν δλλους στόχους και δχι τή προστασία τών ναυτικών μας, πού τό μόνο τό δόποιο έπιζητούν είναι ή έξασφάλιση τής άπασχολήσεως και τίποτε άλλο γιά νά μπορέσουν νά τά βγάλουν πέρα στίς δύσκολες στινυμές πού διέργονται.

Έπειδή το ζήτημα θά όχθει πλέον σε έκτακτο Γενικό Συμβούλιο της ΠΝΟ τό δρόπιο θά συγκληθεί έφ' δοσον ύπαρξη σχετική απόφαση τών διοικητικών συμβουλίων τών

όργανώσεων πού έκπροσωπούνται στήν 'Εκτελεστική' Επιτροπή, τά «Ναυτικά Χρονικά», τά όποια έχουν άποδείξει μέ συγκεκριμένα έργα και δχι μέ άνεξοδη και φτηνή συνθηματολογία το ένδιφθέρον και τήν άγαπη γιά τούς πραγματικούς ναυτικούς μας είναι υπόγειασμένα νά απαιτεύονται.

Πρώτον, τη πρώτιστο καθήκον δόλων υπό τίς παρούσες συνθήκες δέν άποτελεί ή αύξηση τών άποδοχών, ούτε καί ή έξασφάλιση άναδρομικών, πού άλλωστε νά μπορούν νά καταβληθοῦν άπό λόγους πραγματικής άδυναμίας καί μόνο, άλλα ή άπασχόληση τών ναυτικών μας — τών πλοιαρχών, τών μηχανικών καί γενικών τών άξιωματικών — πού πλήπτονται άπό τήν άνεργια τήν οποία προκάλεσε ο παροπλισμός τόσου μεγάλου άριθμου πλοίων καί ή δραματική συρρικνώση τού έθνικού μας νηολογίου, δημεσο άποτέλεσμα τής συνεχιζομένης με τήν ίδια ένταση ναυτιλιακής κρίσεως καί τής άπωλειας τής άνταγωνιστικότητας τής Ναυτιλίας μας.

Δεύτερον, νά ύπαρξει ή ένδεδειγμένη προσαρμογή στις έπιθυμίες και τή Θέληση τών ναυτικών μας, τών έπαγγελματιών ναυτικών μας, οι οποίοι έκεινο πού ζητούν είναι νά διατηρηθεί ή 'Ελληνική Ναυτιλία ώστε μόλις Ξεπερασθων οι σημερινές δυσκολίες ξαναβρούν τήν άποδοτική άπασχόληση που είχαν έξασφαλίσει στή διάρκεια τών τελευταίων έτών.

Τρίτον, πρέπει δλοι νά κατανοήσουμε τά συμβαίνοντα στό χώρο της Ναυτιλίας και νά

παραδειγματισθούμε άπό τους ἄλλους — ύπενθυμίζουμε δότι οι βρεταννικές ναυτεργατικές ἐνώσεις έζητησαν μείωση τής συνθήσεως τών βρεταννικών πλοίων γιά νά γίνουν περισσότερο ἀνταγωνιστικά — ώστε νά έξασφαλίσουμε μονίμως τήν ἀνταγωνιστικότητα τής Ναυτιλίας μας γιά νά ξεπεράσει καί τά σημερινά ἀλλά και τά μακροχρόνια προβλήματα πού ἀντιμετωπίζει και θά ἀντιμετωπίζει λόγω τών συνεχώς αὔξανομένων τάσεων ποσοστευτισμού.

Χρειάζεται συνεπώς βαθύτατος προβληματισμός, έξουσετέρωση τών συνθηματολόγων και άποδοχή τῆς πραγματικότητας — δέν μπορούμε πλέον νά αιθεροβατούμε, χρειάζεται δοι μας νά άναλαβουμε τίς εύθυνες μας.

ΑΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΘΕΙΣ ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

‘Η διοίκηση της ΠΕΜΕΝ έχει χάσει την έμπιστοσάνη τών μηχανικών. Η διαπιστωσή αυτή προκύπτει από πολλά τηλεφωνήματα και προσωπικές έπισκεψίες μηχανικών που ορθεύθηκαμε με άφορμή το σχόλιο του προηγουμένου τεύχους με τόν τίτλο «Θά μείνουν πιστείς οι μηχανικοί», οι οποίοι μάς διαβεβαίωσαν ότι η διοίκηση της ΠΕΜΕΝ δέν έκπροσωπει τή θέληση τών μελών τού Ιστορικού αύτού σωματείου: ‘Η κυριότερη άποδειξη του γεγονότος αύτού, ύποργάμισαν και οι τηλεφωνήσαντες και οι έπισκεψτες, είναι πάντα στη γενική συνέλευση τού Μαρτίου παρέστησαν μόνον 125 άτομα, δταν οι άναζησούντες έργασία μηχανικοί πού διαμένουν στην περιοχή πρωτευόσης ύπερβασινούς 2.000 και τό φυσικότερο τών πραγμάτων ήταν ή συμμετοχή τους στή γενική συνέλευση τού σωματείου τους. ‘Ομως δέν προηλθαν και αύτό άποδεικνύει δτι ή σημερινή διοίκηση της ΠΕΜΕΝ έχει άπομονωθεί άπό τη δύση τά μέλη. Οι έπισκεψτες έθεσαν στή ζήσθεσι μας και το τελευταίο τεύχος τού συνδικαλιστικού όργανου της ΠΕΜΕΝ ‘Ε-ωσην, δπου άναγνάρθαντο τά τάς γενικής

For your Agency in IRAN

REDSEA SHIPPING AGENCY Co. Ltd.

**Shipping Agents • Forwarders • Import/Export
Traders • General Contractors • Shipchandlers**

Head Office: REDSEA SHIPPING AGENSY CO. LTD.
AVE SEPAHBOD GHARANI
NIKOO STREET No 32/1, 1ST FLOOR
TEHRAN IRAN
Phones: 892046 - 892048
A.O.H.: 855052 - 658832 - 629490
Telex: 212985 A/B CLTN IR
Cbls: 281/Tehran and RedSea to all Iran

BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF

For infos: Captain Panos D. Drakoulakos
60 Karpou Str, Athens 406
Phones: 9021907 - 9014640
Tlx.: 22 2327 PANOG GR.

συνελεύσεως ἀλλὰ ἡ λαλίστατη διοίκηση τῆς Ἐνώσεως Μηχανικῶν δέν ἀναφέρει οὐτε μία λέξη γιά τὸν ἀριθμὸν τῶν παραστάτων.

Πράγματι, τά στοιχεία είναι συντριπτικά και άποδεικνύουν τού λόγου τό άσφαλές. Η διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ έχει άπομονωθεί άπό τούς ίδιους τούς μηχανικούς, γεγονός πού άποδεικνύει ότι ή άνερμάτιστη πολιτική της δέν βρήκε καμμία άνταποκρίση.

- Στό ίδιο τεύχος της «Ενώσεως» πού έτεθέρ ύπ' δψει μας ξαπολύεται και μιά έπιθεση έναντιον του δημοσιογραφικού δργάνου της ΠΝΟ διόπι ανέγραψε πληροφορίες για τα αίτηματα ένων ανταρτικής θαυμάσεων, έπειδη άντα προσορ

ναυτεργατικών οργανώσων, επειδή ήταν περιορισμένη ή γιατί, όπως στην περίπτωση των Βρετανών, ζητούσαν μείωση της συνθέσεως των βρετανικών πλοίων και αύτό, ή πληροφόρηση δηλαδή για το τι γίνεται αλλού. Θεωρείται όπως τη διοίκηση της ΠΕΜΕΝ «προσπάθεια νά προετοιμασθούν ψυχολογικά ο ναυτικοί ώστε νά πέσει στα μαλακά ή συμφωνία μέ τους έφοπλιστές γιά τη σύμβαση» και σάν «προσπάθεια της έφημερίδας της ΠΝΟ νά υποβαθμίσεις και νά μειώσει τις κατακτήσεις των ξένων ναυτικών, νά μεγιστοποιήσει τήν κρίση στη Ναυτιλία (τά δέμενα πλοία δέν σημαίνουν τίποτε για τη διοίκηση της ΠΕΜΕΝ ή για νά θυμηθούμε κάποιο παλαιότερο σύνθημα, τά δέδουσαν οι έφοπλιστές για ή κεβίσαντους τους ναυτικούς) ήταν πού να πεισθούν οι ναυτικοί διτ δέν πρέπει νά ζήτανε πολλά, νά μήν μιλάνε, ένω παράλληλα ένισχυε μέ επιχειρήματα τους έφοπλιστές στις διαπραγματεύσεις νά είναι δισ γίνεται πιό σφικτοι και νά αποκρούουν τα ναυτεργατικά αιτήματα». Από άστρα και μόνον γίνεται άντιληπτό τι θά έλεγε δη διοίκησης της 'Ενωσεως Μηχανικών έαν ή έφημερίδα της ΠΝΟ άνεγραφε δι, πιθήποτε για τις άποδοχές τών Σοβιετικών ναυτικών και τών ναυτικών τών υπόλοιπου παγκόσμιου πλοίων των ξένων πλοίων.

Σύντομα ορθά την περίπτωση αυτή σημειώνεται ότι η Ελληνική Δημοκρατία δεν έχει παραδειγματικό ρόλο στην παγκόσμια πολιτική, αλλά στην παγκόσμια πολιτική δεν έχει παραδειγματικό ρόλο. Η Ελληνική Δημοκρατία δεν έχει παραδειγματικό ρόλο στην παγκόσμια πολιτική, αλλά στην παγκόσμια πολιτική δεν έχει παραδειγματικό ρόλο.

• Ιδιαίτερη έντυπωση προκάλεσε στους ναυτιλιακούς κύκλους δημοσίευμα της «Καθημερινής» της περασμένης Τρίτης μέ το όποιο καλείται ό εφοπλισμός νά «βάλει νερό στο κρασι του» για το θέμα της αυλαγονίκης συμβάσεως, δηλαδή νά δώσει μεγάλες αύξεσις γιατί διλιών έπωφελείται η ΠΕΜΕΝ και την διορισμένη διοίκηση της «Ενώσεως Ναυτών, οι οποίες έμφανιζονται όπω την έφερερ δια συχρημάτων. Ο συντάκτης του δημοσιεύματος άγνοιει δι τη διοίκηση της ΠΕΜΕΝ δέν την άκαλουσ θούν πλέον ούτε οι ίδιοι οι μηχανικοί, δηπως άπειδεις ή πενιχρή προσέλευση στη γενική της συνέλευση. Είναι άναμφιστητό δι το ΚΚΕ διαθέτει δι ναν πολύ καλό πιεστικό μηχανισμό άλλα τα πράγματα στην Ελληνική ναυτιλία δέν μπορει νά τά έπιπλα

ρεάσεις. Απλώς με τὸν μηχανισμό ποὺ διαθέτει διοχετεύει εκάστοτε στά πλοιά όρισμένες ἀπόψεις του οι δηοῖς δμῶς δὲν βρίσκουν πλέον ἀνάγκησι τούς ναυτικούς ποὺ θυμούνται τίς διαδάσσεις ἐναντίον τῆς ἀνέργιας δταν δὲν ὑπήρχε καθόλου ἀνέργια καὶ ἔχουν ἀντιληφθεὶ δτι οι στόχοι τοῦ ΚΚΕ δὲν ἀποβλέπουν στὴν προσαστία τους ἄλλα στὸν επιτευχθεὶ πλήγμα ἐναντίον τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Οι ναυτικοὶ μας ἀντιλήφθηκαν δτι ἡ ἀπλεία τῆς ἀνταγωνιστικότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ὑπέρ τῆς δροιας ἐμόχθησε πολὺ τὸ ΚΚΕ, δημιούργησε στοὺς ίδιους τὰ δεινά τῆς ἀνέργιας καὶ τῆς δυστυχίας. Και δέν παραπλανούνται, ἐκτός ἀπὸ ἐκείνους ποὺ λόγω τῆς πολιτικῆς τους (κομματικῆς) τοποθετήσεως ἔξακολουθων νά ἐθελούνται φλούν. Και αὐτοὶ είναι ἐλάχιστοι.

ΟΙ ΑΓΩΓΕΣ ΚΑΚΟΔΙΚΙΑΣ

Έδόθη στή δημοσιότητα άπό τό ύπουργείο Δικαιούνης τό κείμενο τής τροπολογίας που έχει καταρτισθεί άναφορικά μέ τόν θεσμό τής άγωγής κακοδικίας και πρόκειται νά περιληφθεί στό νομοσχέσιο γιά τήν άναμόρφωση διατάξεων τού Ποινικού Κώδικος. Ήταν πλέον καιρός γιά νά τεθεί δριστικό τέρμα στά τεχνάσματα πού είχαν μηχανεύθει διάφοροι, άναμεμψιγμένοι σέ ναυταπάτες γιά νά καθυστερούν τήν έκδίκαση τών ύποθέσεων πού τούς άφορούν. Ύπενθυμίζομε ότι τήν τακτική αυτή είχε άκολουθησε δρισμένη συγκεκριμένη πλευρά έκτός τού παραδοσιακού ναυτιλιακού κόσμου γιά νά έξουδετερώνει δικαστικώς και άποφυγεί δι τοι ή νά άπομακρύνει τήν ήμέρα τής τιμωρίας γιά πράξεις πού είχαν έκθεσει τό σύνολο τής Ναυτιλίας μας. Γ' αυτό και έφραζομε τήν ικανοποίηση τής εύρυτερης έλληνικής ναυτικής οικογένειας γιά τήν σχετική πρωτοβουλία τού ύπουργού Δικαιούνης κ. Μαγκάκη.

ΚΑΘΑΡΗ ΛΗΣΤΕΙΑ

Τελικά οι ρουμανικές άρχες δέν παρέπεμψαν σε δίκη τόν πλοίαρχο τού μπάλκ κάρπιερ «Τοξότης» τόν όποιο είχαν θεωρήσει ύπευθυνο συγκρούσεως μέ ένα ρουμανικό ποντόνι που συνέβη στόν ποταμό Σουλιάνα δια ταν έκτελούσε έντολές δύο Ρουμανών λόγω γών γιά άκινητοποίηση τού σκάφους λόγω διμήχλη. Οι ρουμανικές άρχες περιορίσθηκαν στήν είσηραξη προσωπικής έγγυήσεως 77.000 δολαρίων που άξιωναν άπό τόν «Ελληνα πλοίαρχο γιά τό θάνατο μιᾶς γυναικας που έχασε τή ζωή της στό άτυχημα — πέρα από τήν έγγυηση 1.000.000 δολαρίων που έλαβαν άπό τούς άσφαλτοτές τού πλοίου. Αποδεικνύεται, δηλαδή, δτι οι ρουμανικές άρχες γιά τό μόνο γιά τό όποιο ένδιαφέρονταν ήταν τά χρήματα και τίποτε δλλο, αύτο δείχνει τό γεγονός δτι άφησαν τόν πλοίαρχο νά φύγει χωρίς νά γίνει ή δίκη μέ τήν όποιες τόν άπειλούσαν. Μετά άπό αύτούς τούς χειρισμούς έχομε κάθε δικαίωμα νά άμφιβάλλω.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Κατά τήν έκθεσιν τοῦ Ἀνωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβουλίου, ὑπόλογιζεται ὅτι τὸ 1927 εἰσήχθη ἐκ τῆς κινήσεως τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων συνάλλαγμα λιρών στερ-
λινῶν 1.335.000. Κατά τὸ 1928 λίραι
1.100.000 καὶ κατά τὸ 1929 λίραι
1.130.000. Δεδομένου ὅτι ἡ τριετία 1927-
29 ὑπῆρξεν γόνιμος ἀπό ναυτιλιακῆς ἀ-
πόψεως πιστεύομεν βασίμως ὅτι οἱ ἀριθ-
μοί αὐτοὶ ἀφίστανται σημαντικῶς τῆς
πραγματικότητος.

— Εις Χάλιφαξ παρελήφθη τό όγορασθέν παρά τοῦ κ. Ἀριστ. Ὁνάστη κυβερνητικόν Καναδικόν φορτηγόν «Canadian Miller», 5.439 τον. γκρός, 8.400 τον. φορτίου καί ναυπηγήσεως 1919, ὑψώσαν τὴν Ἑλληνικήν σημαίαν καὶ ὅνομασθέν «Σωκράτης Ὁνάστης». Παρά τοῦ ἰδίου ἡγοράσθη καὶ ἔτερον ἀδελφόν φορτηγόν, παραλαμβανόμενον ἐντός τοῦ Μαῖου εἰς Χάλιφαξ.

— Κατηρτίσθη ύπό της Δ.Ε.Ν. τό νέον μισθολόγιον τών ἀξιωματικών και κατώ τέρων πληρωμάτων τῆς ἐπιβατηγού ναυτιλίας, διά τοῦ ὅπου οἱ αὐξάνονται οἱ μισθοί των. Διά τὴν αὔξησιν ταύτην τῶν μισθοδοσιῶν ήγειθη τό ναυλολόγιον ἐπιβατῶν και ἐμπορευμάτων κατά 12%.

— 'Εναυλώθη διά φορτίον γεννημάτων το απ' «Ανδριάτης» έκ Σάν Λόρεντζο, 6.500 τον. δια Μπρέγκεν — Στοκχόλμην Ρέιντζ (Αιγαίρεσει Δανίας) σελ. 16, με 6 πέννας ξέτρα δι' ἔκσατον ἐπί πλέον λιμένα μέχρι τριών τοιούτων, φορτωσις 1-10 Μαΐου.

(Ναυτικά Χρονικά, τ. 57/1-5-1933)

λουμε έαν το ποσόν των 77.000 δολλαρίων κατετέθη άπό τις ρουμανικές άρχες έπ' ονόματι τής γυναίκας που έχασε τή ζωή της στάτυχημα, γιά τό όποιο ούπεύθυνοι ήταν σαφέστατα οι δύο Ρουμάνοι πλοηγοί.

‘Η περίπτωση δείχνει ότι άπο τήν δική μας πλευρά, τήν έπισημη πλευρά, δέν υπάρχει ή επιβαλλομένη προστασία και τών πλοιών μας, και τών ναυτικών μας — έαν τό ατύχημα είχε προκληθεί άπο άλλο πλοϊο, βρετανικό λόγου χάρη, θά είχε κινητοποιηθεί διόλκηρος ό μηχανισμός που διαθέτει ή βρετανική κυβέρνηση γιά τήν προστασία τών συμφέροντων τών υπτηκών της σε όλο κληρο τόν κόσμο. Δέν νοιμίζουν οι άμρόδιοι στό ύπουργειό Ναυτιλίας ότι είναι καιρός να μεθοδευθούν και νά τεθούν σε λειτουργία άναλογοι μηχανισμοί που θά έξασφαλίσουν τήν προστασία τών έλληνικών πλοιών και τών Έλλήνων ναυτικών σε κάθε περίπτωση που δημιουργούνται προβλήματα σε βάρος τους;

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 - TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ
Και τώρα πρός έθνικό Ρ & Ι Κλάμπ

Μετά τήν άποφαση τής 'Εθνικής Τράπεζας νά προχωρήσει στή χρηματοδότηση τής Ναυπλίας, δημιών άνακοινώνεις τήν περασμένη Τετάρτη διοικητής της κ. Στ. Παναγόπουλος (λεπτομέρειες δημοσιεύονται σε δλλαρίσιες), προέχει πλέον και ή δημιουργία έθνικού Ρ & Ι Κλάμπ για νά επιτευχθεί ή χειραρχήση τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας και νά άποφευχθούν οι συνεχείς κίνδυνοι άλλα και οι έπειρεσμασι οπότι άλλα κέντρα άποφάσεων. Βεβαίως ή 'Εθνική Τράπεζα δεν πρόκειται νά καλύψει — και ούτε αύτό είναι δυνατόν — δλεις τή χρηματοδοτικές άναγκες τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας — δ. κ. Παναγόπουλος υπογράμμισε ότι απλώς θά επιδιώξει νά πάρει τό μερίδιο πού τής άνηκει και ούτο είναι ένας στόχος εφικτός και άναγκαιός — άλλα ένα έθνικό Ρ & Ι Κλάμπ μπορεί σταδιακά νά καλύψει δλεις τής άναγκες τού έλληνικού έθνους.

Όπου σημειώνενος είναι σε θέση νά γνωρίζει δι τό θέμα τής δημιουργίας έθνικού P & I Κλάμπ περιλαμβάνεται στις προθέσεις της Κυβερνήσεως. 'Εκείνο πού ἐπιβάλλεται είναι νά ἐκδηλωθούν με σαφήνεια, αύτές οι προθέσεις για νά παραμερισθούν και τά ἐμπόδια πού προβάλλονται ἀπό δριμένους και κυρίως με τήν προβολή τής ἀντιλήψεως δι το δέν είμαστε σε θέση νά ἀναλάβουμε παρομοιες προσπάθειες λόγω τῶν φυλετικῶν χαρακτηριστικῶν και τῆς νοοτροπίας μας. Η ἀντίληψη αὐτή είναι ἀπολύτως λανθασμένη και τή μεγαλύτερη ἀπόδειξη για τού λόγου τό ἀσφαλές τό παρέχει ἡ ἐπιτυχία τῶν 'Ἐλλήνων στα θαλάσσια ἔργα. Μὲ τή συνδρομή τῶν μῇ ἀντιπάλων ξένων και τή παροχή ἀπό αύτούς τής σχετικής ἐμπειρίας τό ἔργο μπορει νά δοκιλρωθει πολύ γρήγορα, ἀρκει, ἐπαναλαμβάνομε, νά ἐκδηλωθούν με σαφήνεια οι σχετικές κυβερνητικές προθέσεις. 'Η συμπαράσταση τού ἐφοπλισμού σε μιά τέτοια προσπάθεια θά είναι ἀπεριόδιστη.

ΝΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΘΟΥΜΕ ΤΙΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

‘Αναμφισβήτητα μὲ τὴ χρηματοδότηση τῆς Ναυ-

ΚΑΙ ΠΑΙΣ ΤΑ ΔΙΑΔΥΤΗΡΙΑ

Ο ύψηπουργός Έθνικής Οικονομίας κ. Κωστής Βαῖτσος άνακοινώσεις την ίδρυση τριών διαιλυτηρίων πλοίων με συνολική έπενδυση ύψους 2,4 δισ. δραχμών. Ο κ. Βαῖτσος είπε οι έπενδύσεις αύτές θα ύπαχθούν στόν νέο άνωπτυξιακό νόμο και άνακοινώσεις διαπραγματεύσεις βρίσκονται στό τελευταίο στάδιο. Αύτό πρέπει νά σημαίνει διτί η κυβέρνηση έχει επιλέξει ήδη δόλους τούς χώρους δημού θά έγκατασταθούν διλα τά διαιλυτηρία τά δόποια θά ίδρυθούν στή χώρα άλλα μέχρι τή στιγμή δέν έχει άνακοινωθεί τίποτε σχετικό για νά γνωρίζουν και οι ένδιαφερόμενοι, κυρίως άπό τό χώρο τής Ναυτιλίας πού μᾶς ένδιαφέρει ειδικότερα, δλα δούσ πρέπει νά γνωρίζουν γιά νά προχωρήσουν στήν ύλοποίηση τών σχεδίων τους. Η γνωστοποίηση αύτή πρέπει νά γίνει τό ταχύτερο.

τιλίας ἀπό τὴν Ἐθνική Τράπεζα ὀρχίζει μιά πολύ σημαντική ἑθνική προσπάθεια γιά νά ἐπωφελεῖται καὶ ὁ τόπος ἀπό τίς ἀπειρες δυνατότητες πού παρέχει ἡ ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἑλλήνων. Θα συμπληρωθεῖ μὲ τὴν ίδρυση τοῦ Ἐθνικοῦ P & I Κλάμπ, ἀλλὰ ὀπούνουν πολλά ἀκόμη νά γίνουν. Καὶ αὐτά ἀφοροῦν τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας, τὸ δοπίο είναι ἐπειγούσα ἀνάγκη νά ἀναδιοργανωθεῖ πλήρως γιά νά αποκτήσει τὴ δομὴ ἑκείνη πού θὰ τοῦ ἐπιτρέπει νά ἀσχολεῖται μὲ τὴν ὑπέρ τοῦ τόπου ἐκμετάλλευση δύλων τῶν δυνατότητων πού παρέχει ἡ Ναυτιλία μας. Λόγω τῆς ὑφισταμένης δομῆς τοῦ YEN ὁ τόπος ἔχασε τὴν εὐκαιρία νά ἐπωφεληθεῖ ἀπό τὴν υπόθεση τῶν νέων φανών ναυτιλίας.

Σημειώνωμε διτί μέχρι τή στιγμή δεν έδοθη άπαντηστο στό έρώτημα τού ύποσημειουμένου πού διετυπώθη στις 15 Μαρτίου έαν ύπηρξε δημόσιος λειτουργός διόπιος παρακολούθους με δαπάνες τού έλληνικου λαού το θέμα τών φανών ναυπλίας σε διεθνείς οργανισμών και δταν τό θέμα αύτού όλοκληρώθηκε παρατήθηκε άπο την υπηρεσία του και άσχολήθη με τήν έμπορια τών φανών ναυπλίας άντιπροσωπεύοντας ξένου οίκουν, ένω έδοθη άπαντηση γιά δλλο έρώτημα που περιλαμβάνονταν στό ίδιο σημείωμα. «Ηδη, έπαναλαμβάνομε τό έρώτημα – αύτή τή φορά και πρός τόν άρχηγο τού Λιμενικού Σώματος γιατί άρκετοι λιμενικοί άξιωματικοί σε ίδιωτικες συζητήσεις δειχνουν δτί δεν άγνοντο τό ζήτημα αύτο. Και περιένομε ασφή άπαντηση καθώς και μιά δευκρίνιση που άνθεφέται στό θέμα τών σειρήνων όμιλχαν: Γιά τό ζήτημα αύτό οι άρμοδιες υπηρεσίες τού YEN ένημέρωσαν τό ύπουργειο Βιομηχανίας ώστε νό μπρετεί νά έπωφεληθεί ή χειμιζούμενη έλληνική βιομηχανία, και σέ τελευταία άναλυση νά έπωφεληθεί δι τόπος, δι όποιος, δηπως ύπευθυνα χειλί έχουν ύπογραμμιστεί, περνάει δύσκολες στιγμές:

Анн. Х. Тягпогданс

ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ

Σύμφωνα με τά στοιχεία που άνακοινώθηκαν από την Τράπεζα της Ελλάδος, τά συναλλαγματικά άποθέματα της χώρας μας έκαμφθησαν κατά 9,6% τόν περασμένο 'Ιανουάριο, συρρικνούμενα σε 914 έκατον. δολάρια ποσό τό όποιο άντιπροσωπεύει περιπου τό μέγεθος τών εισαγωγών ένός μηνός. Στοιχεία τού Διεθνού Νομισματικού Ταμείου έμφανίζουν δτι ό συνολικός μακροπρόθεσμος έξωτερικός μας δανεισμός αύξηθηκε σε 11,5 δισεκ. δολάρια στό τέλος τού 1982 έναντι 9,8 δισεκ. τό 1981, δηλαδή κατά 17% περίπου και ήδη ή χώρα μας κατατάσσεται μεταξύ τών περισσότερο δανειακά έπιβαρυμένων χωρών διεθνώς.

Τά παραπάνω σημειώνονται για νά ύπογραμμισθεί ή σημασία της διατηρήσεως της μεγάλης έλληνικής ναυτιλίας ή όποια έμφανιζεται σήμερα, μετά τήν διαφανούμενη μείωση στο του τουριστικού ρεύματος πρός την Έλλαδα κατά το 1983, ή βασικώτερη πηγή ικανή νά ένισχυσει θετικά τήν συνεχείαν αυρικούν-μενη συναλλαγματική θέση τής χώρας μας.

ΟΙ ΞΕΝΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ

Έπισημαίνουμε τά πρόσφατα σχόλια τών «Φαΐνανσιαλ Τάιμς» σχετικά μέ τά προβλήματα πού άντιμετωπίζουν οι διευθυντές τών ξένων, Τραπεζών πού λειτουργούν στήν Ελλάδα, στήν έπιλογή τού κατάλληλου προσωπικού και τήν δυνατότητα άπολύσεως έκεινων πού δέν άνταποκρίνονται στίς προϋποθέσεις προσλήψεώς τους.

Ξένος τραπεζίτης, σχολιάζοντας τις προσπάθειες τής Έλληνικής Ομοσπονδίας Τραπεζούπαλληλικών 'Ενώσεων για τήν συνδικαλιστική όργανωση δόλοκλήρου τού προσωπικού τών ξένων τραπεζών και τό αίτημα νά έχουν γνώμη οι συνδικαλιστικές όργανώσεις στη χορήγηση δανείων, άνεφερ διτί αύτό θά είσπομε πολιτικά κριτήρια και θά προτιμούσαμε νά κλείσουμε άμεσως, παρά νά τό δεχθούμε.

Νομίζουμε ότι είναι αύτονότο τό μέγεθος τού προβλήματος που θά δημιουργηθεί γιά την λειτουργία των ναυτιλιακών έπιχειρήσεων στόν Πειραιά. Δηλαδή οι ξένες τοράπεζες ήντη-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4531586 - 4516945 - 4519304

μετωπίζοντας μία άναμέτρηση με τις ύπαλληλικές ένώσεις, προχωρήσουν σε διακοπή των έργασιών τους στη χώρα μας.

Έκείνο πού τονίζομε και είναι άνάγκη νά έννοησουν οι πάσης φύσεως άρμοδοις είναι διτή ή βασική αίτια δραστηριοποίησεως των ένων τραπεζών στην 'Ελλάδα είναι ή ένταση της Ναυτιλίας και δέν νοούνται παρεμβολές στις επιλογές των άποφάσεων των διευθύνσεων των Τραπεζών πού χρηματοδοτούν μέ τεράστια ποσά την 'Ελληνική Ναυτιλία.

ΟΡΘΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

Μέ μεγάλη ίκανοποίηση σημειώνουμε τις πολύ όρθες προβλέψεις ένδος νέου "Ελλήνα έφοπλιστή, διπού διατυπώθηκαν πρίν ξενά μηνά περίπου στή σύσκεψη του "Ιντερνάτιοναλ Μαριτάιμ Φόρουμ".

Είπε πολύ σωστά ο Διαμαντής Ν. Πατέρας διτή φοβάται τό άκολουθο σενάριο σχετικά με τό μέλλον τού έφοπλισμού: άπότομη αναδοσή της ναυλαγοράς έντος τών έτων 1983 και 1984 λόγω της πτώσεως τών επιτοκίων και τής τιμής τού άργον και λόγω της αύξησεως τής καταναλώσεως και τής άναπληρώσεως τών άποθεμάτων σέ διεθνές έπιπεδο.

Ταυτόχρονα έ φοπλισμός θα τρέξει πρός τά ναυπηγεία, έπαναλαμβάνοντας τήν ιστορία, διπού διαδραμματίστηκε τήν περίοδο 1979-80, παραγγέλλοντας σειρές μπάλκ κάρριερ και μεσαίου μεγέθους δεξαμενοπλοίων έπαιξάνοντας τό ήδη ύφισταμενο πλεόνασμα της διεθνούς ναυτιλίας, μέ πιθανότατο άποτέλεσμα μία νέα κρίση περί τά τέλη τής δεκαετίας πού διανύομε, μόνο πού αύτή τήν φορά μπορεί νά είναι περισσότερο βαθειά και μακροχρόνια άπό αύτή τής περίοδου 1981-83 άπλ τή δύο άποια άκομή δέν έχει συνέλθει ή 'Ελληνική Ναυτιλία.

'Ομολογούμε διτή οι δηλώσεις αύτές τού κ. Πατέρα διντικαποτρίζουν σωστά τήν πιθανή έξιλη τών ναυτιλιακών θεμάτων στό άπωτέρο μέλλον και άποτελεί άκρως ένθαρρυντικό στοιχείο γιά τόν έλληνικό έφοπλισμό τό γεγονός διτή οι νέοι φορείς του έπιδεικνύουν τέτοια διορατικότητα κά εύθυκρισία καθώς και βαθύτατο προβλήματισμό.

ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μέσα στό 1982, τά διαλυτήρια τής Φορμόζας άγρόρασαν γά διάλυση 159 δεξαμενόπλοια 16,5 έκατ. τόννων. Στή δεύτερη θέση τού πίνακα τών χωρών πού άσχολούνται μέ τή διάλυση πλοίων έρχεται ή Νότιος Κορέα, ή όποια τόν ίδιο χρόνο άγρόρασε 30 δεξαμενόπλοια 3,3 έκατομ. τόννων d.w. Ακολούθει τό Πακιστάν μέ 35 μονάδες 1,7 έκατομ. τον. d.w. και ή Ισπανία μέ 11 τάνκερς 600.000 τον. d.w. Προσφάτως στή χορεία τών διαλυτριών χωρών προσετέθη και ή Κίνα μέ δύο έγκαταστάσεις στήν περιοχή τής Σαγκάνης. Έτοι τό σύνολο τών πωληθέντων γιά παλαιοσίδερα πλοίων έφθασε τό 1982 τά 261 δεξαμενόπλοια και μικτά 25 έκατομ. τόννων μεταξύ τών όποιων 60 VLCC.

Παρ' άλα άυτά ο ρυθμός τής διαλύσεως τού παλαιού τονάς δέν θεωρείται ίκανοποιητικός, ή δέ 'Ιντερτάνκο τονίζει διτή χωρίς αύξηση τού ρυθμού αύτού ή άνακαμψη τής άγοράς τών δεξαμενοπλοίων δέν είναι δυνατή, δεδομένου διτή τό σημερινό πλεόνασμα χωρητικότητος φθάνει περίπου τό 50% και ή παγκόσμιος στόλος, παρά τό ρεκόρ τών διαλύσεων τού 1982, δέν μειώθηκε περισσότερο άπό 1%. Κατά τή γνώμη τών είδικών γιά

νά άπορροφηθεί τό πλεόνασμα θά πρέπει σέ παγκόσμια κλίμακα νά άποσυρθεί τονάς 150 έκατομ. τόννων, πράγμα πού σημαίνει διτή, συνυπολογίζομένων τών νέων κατασκευών, θά πρέπει νά διαλύεται έτησίων τονάς 50 έκατομ. τόννων κατά τά 6 προσεχή έτη. Είναι άνάγκη έπομένως, ή διάλυση τού παλαιού τονάς νά καταστεί δελεαστική γιά τούς έφοπλιστάς, πράγμα πού προϋποθέτει διτή τά διαλυτήρια θά μπορέσουν νά έκμεταλλευθούν καλύτερα τόν έκ διαλύσεως χάλυβα μέ τήν ένδεχομένη έπανελασματοποίηση του πού θά άποδώσει προϊόν ύψηλής ποιότητος και ίψηλοτέρας τιμής.

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

'Από σχετική μελέτη τού γνωστού βρετανικού οίκου Drewry, προκύπτει διτή ή διαφορά μεταξύ τών σημαίων ύψηλού κόστους (Νορβηγία, Σουηδία, Άγγλα) και τών εύθυνών σημαίων τής "Απω Ανατόλης, ουάνει συνεχώς και ίδιαιτέρως στή έξοδα τού πληρώματος. Αύτός είναι ίνας λόγος πού συνέβαλε στήν άνακατανομή τού παγκοσμίου στόλου σέ βάρος τών άκριβών σημαίων, στής διποίες τά αύξημένα έξοδα έκμεταλλεύσεως έπειρασαν τής οίκονομίες τής ύψηλής τεχνολογίας και τού μειωμένου άριθμού πληρώματος.

'Από τό 1973 τά έξοδα τού πληρώματος υπερδιπλασιάστηκαν. Στό τέλος τού 1981 ή μέση δαπάνη έπανδρώσεως ένδος δυτικούρωπαίκου μπάλκερ τών 60.000 τον. d.w. έφθασε τά 2.600 δολ. ήμερησίων, ένω ένδος ίμιου μέ διατικό πλήρωμα δέν έξεπερνά τά 1.600 δολ. ήμερησίων, δηλαδή κατώτερα κατά 40%. Πράγμα πού γιά μιά χρονοναύλωση άντιστοιχεί σέ ναύλο μειωμένο κατά 0,50 δολ. κατά τόννο και κατά μήνα.

ΥΠΟΒΙΒΑΣΜΟΣ

Μέ πολλή πικρία και άπογοήτευση δέχτηκε ο γαλλικός ναυτιλιακός τύπος τόν ύποβιβασμό τού 'Υπουργείου Θαλάσσης. Πράγματι κατά τόν πρόσφατο κυβερνητικό άνασχηματισμό τού κ. Μωρουά τό 'Υπουργείο Θαλάσσης (Ministère de la Mer) δέν περιελήφθη μεταξύ τών διατηρηθέντων 14 ύπουργειών, άλλα ύπεβιβάσθη σέ 'Υφισηργείο (Secretariat d' Etat) ύπο τό 'Υπουργείο Μετα-

φορών (Ministère de Transports).

Ό γνωστός μας πρώτος 'Υφισηργός Θαλάσσης κ. Λουΐ ντε Πανσέκ — πού μάς είχε έπισκεφθεί στά Ποσειδώνια — μή άποδεχθείς νά παραμείνει ής 'Υφισηργός, παρτήθη, έκφρασας τή βαθειά του λύπη γιατί οι δημιουργηθείσες συνθήκες δέν είναι στό ύψος τών ναυτικών άναγκών τής χώρας.

Διατυπώνεται έδ άλλου ή άπορία γιά τούς λόγους πού έπεβαλαν τήν μεταβολή αύτή, δεδομένου διτή ή ίδια Κυβέρνηση, πρό διετίας είχε προβεί στή δημιουργία τού 'Υπουργείου Θαλάσσης μέ τή συγκέντρωση δλων τών ναυτιλιακών άρμοδιοτήτων σέ ένα ύψηλού έπιπεδο κρατικό φορέα. Καί τώρα, ένω κατά γενική ίμολογία, έθεωρείτο έπιτυχημένο, έμφανιζεται κυριολεκτικά τελευταίο στόν κατάλογο τού Κυβερνητικού άνασχηματισμού, έκτος τού πίνακος τών 'Υφισηργείο Δασών και τό 'Υφισηργείο Τουρισμού.

Καί ο γάλλος οχολιαστής, μέ τόν τίτλο «Ταπεινωμένη θάλασσα» καταλήγει πώς δη ναυτικός κόσμος τής χώρας δέν θά έκτιμησει άσφαλως τόν εύτελισμό τής ύποβαθμίσεως.

ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ

Σχετική μέ τήν άντιδραση πού παρουσίασε γενικά ή ύποβιβασμος τού 'Υπουργείου Θαλάσσης στή Γαλλία είναι ή κατωτέρω άνακοίνωση τού Γαλλικού 'Ινστιτούτου Θαλάσσης (IFM) τό όποιο συγκεντρώνει στούς κόλπους του δλους τούς ναυτιλιακούς έπαγγελματικούς άργανισμούς. 'Η άνακοίνωση γράφει:

«Τό 'Ινστιτούτο, τό όποιο άπό τό 1976, μάζι μέ τό Οίκονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο, είχε ζητήσει τή δημιουργία 'Υπουργείου Θαλάσσης, διαμαρτύρεται ένεργά κατά τής μειώσεως του, τή στιγμή κατά τήν όποια ή σημασία τών γαλλικών ναυτιλιακών έπιδιώξεων στόν κόσμο άπαιτει, περισσότερο άπό κάθε άλλη φορά, έντονη δραστηριότητα. Καί διερωτάται έάν ή τακτική αύτή σημαίνει τήν ύπαναχώρηση τής Κυβερνήσεως άπό τήν μεγάλη ναυτιλιακή πολιτική πού είχε έξαγγειλει. Πιστεύοντας πώς ένα 'Υφισηργείο ύπαγόμενο στό 'Υπουργείο Μεταφορών δέν άνταποκρίνεται στής άπαιτήσεις τής σημερινής καταστάσεως — γιατί πολυάριθμα ναυτιλιακά προβλήματα άφορούν και άλλους ύπουργικούς τομείς — τό IFM δέν θά έγκατα-

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ»

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - HAMBURG - NORDENHAM -
EMDEN - WILHEMSHAVEN

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT - ΥΛΙΚΑ
ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR, 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O.BOX 210266

λειψεί τήν προσπάθεια. Αφού πολέμησε τόσο πολύ γιά τη δημιουργία του 'Υπουργείου Θαλάσσης, θά κάνει τό πάν γιά νά πετύχει τήν άποκατάστασή του ώς αυτόνομης ύπηρεσίας.



ΟΙ ΠΗΓΕΣ ΤΗΣ Β. ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Σύμφωνα μέ τά πρόσφατα στατιστικά στοιχεία, κατά τό 1982 ή έξαγωγή πετρελαίου στή Β. Θάλασσα έφθασε τά 130 έκατομ. τόννων, διπλασιασθείσα περίπου άπό τό 1978. Τή μερίδα του λέοντος (80%) άπεκμισε ή M. Βρετανία ή όποια κατέστη ή πέμπτη πετρελαιοπαραγωγός χώρα τού κόσμου. 'Ακολουθεί ή Νορβηγία μέ 24 έκατομ. τόννων, ή Γερμανία μέ 17,8 έκατομ. τόννων, και ή Δανία μέ 1,7 έκατομ. τόννων. 'Υπολογίζεται οτι τό σύνολο τών άποθεμάτων τού μαύρου χρυσού στή Β. Θάλασσα φθάνουν τά 2 δισεκ. 900 έκατομ. τόννων πού άντιπροσεπένουν τό 3,2% τών παγκοσμίων άποθεμάτων.

Στόν τομέα τού φυσικού άεριού ή έξαγωγή στή Βορ. Θάλασσα έφθασε τά 72 δισεκ. κυβικών μέτρων, παραμείνασα περίπου στά έπιπεδα τού 1978. 'Η Μεγ. Βρετανία παρήγαγε τό μισό τής ποσότητος αύτης, ή Νορβηγία τό ένα τρίτο και ή 'Ολλανδία τό υπόλοιπο. Τά πιθανά άποθεμάτα φυσικού άεριού στή Βορ. Θάλασσα, ύπολογίζονται σέ 3-4,3 δισεκ. κυβικών μέτρων, πού άντιπροσεπένουν τό 3,8 — 5,4% τών παγκοσμίων άποθεμάτων.



ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΩΤΩΝ

Είχαμε γράψει σέ προηγούμενο σχόλιο διτί σέ καμπία χώρα — μέ τήν έξαίρεση τών ΗΠΑ — δέν προβλέπεται νομοθετική ρύθμιση ή παρέμβαση στίς δραστηριότητες τών Κόνφερανς. 'Ηδη ζώμας άνακοινώθηκε οτι τό 'Ιαπωνικό 'Υπουργείο 'Εμπορίου και Βιομηχανίας άντιμετωπίζει τή λήψη νομοθετικού μέτρου γιά τή βελτίωση τής θέσεως τών φορτωτών έναντι τών Κόνφερανς.

Κατά τό μέτρο αύτό οι Κόνφερανς θά υποχρεωθούν νά συμβουλεύονται τούς φορτωτές πρίν άπό κάθε άπόφαση γιά προσδιορισμό τιμής ναύλου. 'Εάν ή σχετική συνεννόη-

ση δέν έπιτυχει, ή Κυβέρνηση θά δίριζε ήναν διαιτητή γιά τήν έπιλυση τών διαφορών τών δύο μερών.

Τό μέτρο αύτό θεωρείται άπαραίτητο, έφόσον οι φορτωτάι μέ τήν ισχύουσα νομοθεσία δέν μπορούν νά σχηματίσουν δικό τους καρτέλ. Γ' αύτό μάλιστα λέγεται οτι, δάν τό 'Υπουργείο Μεταφορών δέν συμφωνήσει στή λήψη τού ώς άνω νομοθετικού μέτρου, τό 'Υπουργείο 'Εμπορίου, θά προχωρήσει στήν τροποποίηση τού νόμου γιά τή δημιουργία έμπορικων (εισαγωγικών και έξαγωγικών) καρτέλ.



ΔΡΥΟΣ ΠΕΣΟΥΣΗΣ

Νά δούμε τί θά διασωθεῖ τελικά άπό τό στόλο τού έφοπλιστικού οίκου Λάουρο. Κατά τίς προτάσεις τού έκτακτου κυβερνητικού 'Επιτρόπου, ή διαχείριση τών 9 γραμμών Κόνφερανς πού είχε δ Λάουρο, πρέπει νά άνατεθεί στήν έταιρια 'Ιταλμάρε, τά πλοϊα πού δέν θά χρησιμοποιηθούν στό πρόγραμμα αύτό νά πουληθούν, και τό προσωπικό τών έπιχειρήσεων Λάουρο νά σχηματίσει συνεργατική γιά τήν έκμετάλλευση τού υπερωκεανίου 'Αχιλλεύς Λάουρο».

'Από οίκονομηκή πλευράς δ Κυβερνητικός 'Επιτρόπος σέ συμβιβασμό μέ τούς άλλοδαπούς πιστωτάς γιά τήν καταβολή τού 15% τών άπαιτήσεων, σέ τρόπο ώστε τά πλοϊα πού είναι σήμερα άκινητοποιημένα σέ 'Ιταλικούς λιμένες άπό τό φόβο κατασχέσως στό έξωτερικό, νά μπορέσουν νά ταξιδεύσουν και πάλι. Παράλληλα θά έπιδωχθεί ή έκποιηση τής άκινήτου περιουσίας τού οίκου, περιλαμβανομένης και τής περίφημης έπαύλεως, τής όποιας ή άξια υπόλογίζεται στά 72 δισεκ. λιρετών, ώστε νά χρηματοδοτηθεί ή έκμετάλλευση τόσο τού υπερωκεανίου δσο και τών πλοϊαν γραμμής τού οίκου.



Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ HELMEPA

'Ιδιαίτερη έπιτυχία έσημείωσε τό σεμινάριο πού οργάνωσε τήν Πέμπτη ή HELMEPA μέ θέμα: «Ο ρόλος τών διοικητικών στελέχων στήν πρόληψη τής θαλάσσιας ρύπανσης και μέ τήν εύκαιρια αύτή είναι άναγκη

νά έχαρθεί ή συμβολή τής ήν λόγω όργανώσεως πού έδημιουργήσε δ έλληνικός έφοπλισμός στό τεράστιο έργο τής προστασίας τού θαλάσσης περιβάλλοντος άπό τή ρύπανση. Κατά τή φετεινή περίοδο ή HELMEPA έχει άναλαβει έκστρατεία, σέ συνεργασία μέ τήν 'Ενωση Πλοιοκτητών 'Ακτοπλοϊκών 'Επιβατηγών Πλοιων και άλλες όργανώσεις, γιά τήν καταπολέμηση τής ρυπάνσεως τής θαλάσσης μέ πλαστικά, πού είναι και ή πλέον έπικινδυνή ρύπανση και ή έκστρατεία αύτή τής HELMEPA προσλαμβάνει ίδιαίτερη σημασία γιά τή χώρα μας ή όποια περιβάλλεται άπό τό ύγρο στοιχείο πού πρέπει νά προστατεύσουμε δλοι μας και μέ δλες μας τίς δυνάμεις.

Το σεμινάριο πού πραγματοποιήθηκε στό άμφιθεατρο τού κτιρίου τής έταιριας «Σέρες» τού κ. Γ. Π. Λιβανού χαιρέτησε δ ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας. Κατόπιν μίλησαν δ κ. Παν. Τσάκος, γενικός γραμματέας τής προσωρινής Δ.Ε. τής HELMEPA μέ θέμα «Η Ιδρυση και οι στόχοι τής HELMEPA», δ γενικός γραμματέας τής ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης μέ θέμα «Τά ναυτεργατικά σωματεία πρωτοστατούν στή στήριξη τής HELMEPA», δ ειδικός σύμβουλος τής Helmepe D & E. Cold μέ θέμα «Οι έπιπτώσεις τής έφαρμογής τού Παραρτήματος I τής MARPOL 73/78 στά ύπαρχοντα πλοϊα», δ κ. Γρ. Χατζηελευθερίαδης, μέλος τής προσωρινής Δ.Ε. τής HELMEPA μέ θέμα «Ο συμβουλευτικός ρόλος τής HELMEPA και ή σημασία τής συνεργασίας τών διοικητικών στελέχων μέ τή HELMEPA στή θαλάσση ήντιρρύπανση», δ κ. Δ. Μητσάκος, γεν. διευθυντής τής HELMEPA μέ θέμα «Τό πρόγραμμα δραστηριότητας τής HELMEPA», δ κ. M. Jolliffe, πρόεδρος τής Average Adjusting Company of Greece μέ θέμα «Τά οίκονομικά άφέλη άπό τόν έλεγχο και τήν καταστολή τής ρύπανσης» και τέλος δ πρόεδρος τής προσωρινής Δ.Ε. τής HELMEPA κ. Γ. Π. Λιβανός έκλεισε τό σεμινάριο και άπαντησε σέ έρωτήσεις τού πολυπληθούς άκροατηρίου.



Η ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΘΗΤΕΙΑ

'Αναγνωρίσθηκε και στούς ναυτικούς τό δικαίωμα έξαγοράς τής στρατιωτικής τους ύπηρεσίας (θητείας και έφεδρείας) άλλα και γι' αύτούς, δπως άλλωστε και γιά τούς ύπολοιπους έργαζόμενους τού ίδιωτικού τομέως, ισχύουν διαφορετικά μέτρα και σταθμά σέ σύγκριση μέ δσα καθιερώθηκαν γιά τόν δημόσιο τομέα και τούς έξαρτωμένους άπό αύτόν όργανισμούς. 'Έτσι έμφανιζεται τό φαινόμενο οι ύπαλληλοι τού NAT, τού Οίκου Νάυτου κλπ. νά έξαγοράσουν τή στρατιωτική τούς ύπηρεσία καταβάλλοντας μόνον τίς δικές τους είσφορές, διότι τήν έργοδοτική καταβάλλουν τά νομικά πρόσωπα στά όποια ύπηρετούν, ένων οι ναυτικοί πού είναι και οι φυσικοί τους έργοδότες ύποχρεώνται νά καταβάλλουν οι ίδιοι και τήν έργοδοτική είσφορά...

'Επαναλαμβάνομε δτι ή ρύθμιση είναι γενική, αύτό δέν σημαίνει δμως δτι είναι και δικαιη, γιατί καθιερώνει διαφορετικά μέτρα και σταθμά μεταξύ τών έργαζόμενων τής χώρας και ήμφανιζει αύτούς πού άπασχολούνται στόν δημόσιο τομέα νά πλεονεκτούν και στό ζήτημα αύτό έναντι τών έργαζόμενων τού ίδιωτικού τομέως, οι όποιοι, έπι πλέον, θά κληθούν νά καταβάλλουν, μέσω τής φορολογίας, τήν έργοδοτική είσφορά τών πρώτων (ή μήπως δέν είναι έτσι);

'Εν πάση περιπτώσει και μέχρι τήν έπαναποθέτηση τού δλου ζητήματος, γιατί ά

at Argentina

HELLAS – MAR. (S.A.)

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

BUNKERS – STEVEDORING – CATERING – REPRESENTATIONS

WE ATTEND AT ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 – ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,
3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

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

Telexes: 18724 ELLAS AR., 23575 ELLIN AR., 23573 GRECE AR.

CABLE: HELLASMAR BARIES

ναυμφίβολα θά έπανατοποθετηθεί, έπειδή ή γενομένη ρύθμιση είναι σαφέστατα άντισυγ-
ταγματική, σημειώνομε ότι ή έπεκταση και στούς ναυτικούς του δικαιώματος έξαγοράς της στρατιωτικής ύπηρεσίας έγινε με τροπολογία που κατέθεσε στό σχετικό νομοσχέδιο κατά τη συζήτηση του στη Βουλή ό πουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας ό δηποτε — πρέπει νά άναγνωρισθεί — δέν μπορούσε νά έπιφέρει εύνοϊκότερη ρύθμιση για τούς ναυτικούς. 'Η τροπολογία αυτή ψηφίσθηκε και ξε-
χει ώς έξης:

1. Ή πρώτη περίοδος του έδαφ. γ της παρ. 1 του δρθρ. 37 του Κ.Ν. 792/78 δημιουργήθηκε μέσω του δρθρ. 31 του Ν. 1085/80 άντικαθίσταται ως άκολουθως:

« γ. Χρόνου ύπηρεσίας πού διανύθηκε σε ἐφέδρεια ἡ σε θητεία στὶς Ἐνοπλές Δυνάμεις, στὰ Σώματα Ἀσφαλείας καθώς και στὸ Λιμενικό και στὸ Πυροσβεστικό Σώμα. Ὁ χρόνος αὐτὸς ἔξαγοράζεται ἀπό τὰ πρόσωπα τῆς παρ. I και ὑπολογίζεται τόσο για τὴ θεμελίωση τοῦ συνταξιοδοτικοῦ δικαιωμάτου ἐφ' δοσὶ τοῦ ασφαλισμένους ἔχει συμπληρώσει τὸ 58ό ἔτος τῆς ἡλικίας του και 12ετή πραγματική θαλάσσια ύπηρεσία, δοσὶ και γιά προσαύξηση ση τοῦ ποσοῦ τῆς σύντεξης».

2. Τό έδαφ. β πής παρ. I τοῦ ὅρθρ. 37 τοῦ K.N
792/78 αντικαθίσταται ως ἀκολούθως:

«Β. Χρόνου υπηρεσίας μέχρι 3 χρόνια πού διανύεται στην περιοχή της Δυτικής Μακεδονίας, στα Σύμβατα Ασφαλείας καθώς και στό Λιμενικό και στό Πυροσβεστικό Κόσμωμα πού υπέτρεψαν με την ίδιοτητά του μόνιμου ή έθελοντη ή ανάκαταταγμένου».

3. Οι παράγραφοι 4 και 5 του δηθρου 2 αύτοι του νέου έφαρμόζονται και γιά τούς άσφαλισμένους του Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου.

Έξ άλλου στήν αίτιολογία γιά τήν τροπαλογία πού κατέθεσε ο κ. Κατσιφάρας άναφέρονται τά έξης:

Η ἀναγνώριση τοῦ χρόνου τῆς στρατιωτικῆς ὑπηρεσίας ἀπὸ τούς ἀσφαλισμένους καὶ συντάξιουχους τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου που διανύθησε στής "Ενοπλες Δυνάμεις καὶ τὸ Σώματον" ἀσφαλείας, καθὼς καὶ στὸ Λιμενικό Σώμα καὶ τὸ Πυροσβεστικό ἡταν μια ἀπὸ τις ἐπονγείες τῆς Κυβέρνησης, διπως καὶ γιό δλους τούς ἔργαζομένους τῆς Χώρας.

Μέ τό δρθρο αύτῷ ένασμονίζεται η νομοθεσία του NAT με τις διατάξεις σχεδίου νόμου που άφορουν διοικητικούς θέματα όπως τη διαχείριση της Χώρας κα ούτε η δυνατότητα στον οποίον θα γίνεται η ασφαλισμένους κα συνταξιούχους του NAT νά ξέρονται ή νά έχαγοράζουν τό χρόνο της στρατιωτικής ύπηρεσίας για νά έπαιξησουν τη σύνταξη τους, καθώς έπισης και για νά θεμελιώσουν δικαιώματα γιά σύνταξη μιάς όρισμένης καπιταγορίας ασφαλισμένων που δύνηται νά έχουν τή διανοτότητα νά πραγματοποιήσουν τό χρόνο ασφάλισης πο απαιτείται γιά τή θεμελιώση του συνταξιοδοτικού δικαιώματος.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Ἐπανερχόμαστε στὸ θέμα τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν ναυτικῶν οἱ ὅποιοι ἐργάζονται σὲ ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις, γιατὶ δὲ οὐ φαίνεται καταχώνιασθεῖ στὶς Ἑλληνικές καλένδες, καὶ ὑποβάλλομε πρός κάθε ἄρματον τοιά ἀπλά ἔωσθματα:

Πρώτον, γιατί τό ΝΑΤ νά χάνει τίς εισφορές πολλών από τούς ναυτικούς αύτούς οι διοικητές ποιοι άναγκάζονται νά καταφεύγουν στην Ελλάδα σφάλιση του ΙΚΑ, αφού τελικώς μέ τη διάσταση η ίδια άσφαλιση έχουν τή δυνατότητα νά συνπολογίσουν αύτόν τόν άσφαλισμένο χρόνο.

— Δεύτερον, γιατί γιά όρισμένους άπό αυτούς άσφαλιζομε μόνον ένα όρισμένο χρονό διάστημα έτησίως;

— Τρίτο, πότε θά μάθαμε σ' αὐτόν τόν τον νόον; Πότε θα μάθαμε σ' αὐτόν τόν τον νόον;

Μέ την εύκαιρια, ἐρωτοῦμε τό ύπουργεον
νά άνακοινώσει, έάν φυσικά γνωρίζει, πόσο
ἀπό τούς δινεργους ἀξιωματικούς μας θά εί-
χαν ἔξασφαλίσει ἀπασχόληση ἐάν ίσχει ἡ ἐ-
ξαγορά ὑπηρεσίας ἐπί πλοίων μὲ ζένες ση-
μαίες. Βεβαίως, τό θέμα ρυθμίζεται μὲ τό νο-
μοσχέδιο πού ἔχει κατατεθεῖ στή Βουλή, για
τί δῆμας αὐτή ἡ ἀπό πολλές πλευρές ὄρθι-
ρυθμιστή νά καθυστερήσει τόσο πολύ μέ ἀπό-
τελεσμα νά ἔχουν δυστυχήσει ἀνθρωπο-
πού θά μπορούσαν νά ἐργασθούν;

ΝΑ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΣΟΥΝ ΤΗΝ ΨΗΦΟ ΤΟΥΣ

'Εγνώσθη δι τό Δ.Σ. της 'Εστίας Ναυπάκτων με τέσσερις ψήφους έναντι τριών άποφασίσεων νά μήν παρατείνει τή θητεία του διευθυντού τού ιδρύματος ή όποια λήγει στις αρχές Μαΐου. Τό Δ.Σ. άποφάσισε επίσημα ή θέση αυτή νά καλυφθεί από ναυτικό που έχει τά άναλογα προσόντα (δίπλωμα άνωτης της σχολής κλπ) και ή απόφαση αυτή είναι ορθότατη, ή θέση τού διευθυντού της 'Εστίας άλλα και πολλές άναλογες θέσεις άντικους στούς ναυτικούς μας.

Φυσικά ή ιστορία αὐτή δέν τελειώνει ἔδωκεν
καὶ αὐτοὶ πού μέ τὴν ψῆφο τους τάχθηκαν ὑπὲρ
πέρ τῆς διατηρήσεως τοῦ σημερινοῦ διεύθυντοῦ
θυντοῦ ὀφείλουν νά δικαιολογήσουν δημόσια
σια αὐτή τὴν ψῆφο ἡ ὁποία ἔρχεται σε ἀντίθεση
με τὴ θέληση τῆς ναυτικῆς μας οἰκογένειας — γιατὶ καὶ ἡ θέση τους είναι δημόσια
Περιμένομε, λοιπόν, ὑπενθυμίζοντας ὅτι δέν
μπορούν νά κρυφθοῦν κάτω ἀπό τὴ μαστική
τριτοῦ τῆς ψηφοφορίας.

ΑΝΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΗ ΑΠΟΥΣΙΑ

Παρά τό γεγονός ότι γνωρίζουμε πόσο ο πησοχόλημένοι είναι ό 'Υπουργός και ό Γενικός Γραμματέας τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας με τήν δύντιμετώπιση τών θεμάτων τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας, οφείλομε νά σημειώσουμε ότι προεκάλεσε έντυπωση ή παντελής άποψη σία τής ήγεισίας τού YEN ή και άκρην ένδεικνυτής της, άπό την τελετή άπονομής τών προικοδοτημάτων τού 'Ιδρυματος «Ιαννου Διαμι. Πατέρα». Επισημαίνουμε ότι τό 'Ιδρυμα αύτό διαθέτει κάθε χρόνο περί τά 20 έκατομ. δραχμών για την ένισχυση τών οικογενειών τών 'Ελλήνων νων ναυτικών άπό δλες τίς ναυτικές περιχές τής χώρας μας και άποτελεῖ χρέος τής Πολιτείας νά τιμᾶ μέ την παρουσία της απές τίς εύγενεις άλλα και τόσο ουσιαστικές

έκδηλωσεις τού ἐλληνικοῦ ἔφοπλισμοῦ.
Ἡ Ἑλλειψη παρουσίας ἑκπροσώπων τοῦ
YEN ἀπό τὴν τελετή αὐτῆ γίνεται ἀκόμη ἐν
τονότερῃ ἐδν ληφθεῖ ὑπ' ὅψει διτο σε ἀλλη ὁ
νάλογη ἐκδήλωση τῶν ἡμερῶν αὐτῶν — τῆ
ἀπονομῇ τῶν προικοδοτεσθεων τῆς Ἔστι
Ναυτικῶν προσθήθαν οὐ Υπουργός καὶ ὁ Γε
νικός Γραμματέας, οὐ Ἀρχηγός τοῦ Λιμεν
κοῦ Σώματος καὶ οὐ σύμβουλός των Ἀρχ
πλοιαρχος ἐπί θεμάτων προσωπικο
πλοίων.

ΛΙΚΑΙΟΣ ΕΠΑΙΝΟΣ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» δέν διστάζουν νά δημοσιεύουν τόν δικαίο έπαινο δταν αύτός δημοσιεύεται από τά πράγματα. "Ετσι δέ μπορούμε νά μήν έπαινεσσομε τήν ταχύτατη διερεύνηση και τόν εντοπισμό τών ύπευθυνών γιά τήν έκρηξη πού σημειώθηκε σε θαλαμηγό στή μαρίνα Καλαμακίου και είχε σάρωση περιπέτεια τήν πρόκληση μεγδλων ζημιών κα-

Τό Σχόλιο τοῦ 15θημέρου

Σ' άλλες στήλες, περισσότερο ένημερες, έχουν άρκετά γραφει γιά τις τελευταίες έξελίξεις στις τιμές του πετρελαίου. Μερικές δευτερύουσες δημως είκονες δίνουν μεγαλύτερη γραφικότητα στην ύποθεση. "Οπως π.χ. οτι ή έκτιμηση της «σωστής» τιμής του μάυρου χρυσού συνδέεται παραδοσιακά με τήν τιμή τού κίτρινου χρυσού, έπανω στή βάση οτι με μιά ούγγια χρωσού μπορεις ν' αγοράσεις 20 περίπου βαρέλια πετρελαίου. Κι' άκοδια οτι η πρωτοβουλία για τή μείωση τής τιμής δέν προήλθε άπο τις πετρελαιοπαραγωγούς χώρες άλλα άπο τή M. British Petroleum, δην ή British Petroleum αποφάσισε τήν κατά 3 δολλάρια έλάττωση τής τιμής του πετρελαίου τής Bop. Θαλάσσης, άκολουθουμένη άπο τούς Νορβηγούς κι εύθυνά άμεσων άπο τή Νιγηρία τής όποια ή οικονομική κατάσταση είναι τραγική. Και τέλος οτι τή σειρά αύτη είχε προβλέψει ο πολύς σειχης Γιαμανί, έπαναλαμβάνοντας — ένδομυχα φυσικά — τήν περιφήμη φράση του Γάλλου στρατάρχη de Saxe, ή όποιος πρίν άπ' τή μάχη του Fontenoy (1745) είχε φωνέψει στούντι παρατεταγμένους "Αγγλούς άντιπλους του Messieurs les Anglais tirez les promiers (κύριοι "Αγγλοι, πυροβολήστε πρώτοι).

Καὶ ή μέν προήγηστ τῶν Ἀγγλῶν σέ-
κεινή τὴν πυροδότηση δέν τούς ὀφέλησε
καὶ πολὺ, ἀφοῦ εἶναι γνωστὸν πότε ἔχασαν
τῇ μάχῃ τοῦ Fontenoy. Νά δούμε δῶμα
τώρα ποιὸν θά ώφελήσει ἡ Ἀγγλική πρω-
τοβουλία, σ' αὐτὸν τὸν ἀπόνη πόλεμο
τοῦ πετρελαίου πού οὔτε πρωτεία οὔτε
γαλατικές εὐγένειες γνωρίζει.

σέ άλλα σκάφη. Ἐκείνο πού είναι χαρακτηριστικό στήν προκειμένη περίπτωση είναι τά γεγονός διτί οι άρμοδιες λιμενικές άρχες είχαν στή διάθεσή τους έλαχιστα στοιχεία τά όποια δύμας κατόρθωσαν νά ξέιποισσουν επιτυχώς και νά λύσουν τό πρόβλημα τό διποίο είχε μέν δημιουργηθεί καί έτεινε νά λάβει άλλες διαστάσεις καί κυρίως νά συνδεθεῖ μέ τά τρομοκρατικά κρούσματα πού συμμειώνονταν έσχάτως στόν τόπο μας. Ἀξίζουν πραγματικά συγχαρητήρια στίς άρμόδιες ύπηρεσίες τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιώς γιά τή μεθοδικότητα πού έπεδειξαν στή συγκεκριμένη αύτή ύπόθεση καθώς καί γιά τήν έξουδετέρωση δύο κλεπτών οι διποίοι λεηλατούσαν σκάφη άναψυχής σέ διάφορες μαρίνες.

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΟ ΛΙΒΑΝΟ

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ
 'Εγνώσθη δτί ή έταιρια «Palmyra — Tsiris Lines» πού άνήκει στούς Λιβανέζους Άδελφούς Τσίρη, μετέφερε ύπό λιβανέζικη σημαία 13 από τα 16 πλοία της μέσα στούς δέκα τελευταίους μήνες. 'Από τα πλοία αύτά τα δέκα τελούσαν ύπό έλληνική σημαία και τα ύπόλοιπα ύπό κυπριακή. Ταύς τελευταίους 15 μήνες ή έταιριά άγραφε 5 πλοία κάλυπτε δέ τακτικές γραμμές μεταξύ Βορείου Εύρωπης και Μεσογείου, 'Ερυθράς και Περσικού. 'Ιδρυθείσα πρό δεκαετίας περίπου έγινε κατέλειψε τη Βηρυττό το 1975 λόγω του πολέμου.

Η ναυλαγορά

Σύμφωνα με τά τελευταία οικονομικά δεδήσια, ή δηνοδος τού άκαθάριστου έθνικού προϊόντος για τό τρέχον έτος θά είναι 2,7% στίς 'Ηνωμένες Πολιτείες, 3% στήν 'Ιαπωνία και 1% στή Δυτ. Γερμανία. 'Η δηνοδος αύτή συγκρίνεται με τήν κάμψη κατά 1,8% που σημειώθηκε στίς 'Ηνωμένες Πολιτείες το 1982, με στασιμότητα στή Γερμανία και με δηνοδο τής τάξεως τού 2,5% στήν 'Ιαπωνία.

Οι 'Ηνωμένες Πολιτείες πρόκειται νά μειώσουν κατά 3% τήν παραγωγή σιτηρών γιά τήν προσεχή περίοδο, ποσοστό πού άντιπροσωπεύει μείωση τής τάξεως τών 50 έκατομ. τόννων.

'Αρνητικά υπήρχαν τά άποτελέσματα τών προσφάτων συζητήσεων πού διεκόπησαν στή Μόσχα μεταξύ 'Αμερικανών και Σοβιετικών δξιωματούχων σχετικώς με τίς προσεχείς άγορές δημητριακών.

Σύμφωνα με τίς υπάρχουσες ένδειξεις οι Σοβιετικοί θά μειώσουν τίς άγορές δημητριακών άπό τήν 'Αμερική, διατηρώντας δημως άμειωτες τίς ποσότητες πού προμηθεύονται άπό τίς δλλες άγορές κατά τήν περίοδο 1983-84.

'Η έπανεμφάνιση τών Σοβιετικών στίς μεταφορές δημητριακών προσέφερε ίδιαίτερο τόνο στίς ναυλώσεις γιά υπερατλαντικά τάξιδια, δημοιώσαμε ένα σεβαστό άριθμό κλεισμάτων γιά κυκλικά τάξιδια άπό τίς Μεγάλες Λίμνες, τήν Βραζιλία και τήν 'Αργεντινή.

'Επίσης, ή σημειώθησα συμφόρηση στούς λιμένες τής 'Αργεντινής έπεξηγεί τήν πληρωμή ύψηλοτέρων μισθωμάτων σε σκάφη τύπου «Πάναμαξ».

...'Η μείωση τού έπιτρεπομένου βυθίσματος στό διαυλο τού Παναμά — 36 πόδια στίς 25 'Απριλίου και 35,6 στίς 2 Μαΐου — έναντι τού συνήθους τών 39,6 ποδών δημιουργεί μία τεχνική αύξηση τής ζητήσεως γιά σκάφη τύπου «πάναμαξ» τής τάξεως τού 9%.

Σύμφωνα με τά έτησια στατιστικά στοιχεία τού Λόδυντς Ρέτζιστερ, ο στόλος τών μπάλκ κάρριερς αύξηθηκε έντός τού 1982 κατά 1.332.167 τον. γκρός, φθάνοντας σε σύνολο τούς 8.412.597 τον. γκρός.

'Από τά παραδοθέντα κατά τό 1982 νεότευκτα μπάλκ-κάρριερς, τά μικτά σκάφη έμφανιζουν μείωση έναντι τών ναυπηγηθέντων κατά τό 1981 και άνερχονται συνολικά σε 681.167 τον. γκρός.

Μείωση έπισης έμφανιζουν τά παραδοθέντα έντος τού 1982 φορτηγά σκάφη, τά όποια άντιπροσωπεύουν τοννάζ 1.836.627 τον. γκρός.

Τίς πιέσεις τού παγκοσμίου έφοπλισμού και κυρίως τών έλληνικών ναυτιλιακών οίκων άντιμετωπίζουν οι 'Ιάπωνες ναυπηγοί, οι οποίοι ήδη διατείνονται δτι οι τιμές τών σκαφών πού κλείσθηκαν πρόσφατα είναι κατά 15% χαμηλότερες τού κόστους ναυπηγήσεών των.

Σύμφωνα με τά γνωσθέντα στοιχεία, οι τιμές γιά τά handy size μπάλκ κάρριερς, τά όποια συγκεντρώνουν σήμερα τό ένδιαφέρον τών πλοιοκτητών κυμαίνονται περί τά 80.000 γιέν ανά τον. d.w. γιά παραδόσεις έντός τού 1984, ένω θεωρείται βεβαία μία αύξηση κατά 10% τών τιμών προκειμένου γιά παραδόσεις τό 1985.

Πάγωμα τών τιμών πετρελαίου γιά δυό χρόνια και τή στενή συνεργασία τών πετρελαιοπαραγωγών κρατών, τόσο αύτών πού είναι μέλη τού ΟΠΕΚ, δσο και αύτών πού δέν μετέχουν στόν 'Οργανισμό, κρίνει άπαραίτητα, ό ύπουργός Πετρελαίου τής Βενεζουέλας κ. K. Μπέρτι, γιά νά έξασφαλισθεί ή όμαλή διακίνηση άργου ή όποια σταδιακά θά αύξηθει με τήν βελτίωση τής Βιομηχανικής και έμπορικής δραστηρότητος.

"Όπως έγνωσθη, ό ΟΠΕΚ άνέθεσε στήν 'Αλγερία νά προσπαθήσει νά έλθει σέ έπαφη μέ τήν Σοβιετική 'Ενωση γιά νά ζητήσει τή συνεργασία της στή σταθεροποίηση τής διεθνούς άγοράς πετρελαίου.

Σέ 146 έκατομ. τον.d.w. άνέρχεται, σύμφωνα με τίς έκτιμήσεις τών μεσιτών Λάμπερτ Μπρόδερς, ή πλεονάζουσα χωρητικότητα τών δεξαμενοπλοίων, άποτέλεσμα τής κατά 30% μειώσεως τού δγκου τών μεταφορών άργου.

Πάντως, παρά τήν ύπερπροσφορά χωρητικότητος πού σημειώνεται ήδη σέ δλες τίς βασικές κατηγορίες πλοίων οι Λάμπερτς, στήν έξαμηνιαία έκθεσή τους έπι τού διεθνούς έμποριου, προβλέπουν μία διστακτική μέν άλλα βαθμαία βελτίωση τής ναυλαγοράς κατά τό προσεχές έξαμηνο, άποτέλεσμα τής διαφαινομένης βελτιώσεως τών διεθνών οικονομικών συνθηκών.

'Αδυναμία τής Βραζιλίας νά καταβάλλει τό άντιτιμο άγοράς πετρελαίου είχε σάν άποτέλεσμα τήν διακοπή τών έξαγωγών άργου πρός τήν χώρα αύτή ήπο τήν Βενεζουέλα.

Πληροφορίες άνεφεραν δτι ή Βενεζουελική κρατική έπιχειρηση πετρελαίων «Πετρόλεος ντε Βενεζουέλα» άρνήθηκε νά προχωρήσει στή φόρτωση βραζιλιανικού δεξαμενοπλοίου τό οποίο έπεστρεψε στή χώρα του κενό φορτίου.



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

‘Η ἀλληλογραφία μας

Η ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΝΟΜΩΝ, ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ, ΕΓΚΥΚΛΙΩΝ ΚΛΠ. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

Στό προηγούμενο τεύχος είχαμε δημοσιεύσει έπιστολή τού κ. Γ. Κουρέλα πρός τόν υπουργό Ναυτιλίας με μία ένδιαφέρουσα πρόταση, ή όποια ύλη πουσμένη θά διευκόλυνε και τις υπηρεσίες, και τό πλοιο και διοικούσα σοι σχολούνται με αύτό, πλοιοκτήτες, πράκτορες κλπ. και θά απεφεύγετο ή κατό τό δοκούν έρμηνεια νόμων και διατάξεων. Στήν έπιστολή αύτή άπαντησες ή ρηχόγος τού Λιμενικού Σώματος άντιναύαρχος κ. Κων. Προκόπης, διόποιος υποστρίζει διτή πρότην κατεύθυνση πού υπεδείκνεις στο κ. Κουρέλας έχουν γίνει πολλά. Δέν έχει γίνει δώμας έκεινο πού πρότεινε ή έπιστολογράφος και αύτό καταφαίνεται ήπο τήν υπ' αριθ. 2 σημείωση τής άπαντητικής έπιστολής τού κ. Προκόπη διοικούσα σε διεθνή σημείωσης ύπαρχουν κλιμάκια όργανων και έξυπηρετούν τούς συναλλασσομένους. Αύτό άκριβώς είναι έκεινο πού προτείνει νά άποτραπει ή κ. Κουρέλας και στό διόποιο συμφωνούμε όπολύτως, διτή δεν χρειάζεται δηλαδή νά υπάρχει παρέμβαση κλιμάκια τού υπουργείου γιά τήν έπιλυση ζητημάτων πού άνακυπόντουν, άλλα αύτά νά έπλυνται ήπο τίς κατά τόπους λιμενικές όρχες. Γ' αύτό, έπανακαμβάνομε, ή πρόταση τού κ. Κουρέλα πρέπει νά ύλοποιηθεί.

‘Η άπαντητική έπιστολή τού κ. Προκόπη έχει ως έχης:

1. Άπαντώντας στήν ήπο τήν 28-3-83 έπιστολή σας, σάς γνωρίζουμε τά άκολουθα:

a) Οι Κεντρικές Υπηρεσίες τού YEN, πού έποπτεύουν τίς Περιφερειακές Υπηρεσίες (Λιμεναρχεία), έχουν άντιμετωπίσει τό θέμα πού θίγεται έδω και μερικά χρόνια ούσιαστικά, με ακοπό νά Βοηθήσουν τόσο τό έργο τών λιμενικών Όργανων, δσο και τούς διους τούς συναλλασσομένους.

β) Έκτός ήπο τήν ισχύουσα νομοθεσία πού άναθεωρήθηκε και άναπροσαρμόσθηκε με βάση τά σημειρινά δεδομένα και άπαιτήσεις, οι Δ/νσεις τού Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας, πού τά θέματά τους καθημερινά άπασχολούν τά λιμενικά Όργανα και τούς συναλλασσομένους κωδικοπίσαν τά θέματά τους και άπλουτευσαν τίς διαδικασίες στά πλαίσια τού δυνατού.

γ) Γιά παράδειγμα σάς άναφέρουμε τήν Δ/νση Έλέγχου Ναυαπλοίας, πού με 20 έγχειριδια, πού έκπόνησε, κωδικοπίσεις τά βασικώτερα θέματά της και με άλφαβητικό έύρετηριο, πού κυκλοφόρησε, βοήθησε ούσιαστικά στήν πληροφόρηση γιά τήν ισχύουσα νομοθεσία στά θέματα άσφαλειας ναυπλίας.

‘Η Δ/νση Ναυτικής Έργασίας με δυό κωδικοπίσεις πού έκανε έδωσε λεπτομερείς έδηγες σε θέματα σύνθεσης πληρωμάτων τών έμπορικών πλοίων και με κωδικοποιημένες λύσεις συνέβαλε ούσιαστικά στήν έπιλυση ναυτεργατικών θεμάτων.

Τέλος ή Δ/νση Λιμενικής Αστυνομίας έκπόνησε τόν Γενικό Κανονισμό Λιμένος, πού ισχύει ένιαία και άμοιόμοφα, σε διεθνή σημείωσης έργος της Χώρας (έκτος ήπο τόν Πειραιά πού ισχύει ειδικό καθεστώς) και περιέλαβε σ' αύτό δλα τά θέματα, πού ρύθμιζαν 81 Κανονισμούς και Παραρτήματα.

δ) Από τά πιό πάνω έκτεθέντα προκύπτει διτή σοβαρή προσπάθεια έχει γίνει στόν τομέα πού θίγεται. ‘Η προσπάθεια συνεχίζεται

γιά νά καλυφθούν και άλλοι τομείς και γιά νά ένημερώνονται οι κωδικοποιήσεις πού έχουν γίνει με τίς έξελιξεις πού σημειώνονται.

2) Ανεξάρτητα ήπο τά πιό πάνω, σε διεθνή σημείωσης τίς Υπηρεσίες, ύπαρχουν κλιμάκια όργανων πού έπιλυσης καθημερινές και άργιες, γιά νά έξυπηρετούν τήν Ναυτιλία και τούς συναλλασσομένους. Υπάρχει έπισης δυνατότητα τών όργανων υπηρεσίας νά έπικοινωνούν με τά άρμοδια κλιμάκια τού Υπουργείου όποιαδήποτε ώρα έφθον χρειάζονται ήδηγες ή έγκρισεις γιά τίς ένέργειες τους.

Μέ έντολή Υπουργού
‘Ο Αρχηγός Λ.Σ.
Κ. ΠΡΟΚΟΠΗΣ
‘Αντιναύαρχος Λ.Σ.

ΠΕΡΙ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ — ΤΑΛΑΙΠΩΡΙΩΝ ΣΥΝΕΧΕΙΑ

‘Ακόμη είναι νωπή ή μελάνη ήπο τά πρόσφατα δρόμα πού σε ναυτικά περιοδικά. ‘Ακόμη βουίζει στά αύτιά πού ήπο τίς πρόσφατες δημοποιήσεις πού σε τουριστικά συνέδρια.

‘Ακόμη προχθές διαλεγόμαστε με ύψηλά πρόσωπα — κρατικούς φορείς, και προειδοποιούμαστε σάν προφήτες έκφραζόντες φόβους και παράπονα γιά τίς άπαραδεκτες καταστάσεις στίς μαρίνες.

Προχθές άκούστηκε ή έμπρησμός πέντε Θαλαμηγών. ‘Εάν τελικά άποδειχθεί κάτι τέτοιο.

Σήμερα άκούστηκαν κρούσματα λεηλασίας θαλαμηγών (μεταξύ πού παλά πληγή αύτη). ‘Έχει τροφή τήν διαφορία μας. Ξέφραγο άμπελοι οι μαρίνες μας. Περιουσίες έκατομμυρίων στήν τύχη... τής τύχης.

Βεβαιότατα καταδικάζουμε τή βία.

Καταδικάζουμε δημως πιό πολύ και καυτηριάζουμε τήν άδιαφορία τών άρμοδιων και τήν έλλειψη προγραμματισμού και κρατικής μέρμνας γιά τήν προστασία τών Θαλαμηγών μας.

Τί χρειάζεται κύριοι;

Μιαλό ή χρήμα;

“Έχετε γύρω σας έκατοντάδες συμβούλους. Νά «μιαλό»!!

Και ο κορβανάς σας παραπάχυνε ήπο τήν ή τού έτους, άφού τά λιμανιάτικα στίς διάφορες μαρίνες άνατιμήθηκαν στό 325%. Νά

τό χρήμα!!

Τώρα πού κάρκαν μαζικά πέντε ακάφη περιουσίας άρκετών έκατομμυρίων, δέν θά λάβετε μέρμνα τοποθετήσεως πυροσβεστικής άντλιας; Δέν θά άραιώση ή πρυμνοδέτη στών σκαφών άφηνοντας κενά άσφαλειας; Τώρα πού ή πολύ κόσμος δκουσε γιά λεηλασίες κοτέρων δέν θά μεθοδεύσετε τήν φύλαξη τους;

Σέ τυχόν έπιχειρημα πού μπορούσε νά προβληθή γιά στενότητα χώρων, θά προτείνεται κατασκευή νέων και συγχρόνων μαρίνων. Άλλα τώρα τό καλοκαίρι, είτε διότι μερικά ήπο τά έπαγγελματικά ακάφη θά κενώσουν μόνιμες θέσεις, είτε ακάφη άναψυχής ίδιωτων θά άρχισουν κρουαζιέρες, είτε λόγω τών κυβερνητικών μέτρων πολλά θά φύγουν άριστικά γιά τήν Τουρκία, φρονούμε δητι μπορούν νά άρχισουν νά μελετώνται μέτρα προστασίας τών θαλαμηγών στίς υφιστάμενες μαρίνες μας.

Κύριοι, μή καίτε τούς καμένους μέτη χτυπητή και έκνευριστική άδιαφορίας σας.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΑΧΙΝΗΣ

Πρόεδρος Έλληνικού Συνδέσμου Μεσιτών και Έμπειρογνωμόνων Θαλαμηγών

ΔΙΚΑΙΟ ΑΙΤΗΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

Σάς παρακαλώ δημοσιεύσατε τήν έπιστολή μου αύτή, δην βέβαια τό θεωρείτε σκόπιμο. “Όπως θά σάς είναι γνωστό, δλοι οι ναυτικοί δικαιούνται νά φέρουν στήν πατρίδα μιά ήλεκτρική συσκευή άτελώς έφ’ δσον τό συνάλλαγμα πού εισήγαγαν τούς τελευταίους 12 μήνες καλύπτει τήν άξια τής συσκευής αύτης. Πόσ συγκεκριμένα, γιά μιά τηλεόραση άξιας 40.000 πού άγόραζε ό ναυτικός έάν είχε συνάλλαγμα 800.000 δρχ. τήν έκτελωνται δωρεάν. Τώρα δημως μέτη τήν ύποτιμηση τής δραμής ή ίδια τηλεόραση σκοτίζει 60.000 ή μάλλον έφθασε τίς 80.000 δρχ. Μήπως θά μπορούσε τό YEN νά ένεργησει και νά τακτοποίηση τόν συντελεστή τού 5% πού ήπάρχει μέχρι τώρα και νά τόν αύξησει στά 10%; Γιατί, δηπως καταλαβαίνετε, γιά νά μπορείσει ό ναυτικός νά φέρει σπίτι μιά τηλεόραση πού λόγω τής ύποτιμησεως έφθασε νά κοστίζει 80.000, 100.000 δρχ. θά πρέπει νά έχει συνάλλαγμα 1,5 ή και 2 έκατομ. δρχ., πράγμα φυσικά άδύνατο.

Σάς εύχαριστω πολύ
ΙΩΣΗΦ ΔΑΡΑΤΣΑΝΟΣ
Μ/ν !’Αρχόντισσα Κατίγκων

Σημ. Συντ.: Τό αίτημα είναι δίκαιο και πρέπει νά ικανοποιηθεί. Αναμένομε τίς σχετικές ένέργειες τού YEN.

A. LYDRIKSON

Established in 1892

Directors: J. GHIKAS — B. GKIKAΣ

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

45 AVE. ROBERT SCHUMAN - 13002 - MARSEILLE - FRANCE
Telex: 440 641 F, Teleg: LYDRIKSON-MARSEILLE, Phone: (91) 90.98.84 - Night (42) 289137

Ο λιμήν τοῦ Πειραιώς

Οι 17 γερανοί τοῦ ΟΑΠ

Ο Ο.Α.Π. παρέπεμψε στήν Τεχνική της Επιτροπή τόθεμα τῆς προμηθείας τῶν 18 ηλεκτροκινήτων γερανῶν ἀπό τὸν οὐγγρικό οίκο GANZ γιά νά γνωμοδοτήσει πόση ήταν ή καθυστέρηση παραδόσεως τῶν γερανῶν καὶ πού διφεύλεται αὐτῆ.

Θά πρέπει νά σημειωθεῖ δτι ή παράδοση τῶν 17 γερανῶν καθυστέρηση ἐπί 1.584 ἡμέρες, ἀπό τίς δύοες μόνο τίς 127 ἡμέρες θεωρεῖ ὁ κατασκευαστικός οίκος ώς ἀδικαιολόγητες, ἐνῷ δ. Ο.Α.Π. δικαιολογεῖ καθυστέρηση μόνο 72 ἡμερῶν.

Η μεγάλη αὐτὴ καθυστέρηση είχε σάν συνέπεια τὴν τεχνολογική ἀπαξίωση τῶν μηχανημάτων καὶ τὴν ἀντιοκονομική, πλέον, ἐκμετάλλευση τῶν γερανῶν, μέ ἀποτέλεσμα δ. Ο.Α.Π. νά ἔχει δεσμεύσει σημαντικά κεφάλαια σὲ μηχανήματα μή ἀποδοτικά.

Η ἐκμίσθωση ἀποθηκῶν τροφοεφοδίων

Κατακυρώθηκε μερικῶς ὁ διαγωνισμός, γιά τὴν παραχώρηση τῆς χρήσεως τῶν ἀποθηκῶν, τροφοεφοδίων, πού βρίσκονται κάτω ἀπό τὴν γέφυρα τῆς λεωφόρου Ξαβερίου, γιά τρία χρόνια, ώς ἔχῆς:

α. Στήν Ο.Ε. I. Λαζόπουλος καὶ Σία τὴν ἀποθήκη N. 27, ἐπιφανείας 136,50 τετρ. μέτρ. μέ μηνιαῖο μίσθωμα 210 δρχ. τό τετραγωνικό μέτρο.

β. Στήν Ε.Α.Ν.Ε. «Ωκεανική Γραμμή» τὴν ἀποθήκη No. 22 ἐπιφανείας 138,12 τε-

τρ. μέτρ. μέ μηνιαῖο μίσθωμα 222 δρχ. τό τετραγωνικό μέτρο.

γ. Στήν Ε.Α.Ν.Ε. «Ἐλληνική Γραμμή Ήλιού» τὴν ἀποθήκη No. 23 ἐπιφανείας 142,18 τετραγ. μέτρων μέ μηνιαῖο μίσθωμα 222 δραχ. τό τετραγωνικό μέτρο.

Γιά τὴν ἐκμίσθωση τῶν ὑπολοίπων ἀποθηκῶν δ. διαγωνισμός θά ἐπαναληφθεῖ καὶ εἶμαστε πραγματικά περιέργοι νά δοῦμε τά ἀποτελέσματα.

Διαγωνισμός γιά ἐκμίσθωση χώρου γιά συνεργείο

Ἀποφασίστηκε ἀπό τὸν ΟΑΠ ἡ προκήρυξη δημοσίου πλειοδοτικοῦ διαγωνισμοῦ γιά τὴν πενταετή παραχώρηση τῆς χρήσεως χώρου γιά τὴν ἐγκατάσταση κινητοῦ συνεργείου ἐπισκευῆς ἐμπορευματοκιβωτίων, στὴν περιοχὴ τοῦ Γ' τομέα καὶ μέ τιμή ἐκκινήσεως τίς 209 δρχ. κατά τετραγωνικό μέτρο τό μήνα.

Η καθαριότητα στό λιμάνι

Ἀνατέθηκε ἀπό τὸν Ο.Α.Π. στὴν ἑταῖρια A.B.E. «Δ. Φώκος — Α. Λεονάρδου», πού ἔχει ἀναλάβει τὴν καθαριότητα τῶν ὑπαθρών χώρων τοῦ λιμένος, ἡ ἀποκομιδὴ τῶν ἀπορριμάτων ἀπό τὰ πλοῖα, πού ἀγκυροβολοῦν στό κεντρικό λιμάνι καὶ στό λιμάνι Αγίου Γεωργίου.

Ἡ ἀνάθεση ἔγινε ὑπό τὴν προϋπόθεση δτι ή ἑταῖρια θά ἔξοπλισθεῖ μέ τὸν ἀνάλογο μηχανικό ἔξοπλισμό.

Γιά τὸν μηχανικό ἔξοπλισμό της ή ἑταῖρια ζήτησε ἀπό τὸν ΟΑΠ καὶ δ. Ὁργανισμός ἀποδέκθηκε τὴ χορήγηση προκαταβολῆς ποσοῦ 16-ε-

κατομμυρίων.

Ο Ὁργανισμός θά τοποθετήσει στοὺς προβλήτες τοῦ λιμένος, μέχρι τέλος Σεπτεμβρίου 50 τουλάχιστον εἰδικά τροχήλατα δοχεῖα ὑποδοχῆς σκουπιδιῶν, δπου τά πλοῖα θά βάζουν τά σκουπίδια τους.

Ἡ ἀνάληψη τῆς ἀποκομιδῆς τῶν ἀπορριμμάτων ἀπό τὰ πλοῖα θά γίνει ἀπό τὴν Ιη Οκτωβρίου 1983.

Παράταση ἐπισκευῆς

Παρατάθηκε ἡ παραμονή τοῦ κρουαζεροπλοίου «Ἀλματρός» σε ἐπισκευαστική θέση ἀπό 30 Μαρτίου μέχρι 15 Ιουνίου μέ μειωμένο τιμολόγιο, σύμφωνα μέ διάταξη τοῦ κανονισμοῦ τιμολογίων δικαιωμάτων σε πλοῖα καὶ πλωτά ναυπηγήματα στὴ λιμενικὴ περιοχή, γιά νά τελειώσει τὶς ἐργασίες μετασκευῆς του.

Σύντομα

Παρατάθηκε μέχρι τίς 30 Απριλίου δ. χρόνος ἀνελκύσεως τοῦ ναυαγίου «Ριβιέρα», ὑπό τούς ισχύοντες δρους καὶ προϋποθέσεις.

Ο προηγούμενος χρόνος ἐλήξει στὶς 16 Φεβρουαρίου 1983.

● Παραχωρήθηκε ἡ χρήση τῆς ίσογείου αιθούσης τοῦ κτιρίου τοῦ προβλήτα Βασ. Κων/νου στό Τελωνεῖο Πειραιῶς γιά τρία χρόνια.

● Ἐγκρίθηκε κονδύλιο 2.886.000 δρχ. γιά τὴν πληρωμὴ ἐκτελεσθέντων στό λιμάνι διαφόρων ἔργων.

● Παρατάθηκε ἡ συμβατικὴ προθεσμία γιά τὴν διοκλήρωση τῶν προσθέτων ἐργασιῶν ἐπισκευῆς καὶ συντηρήσεως τῶν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων δπου οἱ χώροι ἐνδιαιτήσεως τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Ὁργανισμοῦ.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



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



Transhipment in high sea Pacific ocean from Soviet fish carrier M/V PROLIV SANNIKOVA



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

- 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 EC3 N1 AL
TEL: 4882171 /4 TELEX: 889378 TRANS G

LAS PALMAS OFFICE

LAVINIA CORPORATION C/O ITALMAR SL
6 LOUIS MOROTE LAS PALMAS
CANARY ISLANDS - SPAIN
TEL: 275220/275216
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ASHA LAS PALMAS

PIRAEUS HEAD OFFICE

LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.

27-29 NOTARA STR. PIRAEUS-GREECE
TEL: 4129529/4129680/4174004/4173008
TELEX: 211650/213876 LASK GR.
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS

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

* 32 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 20/3/1982



**ΓΝΗΣΙΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΔΙΑ ΤΑ
ΚΑΛΥΜΜΑΤΑ ΚΥΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ MacGREGOR**

Τό ιδιόκτητον γραφεῖον τῆς **MacGREGOR** είς τήν Έλλάδα, τό όποιον διευθύνεται ύπό τοῦ κου Σταύρου Γ. Κούκιαρη, εἶναι είς τήν διάθεσίν σας διά πᾶσαν τεχνικήν πληροφορίαν σχετικήν μέ τά προϊόντα **MacGREGOR** καθώς καὶ διά τά ἀνταλλακτικά **MacGREGOR** ἐπί τῶν πλοίων σας, ὅπουδήποτε είς τόν κόσμον καὶ ἄν εύρισκονται.

MacGREGOR COMARAIN S.A.
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΕΥΠΛΟΙΑΣ 4 - 6 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4521469 - 4510822
ΤΕΛΕΞ: 21 3945 MG GR

‘Η Εθνική Τράπεζα θά χρηματοδοτήσει συστηματικά τήν Ελληνική Ναυτιλία

‘Ανακοινώσεις του Διοικητή της κ. ΣΤ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ

‘Η Εθνική Τράπεζα προχωρεῖ στή χρηματοδότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας. Ήδη έχει άρχισει η σχετική προεργασία και ή έναρξη τών χρηματοδοτήσεων γιά την πρόσκτηση πλοίων, τά όποια θά τίθενται ύπό την κυανόλευκο, θά άρχισει έντός τριμήνου περίπου. Σχετικές άνακοινώσεις έκανε ο Διοικητής της Εθνικής Τράπεζης κ. ΣΤ. Παναγόπουλος σε συνέντευξη τύπου την περασμένη Τετάρτη στην ‘Ενωση Ξένων Ανταποκριτών.

Ο κ. Παναγόπουλος, άπαντώντας σε σχετικές έρωτήσεις μετά τις άνακοινώσεις του:

- ‘Υπογράμμισε μέχεν φαση διτή η Εθνική Τράπεζα έχει ολες τις δυνατότητες γιά την άναληψη του έργου αύτου με τά δικά της συναλλαγματικά διαθέσιμα άλλα και μέτην εύχερη έξεύρεση και άλλων ποσών έάν χρειασθεί από τή διεθνή χρηματαγορά.

- ‘Ετονίσει διτή μέτη συμμετοχή της Εθνικής Τράπεζας στή χρηματοδότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας θά ένισχυθεί ή ανταγωνιστικότητα τών έλληνικών πλοίων ένα παράλληλο θά έπωφελεται και ο τόπος και ο Πειραιάς θά καταστεί πραγματικό διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Επίσης θά έπωφεληθεί και η έθνική ναυπηγική βιομηχανία.

- ‘Επει διτή είναι εύνοη διτή η Εθνική Τράπεζα δέν μπορεί νά καλύψει ολες τις χρηματοδοτικές άναγκες της Ελληνικής Ναυτιλίας, άλλα έπιδώκει νά πάρει τό μεριδιο πού της άνηκε.

- Διευκρίνισε διτή δέν έχει άτονίσει ή σκέψη γιά τή δημιουργία θυγατρικής τράπεζας γιά την άσκηση της ναυτιλιακής πίστεως, άλλα στή φάση αύτή έκριθη διτή ζηρησιμοποιηθούν τό ονομα και οι ύπηρεσίες της Εθνικής Τράπεζας.

- Διευκρίνισε διτή οι άποφάσεις γιά τις δανειοδότησεις μέχρι όρισμένου υψους θά λαμβάνονται από τά ναυτιλιακά ύποκαταστήματα και μόνον σε μεγαλύτερα σχέδια θά χρειάζεται ή παρέμβαση της διοικήσεως, δημοσίως γίνεται και σε ολες τις ένεις τράπεζες και είπε διτή μέτην φράση διτή θά χρηματοδοτούνται οι παραδοσιακοί έφοπλιστές δέν έννοει διτή άποκλείονται οι νέοι οι οποίοι έχουν δημιουργήσει τις άναγκαιες προϋπόθεσεις — θά άποκλείονται άπλως οι εύκαιριακοι, οι κατασκευαστές, λόγου χάρη, πολυκατοικίων οι οποίοι προχώ-



Ο κ. Παναγόπουλος άπαντά σε έρωτήσεις τών δημοσιογράφων μετά την άνακοινωση της άποφάσεως γιά τή χρηματοδότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας.

ρησαν εύκαιριακά και στήν πλοιοκτησία.

- ‘Άνακοινωσε τήν ίδρυση πολλών νέων ύποκαταστημάτων τά όποια έκτός από τή Ναυτιλία θά έξυπηρετούν και τούς ναυτικούς μας, οι οποίοι στά κυριότερα λιμάνια δημοσίου θά καταπλέουν τά πλοϊα στά όποια ύπηρετούν θά βρίσκουν μιά μονάδα της Εθνικής Τράπεζας γιά τις συναλλαγές τους.

Οι άνακοινώσεις τού κ. Παναγόπουλου

Μιλώντας πρός τούς ξένους άνταποκριτές διτή ο κ. Παναγόπουλος είπε τά έχη:

‘Οριστική είναι ή άποφαση της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος νά προχωρήσει — και μάλιστα ταχύτατα — στή χρηματοδότηση της Εμπορικής μας Ναυτιλίας.

Στόχος μας είναι άμεση τόνωση τής χρη-

ματοδότησης της Ναυτιλίας — πού άποτελεί ένα από τούς βασικούς ζομείς της έθνικής μας οικονομίας — με άνταγωνιστικούς όρους, άλλα, μέτην προϋπόθεση τής ύψωσης της Ελληνικής σημαίας. Πιστεύουμε διτή, μέτην τόν τρόπο αύτό, σε μιά κρίσιμη, διεθνώς, γιά τή Ναυτιλία στιγμή, θά έπιτευχθεί ή προσέλκυση τού ένδιαφέροντος δλων τών έπιτυχημένων Έλλήνων έφοπλιστών, άλλα και πολλών νέων πού διαθέτουν τά έχεγγυα γιά μιά άναλογη έπιτυχία στόν νευραλγικό αύτό τομέα. Στά πλαίσια αύτά, γιά τήν άποτελεσματικότερη έξυπηρέτηση της Ναυτιλίας, άποφασίστηκε, ειδικότερα νά ληφθούν δλα τά άναγκαια μέτρα:

α) Γιά τήν έξυπηρέτηση τών Έλλήνων ναυτιλομένων, πού θά μπορούν νά βρούν Μονάδα της Εθνικής Τράπεζας στά σπουδαιότερα λιμάνια πού θά προσεγγίσει τό πλοϊο τους.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ‘DIOSKUROI’ LONDON E.C.3
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 01 480 5611. ΤΕΛΕΞ 885651 RANDK G

ST CLARE HOUSE 30 / 33. MINORIES
ΛΟΝΔΙΝΟΝ EC3N 1DT

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS. DIOSKUROI LONDON E.C.3
TEL. 01 480 5611. TELEX 885651 RANDK G

ST CLARE HOUSE 30 / 33. MINORIES
LONDON EC3N 1DT

β) Γιά τήν έξυπηρέτηση τών πλοιοκτητών, που θά μπορούν νά διεξάγουν δλων τών είδων τίς τραπεζικές τους έργασίες με τήν 'Εθνική Τράπεζα.

Βέβαια, δέν πρόκειται μόνο γιά συμπαράσταση τής 'Εθνικής Τράπεζας στην 'Εμπορική Ναυτιλία, άλλα και γιά μία σημαντική δραστηριότητα τής Τράπεζας, άφού ή Ναυτιλία άποτελεί γι' αύτην σημαντική κερδοφόρα πηγή. Παράλληλα, θά ύπαρξει, έτσι, θετική συμβολή στην καταπολέμηση του προβλήματος τής άνεργίας τών ναυτικών, ένων και, γενικότερα, έθνικοι λόγοι ύπαγορεύουν τόν έκσυγχρονισμό τής Ναυτιλίας μας.

Σέ 48 ώρες

"Ηδη, δρχισε πλήρης άναδιοργάνωση τών ύπηρεσιών σέ δλα τά ναυτιλιακά καταστήματα τής Τράπεζας στό έσωτερικό και τό έξωτερικό, μέ τήν πρόσληψη έμπειρων, στή ναυτιλιακή πίστη, στελεχών και τήν λήψη διαφόρων μέτρων, ώστε νά ύπαρχει ή δυνατότητα δημερησης έξέτασης όποιουδήποτε αιτήματος, στό όποιο θά διδεται άπαντηση μέσα σε 48 ώρες.

Θά ήθελα στό σημείο αύτό νά τονίσω δτι είναι άνακριβές τό ύποστηριζόμενο άπό δρισμένους δτι, δήθεν, ή 'Εθνική Τράπεζα δέν διαθέτει σημαντικά άποθέματα συναλλαγμάτος γιά τή χρηματοδότηση τής Ναυτιλίας. Το άντιθετο, είναι τό άκριβες. Τά συναλλαγματικά άποθέματα τής Τράπεζας, τής έπιτρεπουν νά παίξει πρωτεύοντα ρόλο στή χρηματοδότηση τής 'Εμπορικής Ναυτιλίας γιά τόν πλήρη έκσυγχρονισμό της.

Νέα καταστήματα

Στά πλαίσια αύτά προχωρούμε στήν ίδρυση καταστήματος στή Νέα 'Υόρκη που θά άπασχολείται άποκλειστικά σέ ναυτιλιακές έργασίες και θά είναι άνεξάρτητο από τή συγγενή μας έκει Τράπεζα, τήν «Άτλαντικ Μπάνκ», που θά συνεχίσει νά προσφέρει τίς πολύτιμες ύπηρεσίες της στούς ομογενείς και θά έξακολουθήσει νά διεξάγει κάθε φύσεως τραπεζικές έργασίες.

Τό ναυτιλιακό μας αύτό ύποκατάστημα στή Νέα 'Υόρκη, σέ συνδυασμό μέ τό κυριότερο κατάστημά μας στόν Πειραιά και τήν ύπο ίδρυση OFFSHORE BANKING UNIT, θά άποτελέσουν τόν κύριο δένα στόν έποιο θά

στηριχθεί ή διεξαγωγή τής ναυτιλιακής πίστης.

Προοπτική μας είναι ό ναυτιλιακός αύτός δένασι νά άξιοποιήσει τίς μονάδες τής Τράπεζας που βρίσκονται σέ καρίες γιά τή Ναυτιλία θέσεις, στήν 'Ελλάδα, άλλα και σέ λιμάνια τού έξωτερικού, όπως στό Ρόττερνταμ, στή Λεμεσό, τό Καιπή Τάουν, τό Ντούρμπαν και τό Μόντρεαλ.

Τίς σημαντικές αύτές γιά τή Ναυτιλία μονάδες, στής όποιες είναι ήδη έγκαταστημένη ή Τράπεζα μας, θά αύξησουμε μέ τήν ίδρυση και άλλων, μέ πρώτη μας σκέψη τήν ίδρυση Γραφείου 'Αντιπροσωπείας στό Τόκιο.

Η έπεκταση στο διεθνή χώρο

"Όπως είχα τήν εύκαιρια νά διαπιστώσω και στό σχετικά πρόσφατο ταξίδι μου στό Λονδίνο και τή Νέα 'Υόρκη, ή άναπτυξη τών διεθνών δραστηριοτήτων τής Τράπεζας και οι πολλαπλές έμφανίσεις της στό διεθνή οικονομικό χώρο, έχουν άδραιωσει περισσότερο τό κύρος της στό έξωτερικό.

Είναι χαρακτηριστικό δτι παρά τή δυσπραγία τού διεθνούς οικονομικού συστήματος και παρά τό άλλεπάλληλα φαινόμενα χωρών πού ζητώντας άνακυκλωση τών ύποχρεώσεών τους δημιουργούν προβλήματα στής Διεθνείς Τράπεζες, φαινόμενα πού είναι φυσικό νά τίς καθιστούν έπιφυλακτικές στήν περαιτέρω άναπτυξη τών τοποθετήσεών τους, ή 'Εθνική Τράπεζα έξακολουθεί νά χαίρει τής άπειροτήτης έμπιστούς τών άνταποκριτών της Τράπεζών έξωτερικού. Μέσα στής 100 μεγαλύτερες Τράπεζες τού κόσμου σήμερα ή 'Εθνική Τράπεζα τής 'Ελλάδος, διαθέτει τήν άναγκαία άκτινοβολία και τής άπαραίτητες προϋποθέσεις γιά τήν έπεκτασή της στό διεθνή χώρο.

Γενικότερα, πιστεύουμε δτι ή άναπτυξη τού δικτύου τών Μονάδων μας στό έξωτερικό, άποτελεί θέμα ζωτικής σημασίας γιά τήν Τράπεζα και τήν έθνική μας οικονομία γενικότερα, άλλα και άπαραίτητη προϋπόθεση γιά τήν περαιτέρω άναπτυξη τής 'Εθνικής Τράπεζας σέ μία έποχη πού διεθνοποιείται τό τραπεζικό σύστημα.

Οι προσπάθειές μας έχουν στόχο τήν άναπτυξη τού διεθνούς δικτύου σέ τρόπο πού νά έπιτρέψει στήν 'Εθνική Τράπεζα νά προσφέρει στήν πελατεία της, τόσο τού έσωτε-

ρικού, όσο και τού έξωτερικού, κάθε είδους τραπεζικές έργασίες.

Παράλληλα δέ, θά τής δώσει τή δυνατότητα νά άνταγωνιστεί μέ έπιτυχία τίς μεγαλύτερες διεθνείς Τράπεζες.

"Έτσι, άποφασίσαμε ήδη τήν ίδρυση έπτα νέων καταστημάτων στό έξωτερικό. Τρία στής 'Ηνωμένες Πολιτείες (ένα στή Νέα 'Υόρκη και δύο στή Βοστώνη), ένα στόν Καναδά (Τορόντο), δύο στήν Αύστραλια και ένα στό Βέλγιο (Βρυξέλλες), ένων καταρτίζεται μελέτη γιά τήν δημιουργία δύο νέων καταστημάτων στό Τορόντο και Βανκούβερ, καθώς και δύο άκομη καταστημάτων στό Λονδίνο.

Η άποκέντρωση

Μία δλλη, δχι εύκατραφόνητη, προσπάθεια τής 'Εθνικής Τράπεζας στό έσωτερικό χώρο, είναι ένα σχέδιο γιά πλήρη άποκέντρωση της, μέ τή δημιουργία σέ διάφορα γεωγραφικά διαμερίσματα τής χώρας, νέων μεγάλων διοικητικών Μονάδων. 'Η πρώτη άπο αύτές θά λειτουργήσει, άπο τίς 16 Μαΐου, στό χώρο τής Βόρειας 'Ελλάδας, μέ έδρα τή Θεσσαλονίκη και μέ τήν έπωνυμία «Περιφερειακή Διοίκηση Βόρειας 'Ελλάδας».

Μέσα στήν έρχομενη διετία θά γίνουν δλλες τρεις τέτοιες Περιφερειακές Διοικήσεις γιά νά καλύψουν τίς νευραλγικότερες περιοχές τής χώρας. "Έδρα τής δεύτερης Περιφερειακής Διοίκησης θά είναι η Πάτρα.

Οι νέες, μεγάλες Διοικητικές μονάδες θά είναι λειτουργικά άνεξάρτητες, άλλα κινούνται μέσα στά πλαίσια τών γενικών κατευθύνσεων και τής πολιτικής τήν όποια χαράσσει η Διοίκηση τής Τράπεζας. Μιάς πολιτικής ένταγμένης στό γενικότερο πλαίσιο τής κυβερνητικής πολιτικής γιά άποκέντρωση τών ύπηρεσιών, ένισχυση τής Τοπικής Αύτοδιοίκησης κλπ.

Στής Μονάδες αύτές θά μεταβιβασθούν, μέ τήν έναρξη λειτουργίας τους, σημαντικού υψους και έκτασης εύχέρειες και άρμοδιότητες, σέ δλόκληρο τό φάσμα τών έργασιών, διοικητικών καθηκόντων και έργασιακών σχέσεων, μέ σκοπό τά περισσότερα θέματα νά έξετάζονται και νά έπιλύνται έπι τόπου, χωρίς τή μεσολάβηση τών Κεντρικών 'Υπηρεσιών.

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Possidonos 12

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

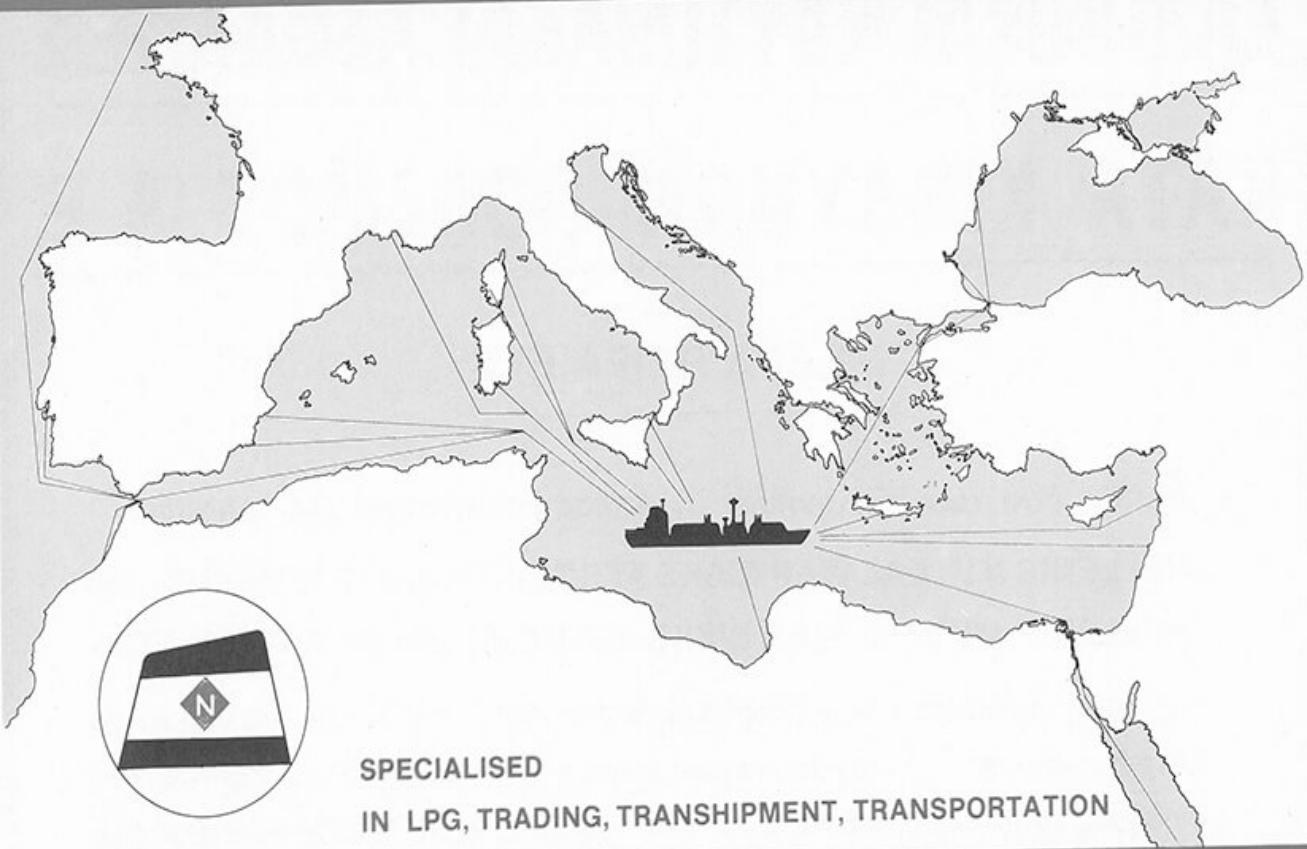
COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561



SPECIALISED
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

NAFTOMAR
BUSINESS CENTER
252/254 KIFISSIAS AVENUE
HALANDRI - ATHENS
TL. SWITCHBOARD: 6472041-5
OPERATION: 6472046-8
TX. 218541 / 218222
CB. NAFTOMAR ATHENS

NAFTOMAR
SHIPPING & TRADING Co LTD
ALASSIA BUILDING, 2ND FLOOR,
II MERARCHIAS 13, PIRAEUS
TEL.: 4114910 (5 LINES)
TLX.: 213077, 211605 "NAFT GR"
CABLES: NAFTOMAR PIRAEUS

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.
114, AVE DES CHAMPS - ELYSEES
75008 - PARIS
TL. 35.91.433 - 35.91.434
TX. 640641 - 640695

NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.
UFFICIO DI RAPPRESENTANZA
30, VIA G. FARÀ - 20124 MILANO
TL. 657.0119 - 657.0465

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- Ιδρύθη ύπό τῶν 'Ελληνικῶν 'Αλληλασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τούς όποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατά κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 14.500.000.000. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (Δε-
κατέσσαρα δισεκατομμύρια πεντακόσια ἑκατομμύρια Δολλάρια).
- Άνήκει καὶ διοικεῖται ἀπό "Ελληνας ἐφοπλιστάς".
- Εκπροσωπεῖ τό 'Ελληνικόν Δημόσιον διά τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν
τῶν ύπό 'Ελληνικήν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τήν ἀσφαλιστικήν κάλυψιν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατά κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τά ἀσφάλιστρα καὶ τάς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν 'Ελλήνων 'Ε-
φοπλιστῶν μέ τόν ἀνωτέρω 'Οργανισμόν διά τήν ἔξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092
TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

1 ΜΑΪΟΥ
1983

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ΕΞΑΜΗΝΙΑ ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΛΑΜΠΕΡΤ ΜΠΡΟΔΕΡΣ

Τά περιορισμένα μεγέθη πού σημειώθηκαν στον διεθνή έμπορικό στίβο κατά τόν περασμένο χρόνο, κατά τήν διάρκεια τού δημόσιου διεθνές έμποριο μειώθηκε κατά 2% και οι θαλάσσιες μεταφορές κατά 4% ύπογραμμίζουν στήν έξαμηνια μελέτη τους πού κυκλοφόρησε τόν Μάρτιο οι βρετανοί μεσίτες «Λάμπερτ Μπρόδερς».

Γιά τό 1983 οι προβλέψεις τών μελετητών γιά τόν ρυθμό άναπτυξεως τού έμποριου κυμαίνονται γιά τίς χώρες - μέλη τού ΟΟΣΑ κατά μέσο δρο περί τό 1,8%, τό δημόσιο χωρίς νά άντιπροσωπεύει σημαντική αύξηση τού δημόσιου προβλεπομένων μεταφορών, παρουσιάζει αισθητή βελτίωση έναντι τής μειώσεως κατά 0,2% πού σημειώθηκε στίς δεκατυχένες χώρες τό 1982.

Άναλυτικότερα, μετά τήν μείωση τής τιμής τού πετρελαίου άναμένεται δημήσια στίς χώρες τού ΟΟΣΑ θά αύξηση έναντι 2%, ένων οι έξαγωγές των θά κυμαθούν περί τό 1% ύπηλότερα δημήσια περίοδο.

Άντιθετα, σέ ύπολο άναπτυξη χώρες άντιμωπίζουν σύνθετα οικονομικά και συναλλαγματικά προβλήματα και ύποχρεούνται νά μειώσουν αισθητή τίς είσαγωγές τους και τήν έγχωρια κατανάλωση, σέ δημόσιες δέ περιπτώσεις δημόσιας ή Βραζιλία νά λάβουν αύστηρα μέτρα περιορισμού των άκομη και στίς βασικές πρώτες ψήλες.

Παρ' δηλη τήν ύπερπροσφορά χωρητικότητας, πού σημειώνεται ήδη άπειλητική στίς περισσότερες βασικές κατηγορίες πλοίων, οι μελετητές προβλέπουν δημήσια σταδιακή άνακαμψη, χωρίς έντυπωσιακές άνοδικές τάσεις, κατά τή προσεχή περίοδο 'Απριλίου — 'Οκτωβρίου 1983, κυρίως λόγω τού εύφορου ψυχολογικού κλίματος τό δημόσιο διαμορφώνεται στούς οικονομικούς και ναυτιλιακούς κύκλους.

Ειδικότερα, γιά τόν τομέα των πετρελαίων, δημόσια ή ναυλαγορά παραμένει σέ πολύ χαμηλά έπιπεδο, έπισημαίνεται δημήσια τήν γιά τό άμεσο μέλλον ή μείωση τής τιμής τού άργού κατά μέσο δρο περί τό δολ. 29/βαρέλι έναντι τής τιμής των δολ. 33,7 δέν πρόκειται νά έπιφερει δραστική άνοδο τής ζητήσεως άργου.

Έπισης, στό σημείο αύτό κρίνομε δημήσια νά έπισημαίνουν τά πορίσματα μιάς δλλης πρόσφατης μελέτης τών ίδων βρετανών ναυλομεσιτών, βάσει τής δημόσιας προβλέπεται δημήσια τήν πενταετία, 'Ιουλίος 1980 — 'Ιουνίος 1985, δημόσιος τών διά θαλάσσιες μεταφορών πετρελαίου άναμένεται νά μειώθει κατά 14% σέ δημόσιο και κατά 23% σπί τή βάσει τόνων άνα μίλια. 'Η συνεχιζόμενη ύπερπροσφορά χωρητικότητος στά δεξαμενόπλοια παρά τήν διάλυση περίπου 20 έκατομ. τον. d.w. έτησίως και τό σχεδόν άμελητέο ύπο ναυπήγηση τοννάδη δέν έπιτρέπει αισιοδοξία πρό τού τέλους τού 1985, δην και τότε άκομη ή ύπερπροσφορά χωρητικότητος θά κυμαίνεται περί τού 50 έκατομ. τον. d.w.

Σημειώνουμε δημήσια στίς έκτιμησεις τών μελετητών μόνον μία αύξηση τής έξαμηνης τού 13% έτησίως τού δημόσιου τών με-

ταφορών πετρελαίου άνα τόννο/μίλια μπορεί νά έπιφερει έντος τού 1985 τήν ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως στόν τομέα τών δεξαμενόπλοιων.

Στόν τομέα τών μπάλκ κάρριερς, τό γεγονός δημήσια περί τά 370 σκάφη, χωρητικότητος 12,7 έκατομ. τον. d.w. παραμένουν ύπο παροπλισμό, δημήσια νά λύσουν άπο τά άγκυροβόλια τους με τά πρώτα έμφανη σημεία βελτιώσεως τής άγοράς, δημιουργεί σοβαρά έρωτηματικά κατά πόσον δικαιολογείται ή αισιοδοξία τών πλοιοκτητών γιά τήν κατηγορίαν τών σκαφών αύτών.

'Επιπροσθέτως, ή μελέτη τών «Λάμπερτς» έπισημαίνει δημήσια περί τού 14 έκατομ. τόννους νεοτεύκτων μπάλκ κάρριερς θά είσελθουν στήν άγορά μέχρι τό τέλος τού πρώτου έξαμηνου τού 1983, 8 έκατομ. τον. d.w. τό δεύτερο έξαμηνο και περίπου 6 έκατομ. τόννοι τό 1984. 'Αναμφισβήτητα τά μεγέθη αύτά παρειδούν σοβαρά τήν ισορροπία στά μπάλκ κάρριερς δημήσια περί πολὺ 2,5 έκατομ. τον. d.w. προβλέπεται νά διαλυθούν έντος τού 1983 και δημήσια σταδιακές κατηγορίες φορτίων δημητριακών, σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακος παρουσιάζουν πρός τό παρόν τίς έξης προβλέψεις:

Δημητριακά:

— Οι προβλέψεις τού άμερικανικού υπουργείου Γεωργίας μειώνουν σέ 34 έκατομ. τόννους, έναντι 46 έκατομ. τό 1982, τίς ποσότητες τών σοβιετικών άγορών.

— 'Η αύξηση τού έμπορίου δημητριακών θά έξαρτηται ούσιαστικά αύτά πιστώσεις που θά χορηγήσουν οι χώρες παραγωγής δημόσιας πρόσφατο παράδειγμα τών κρατών τής ΕΟΚ, οι δημόσιες έπιπλασίασαν σέ 6,4 έκατομ. τόννους τίς έξαγωγές κατά τήν φετεινή περίοδο.

— Σύμφωνα μέτις προβλέψεις τής ύπηρεσίας Τροφίμων και Γεωργίας τών 'Ηνωμένων 'Εθνών τό διεθνές έμποριο δημητριακών θά μειώθει κατά 10%, ητοι κατά 20 έκατομ. τόννους, λόγω τής ύψηλότερης συγκομιδής δημόσιας προβλέπεται έφετος γιά πολλές αύτά πιστώσεις κατηγορίες χώρες πού είσαγουν δημητριακά.

Σιδηρομετάλλευμα:

Χωρίς ούσιαστικές ένδειξεις αύξησης τής ζητήσεως προϊόντων χάλυβας πρό τού 1985, ή άγορά στίς μεταφορές σιδηρομεταλλεύματος θά έξαρται κυρίως από τίς τυχόν διαφοροποίησεις τών συνθηκών προμηθείας, και κυρίως από τό κατά πόσον οι ιάπωνες θά συνεχίζουν νά έπιλεγουν τήν Βραζιλία ως τόν κυριώτερο προμηθευτή τών έναντι τής γειτονικής Αύστραλίας. Πάντως μέχρι τό 1985, όπότε και θά λειτουργήσει τό βραζιλιανό άρχοχειο Καρατζάκους οι μεταφορές άνθρακος θά κυμαίνονται περί τού 260-265 έκατομ. τόννους έπησίας, ποσότητης δημόσιας προβλέπεται σέ 1,35 έκατομ. τόννους/μίλια.

Γαιάνθρακες:

'Αρνητικές παραμένουν οι προβλέψεις γιά αύξηση τών μεταφορών γαιανθράκων πρίν από τά μέσα τού 1984. 'Αποθέματα ύψους περίπου 9,7 έκατομ. τόννων στήν 'Ιαπωνία δέν άποτελούν ένθαρρυντικό στοιχείο γιά τό μέλλον ένων ήδη στίς 'Ηνωμένες Πολιτείες τό άρμόδιο ύπουργειο 'Ενεργείας προβλέπει μείωση τών έξαγωγών κατά 4% κατά τό 1983.

'Αντίθετα αύξηση προβλέπεται νά παρουσιάσουν οι έξαγωγές αύτό τήν Πολωνία και τήν Νότιο Αφρική δημόσιας προβλέπεται νά κυμαίνεται περί τού 4 έκατομ. τόννους.

Στό άπωτερο μέλλον τό άρχοχειο 'Ελ. Σερατζόν τής Κολομβίας άναμένεται περί τό 1985 νά διαδραματίσει ούσιαστικό ρόλο στίς μεταφορές γαιανθράκων.

Τέλος, πιό εύοιωνες έμφανιζονται οι προβλέψεις γιά τά φορτηγά γενικού φορτίου και τά car Carriers καθώς ή ήδη διαφαινομένη άνθρακη τής άμερικανικής οίκονομίας προσιωνίζει αύξηση τών είσαγωγών πρός τίς 'Ηνωμένες Πολιτείες και βελτίωση τών έξαγωγών αύτοκινήτων αύτό τού 'Ιαπωνίας.

Παρόμοια ένθαρρυντικές είναι και οι προβλέψεις γιά τά σκάφη λάινερς καθόσον ή άναμενόμενη αύξηση τής καταναλώσεως διεθνών θά στραφεί κατ' άρχην στά έτοιμα προϊόντα και μέτι τήν σειρά τής θά δδηγήσει στήν αύξηση τής βιομηχανικής παραγωγής.

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

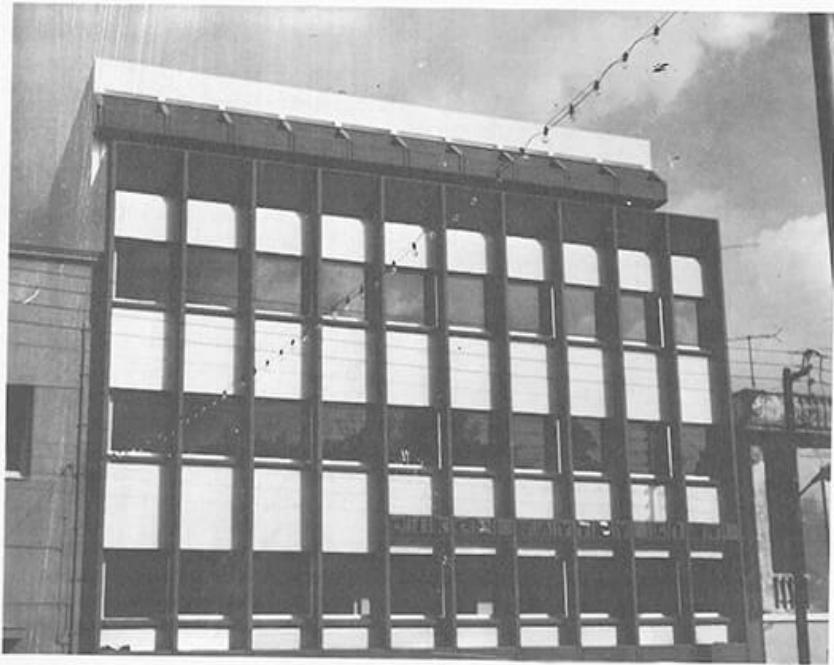
SINCE 1935
ASSOCIATED TO
S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL
J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP
TEL.: 95 41 05
A.O.H. 78 29 05
Telex: 6625 - JRWS UY 6625

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

Ο ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ ΧΙΟΥ

Παρεδόθη τό έργο στούς άρμόδιους φορεῖς στίς 18' Απριλίου



Μετά από σοβαρή καθυστέρηση — τό κτίριο είχε πλήρως άποπερατωθεί από τόν 'Οκτώβριο τού 1982, άλλα οι άρμόδιες ύπηρεσίες τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας και τού Οίκου Νάυτου δέν είχαν δραστηριοποιηθεί γιά τήν παραλαβή και λειτουργία τού νέου κτηρίου — παραδόθηκε τό έργο, δωρεά τού κ. Κώστα Μ. Λεμού, εις μνήμη Μιχαήλ και Χρυσάνθης Λεμού, καθώς και εις μνήμη τού έπ' άδελφή γαμπροῦ του, 'Ιωάννη Π. Γουλανδρή, γιά νά καλύψει δλες τίς άναγκες ιατροφαρμακευτικής περιθαλψής τών ναυτικών τής Χίου και τών οικογενειών τους.

Τό έργο παρεδόθη στίς 18/4/1983 από τόν έκπροσωπο τού δωρητή, κ. Χ. Τσάκο στούς κ.κ. Δημ. Βενετσάνο, Πλωτάρχη Λ.Σ. — Προϊστάμενο ΠΟΝ/ΧΙΟΥ, 'Αντ. Ψαλιδάκη, έκπροσωπο τού Δ.Σ.Ο.Ν. και Σταμ. Μενδωνδη, 'Υπομηχανικό τής Νομαρχίας Χίου.

Τήν Κατασκευαστική 'Εταιρία «ΝΗΡΕΥΣ Α.Ε. ΔΕΙΝΟΚΡΑΤΗΣ» πού ήταν δικασκευα-

στικός φορέας τού δωρητή έκπροσώπησαν κατά τήν παράδοση οι κ.κ. Κ. Φιλόπουλος, Διοικητικό στέλεχος τής κατασκευαστικής 'Εταιρίας, Φοίβος Κυδωνιάτης άρχιτεκτονας τού έργου, Τιμ. 'Αργυρόπουλος Μηχανολόγος — 'Ηλεκτρολόγος τού έργου, και Σπ. Παπαζήσης Πολιτικός Μηχανικός τού έργου.

Στή διάθεση τής έπιπτροπής παραλαβής, υπήρχε από τήν πλευρά τού δωρητή και τής κατασκευαστικής 'Εταιρίας, πλήρες συνεργείο ειδικών, πού έπειδειχαν μέ κάθε λεπτομέρεια τίς έγκαταστάσεις τού κτηρίου και τόν τρόπο λειτουργίας τους.

Τό νέο κτίριο περιλαμβάνει:

'Υπογείους χώρους στούς όποιους ύπάρχουν έγκαταστάσεις λεβητοστασίου, και πιεστικών συστημάτων, άντλιών λυμάτων, άποθηκών και άρχειών, δεξαμενών καυσίων, τηλεφωνικό κέντρο, χώρος παροχών ΔΕΗ, ΟΤΕ κλπ.

Στό μεγαλύτερο μέρος έπισης τού ύπογείου, λειτουργεί πρότυπο άκτινολογικό έργαστριο, τό δόποιο περιλαμβάνει γραφεία άκτινολόγου και άδελφής νοσοκόμου, έμφανστριο, θάλαμο άκτινοσκόπησης, άποδυτήρια προετοιμασίας άσθενών W.C., χώρους άνανηψεως, και μεγάλους χώρους άναμονης γιά άσθενεις.

Στόν ίσογειο χώρο, δόποι είναι οι είσοδοι τού κτηρίου πρός τούς όρόφους και μέσω αιθρίου στό ύπόγειο, ύπάρχουν χώροι στάθμευσης άσθενοφόρων και λοιπών αύτοκινήτων, καθώς και ειδικός χώρος άναμνηστικής πινακίδας τού δωρητή και πλούσια διακόσμηση μέ αύθεντικά ναυτικά στοιχεία και καλωπιστικά φυτά.

Τό κυρίως τετράδροφο κτήριο, άλικης έπιφάνειας περίπου 700 τ.μ. στεγάζει:

— Στόν 1ο δρόφο τά γραφεία Διευθυντού, 'Αρχιάτρου, 'Ιατρικού 'Ελέγχου, Προϊσταμένης 'Άδελφης, Γραμματείας και Λογαριασμών.

— Στόν 2ο δρόφο τρία έξεταστήρια παθολογικά και ένα καρδιολογικό μέ ιδιαίτερα άποδυτήρια ιατρών.

— Στόν 3ο δρόφο λειτουργεί άρθροπεδικό, χειρουργικό, γυναικολογικό και μικροβιολογικό έξεταστήριο.

— Στόν 4ο δρόφο ύπάρχουν 2 γραφεία - έξεταστήρια παιδιάτρων, χώροι έμβολιασμών και έξεταστήριο - γραφείο άδοντίατρου και άθφαλμάτρου.

Τέλος στό δώμα βρίσκεται ό μηχανολογικός έξοπλισμός τού άνελκυστήρα πού είναι ειδικά κατασκευασμένος γιά νά δέχεται φορεία άσθενών και λειτουργεί μέχρι και τό ύπόγειο. Σέ δλους τούς όρόφους ύπάρχουν W.C. (άνδρων/γυναικών) ξεχωριστά γιά έπισκέπτες - άσθενεις και γιά ιατρούς, και πλούσιο χώρο άναμονης.

Είναι άπορίας δίξιον πώς ένα τέτοιο μεγάλο έργο κοινωφελούς δραστηριότητος δέν έτυχε από πλευράς Δημοσίου Φορέως και 'Άρμοδιών 'Αρχών τής άναλογου προβολής και δημοσιότητος, μέσα σέ μια περίοδο μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης δόποι ή περιθαλψή τών ναυτικών και τών οικογενειών τους είναι θέμα μεγίστης κοινωνικής σημασίας.

PHONES: 675.4321, 323.0064

TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:

"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

I.M.O.

ΣΥΜΠΛΗΡΩΘΗΚΑΝ 25 ΧΡΟΝΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Όργανος, γνωστός με τα άγγλικά όρχικό IMO, συμπλήρωσε έφετος 25 χρόνια λειτουργίας του από την 17 Μαρτίου 1958. Μέχρι τόν περασμένο Μάιο όνομαζόταν Διακυβερνητικός Ναυτιλιακός Συμβούλευτικός Όργανος INTER-GOVERNMENTAL AMRITIME CONSULTATIVE ORGANISATION (IMCO) όπότε κι απέκτησε τη σημειώνη του όνομασία κατ' έφαρμογή της άποφάσεως A. 358 της 9ης συνόδου της Συνελεύσεως του 1975, μετά την οποία τροποποιήθηκε ή ιδρυτική Σύμβαση του Όργανος.

Ίδρυθηκε με τη Διεθνή Σύμβαση της 6 Μαρτίου 1948 της Γενεύης πού ύπεγραψαν 32 κράτη - μέλη και πού ήταν άποτέλεσμα της Ναυτικής Διάσκεψης του Όργανος μού 'Ηνωμένων Εθνών (Γενεύη 19.2. - 6.3. 48). Αρχισε νά λειτουργεί μετά δέκα χρόνια, το 1958. Σήμερα άριθμει 122 μέλη και ή Ελλάς μετέχει από την άρχη της λειτουργίας του.

Ο IMO είναι συμβουλευτικός και γνωμοδοτικός άργανος των Ηνωμένων Εθνών, κατά τό δρθρο 2 της συμβάσεως της Γενεύης. Αποτελεί ένα έξειδικευμένο άργανο (specialized Agency) του ΟΗΕ πού άσχολεται άποκλειστικά με ναυτιλιακά θέματα. Ο σκοπός του δπως περιγράφεται στό δρθρο 1 της ιδρυτικής συμβάσεως είναι:

"Η καθίέρωση ένός συστήματος συνεργασίας μεταξύ των κυβερνητικών στόν τομέα των κανονισμών και της έφαρμογής τους σχετικά με κάθε είδους τεχνικά ζητήματα πού ένδιαφέρουν την έμπορική ναυτιλία πού έξιπτρετεί τό διεθνές έμποριο και ή ένθάρρυνση άποδοχής από δλους, σσο τό δυνατό άνωτέρων προτύπων (standards) σε θέματα πού άφορούν στη ναυτική άσφαλεια, την ίκανότητα ναυπιλοΐας, την προστασία της άνθρωπης ζωής στη θάλασσα και την πρόληψη θαλασσίας ρυπάνσεως.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Τά κυριώτερα άργανα του IMO είναι τά άκολουθα:

α) Συνέλευση (Assembly). Αποτελεί τό διάνθετο δργανο του Όργανος και συνέρχεται κάθε 2 χρόνια. Αποφασίζει γιά τό πρόγραμμα τών έργασιών του, καθορίζει τή γενική πολιτική του Όργανος, έκλεγει τά μέλη του Συμβουλίου και τών 'Επιτροπών, έγκρινει τό διορισμό του Γενικού Γραμματέα, ψηφίζει τόν προϋπολογισμό κι έγκρινει κάθε δαπάνη του IMO. Ή έπομενη σύνοδος της Συνέλευσης θά είναι ή 13η κι έχει άρισθεί από 4 έως και 25 Νοεμβρίου 1983 στό Λονδίνο.

β) Συμβούλιο (Council). Αποτελεί τό κύριο δργανο Διοικήσεως και τό Κυβερνητικό Σώμα του Όργανος. Συνέρχεται 2 φορές τό χρόνο. Γιά τό 1983 έχει άρισθεί ή 50η σύνοδος (Λονδίνο 16-20 Μαΐου 1983) και ή 51η σύνοδος (25 Νοεμβρίου 1983).

'Η Ελλάς από την άρχη μετέχει στό Συμβούλιο και μάλιστα στήν κατηγορία Α τόν περισσότερο άναπτυγμένων ναυτιλιακών χωρών.

γ) Νομική Επιτροπή (Legal Committee). Συστήθηκε με άφορμή τό ναυάγιο του δ/ξ «Τόρεύ Κάνυον» τό 1967 και τήν άπ' αύτό ρύπνηση τών βρετανικών και γαλλικών άκτων με άρχικό σκοπό τήν έπιλυση τών νομικών προβλημάτων πού είχαν προκύψει τότε, κυρίως στόν τομέα της ρυπάνσεως. Σήμερα άσχολεται με νομικής φύσεως θέματα άναφερόμενα και σ' δλους τομείς της Ναυτιλίας και συνέρχεται δυό φορές τόν χρόνο.

'Εφέτος συνήλθε ή 50η σύνοδος (7-11 Μαρτίου) ένω ή 51η έχει προγραμματισθεί μεταξύ 19 - 23 τού προσεχούς Σεπτεμβρίου.

δ) Επιτροπή Ναυτικής Άσφαλειας (Maritime Safety Committee). Άσχολεται με τήν έ-

πεξεργασία τών διαφόρων θεμάτων πού έχουν σχέση μ' δλους τούς τομείς τής Ναυτικής Άσφαλειας. Γιά τήν Επιτροπή Ναυτικής Άσφαλειας (MTC) λειτουργούν οι άκολουθες Ύποεπιτροπές:

1) 'Υποεπιτροπή Ραδιοεπικοινωνιών (Sub - Committee on Radio Communication) τής δποίας ή 26η σύνοδος θά πραγματοποιηθεί από 12 έως 16 Σεπτεμβρίου.

2) 'Υποεπιτροπή Μεταφορᾶς 'Επικινδύνων φορτίων (Sub - Committee on the Carriage of Dangerous Goods). Ή 35η σύνοδος της έχει προγραμματισθεί από 27.6 έως 1.7.83.

3) 'Υποεπιτροπή ύποδιαιρέσεως — εύσταθειας και γραμμών φορτώσεως (Sub - Committee on sub - Division, stability and Load Lines). Έφέτος συνήλθε ή 28η σύνοδος της από 7 έως 11 Φεβρουαρίου.

4) 'Υποεπιτροπή Σχεδιάσεως και Έξοπλισμού (Sub - Committee on ship Design and Equipment). Έφέτος συνήλθε ή 26η σύνοδος της από 28 Φεβρουαρίου — 4 Μαρτίου.

5) 'Υποεπιτροπή Πυρασφαλείας (Sub - Committee on Fire Protection). Ή 28η σύνοδος της διεξήχθηκε από 17 έως 21 Ιανουαρίου.

6) 'Υποεπιτροπή Σωστικών Μέσων (Sub - Committee on Life Saving Appliances).

7) 'Υποεπιτροπή Άσφαλειας Ναυσιπλοΐας (Sub - Committee on Safety on Navigation).

8) 'Υποεπιτροπή Έκπαιδεύσεως και Φυλακών (Sub - Committee on Standards of Training and Watchkeeping). Ή 16η σύνοδος της πραγματοποιήθηκε από 20-22 τού προηγουμένου μηνός.

9) 'Υποεπιτροπή Εμπορευματοκιβωτών και Φορτίων (Sub - Committee on Containers adn Cargoes). Ή 24η σύνοδος της έλαβε χώρα τόν περασμένο Φεβρουάριο.

10) 'Υποεπιτροπή Άσφαλειας Άλιευτικών Πλοίων (Sub - Committee on Safety of Fishing Vessels).

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)



OWNERS' PROTECTIVE AGENTS - GENERAL SHIP'S AGENTS - WELL TRAINED CREWS - SHIP REPAIRS
PROVISIONS - DECK & ENGINE STORES - SHIP'S LAUNDRY - FERRY SERVICES - BROKERAGE

BRANCHES AND CORRESPONDENTS IN ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS

PERSONAL GREEK SERVICE TO GREEK VESSELS

PETER N. TOUNDJIS

70 BOHOL AVE., QUEZON CITY 3008,
METRO MANILA, PHILIPPINES
Telephones: 977051/4 (24 HOURS) 990991, AOH: 990564
Telexes: ITT 7422018 GRECO PM, RCA 7227321 EGE PH,
EASTERN (WUI) 63329 GRECO PN, 63329 ELLIN PN
Cables: ELGRECO, MANILA

11) 'Υποεπιτροπή Χημικών φορτίων Χύδην (Sub - Committee on Bulk Chemicals). Η 12η σύνοδος της δέχει προγραμματισθεί προσεχή 'Οκτώβριο.

ε) **Γραμματεία Secretaria**. Τέλος, ύπαρχει ή Γραμματεία του 'Οργανισμού τήν όποια συγκροτούν διά την Γεν. Γραμματέας, έν προκειμένω κ. Σανδρικά Σριβάσταβα, διά αναπληρωτής Γεν. Γραμματέας και διά Γραμματέας της 'Επιτροπής Ναυτικής 'Ασφαλείας. Κύριο έργο της Γραμματείας άποτελεί διάφαρμογή των άποφάσεων και διά εκπροσώπηση του 'Οργανισμού σε διεθνές έπιπεδο.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Κατά τήν 25χρονη λειτουργία του διά την πρώθηση και σύναψη διαφόρων Διεθνών ναυτιλιακών Συμβάσεων οι όποιες θεσσαν τά πλαίσια γιά τήν άσφαλτεστερή διακίνηση άνθρωπων και έμπορευμάτων διά θαλάσσης ένω ταυτόχρονα σημαντικό ύπηρξε το έργο του 'Οργανισμού γιά τήν πρόληψη της ρυπάνσεως και τήν έπιβολή άποζημώσεων γιά περιστατικά τής κατηγορίας αύτης.

Παραθέτουμε περιληπτικά τις κυριώτερες συναφθείσες Συμβάσεις:

— Περί Προλήψεως Ρυπάνσεως τής Θαλάσσης άπο Πετρέλαιο (Intern. Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil) του 1954, διά οποία μιοθετήθηκε άπο τά κράτη - μέλη τό 1958.

— Περί 'Ασφαλείας Ζωῆς έν Θαλάσση, γνωστότερη ως SOLAS του 1974. 'Υπεγράφη στο Λονδίνο στις 1/11/74 και στήν 'Ελλάδα κυρώθηκε με τό N.D. 95A/25.4.80. "Οπως είναι γνωστό διά Σύμβαση αύτη συμπληρώθηκε με τό Πρωτόκολλο του 1978 γιά τήν 'Ασφαλεία τών Δεξαμενοπλοίων και τήν πρόληψη της Ρυπάνσεως και τέθηκε σέ ισχύ στήν χώρα μας άπο τίς 18 Οκτωβρίου του 1981.

Περί Γραμμών Φορτώσεως του 1966, τίς όποιες υιοθέτησε διά την ΕΙΜΟ με τίς έγκυκλιους LL3/CIRC 20/26-5-76 και 22/19-5-77.

Περί Διεθνών Κανονισμών πρός άποφυγή συγκρούσεως έν Θαλάσση, του 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea) πού ύπεγράφη στή διεθνή διάσκεψη του Λονδίνου άπο 4 μέχρι 20 Οκτωβρίου 1972 και κυρώθηκε με τό N.D. 93/74 (ΦΕΚ 293Α/7.10.74) και ισχύει στήν 'Ελλάδα άπο 15 Ιουλίου του 1977. Σχετικά με τήν άνωτέρω Συμβάση, κατά τήν 12η σύνδο της Συνελεύσεως του IMO λήφθηκε ή ύπ' άριθμ. A464 (XII) άπόφαση με τήν όποια τροποποιήθηκε διά οντων Συμβάση.

Περί Καταμετρήσεως τής χωρητικότητας τών πλοίων (Tonnage Convention) του 1969 πού τέθηκε σέ ισχύ τόν Ιούλιο του 1982.

Περί διευκολύνσεως τής Διεθνούς Ναυτιλιακής Κινήσεως (Convention for the Facili-

tation of International Maritime Traffic) του 1965.

Περί άσφαλων μεταφορών έμπορευματοκιβωτίων (Intern. Convention for Safe Containers) του 1972.

Περί ένοποιήσεως διαφόρων κανόνων πού άναφέρονται στή διά θαλάσσης μεταφορά έπιβατών και τών άποσκευών τους του 1974.

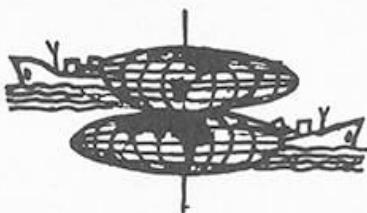
Γιά τήν Πρόληψη της Ρυπάνσεως άπο τά πλοία, γνωστή ως MARPOL, διά οποία ύπεγράφη στή 2 Νοεμβρίου 1973 στή διάσκεψη του Λονδίνου και τροποποιήθηκε με τό Πρωτόκολλο τής 17ης Φεβρουαρίου 1978. Κυρώθηκε με τό N.D. 1269/82 (ΦΕΚ 89Α/21-7-82).

Περί άσφαλείας άλιευτικών πλοίων του 1977.

Περί 'Άστικής Εύθυνης (Civil Liability Convention) του 1969 και γιά δημιουργία Κεφαλίου 'Αποζημιώσεως γιά ρυπάνσεις άπο πετρέλαιο του 1971.

Τέλος άξιοσημείωτη είναι, διεθνής σύμβαση γιά τά Πρότυπα 'Εκπαιδεύσεως, 'Εκδόσεως Πιστοποιητικών και Τηρήσεως Φυλακών τών ναυτικών (STCW) πού ύπεγράφη στο Λονδίνο τόν Ιούλιο του 1978 και κυρώθηκε στήν χώρα μας με τό N.D. 1314/83.

Π.Ρ ΜΠΑΛΟΓΛΟΥ



YOUR AGENTS AT JEDDAH PORT

TELEX NUMBER: 401162 ALFA SJ (2 Lines)

CABLE ADDRESS: "ATASA JEDDAH"

TELEPHONES: OFFICE: 6474242 - 6474160 - 6473349
A.O.H.: 6673078 - 6714831

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES LTD.

Shipping Agents, Bunkers Supplies,
Salvage and Towing Operations

BEST SERVICE, QUICK DESPATCH, COMPETITIVE RATES, MOST EXPERIENCED AGENTS
FOR LINERS, CHARTERED AND TRAMP, RO/RO, LASH AND CONTAINER VESSELS

GENERAL AGENTS FOR HELLENIC LINES LIMITED

HEAD OFFICE: JEDDAH

P.O. BOX 205

SUB-AGENCIES: YENBO - GIZAN

ATHENS:

ATASA LIMITED

P.O. BOX 65 PALEO PSICHICO, ATHENS
TEL.: 6726077/8, 6723959, A.O.H. 8136215, 6830000
CABLES: "ATASASHIP" — TELEX: 21 4623 ALFA GR

DIRECTORS

ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS
PETER PETRIDES

MANAGERS

EMMANUEL THEODOSIOU
MICHAEL TSOUTIS
CHARALAMBOS ELLINAS
ANDREAS IOSSIFAKIS
STYLIANOS KALABOYAS

SEN. OFFICERS

IOANNIS ANTONIADES
MICHAEL STAVROU
GEORGE ELLINAS
IOANNIS ELLINAS
NICOLAOS PAPADOPoulos
IOANNIS IOANNOU

LONDON:

BLUE RIBBON LTD.

COTTS HOUSE CAMOMILE STR., LONDON EC3A 7LL
TEL.: 01-6234024/7, A.O.H. 01-3682788
CABLES: "BLUERIB EC3" — TELEX: 8812043 RIBBON G

Οι πρώτοι ναυτικοί στό Αίγαιο

Τού κ. ΑΛΕΞ. ΛΑΓΚΑΔΑ

Είναι πολύ δύσκολο νά καθορίσει κανείς σε ποιό άκριβώς μέρος και σέ ποιά έποχή ό δανθρωπος γνωρίστηκε μέ την θάλασσα και πότε έπλευσε δειλά στήν γαλάζια άγκαλιά της, καβαλικεύοντας ένα κορμό δένδρου, χωρίς ν' άπομακρυνθεί από τήν παραλία. Και άκομή πότε κατασκεύασε τό σκάφος έκεινό που έπετρεψε στόν πρώτο ναυτικό νά ταξιδέψει στήν τρικυμιασμένη έπιφανειά της.

Εικάζεται πώς, τρόπη ξηλιάδων χρόνων, οι ζόνκες τῶν Κινέζων καθώς και οι πιρόγες τῶν Πολυνησίων ταξίδεψαν στά νερά τού Ειρηνικού. "Ομως δέν έχουμε καμμιά ιστορική άποδειξη γι' αυτό. 'Αντιθέτως έχουμε πλήρεις άποδειξεις πώς τήν έποχή έκεινή και πολύ παλαιότερα, δηλαδή πρό 9.000 χρόνων, μονόχυλα έπλεαν στήν Ανατολική Μεσόγειο, στήν περιοχή τού Αιγαίου, τότε που δνοιες ή ποιό διμορφοσελίδα στήν ιστορία έχειλεως τῶν άνθρωπου — τής κατακτήσεως δηλαδή τής θάλασσας, χηλιάδες χρόνια πρό τῆς έμφανσεως τῶν πλοίων τού Μίνωα.

Οι δανθρωποι ζούσαν τότε στήν λιθινή περίοδο τού πολιτισμού τους και άντι γιά χονδροκομένα λιθάρια, δσαχναν άπλο και έργαλεια από έπειργρασμένες πέτρες μέ κάποια στοιχειώδη τέχνη. Τήν μακρινή έκεινη έποχη τό πότε περιζήτητο πέτρινο ύλικο ήταν ο ψιφιδιανός λίθος πού βρέθηκε σε μεγάλες ποσότητες στήν Φιλοκόπι τῆς Μήλου. Τό δρυκτό αύτό, λόγω τής μεγάλης του σκληρότητας, πού είναι άπως τό άσπαλι, χωρίζεται σε λάμιες κοφτερές, σάν γυαλί, ίδιο ξυράφι. "Ηταν ίδεωδες ύλικο γιά μαχαίρια, μύτες στά βέλη και άπλα και κυρίως κατάλληλο γιά κατασκευή έργαλειών έπειργρασίας τού ξύλου.

Αύτό τό πολύτιμο, γιά τήν έποχή έκεινη, ύλικό βρέθηκε στή σημεριά Φράχθι τῆς Ερμιονίδος. 'Εκει, έκτος από τεράπτω ποσότητα έργαλειών και άπλων άπο ψιφιδιανό, βρέθηκαν και σκελετοί ψαριών. 'Επειδή δέν ύπηρχε ψιφιδιανός, πού είναι πέτρωμα ήφαιστειογενούς προελεύσεως, στήν ήπειρωτική 'Ελλάδα θά μεταφέρθηκε στήν Ερμιονίδα από τήν Μήλο, μέ πρωτόγονα πλοία, από τούς πρώτους ναυτικούς τού Αιγαίου, πού θά ήταν και οι πρώτοι ναυτικοί τού κόσμου.

Και ύπάρχει πειστική άποδειξη πώς τά εύρηματα αύτά είναι τουλάχιστον 9.000 χρόνων γιατί ή έξαριθμωση τής ήλικιάς τους έγινε μέ δάνθρακα 14. "Ετοι μπορέσαμε νά καθορίσουμε τήν έποχή πού οι πρόγονοι μας ταξίδεψαν ώς ναυτικοί γιά πρώτη φορά σ' άνοικτή θάλασσα, στό Αιγαίο, μέ κατάλληλα πλοία κατασκευής τους, διανύοντας τήν άποσταση Ερμιονίδας — Μήλου, πού είναι 120 περίου μίλια.

Σέ κανένα μέρος τού πλανήτη μας δέν άποδείχθηκε πώς έγινε κάτι τέτοιο, πρό τόσων χηλιάδων χρόνων.

'Αλλά ή, κατά τήν τόση μακρινή αύτή έποχή, στροφή πρός τήν θάλασσα τῶν προγόνων μας, άποδεικνύει και κάτι άκομη έξαιρετικά σημαντικό — άντιθετα μάλιστα από διέγινε μέ άλλους λαούς. Οι δανθρωποι τής λιθινής έποχής, στόν έλληνικό χώρο, φαίνεται πώς γνώρισαν πρώτα τήν θάλασσα και ύστερα τήν καλλιέργεια τής γής, τότε που γιά τροφή είχαν τό κυνήγι, τά ψάρια και τούς ώμους καρπούς τής γής.

Φυσικά δέν άποκλείται κατά τήν περίοδο αύτή άλλοι λαοί νά έπλεαν μέ μονόχυλα ή πλοιάρια από καλάμι, ή και μέ φουσκωμένους άσκους από δέρματα ζώων, σέ λίμνες και ποταμούς, δημος στόν Εύφρατη τῆς Μεσοποταμίας και τόν Νείλο, στήν Αιγύπτο, δημος κανείς δέν είχε τολμήσει ν' ανοιχθεί στήν άπεραντη θάλασσα, κάτι δηλαδή πού έγινε μονάχα από τούς προέλληνες, πού φυσικά σ' αύτούς περιέχονται και οι Κρήτες πού, μαζί μέ τούς Κυκλαδίτες και κατοίκους παραλίων περιοχών τῆς Ελλάδος, πρώτοι κατέκτησαν τά πέλαγα. "Ηδη έχουμε άποδειξεις πώς τά πλοία τού Μινωϊκού Ναυτικού, μετά τήν κατάκτηση τού Αιγαίου, έφθασαν, πρό χηλιάδων χρόνων στή δύση, μέχρι τήν Ταρτησσό, έξω από τό Γιβραλτάρ και πιθανότα μέχρι τών Αγγελικών νήσων και στήν άνατολή μέχρι τής Συρίας και τής Αιγύπτου. 'Έκει μάλιστα παραξενεύτηκαν πού συνάντησαν άνθρωπους, πού ένων μεμοιαζαν μαζί τους, μιλούσαν διαφορετικές διγνωστες γλώσσες. 'Εντύπωση άκομη έκαναν, στούς "Ελληνες ναυτικούς, τά πλοιάρια από πάπυρο, πού έπλεαν στά ποτάμια, καθώς και οι καλαμένιες κόφες, άλειμμένες μέ λάσπη και δσφαλτο. Μέ τέτοια πλεούμενα ήταν άδυντο νά βγούν στά πέλαγα οι λαοί αύτοί τής άνατολής.

Τήν πρώτη γνωριμία μέ τήν θάλασσα έκαναν οι πρόγονοι μας δταν μέ πέτρινη άξινα έσκαψαν κορμούς δένδρων και έκαναν τά πρώτα πλοιάρια. "Ετοι τά μονόχυλα αύτά, γερά εύκινητα και στενόμακρα, είχαν δλες τίς δυνατότητες νά πλέουν στήν ζαφειρένια θάλασσα δταν ήταν ησυχη. 'Αργότερα έκαναν ποιό μεγάλα πλεούμενα, τούς σήκωσαν παραπέτια, ψύωσαν τίς πλώρες και πρύμνες τους και τούς πρόσθεσαν περισσότερα κουπιά, έτοι ώστε νά μπορούν νά ταξιδέψουν μέ

άνεξαρτησία από τούς άνεμους και μέ σιγουριά. Αύτό ήταν τό πρώτο βήμα γιά τήν κατάκτηση τού Αιγαίου, πού έγινε έπειδή ή γοτεία τής θάλασσας τράβηξε τούς προέλληλες στήν άγκαλιά της.

Μέ τέτοια πλοιάρια οι δανθρωποι έκινησαν γιά νά γνωρίσουν άλλους τόπους, τά άπεναντί τους δηλαδή νησιά, στό άρχιπελαγος τού Αιγαίου, ωσπου έφθασαν, από νησιούς σέ νησιο, μέχρι τά παραλία τῆς Μ. Ασίας. Μέ θάρρος έκινησαν αύτοί οι πρώτοι ναυτικοί, ήταν οι καιροί ήταν καλοί, πηγαίνοντας ν' άνακαλύψουν τό άγνωστο. "Ετοι ή ιστορία τῆς φυλής μας γράφτηκε μέ πολύ αίμα και δάκρυα γιατί, πολλές φορές, τά τολμηρά αύτά ταξίδια, γιά πολλούς, ήταν "ταξίδια χωρίς έπιστροφή". "Ομως, παρά τούς τόσους χαμούς, οι πρώτοι ναυτικοί, δέν σταμάτησαν. 'Αγνοιστηκαν μέ τίς φορτούνες και τίς καταιγίδες, μέ τά μικρά πλοιάρια τους, πού ήταν ποιό άβεβαια και από τήν τύχη, και μέ θαυμαστό θάρρος, ίσως ποιό μεγάλο από τού Κολόμβου και τού Μαγγελάνου, κατέκτησαν τά πέλαγα.

Μεθυμένοι από τίς πρώτες έπιτυχίες τους, πετυχαίνουν περισσότερα από κάθε άλλο λαό γιατί «δέν τούς έτρεφε πιά τό ψωμί μά οι φουρτούνες». Τότε οι λαοί τής Εύρωπης, πού δέν ήξεραν τήν θάλασσα, έμεναν καθυστερημένοι μέσα στήν οδιχή τους.

'Άλλα τό Αιγαίο είναι πολύ δύσκολη θάλασσα, μέ τά στριψήματα τών καιρών, τά μπουρίνια και τούς βίαιους άνεμους. Είναι ή θάλασσα μέ τά μελτέμια πού σαρώνουν τά πλοία μέσα στήν καρδιά τού καλοκαιριού, γι' αυτό χρειάζεται πείρα γιά νά τό ταξιδέψει κανείς.

"Ετοι τό Αιγαίο πέλαγος ήταν τό Ναυτικό Σχολείο τῶν Ελλήνων. Σ' αύτό μαθήτευσαν οι πρόγονοί μας και οι γενεές πού άκολούθη-

SANTOS – RECIFE – RIO GRANDE-BRAZIL OLYMPIC FORNECEDORES DE NAVIOS LTDA

SHIPCHANDLERS

Director: Capt. G. Perivolaris

HEAD OFFICE

Jose Ricardo 35-37
P.O.B. 264, SANTOS
TFN: 326643, 346041
25827, AOH: 682453
TELEX: 131224 APMA BR
CABLES: OLYMPIC SANTOS

BRANCH OFFICE

Rua Bom Jesus 172
4th Floor, suit 404/405
TFN: 2247956, TLX: 81-1528
CABLES: OLYMPIC RECIFE
RECIFE, Pernambuco

BRANCH OFFICE

Rua Pinto Lima 28
TFN: 24916, TLX: 53-2352 OFNL Br
CABLES: OLYMPIC RIOGRANDE
RIO Grande, Rio Grande de Sul

PIRAEUS OFFICE

Olympic Forn, de navios
T. Melis
Kolokotroni 92
TFN: 4129314, AOH 4136730
TELEX: 21-2420 OLYM GR

LONDON REPS.

Marine General Agencies
Peter Naoumoff
TFN: 03722-73191
TLX: 8951430 C Penny

ALSO ATTENDING AT THE PORTS:

S. Sebastiao, Angra dos Reis, Itajai, S. Francisco do sul, Maceio etc.

σαν. Έπειδή δέν ύπηρχαν μεγάλα ποτάμια, γιά νά μάθουν χωρίς κίνδυνο τά πρώτα γράμματα τής πλεύσεως, οι προέλληνες άγωνιστηκαν άπό τήν άρχη μέ τους παιδεμούς τής δαστατης θάλασσας. Άφού τήν μελέτησαν καί τήν γνώρισαν, υπέρτερα τήν κατέκτησαν. Γνώριζαν λ.χ. οι πρόγονοι μας πώς οι άνεμοι δημιουργούν τίς φουρτούνες «έξ ανέμων θάλασσα ταράσσεται. «Ήν δέ τις αύτήν μή κινή, πάντων δικαιοτάτη γι' αύτό καί δέν τήν φοβόντουσαν. Μοναδική προστασία τους είχαν τούς θεούς τού Αιγαίου, πού τό παρέδωσαν σέ δύο καλωσυνάτους θαλασσινούς θεούς, γιούς τού Ποσειδώνα, τόν Τρίτωνα καί τόν Πρωτέα, γιατί δέν πίστευαν στά θηρία καί τέρατα τής θάλασσας.

Μά τό Αιγαίο δέν ήταν μονάχα σχολείο τών Έλλήνων ναυτικών μά καί τών ναυπηγών γιατί, γιά νά δαμαστεῖ αύτό, δέν χρειαζόντουσαν μονάχα ψυχωμένοι θαλασσινοί μά καί ικανοί ναυπηγοί, πού έπρεπε νά σάξουν σκαριά πού ν' άντεχουν στήν πάλη μέ τά κύματα καί νά νικήσουν. «Ετοι οι «Έλληνες, πρώτοι στόν κόσμο, κατασκεύασαν πλοία μέ γερή πρό παντός καρίνα, πού είναι ή σπουδαίκη στήλη τού σκάφους, γιά ν' άντεχει τούς κλυδωνισμούς. «Υστέρα πρώτοι οι «Έλληνες, οι Ιωνες, έβαλαν κατάστρωμα στά καράβια τους όπότε δέθηκαν καλύτερα, ζγιναν στεγανά καί προστατεύοντουσαν πληρώματα καί έμπορεύματα.

Μπορεῖ άλλοι λαοί νά είχαν κατάλληλα πλοία ώστε νά πλέουν σέ λίμνες καί ποτάμια μά κανείς, πρίν άπό τούς «Έλληνες, δέν είχε τολμήσει νά ταξιδέψει στήν κυματισμένη θάλασσα. Βεβαίως οι πρόγονοι μας δέν κατέκτησαν άπό τόν ένα χρόνο στόν άλλο τά πέλαγα. Χρειάστηκαν δεκάδες αιώνων γιά νά ταξιδέψουν μέ γερά πλοία καί σιγουριά. Στήν άρχη άκτοπλοούσαν χρησιμοποιώντας μονάχα κουπιά, υπέρτερα τόλμησαν νά φέρουν έως τίς άπεναντι κοντινές άκτες. Τότε ταξιδέψουν κυρίως ήμέρα καί δέν άφηναν ποτέ τίς ξηρές άπό τά μάτια τους. Τά ταξιδέματά τους ήταν άναγκαστικώς μικρά καί σύντομα γιατί οι κωπηλάτες δέν άντεχαν, γιά πολλές ώρες, στό σκληρό κουπί. Γι' αύτό άραζαν κάθε τόσο, στίς παραλίες ή γιά σιγουριά, όταν οι καιρός ήταν άβεβαιος, τραβούσαν τά σκάφη τους στήν ξηρά. «Εκεί έτρωγαν καί ξεκουράζόντουσαν καί μετά συνέχιζαν τό έπίπονο ταξίδι τους, πού γινόταν μονάχα μέ τήν μυϊκή δύναμη τών έρετών.

Οι πρώτοι «κατακτηταί τού Αιγαίου, οι Κυκλαδίτες, οι κάτοικοι τών παραλίων καί οι

Κρήτες, ταξιδεύοντας στό πέλαγος έγιναν στά νησιά καί τούς άλλους τόπους, όνωματα άναλογα μέ τό τί άντικρυζαν. Σκόπελο λ.χ. άνομασαν τό νησί πού μπροστά του είχε ύφαλους. Κυπαρισσία τόπο μέ πολλά κυπαρισσία, Πάνορμο άσφαλισμένο άπό ζλους τούς καιρούς δρόμο κλπ.

Πολύ μετά τήν χρήση τών κουπιών οι προέλληνες χρησιμοποίησαν πανιά, όπότε είχαν τήν εύκαιρια νά ξεκουραστούν οι κωπηλάτες, όταν οι καιροί ήταν εύνοικοι. Τήν έποχή έκεινή δέν είχε τόση σημασία τό πότε θά φθάσει κανείς στό λιμάνι τού προορισμού του μά νά ... φθάσει. Γι' αύτό, γιά λόγους άσφαλειας, έπι χιλιάδες χρόνια, τά πλοια ταξιδέψουν μέ καλούς καιρούς καί κυρίως κατά τήν καλοκαιρινή περίοδο. Τά έλληνικά πλοία γιά νά πάνε στήν Αιγαίπο λ.χ., έκαναν ένα χρόνο. Πήγαιναν τά καλοκαίρι μέ τά μελέτια και γύριζαν τό έπόμενο καλοκαίρι ταξιδεύοντας άπό τίς παραλίες τής Συρίας, Κύπρου, Μ. Ασίας καί τού συμπλέγματος τών νησιών τού Αιγαίου στήν ήπειρωτική Έλλαδα ή τήν Κρήτη. Παρ' άλλα αύτά, πολλές φορές, τρικυμίες καί βίαιοι άνεμοι, τότε πού οι καπετάνιοι κοιτούσαν πώς θά έπιπλεύσουν καί άχι πού θά τούς πάει ό καιρός, έριχναν τά καράβια σε ξένους καί κάποτε άγριους τόπους και λαούς. «Η «Οδύσσεια» άναφέρει, μέ θαυμάσιο τρόπο, τέτοιες περιπτώσεις.

«Εσημειώσαμε πώς τό Αιγαίο ήταν ή ναυτική σχολή τών Έλλήνων καί είναι άλληθεια αύτό γιατί τά πολυάριθμα νησιά, πού σάν μαργαριτάρια είναι σκορπισμένα στήν γαλάζια έκτασή του, είναι γεμάτα άπό σίγουρους κόλπους, άμαλές άκροθαλασσιές, μέ νερό γιά νά πιούν τά πληρώματα καί ξύλα γιά νά ζεσταθούν και νά μαγειρέψουν. «Άλλα καί οι κάτοικοι τών νησιών άυτών ήταν άνεκαθεν φιλήσυχοι καί φιλόξενοι καί μιλούσαν τήν ίδια σχέδιον γλώσσα. «Ετοι άχι μονάχα τό Αιγαίο μά καί ή Μεσόγειος, κατά τήν έποχή τής Μινωικής Θαλασσοκρατορίας, πού κράτησε τρείς περίπου χιλιάδες χρόνια, ήταν έλληνική θάλασσα.

«Υπάρχουν πολλοί ιστορικοί πού πιστεύουν πώς οι «Έλληνες, έπειδή ή γή τους ήταν πτωχή, στράφηκαν άπό άναγκη στήν πλουτοφόρα θάλασσα καί πώς γι' αύτό δήθησαν τήν τσάπα γιά νά πάσουν τό κουπί καί τό τιμόνι. Φαίνεται άμως πώς δέν είναι άλληθεια αύτό γιατί οι «Έλληνες λ.χ. στήν Ιωνία καθώς καί στήν Κρήτη είχαν τά πάντα. Πλούσια γή, πού τούς έδινε δήθονα άγαθά, μεγάλη κτηνοτροφία, κυνήγι καί δάση. Καί άμως

τούς τράβηξε ή θάλασσα δημιουργούς δάλους «Έλληνες στράφηκαν πρός αύτήν άπό άγαπη καθώς καί άπό δίψα γιά περιπτέτεια. «Ο κίνδυνος καί ή άλλαγή άποτελούσαν άνεκαθεν τό άλατί τής ζωής τών Έλληνων». Μπορεῖ ή θάλασσα νά τούς έκανε πλούσιους άμως ξεκινώντας γιά νά τήν κατακτήσουν δέν είχαν αύτό τό σκοπό. Ο άγνωστος κόσμος τούς τραβούσε σάν μαγγήτης καί αύτό γιατί ή θάλασσα δέν άντηκε σέ κανένα, ένω τήν γή τήν ορίζαν άνθρωποι.

Τά πρωτόγονα σχεδιάσματα, πού βρισκουμε στίς σπηλιές τών νησιών μας καί δείχνουν τήν μορφή πού είχαν τά πρώτα πλοιά τών προγόνων μας, βεβαιώνουν τήν πρωτοπορία μας στήν ναυτιλία. Δίχως άμφιβολία, τό κάλεσμα τής θάλασσας πρός τόν άνθρωπο πρώτη τό ένοιωση ή έλληνική ψυχή. «Οταν οι Κρήτες τού Μίνωα καθάρισαν τό Αιγαίο άπό τούς πειρατές, ένωσε τούς άνθρωπους ή θάλασσα, πού δέν τούς ξώριζε πιά. «Ετοι ή θάλασσα τώρα έδινε περισσότερα άπό ζαπιρές. Έπι τέσσερις χιλιάδες χρόνια οι «Έλληνες κυριαρχούσαν στά πέλαγα καί κανείς δέν τολμούσε ν' άμφισβητήσει τήν κυριαρχία τους αύτή — άφού καί οι Φοινίκες, πού έμφανιστηκαν πολύ μετά στήν Μεσόγειο, περί τό 1200 π.Χ., δέν μπόρεσαν νά θίξουν τήν θαλασσοκρατορία τών Έλληνων, γι' αύτό καί προτίμησαν, μιά καί ήταν κυρίως ζημποροί καί πειρατές, νά διατηρούν λυκοφίλια μαζί τους.

Οι «Έλληνες δέθηκαν, μέ τήν θάλασσα άσο κανείς άλλος λαός, μά κι' έκεινή τούς έμεινε πιστή. «Ο έλληνικός πολιτισμός είναι άδιανότης χωρις τήν σύνδεσή του μέ τήν θάλασσα. Από αύτή ή «Έλληνας, άπως άκριβώς καί οι μακρινοί πρόγονοι του, άντλουσε πάντα δύναμη, γι' αύτό καί έπειβλήθη.

«Ετοι μιά μικρή χώρα τού πλανήτη μας, μά χούφτα χώμα, μέσα στήν άπεραντοσύνη τού κόσμου, δημιούργησε μά θαυμαστή περίοδο ιστορίας καί ένα άνεπανάληπτο πολιτισμό πού είχε συνδεθεί μέ τήν θάλασσα. Γι' αύτό οι «Έλληνες γνωρίζοντας πώς τό μέλλον καί ή έύτυχια τους είναι τό ύγρο στοιχείο, άπό ηνωρίς έμαθαν νά ναυπηγούν γερά σκαριά καί νά ταξιδέψουν στά πέλαγα. «Όμως δέν κράτησαν γιά τόν έαυτό τους τίς γνώσεις τους αύτές, τίς σκόρπισαν, σάν φως, ο' δόλοκληρο τόν κόσμο καί δίδαξαν τούς λαούς «πώς νά ταξιδέψουν». Γι' αύτό καί ο Νίτσε έλεγε πώς: «οι «Έλληνες ύπηρξαν οι δάσκαλοι τής άνθρωποτητος».

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

I ELEX: 18080 STAM AR
CABLES Q STAMATIU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

Ξέρουμε να σεβόμαστε τους πελάτες μας

Τα ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ είναι η μεγάλη σύγχρονη ναυπηγική δύναμη που θα ναυπηγήσει η θα επισκευάσει το πλοίο σας σωστά και γρήγορα. Με ακρίβεια και προσοχή.

Γιατί εκτός από τον άρτιο τεχνολογικό εξοπλισμό και το άριστα εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό, στα ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ θα βρείτε και κάτι ακόμα, πολύ σημαντικό: ποιότητα δουλειάς, συνέπεια και υπευθυνότητα.

Αρχή μας είναι ο σεβασμός στον πελάτη. Αυτή η αρχή μας κάνει να προσπαθούμε κάθε μέρα περισσότερο.

Μπορείτε να βασίζεστε σε μας

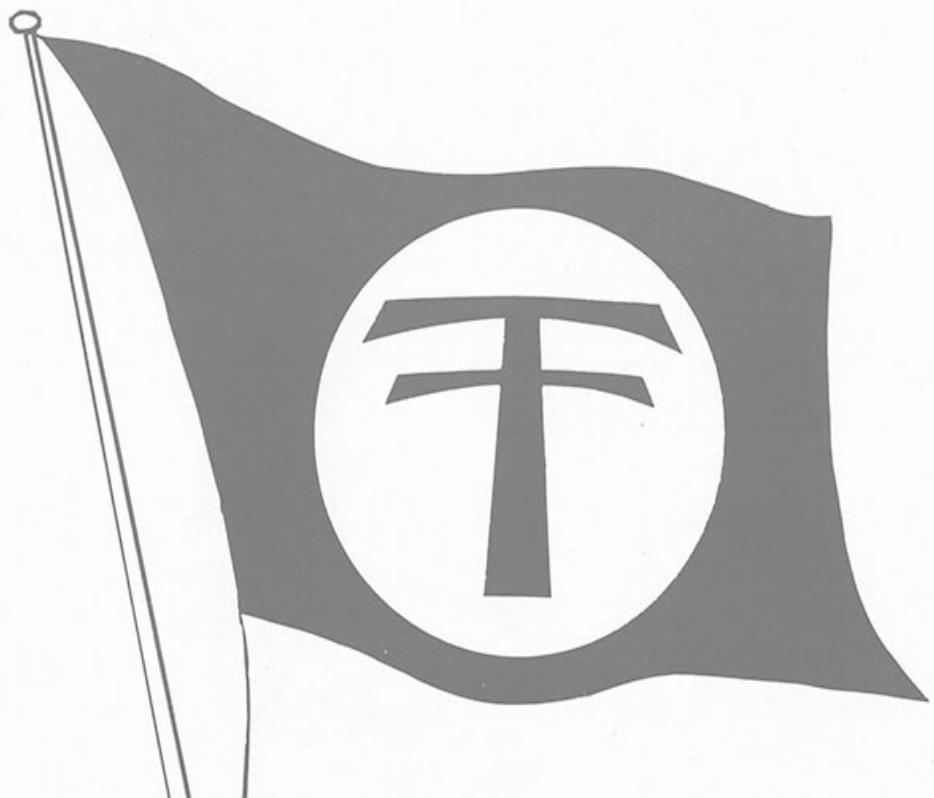
**ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ
ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε.**

Εκεδίνα, Τηλ: (01) 5535111,
Telex: 215684 yard gr., 215690 yard gr.
ELEUSIS SHIPYARDS (UK) LTD.
Baltic House, 27, Leadenhall Street,
London EC3A 1BD, Tel: (01) 4806242,
(01) 4814050, Telex: 883140 fin ldn

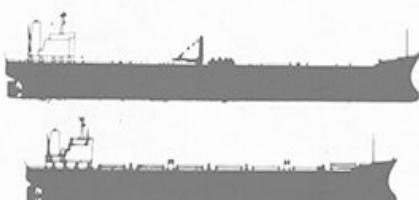


Trade & Transport Inc. (Greece)

Ships Managers - Operators



Flies over
20 First class units



ADDRESS:
FILONOS 61-65 - PIRAEUS

PHONE: 41190.41-8
TELEX: 21-2627 21-1279
CABLES: SEARUN PIRAEUS

NEW YORK AGENTS:
Brokerage & Management Corp.

*90, Broad Street, New York N.Y. 10.004
Telephone (212) 425-3730*

*Cables: Searunner
Codes: New Boe Code
Telex: ITT 710-581-3866
RCA 222211
WWT 620053*

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
Άριθ. 108/1983

Πρόεδρος: Γερμ. Βλαστός
Εισηγητής: Ι. Τέτοκας
Δικηγόροι: Τ. Παρθένιος, Μικές Κουντούρης

Σύμβαση ναυτικής έργασίας — 'Υποτροπή σχιζοφρένειας λόγω τραυματισμού (κρανιακής κακώσεως) του ναυτικού στο πλοίο — 'Εργατικό άτυχημα — 'Ανυπαρξία πταίσματος του πλοιοκτήτη ή των προστηθέντων απ' αυτόν δυσ αφορά την τήρηση των κανόνων άσφαλειας των έργαζομένων στά πλοια — 'Αποζημίωση του ναυτικού γιά μερική διαρκή άνικανότητα σύμφωνα με το ν. 551 — 'Αξιωση χρηματικής ίκανοποιήσεως γιά ήθικη βλάβη — Μή νόμημη — Σωρευτική άξιωση έξόδων νοσηλείας, μισθών άσθενειας και υπολοίπου πλήρους μισθού ενός μηνός.

'Η ύποτροπή παθήσεως που προϋπήρχε άποτελεί έργατικό άτυχημα δταν είναι δμηση συνέπεια γεγονότος ξένου πρός τὸν δργανισμὸν τοῦ παθόντος.

'Ο παθὼν έχει άξιωση χρηματικῆς ίκανοποιήσεως γιά ήθική βλάβη μόνον δταν το άτυχημα δφείλεται σέ ύπαιτιότητα τοῦ έργοδότη ή των προστηθέντων απ' αυτόν πρώσων.

'Επειδή από τις διατάξεις των άρθρων 1 και 2 τοῦ, από 24.7/25.9.1920, β.δ/τος «περι κωδικοποιήσεως τῶν νόμων περί εύθυνης πρὸς αποζημίωσιν τῶν ἔξι ἀτυχήματος ἐν έργασίᾳ παθόντων έργατῶν ἢ υπαλλήλων (ν. 551)», ποὺ έφαρμδεῖται καὶ στοὺς ναυτικούς (Κ.Ι.Ν.Δ. 66) προκύπτει, δτι καὶ η ύποτροπή παθήσεως καὶ γενικῶς νοσηρῆς καταστάσεως τοῦ έργαζομένου, ή δποὶα προϋπήρχε καὶ βρισκόταν σέ λανθάνουσα κατάσταση, δταν είναι συνέπεια μεσολαβήσεως γεγονότος έξωτερικού, δηλαδή ξένου πρός τὸν δργανισμὸν τοῦ, κατά τρόπο, δτε τὸ γεγονός αὐτὸν οὐάποτελεῖ τὴ γενεσιούργο αίτια τῆς ύποτροπῆς, πρὸς τὴν δποὶα τελεῖ σέ ἀμεση αίτιώδη συνάφεια, άποτελεί έργατικό άτυχημα, κατά τὴν ξννοια τῶν διατάξεων τούτων, τὸ δποὶο παρέχει στὸν παθόντα δικαιώμα ἀποζημίωσεως (βλ. Α.Π. 897/75). 'Από τὴ διάταξη τοῦ άρθρου 16 τοῦ ίδιου β. διατάγματος προκύπτει σαφῶς, δτι δ παθόντα ἀπό έργατικό άτυχημα έχει δικαιώμα ἀποζημίωσεως, ποὺ προσδιορίζεται ἀπό τὸ κοινό ἀστικό δίκαιο, (Α.Κ. 914, 929, 297, 298) μόνον δταν τὸ άτυχημά του μπορεῖ νά ἀποδοθεῖ είτε σέ δόλο τοῦ έργοδότη του ή τῶν προστηθέντων ύπ' αυτοῦ προσώπων, είτε

στὴ μή ύπ' αυτῶν τήρηση τῶν νόμων (ἢ διαταγμάτων ή κανονισμῶν), ποὺ ισχύουν σχετικά μὲ τοὺς δρους ἀσφαλείας τῶν έργαζομένων. "Αλλώστε δικαιοῦται νά λάβει μόνο τὴν ἀποζημίωση, ποὺ προβλέπεται ἀπό τὸ νόμο τοῦ (551/14, δπως δηλαδή προσδιορίζεται στὰ άρθρα 3 ἐπ. αὐτοῦ.

Στὴν προκειμένη περίπτωση ἀπό τὶς καταθέσεις τῶν μαρτύρων, οἱ δποὶοι ἔχετασθηκαν πρωτοδίκως καὶ περιέχονται στὰ πρακτικά συνεδριάσεως τοῦ πρωτοβαθμίου δικαστηρίου (ύπ' ἀριθ. 450/80), τὰ δποὶα ἐπικαλοῦνται καὶ προσκομίζουν σέ νόμιμο ἀντίγραφο οἱ διάδικοι, ἀπό τὰ ἄλλα ζγγραφα, ποὺ οἱ ίδιοι ἐπικαλοῦνται καὶ προσκομίζουν καὶ ἀπό τὴν ύπ' ἀριθ. 74/1981 ἐκθεση πραγματογνωμοσύνης καὶ τῆς ἀντίσοιχης ἐκθεσης τοῦ τεχνικοῦ συμβούλου ἀπεδείχθη: I. "Οτι δ ἐκκαλῶν (καὶ ἐφεσιβλητος) ἐνάγων στὶς 26.10.1979 ναυτολογήθηκε μέ ἀόριστο χρόνο στὸ πλοίο «H.E.» τῆς πρώτης τῶν ἐφεσιβλητῶν (καὶ ἐκκαλούντων) ἐναγομένων, τὸ δποὶο ἐφερε ἐλληνικὴ σημαία καὶ είχε χωρητικότητα 2.707 κ. ὡς ναύτης (μέ μηναὶο μισθό 24.500, πλέον τροφῆς) καὶ ἐργαζόταν στὸ πλοίο αὐτὸ μέχρι τὶς 3-11-1979 ὅπότε ἀπολύθηκε. Τὴν τελευταία αὐτὴ χρονολογία, κατά τὴν δποὶα τὸ πλοίο βρισκόταν στὸ λιμάνι τοῦ Πειραιῶς καὶ φόρτων, μέ τὴν ἐπιβλεψη τοῦ πλοιάρχου (δεύτερου τῶν ἐναγομένων), διάφορα όχηματα, καὶ κατά τὴ 17.00 ώρα, ἐνῷ ἐργαζόταν τραυματίσθηκε ἀπό πτώση του στὸ πλοίο καὶ ἀμέσως μεταφέρθηκε στὸ Γενικό Νοσοκομεῖο Νικαίας — Πειραιῶς «ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ» δποὶ α) διαπιστώθηκε, δτι ἐπαθε μετωποβρεγματικῆς καὶ ίνιακῆς περιοχῆς ἀριστερά, κάκωση δεξιᾶς πηχεοκαρπικῆς καὶ ἐκδορά ἀριστερᾶς κνήμης, β) τοῦ ζγ-

νε συντηρητική ἀγωγή καὶ ἀκτινολογικός ἐλεγχος καὶ μετά δύο ημέρες (5-11-1979) βγήκε ἀπό τὸ Νοσοκομεῖο μέ τὴ σύσταση στενῆς ίατρικῆς παρακολουθήσεως ἀπό δροποδικό γιατρό καὶ ἀποχή ἀπό τὴν ἐργασία του ἐπί είκοσαήμερο.

II. "Οθεν δ τραυματισμός του αὐτός καὶ κυρίως ή κρανιακή κάκωση (θλαστικό τραῦμα δεξιᾶς μετωποβρεγματικῆς καὶ ίνιακῆς περιοχῆς ἀριστερά) ἔξωτερικά, καὶ ή ἐγκεφαλική διάσειση είχεν ως ἀποτέλεσμα τὴν ύποτροπή τῆς ψυχικῆς νόσου (σχιζοφρένειας) ἀπό τὴν δποὶα ἐπασχε δ ναυτικός καὶ είχε νοσηλευθεῖ σέ ψυχιατρική κλινική, ἀπό τὴν δποὶα θεραπεία, στὴν δποὶα είχε ύποβληθεῖ, γιά μακρό χρονικό διάστημα, βγήκε τὸ 1973 σέ καλή κατάσταση, πού τοῦ ἐπέτρεψε νά ἐργασθεῖ καὶ πάλι ως ναυτικός καὶ III. "Οτι ἀπό τὴ νόσο αὐτή κατέστη διαρκῶς ἀνίκανος γιά τὴν ἀσκηση τοῦ ἐπαγγέλματος τοῦ ναυτικοῦ καὶ ἄλλου οἰκονομικῶς καὶ κοινωνικῶς ισοδυνάμου, κατά 60%. Τό γεγονός τοῦ τραυματισμοῦ του στὸ πλοίο καὶ κατά τὴ διάρκεια τῆς έργασίας του είναι ἀναμφισβήτητο. 'Ο ισχυρισμός τῶν ἐναγομένων, δτι δ τραυματισμός ἐπῆλθεν δολίως ἀπό τὸν ίδιο τὸν παθόντα είναι τελείως ἀναπόδεικτος, δεδομένου, δτι ἀπό κανένα ἀποδεικτικό στοιχεῖο δέν προκύπτει. 'Επι πλέον δέν ἀποδείχθηκε, δτι δ τραυματισμός αὐτός μπορεῖ νά ἀποδοθεῖ στὸ δτι οἱ ἐναγόμενοι (πλοιοκτήτρια καὶ πλοιάρχος) δέν ἐτήρησαν τοὺς κανόνες τῶν νόμων, τοὺς σχετικοὺς μέ τοὺς δρους ἀσφαλειας τῶν έργαζομένων στὸ πλοίο καὶ εἰδικώτερα στὸ δτι ἀμελῶς αὐτοὶ δέν είχαν ἀσφαλισμένη τὴν πόρτα τῆς καταπακτῆς τῆς σκάλας, πού συνδέει τὸν ίσογειο χώρο σταθμεύσεως τῶν όχημάτων μέ τὸν ἀνώγειο, δπως ισχυρίζεται δ ναυτικός, δεδομένου, δτι ἀπό κανένα ἀποδεικτικό μέσο δέν ἀποδείχθηκε, δτι δ τραυματισμός του ἐ-



For your Agency in BRAZIL

(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 489 — Praia do Canto
Cx. Postal 660
Vitoria - Espírito Santo - Brazil

Telephone: PABX (027) 227.5499 (4 lines) — A.O.H. 227.4596
Telex: 272313 PMLV BR. — Telegrams POSEIDON — VITORIA ES

πήλθε πράγματι άπό την πτώση τῆς πόρτας, κατά το χρόνο, πού αύτός άνέβαινε ή κατέβαινε (ούτε διότι δέν προσδιορίζει) τη σκάλα. Τό διτι δέν κτυπήθηκε άπό την πόρτα συνάγεται άπό το είδος, τή θέση και την έκταση τῶν τραυμάτων (θλαστικά τραύματα δεξιάς μετωποβρεγματικής και ίνιακής περιοχής άριστερά), δεδομένου, διτι δέν μπορεῖ νά υποστηρίχει βασίμως, διτι η πτώση σιδερένιας πόρτας, βάρος 80 κιλών στο κεφάλι τού παθόντος θά έπεφερε μόνο θλαστικά τραύματα τῆς κεφαλῆς και μάλιστα στή δεξιά μετωποβρεγματική και ίνιακή άριστέρα περιοχή. Πέρα δέ άπό αύτά και διότι δέν παθών δέν περιγράφει τόν τρόπο, ούτε τό χρόνο τού τραυματισμού του, σέ διτι άφορά τά μέχρις αύτού περιστατικά, — δπως τό γεγονός άν άνέβαινε ή κατέβαινε τή σκάλα πού έπρεπε και μπορούσε νά θυμάται, παρά τόν τραυματισμό του.

'Ακόμα άν αύτη η πόρτα κτυπούσε τούτον στο κεφάλι δέν μπορεῖ λογικῶς νά έξηγηθεῖ τό γεγονός, διτι βρέθηκε στή συνέχεια καθισμένος στή σκάλα, «άπό τά κάτω πρός τά άνω», δπως καταθέτει δι μάρτυρας «Α.Σ.» πού πρώτος βρήκε τόν παθόντα. Και είναι άλληεια διτι διότι δι μάρτυρας καταθέτει, διτι η πόρτα ήταν κλειστή, ένω συνήθως παραμένει άνοιχτή. 'Από αύτό δμως δέν άποδεικνύεται, διτι και έκλεισε στο κεφάλι τού ναυτικοῦ, δταν αύτός άνέβαινε ή κατέβαινε τή σκάλα. 'Ακόμα κανένας παράγοντας δέν άποδεικνύεται άπό έκείνους, πού θά μπορούσαν νά προκαλέσουν τήν πτώση και τό κλείσιμο τῆς πόρτας, η δποία κατά τή χαρακτηριστική έκφραση τού μάρτυρα «δέν πέφτει ούτε 9 μποφώρ», έκτος τού διτι κατά τόν ίδιο μάρτυρα ήταν άσφαλισμένη (βλ. και τήν άπό 11-8-1980 καταθέση του ένωπιον τῆς λιμενικής άρχης). 'Η καταθέση του δέ αύτη δέν άνατρέπεται άπό τήν καταθέση τού μάρτυρα «Κ.Δ.» διότι άφενός αύτός δέν ήταν παρών κατά τό άτυχημα και άφετέρου διότι δέν βεβαιώνει, άλλα διαζευκτικά συμπεραίνει, διτι «ει η πόρτα ήτο άνασφάλιστη η μπήκε νταλίκα η έμπλεξαν οι καδένες τῶν πλοιών». 'Αναμφισβήτητο είναι και τό γεγονός διτι η σχιζοφρένεια προϋπήρξε τού τραυματισμού. 'Από τά έγγραφα και τά δσα έκθετον οι πραγματογνώμονες άποδεικνύεται έπίσης, διτι η άσθενεια αύτη βρισκόταν σέ λανθάνουσα κατάσταση, δεδομένου, διτι βέβαιο είναι, διτι δι παθών νοσηλεύθηκε γιά σχιζοφρένεια πρό τού 1973.

Τό έτος τούτο βρήκε άπό τήν κλινική και στό διάστημα 1977 - 1979 έργαστηκε

ώς ναυτικός πολλές φορές, χωρίς νά βεβαιώνεται ώς λόγος άπολύσεώς του άσθενεια. 'Η δέ ύποτροπή της προκύπτει και άπό τό γεγονός, διτι νοσηλεύτηκε στή νευροψυχιατρική κλινική «Αγιος Θεράπων» μετά τόν τραυματισμό και στό χρονικό διάστημα άπό 2-6-1980 μέχρι 17-9-1980, άφοτου βγήκε σέ βελτιωμένη κατάσταση, λαμβάνει φάρμακα και παρακολουθείται ιατρικώς. «Οσον άφορά τέλος τή σχέση μεταξύ τού τραύματος (τῆς κρανιακής κακώσεως) και τῆς ύποτροπής τῆς σχιζοφρένειας άποδεικνύεται έκ τῆς έκθεσεως τῆς πραγματογνωμοσύνης τῶν δύο παραγματογνωμόνων «X.B.» νευρολόγου ψυχίατρου - ιατροδικαστή Πειραιώς και «X.X.» Χειρούργου 'Ορθοπεδικού, δπου μετά προηγουμένη αίτιολογία έκτιθεται συμπερασματικώς, διτι τό άτυχημα διεδραμάτισε ρόλο άφορμής γιά τήν ύποτροπή. Τό συμπέρασμα δέ τούτο δέν άνατρέπει η έκθεση τού τεχνικοῦ συμβούλου, παρά τίς δρόθες έπιστημονικές άπόψεις της γιά τήν άσθενεια τῆς σχιζοφρενικής ψυχώσεως και τίς άλληθινές παρατηρήσεις της ειδικώτερα, δσον άφορά στήν κατάσταση τού έναγοντος. 'Υπό τά περιστατικά αύτά άποδεικνύεται, διτι δέν έναγων έπαθε έργατικό άτυχημα, που δέν δφεύλεται στό διτι οι έναγόδενοι δέν τήρησαν τούς κανόνες άσφαλείας τῶν έργαζομένων στό πλοϊο. Συνεπώς δικαιούται νά πάρει τήν άποζημίωση, πού προβλέπεται γιά τά έργατικά άτυχημάτα άπό τό νόμο 551/14 δπως προσδιορίζεται ειδικώτερα γιά τή μερική (60%) διαρκή άνικανότητα και δχι τήν άποζημίωση, πού προβλέπουν οι διατάξεις τού 'Αστικοῦ Κώδικα. Γι' αύτό και η έκκαλουμένη δριστική άπόφαση, η δποία α) άπερριψε τήν άγωγή ώς πρός τήν κυρία βάση τῆς (άποζημίωση κατά τίς διατάξεις τού 'Αστικοῦ Κώδικα) β) δέχθηκε αύτη, ώς πρός τήν έπικουρική μέ διαφορετική έν μέρει αίτιολογία (άποζημίωση κατά τό v. 551) και έπιδικασε γιά μερική (60%) διαρκή άνικανότητα τό συνολικό ποσό τῶν δραχμῶν 397.920, ώς πρός τό δύνατον τού δποίου δέν προβάλλεται κανένα παράπονο, δρθώς έκρινε και πρέπει νά άπορριψει α) η έφεση τού έναγοντος, μέ τήν δποία παραπονεῖται γιατί κακώς η έκκαλουμένη δέν δέχθηκε τήν κυρία βάση τῆς άγωγής και β) η έφεση τῶν έναγομένων, κατά τό σκέλος τῆς περί κακής άποδοχής και τῆς έπικουρικής βάσεως.

Έπειδη άπό τίς διατάξεις τῶν δρθρών 932 και 299 A.K. προκύπτει, διτι παρέχεται στό δικαστήριο δυνητική εύχερεια, μετά άπο έκτιμηση τῶν πραγματικῶν περιστα-

κών, τά δποία τίθενται ύπόψη του (δηλαδή τού βαθμού τού πταίσματος, τού είδους τῆς προσβολῆς, τῆς περιουσιακής και κοινωνικής καταστάσεως τῶν μερῶν κ.λ.π.) και μέ βάση τούς κανόνες τῆς ποινής πείρας και τῆς λογικῆς νά έπιδικάσει η δχι χρηματική ίκανοποίηση, λόγω ήθικής βλάβης, έάν κρίνει διτι πράγματι έπηλθε τέτοια βλάβη στόν άδικηθέντα και νά καθορίσει αύτήν στό ποσό, πού θεωρεῖ εύλογο (ΑΠ. 1823/81), δταν η ήθική βλάβη προκλήθηκε άπό άδικοπραξία, μέ τήν έννοια τού δρθρου 914 A.K, δηλαδή άπό ζημιογόνο και άπατια πράξη. 'Από αύτό έπειται, διτι και στό έργατικό άτυχημα τού νόμου 551/1914, μέ τόν δποίον θεσπίστηκε εύθυνη τού έργοδότου πρός άποζημίωση, γιά περιουσιακή ήθική, άνεξαρτήτως τού άν υπάρχει πταίσμα αύτού, δ παθών δχει άξιωση χρηματικής ίκανοποίησεως λόγω ήθικής βλάβης, μόνον δταν τό άτυχημα δφεύλεται σέ ύπαιτιότητα τού έργοδότη η τών προσώπων, τά δποία έχουν προστηθεί (Α.Κ. 922) στήν ύπηρεσία του (βλ. π. ΑΠ. 146/65, 355/65, 800/78). Συνεπώς, έφόσον, σύμφωνα μέ τά περιστατικά, τά δποία τό Δικαστήριο έκρινε μέ τήν προηγούμενη σκέψη του, διτι άπεδείχθησαν, τό άτυχημα τού έναγοντος δέν δφεύλεται σέ πταίσμα τῆς πλοιοκτηρίας η τού πλοιάρχου, άλλα έπηλθε άπό τυχαία πτώση του, δέν δφεύλεται σ' αύτόν χρηματική ίκανοποίηση λόγω ήθικής βλάβης. Γι' αύτό και η έκκαλουμένη, πού έπιδικασε σέ βάρος τῆς πλοιοκτηρίας και τού πλοιάρχου, εις δλόκληρον χρηματική ίκανοποίηση δραχμῶν 80.000 δέν έκρινε δρθώς, κατά τόν περί τούτου βάσιμο λόγο τής έφεσεως τῶν έναγομένων.

Έπειδη κατ' άκολουθίαν πρέπει νά άπορριψει η έφεση τού έναγοντος, νά γίνει δεκτή (μερικῶς) η έφεση τῶν έναγομένων, νά έξαφανισθεί η έκκαλουμένη, νά κρατηθεί, η ύπόθεση γιά νά δικασθεί άπό τό δικαστήριο τούτο, νά γίνει δεκτή έν μέρει η άγωγή και ώς βάσιμη κατ' ούσιαν, νά έπιδικασθεί στόν έναγοντα, πλέον τού ποσού α) τῶν 20.000 δραχμῶν γιά τά έξοδα νοσηλείας (ΚΙΝΔ 66), β) τῶν 90.749 δραχμῶν γιά μισθούς άσθενείας του τεσσάρων μηνῶν (δρθρ. 66 ΚΙΝΔ) και γ) τῶν 25.000 δραχμῶν γιά τό ύπόλοιπο πλήρους μισθού ένός μηνός (δρθρ. 60 ΚΙΝΔ), δηλαδή τού συνολικού ποσού τῶν δραχμῶν 135.749, τό δποίο έπιδικασε η έκκαλουμένη, η δποία δέν έκκαλείται και κατ' αύτό, και τό ποσό τῶν δραχμῶν 397.920, γιά τήν άποζημίωσή του, λόγω τής μερικής διαρκούς άνικανότητός του και συνολικῶς τό ποσό τῶν δραχμῶν 533.669, νομιμοτόκως άπό τής έπιδοσεως τῆς άγωγής μέχρις έξοφλήσεως, νά καταδικασθεί η πρώτη τῶν έναγομένων στή δικαστική δαπάνη και τῶν δύο βαθμῶν έν μέρει, γιά τήν έν μέρει νίκη τού έναγοντος (Κ.Πολ. Δ 178, 183) και νά συμψηφισθεί η δικαστική δαπάνη μεταξύ αύτού και τού δευτέρου τῶν έναγομένων (πλοιάρχου), ώς πρός τόν δποίο άπορριπτεται η άγωγή (χρηματική ίκανοποίηση λόγω ήθικής βλάβης), γιά εύλογη άμφισθολία, δσον άφορά την έκβαση τῆς δικης, ώς πρός αύτόν (Κ.Πολ. Δ. 179, 183), κατά τό διατα-



c.riganatos (shipbrokers)

24. AKTI POSSIDONOS
P. O. BOX 523 E.H.S.
TELEX: 21-2605 RIGA
TEL.: 4121.289. 4127.328
CABLES: •RIGACHART•
PIRAEUS

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

Τό σήριαλ τοῦ «Σάλεμ»

'Η ἀποζημίωση γιά τό φορτίο. 'Ο ἄγών μεταξύ τῆς Σέλλ και τῶν ἀσφαλιστῶν. Πρωτικεῖο, 'Εφετεῖο και Βουλή τῶν Λόρδων. 'Η ἐρμηνεία τῶν δρῶν τοῦ ἀσφαλιστηρίου.

Φαίνεται διτὶς ἡ ἀστικὴ πλευρά τῆς διαβόθητης ναυταπάτης τοῦ «Σάλεμ» ἔφθασε σὲ κάποιο δριστικό τέλος. Πράγματι ἡ Βουλή τῶν Λόρδων, δικάζοντας σάν ἀνώτατο δικαστήριο, ἀπέφανθε διτὶς ἡ ἀπώλεια τῶν 180.392 τόννων πετρελαίου τοῦ «Σάλεμ» δέν ἀποτελοῦσε «θαλάσσια κλοπή» κατά τὴν ἔννοια τοῦ ἀσφαλιστηρίου καὶ διτὶς οἱ ἀσφαλισταὶ ἡσαν ὑπεύθυνοι μόνο γιά τό τμῆμα τοῦ φορτίου ποὺ χάθηκε κατά τὴ βύθιση τοῦ πλοίου στὶς 17 Ιανουαρίου τοῦ 1980.

Σὲ μία τεράστια ναυταπάτη, εἶπε δος Λόρδος Ρόσκιλ, μία ὅμαδα ἀπατεώνων πούλησε τό φορτίο πετρελαίου τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας στὴ Νοτιοαφρικανική "Ενωση τὸ 1979, διτὶς ἡ ἔξαγωγή πετρελαίου ἀπό τὸν Περσικό πρὸς τὴ Νότια Ἀφρική ἀπαγορευόταν. Μία νοτιοαφρικανική τράπεζα διέθεσε τὰ κεφάλαια γιά τὴν ἀγορά τοῦ τάνκερ «Σάλεμ» πού ναυλώθηκε σὲ ἐναν ἀθώο ναυλωτή, τὴν

έταιρια Pointoil, γιά ἔνα ταξίδι Κουβέειτ — Εὐρώπης. 'Η Σέλλ ἀγόρασε τό φορτίο καλῆτη πίστει. Στό Ντώρμπαν, τό πλοϊο παρεξέκλινε καὶ προσεγγίσαν σὲ σημαντῆρα ἐκφορτώσεως, παρέδωσε τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ φορτίου στὶς στρατηγικές ἀποθήκες καυσίμων τῆς Νοτιοαφρικανικῆς 'Ενώσεως, ἡ ὁποία δέν εἶχε γνώση τῆς ἀπάτης. "Υστερα τό πλοϊο παρέλαβε νερό δρματος καὶ συνέχισε τό ὑπό ναύλωση ταξίδιου του καὶ σὲ λίγο βιθίστηκε γιά συγκάλυψη τῆς ἀπάτης.

"Υπενθυμίζουμε διτὶς μέ ἀγωγή τῆς Σέλλ — ἡ ὁποία εἶχε ἀσφαλίσει τό φορτίο γιά κινδύνους πολέμου, στάση καὶ πολιτικές ταραχές ἀλλὰ δχι γιά δλους τούς κινδύνους — τό πρωτόδικο δικαστήριο τοῦ Λονδίνου, εἶχε ἀποφανθεῖ διτὶς οἱ ἀσφαλισταὶ ἡσαν ὑπόχρεοι σὲ ἀποζημίωση γιά τό σύνολο τοῦ φορτίου, τό ὁποίο εἶχε παρανόμως μεταβιβασθεῖ στὸ

Ντώρμπαν, πράγμα πού συνιστοῦσε «θαλάσσιο κίνδυνον» καλυπτόμενο ἀπό τό ἀσφαλιστήριο. Τό 'Εφετεῖο ἀντίθετα ἔκρινε διτὶς ἡ Σέλλ δέν μποροῦσε νά ἀνακτήσει τό σύνολο τοῦ φορτίου, ἀλλὰ διτὶς οἱ ἀσφαλισταὶ ἡσαν ὑπεύθυνοι γιά τό ὑπόλοιπο αὐτοῦ, ἡτοι γιά 15.000 τόννους. Κατόπιν αὐτοῦ ἡ Σέλλ κατέφυγε στὴ Βουλή τῶν Λόρδων, δηση μέ ἀντέφεση κατέφυγαν καὶ οἱ ἀσφαλισταὶ ισχυρίζομενοι διτὶς δέν ἡσαν ὑπεύθυνοι γιά τό φορτίο πού χάθηκε κατά τὴ βύθιση, δεδομένου διτὶς τό σύνολο τοῦ φορτίου εἶχε δολίως ὑπειρεθεῖ πρὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ ταξίδιου.

"Ἐπ' αὐτοῦ ἡ Βουλή τῶν Λόρδων ἀπεφάνθη διτὶς τό ἀσφαλιστήριο πού εἶχε συνάψει ἡ Σέλλ δέν κάλυπτε τὴν ὑπεξαίρεση τοῦ φορτίου ἀπό τό ἐφοπλιστή. 'Απέρριψε ἡ διλού τὴν ἐναταση διτὶς τό ὑπόλοιπο τοῦ φορτίου ἀπωλέσθη μέ ἀπάτη ἡ ὑπεξαίρεση καὶ δχι ἀπό θαλάσσιο κίνδυνο. Τό πετρέλαιο δέν εἶχε χαθεῖ πρὶν ἡ οἱ ὑπεύθυνοι πετύχουν νά ἐκφορτώσουν τό μεγαλύτερο τμῆμα τοῦ φορτίου στὸ Ντώρμπαν καὶ ἐπομένως τό ὑπόλοιπο τόν 15.000 τόννους πού ἔμεινε στό πλοϊο, χάθηκε ἐνεκα τῆς βυθίσεως ἡ ὁποία ἀποτελοῦσε κίνδυνο καλυπτόμενο ἀπό τό ἀσφαλιστήριο.

Dr. Jur. Hans—Jurgen Philipp

Οι "Ελληνες" Ἐφοπλισταὶ ἔχασαν τὶς ἡμέρες αὐτές ἔνα μεγάλο φίλο τους, ἔνα Φιλέλληνα καὶ ἔναν δημόσιο προσωπικότητος καὶ ἀντινοβολίας.

Ο Dr. Jur. Hans-Jurgen Philipp, πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Schiffspothekenbank (SHL KIEL) ἀπέθανε στὶς 10 Ἀπριλίου μετά ἀπό βραχεῖα βαρύτατη ἀσθένεια, τὴν ὁποίαν ὁ μόλις ἥλικας 49 ἐτῶν ἐγγύριες ἀλλά δέν ὑπέκυψε, ἐργαζόμενος στὴν Τράπεζα ἔως τὴν παραμονή τοῦ θανάτου του κυριολεκτικῶς «πεσών ἐπί τῶν ἐπάλξεων.

Ἐγεννήθη στὶς 6 Νοεμβρίου 1933 καὶ ὑπῆρξε υἱός τοῦ διάσημου καὶ διαπρεποῦς γυναικολόγου καὶ διευθυντοῦ τῆς Πανεπιστημιακῆς Γυναικολογικῆς Κλινικῆς τοῦ Κιέλου.

Μετά τὶς Πανεπιστημιακές του σπουδές εισῆλθε στὴν Κρατική Τράπεζα τοῦ 'Αμβούργου (Landesbank) καὶ στὴ συνέχεια τό 1970 ἔγινε Διευθύνων Σύμβουλος τῆς Bank Companie Nord τοῦ Κιέλου.

Ἀπό ἑκεὶ ἐκλήθη τό 1976 στό Διοικητικό Συμβούλιο τῆς Shiffspothekenbank τῆς ὁποίας ἔγινε Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τό 1978.

Ἀνθρωπος μέ μεγάλη προσωπική ἀκτινοβολία, διορατικός, καλλιεργημένος καὶ κοινωνικός μέ πλήρη γνώση τῶν ἀναγκῶν τῆς σημερινῆς οἰκονομικῆς καὶ ναυτικῆς πραγ-



ματικότητος, κατάφερε σὲ βραχύτατο διάστημα νά προωθήσῃ τὶς ἐργασίες τῆς SHL καὶ νά τὴν κάμη μία Τράπεζα διευθυντοῦ φήμης μέ ειδικότητα καὶ μέ διεθνεῖς διασυνδέσεις, οἱ ὁποίες εἶχαν μεγάλη ἀπήχηση στὴν ἐπιτυχία καὶ στὴ φήμη «τῆς Τραπέζης του» δπως τῆς ἀποκαλοῦσε.

Τό ἐτήσιο γεύμα τό ὁποίο εἶχε θεσπίσει, συγκέντρωνε κατά μοναδικό τρόπο ἀνθρώ-

πους τῆς Ναυτικῆς Οἰκογενείας, ἀπό διο τὸν κόσμο σὲ χρήσιμη καὶ ἐνδιαφέρουσα ἀνταλλαγὴ ἀπόφεων.

"Οταν ἔξερράγη ἡ τελευταία σοβαρή ναυτιλιακή κρίσι, τότε οἱ "Ελληνες" βρήκαν στὸν Dr. Philipp ἔναν πραγματικό φίλο μέ κατανόηση, ἀνθρωπιά καὶ διάθεση συμπαράστασης γιά τοὺς πελάτες τῆς Τραπέζης στὶς δύσκολες στιγμές πού περνούσαν.

"Ἀνθρωπος γεμάτος ζωῆς καὶ ἐνεργητικότητα ὑπῆρξε μέλος πληθώρας ὀργανισμῶν καὶ εἶναι ἐνδεικτικό τῆς ἐκτιμήσεως πού ἔχαιρε σὲ δλους τούς τομεῖς τῆς κοινωνικῆς ζωῆς ἡ τοποθέτηση του στά διοικητικά συμβούλια τῶν Γερμανικῶν Ναυτιλιακῶν Τραπέζων καὶ τοῦ Γερμανικοῦ Συμβουλίου Θαλασσίων Μεταφορῶν. 'Υπῆρξε πρόεδρος τῆς οἰκονομικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ 'Ομοσπονδιακοῦ Γερμανικοῦ 'Ερυθροῦ Σταυροῦ, μέλος τοῦ προεδρίου τοῦ Γερμανικοῦ 'Ερυθροῦ Σταυροῦ, μέλος τοῦ προεδρίου τῆς Πανεπιστημιακῆς ἐταιρίας ἐνώ δέν ἀναφέρονται ἐδῶ οἱ λοιπές συμμετοχές του σὲ συμβούλια καὶ προεδρεῖα ἐπωνύμων ἐπιχειρήσεων, σὲ ἐθνικά καὶ διεθνή Club καὶ 'Ενώσεις.

Οι ἀντιπρόσωποι του στὴν 'Ελλάδα καὶ δλοι οἱ "Ελληνες" φίλοι τοῦ ἀγαπητοῦ «MOTZ PHILIPP» θρηνοῦν τὴν ἀπώλεια του καὶ ἐκφράζουν τά θερμά συλλυπητήριά των στὴν οἰκογένεια του καὶ στούς διευθύνοντας καὶ προσωπικό τῆς Τραπέζης SHL.

you can rely on NAFSI, also for 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



REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory licensee of the British company



ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of the Dutch company



REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with



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



DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation

ΔΙΟΠΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

NAFSI S.A.

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



ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

'Απηρχαιωμένος ό στόλος.

Απασχολεί συβαρά τή Γιουγκοσλαβική κυβέρνηση ή παλαιότητα τού έθνικου στόλου, ποντοπόρου και άκτοπλοϊκού. Κατά τις δηλώσεις πού έκανε ό Αντιπρόδρος τής Επιτροπής Μεταφορών στό Κοινοβούλιο, ό στόλος χάνει συνεχώς τήν άνταγωνιστική τητά του στή διεθνή άγορά.

Σήμερα ή μισή ήλικια τού γιουγκοσλαβικού στόλου είναι 11 έτη, άλλα 115 άπό τά 327 πλοία πού περιλαμβάνει είναι ήλικιας άνωτέρας τών 20 έτων. Έπι πλέον, λόγω τῆς τεχνολογικῆς τους ύστερησεως άρκετά πλοία δέν γίνονται πιά δεκτά στους μεγάλους λιμένες τού κόσμου.

Σ' αύτά πρέπει νά προστεθεί ότι τόν περασμένο χρόνο, πολλά πλοία δέν μπόρεσαν νά άνεφοδιασθούν στά έθνικά λιμάνια και άναγκάσθηκαν νά ξεδεύσουν περίπου τό ένα τέταρτο τών συναλλαγματικών τους εἰσπράξεων γιά τήν προμήθεια καυσίμων στό έξωτερικό.

Συμειώνεται τέλος ότι ή κατάσταση είναι άκομα χειρότερη στήν έσωτερική - άκτοπλοϊκή ναυτιλία δην δρισμένα πλοία είναι ήλικιας μεγαλυτέρας και τών 50 έτων.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

'Εκποίηση σκαφών

Η γνωστή δυτικογερμανική ναυτιλιακή έταιρια Xάπαγκ - Λόδη, ή δούλα ή αντιμετωπίζει τελευταία οικονομικές δυσκολίες, έπιβεβαιώσεις τήν πώλησης ήση πολυδυνάμων πλοίων τῆς. Πρόκειται γιά σκάφη τού τύπου L-36, χωρητικότητος 15.800 τον. d.w., πού πουλήθηκαν σέ έλληνικά συμφέροντα στήν τιμή τών 6 έκατομ. δολλαρίων τό καθένα. Τά πλοία ΛHeidenheim», «Rudesheim», «Ingeleheim» και «Unterturkheim», ναυπηγήσεως 1977-78 άνήκουν στή θυγατρική έταιρια τής Xάπαγκ - Λόδη, έταιρια «Κόσμος Μπάλκ Σιπινγκ τής Βρέμης.

Η άνωτέρω πώληση έγινε υστερα άπό τήν άποφαση τής Xάπαγκ - Λόδη νά διακόψει τίς δραστηριότητές της στους τομείς τών μπάλκερ και τών πετρελαιοφόρων. Δύο άλλα πλοία τού αύτού τύπου L-36, τό «Russelheim» και τό «Hildesheim» έξακολουθούν νά είναι ύπό πώληση, καθώς και τό τάνκερς «Bonni», χωρητικότητος 392.799 τον. d.w.

'Ανακάμπτει ή οικονομία

Σαφείς ένδειξεις ότι ή γερμανική οικονομία βρίσκεται στήν άστα τής άνακάμψεως, διαπιστώνει τό οικονομικό δελτίο τού «Κόνφερανς Μπόρντ», τό όποιο κυκλοφόρησε

τών όποιων τό πρόγραμμα ναυπηγήσεως 50-65 νέων πλοίων στά έθνικά ναυπηγεία, είχε προκαλέσει τήν άντιδραση τού ιαπωνικού και εύρωπαικού έφοπλισμού, προέβη στήν έπειγμαση ότι προθεσή της είναι νά περιορίσει τό στόλο της μέχρι τό 1985 κατά 120 μονάδες άντιπροσωπεύουσες περί τούς 10 έκατομ. τον. d.w.

Ό οικος Σάνκο έχει ύπό έκτελεση πρόγραμμα άνανεώσεως τού στόλου του σέ μακροχρόνιο διάστημα πού άρχισε τό 1982, μέ σκοπό ή επεράσει τήν ναυτιλιακή κρίση. Κατά τό διάστημα τού 82-83 μείωσε τό στόχο του κατά 30 μονάδες (τάνκερς και μπάλκερ), ό όποιος σήμερα περιλαμβάνει 225 πλοία 20 έκατομ. τον. d.w.

ΙΣΠΑΝΙΑ

'Επέκταση διαλυτηρίων

Βιομηχανικοί κύκλοι τής Ισπανίας προσπαθούν νά έπεκτείνουν μέ τήν βοήθεια κρατικών χορηγήσεων τίς έγκαταστάσεις διαλύσεως πλοίων στίς περιοχές τής Βαρκελώνης, τού Σαντάντερ, τής Γκιζόν και τού Έλ Φερρόλ, έν δψει τής διαφαινομένης ζητήσεως διαλύσεως τών μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Σήμερα ή βιομηχανία διαλύσεως πλοίων στήν Ισπανία ύποφέρει ύπό δέλλειψη κεφαλαίων γιά τήν χρηματοδότηση τής άγοράς τών ύπό διάλυση σκαφών και οί προσφερόμενες τιμές είναι τόσο χαμηλές πού καθιστάται συμφερότερη ή λύση μεταφορᾶς τού σκάφους στήν Άπω Άνατολή.

Ένδιαφέρον γιά τήν έγκατάσταση τών ισπανικών διαλυτηρίων έχει έκδηλώσει σε προηγούμενη έποικεψη έκπροσώπων της και ή Ιντερτάνκο, άντιπροσωπεία τής όποιας θά έπισκεψει μετά τρίμηνο και πάλι τήν χώρα γιά τήν προώθηση τών προσπαθειών μέ τήν συνεργασία μέ τήν ισπανική κυβέρνηση.

YEMEN

Η γνωστή δυτικογερμανική ναυτιλιακή έταιρια Xάπαγκ - Λόδη, ή δούλα ή αντιμετωπίζει τελευταία οικονομικές δυσκολίες, έπιβεβαιώσεις τήν πώλησης ήση πολυδυνάμων πλοίων τῆς. Πρόκειται γιά σκάφη τού τύπου L-36, χωρητικότητος 15.800 τον. d.w., πού πουλήθηκαν σέ έλληνικά συμφέροντα στήν τιμή τών 6 έκατομ. δολλαρίων τό καθένα. Τά πλοία ΛHeidenheim», «Rudesheim», «Ingeleheim» και «Unterturkheim», ναυπηγήσεως 1977-78 άνήκουν στή θυγατρική έταιρια τής Xάπαγκ - Λόδη, έταιρια «Κόσμος Μπάλκ Σιπινγκ τής Βρέμης.

Η άνωτέρω πώληση έγινε υστερα άπό τήν άποφαση τής Xάπαγκ - Λόδη νά διακόψει τίς δραστηριότητές της στους τομείς τών μπάλκερ και τών πετρελαιοφόρων. Δύο άλλα πλοία τού αύτού τύπου L-36, τό «Russelheim» και τό «Hildesheim» έξακολουθούν νά είναι ύπό πώληση, καθώς και τό τάνκερς «Bonni», χωρητικότητος 392.799 τον. d.w.

'Ανακάμπτει ή οικονομία

Σαφείς ένδειξεις ότι ή γερμανική οικονομία βρίσκεται στήν άστα τής άνακάμψεως, διαπιστώνει τό οικονομικό δελτίο τού «Κόνφερανς Μπόρντ», τό όποιο κυκλοφόρησε

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD.

HODEIDAH - MOCHA & SALIF

For fast, efficient reliable services

throughout Yemeni ports please contact



MIDEAST

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD.

P.O. BOX 3700, HODEIDAH, YEMEN ARAB REPUBLIC

TELEX: 5505 MIDEAST YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 72302 / 75303 / 71777

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Καταλήψεις πλοίων

Τό Βασ. Ναυτικό της Μ. Βρετανγίας άνεκτελάβε πρό ήμερών ένα πλοίο του, πού είχε άκινητοποιηθεί από το Λονδίνο. Πρόκειται για τό μεταγωγικό «Κάρεν», πού είναι έπανδρωμένο μέ ίδιωτες ναυτικούς, οι οποίοι έχοντας μισθολογικές διεκδικήσεις, πραγματοποιήσαν στάση έργασίας. Έπωφελούμενοι τής άπουσίας τού πολιτικού προσωπικού, λόγω τής άργας τού Πάσχα, άνδρες τού Βασ. Ναυτικού ντυμένοι μέ πολιτικά, κατέλαβαν τό πλοϊο, τό όποιο προορίζεται για τή μεταφορά στρατευμάτων στά νησιά Φάλκλαντ μεταξύ Πόρτ Στάνλεϋ και νήσου τής Αναλήψεως.

Σέ άντιποινα τρία πλοϊα τής Blue - Star Line (ή όποια διαθέτει τό πολιτικό προσωπικό τού «Κάρεν») κατελήφθησαν άπό τό πλήρωμά τους, ένώ ο Γεν. Γραμματεύς τού ναυτεργατικού συνδικάτου άπειλησε μέ γενική άπεργια πληρωμάτων πού θά παρέλευ τή βρετανική ναυτιλία.

Στό μεταξύ διεξάγονται συνεννοήσεις για τή ρύθμιση τής καταστάσεως μεταξύ τής Blue - Star - Line τού συνδικάτου και τού Βασ. Ναυτικού.

Μείωση τών φαρικών

Τή Μ. Βρετανγία άπεφάσισε νά μειώσει κατά 10% τά φαρικά τέλη πού εισπράττονται άπό τά καταπλέοντα σε βρετανικούς λιμένες πλοϊα. Τά τέλη αύτά είχαν παραμείνει σταθερά άπό διετίας. Η μείωση αύτή ύπολογίζεται δι τό θά έπιφέρει οικονομία περίπου 5 έκατομ. λιρών στά προσεγγίζοντα στή Μ. Βρετανγία πλοϊα.

συνέπεια έπι πολλές δεκαετίες τήν Ναυτιλία μας και συνέβαλε άποφασιστικά στήν άνυψωση τού κύρους τού Ναυτιλιακού Τύπου.

Γιά τόν Ναυτιλιακό τύπο, τήν Έλληνική Ναυτιλιακή Οίκογένεια και τήν δοκιμαζομένη Ναυτιλία μας γενικότερα θά βάνατός του άπετελεσε χωρίς άμφιβολία βαρύτατο πλήγμα.

Προηγμένη τεχνική σχεδιάσεως

Πρότυπος τρόπος γραφικών παραστάσεων σχεδιάσεως μέ ήλεκτρονικό ύπολογιστή,

πού έπιτρέπει τή τριδιάστατη σχεδίαση τών πλοϊων, σάν νά πρόκειται γιά πραγματικό μοντέλο, καθιερώθηκε στά βρετανικά ναυπηγεία «Αππλεντορ», μέρος ένός προγράμματος έπενδυσεων 30 έκατομ. λιρών τών «Μπρίτις Σίνιμπιλντερ». Στόχος τής προσπάθειας αύτής είναι ή παραγωγή φθηνοτέρων και ταχυτέρων στήν κατασκευή τους πλοϊων χάρη στήν πού προηγμένη τεχνική σχεδιάσεως. Ή δοκιμαστική έπενδυση τών 500.000 στερλίνων στά ναυπηγεία «Αππλεντορ» σύντομα θά άκολουθηθεί άπό τής έγκατάσταση παρόμοιων συστημάτων σχεδιάσεως σέ δλλα ναυπηγεία τού ναυπηγικού όμιλου ώστε χρησιμοποιώντας προηγμένη τεχνολογία νά προσφέρουν στή βρετανγία μάσχηρη συναγωνιστική θέση στήν παγκόσμια ναυπηγική.

Τό νέο σύστημα σχεδιάσεως άποτελείται άπό έξη μονόχρωμες και δύο πολύχρωμες τερματικές θύρων παραστάσεων, πού συνδέονται μέ ήλεκτρονικό ύπολογιστή μέ περιφεριακές συνδέσεις, σπως ένός ήλεκτροποτικού έκτυπωτού, ένός πολύχρωμου σχεδιαστή μέ πέννα και ένός ταχύτατου έκτυπωτη γραμμών. Ή τριδιάστατη έγκατάσταση παρέχει τή δυνατότητα στό τεχνικό προσωπικό νά δημιουργεί άκριβεις περιγραφές εικόνων σχεδιάσεως πλοϊων μέ δλες τής άναγκαιες λεπτομέρειες γιά δλες τής έπικειμενες κατασκευαστικές έργασίες — είτε πρόκειται γιά τό χαλύβδινο μέρος τού σκάφους, είτε γιά τό μηχανοστάσιο ή γιά τής έγκαταστάσεις τού πληρώματος.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Εύρυ ναυπηγικό πρόγραμμα

Σύμφωνα μέ τήν πρόσφατη κυβερνητική έγκρη τού δύδου έτήσιου ναυπηγικού προγράμματος, 31 νέα σκάφη θά ναυπηγηθούν στά ήμεδαπά ναυπηγεία γιά λογαριασμό νοτιοκορεατικών έφοπλιστικών έταιρων.

Άπό τά σκάφη αύτά 17 άνηκουν στήν κατηγορία τών μικρών άκτοπλοικών, συνολικής χωρητικότητος 16.355 τον. γκρός, ένώ τά ύπολοιπα κυμαίνονται κατά μέγεθος και τύπο άπό 2.000 τον. γκρός μέχρι και ένός μικτού σκάφους 85.000 τον. γκρός. Στά σκάφη

αύτά περιλαμβάνονται τέσσερα μπάλκ κάρπερς μεγέθους «handy size», δύο μικτά σκάφη τών 85.000 τον. γκρός, τρία κοντεΐνερόπλοια, τρία φορτηγά και ένα μικρό δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων.

Υπογραμμίζεται, δι τό στόχος τής κυβερνήσεως τής Σεούλ είναι ή αύξηση τού έθνικού στόλου σέ 9,6 έκατομ. τόννους μέχρι τό 1986, έναντι 6,8 έκατομ. σήμερα και ή κατά δυνατόν μεγαλύτερη κάλυψη τών μεταφορών τής χώρας άπό νοτιοκορεατικά σκάφη.

ΠΕΡΣΙΑ

Νέες άγορές

Έπιβεβαιώθηκαν τίς τελευταίες έβδομάδες οι άγορές έξι λάινερς σκαφών τά όποια θά ένταχθούν στό στόλο τής μικτής έταιρίας «Ιράν — Χίντ», ή όποια έκπρωσει περισκά και ινδικά συμφέροντα.

Άπό τά άγορασθέντα σκάφη τά πέντε άνηκαν σέ Ίάπωνες έφοπλιστές και τό έκτο ήταν ένα έλληνικό τουηντεκερ, ναυπηγήσεως 1967.

Μέ τίς πρόσφατες άγορές, ή Περσική κυβέρνηση άποβλέπει στή μείωση τών σταλιών πού καταβάλλονται άπό καθυστερήσεις στούς λιμένες τής χώρας και στόν μεγαλύτερο κατά τό δυνατόν έλεγχο τών δικαιουμένων ιρανικών φορτίων μέ σκάφη ύπό τό έθνικό της νηολόγιο.

ΤΑΪΒΑΝ

Οι διαλύσεις πλοϊων

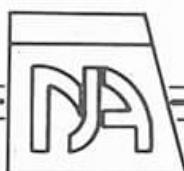
Αύξηση κατά 27,7% παρουσίασαν οι παραδόσεις πλοϊων γιά διάλυση στήν Φορμόζα κατά τό α' τρίμηνο τού 1983 και έφθασαν στίς 736.500 τόννους, σύμφωνα μέ άνακοινωση τής Ένωσεως Βιομηχανιών Διαλύσεως πλοϊων τής χώρας. Γιά τό τρέχον έτος προβλέπεται δι τό θά παραδοθούν στά διαλυτήρια τής Φορμόζας πλοϊα 3,3 έκατομ. τον. άπό 3 έκατομ. τον. τού 1982.

Διεθνώς τά διαλυτήρια τής Φορμόζας άπορροφούν περίπου τό 65% τού συνολικού τοννάζ τών σκαφών, κυρίως δεξαμενόπλοιων, τά όποια άγουν τήν άστρη τής διαλύσεως έλλειψει άπασχολήσεως.

N. J. ANDRIOPoulos S.A.

ships operators and agents

126, Kolokotroni & Skouze, Piraeus



Phone: 4134902 Cables: Atspa
Telex: 21.3634 (NJA GR.)

ALKMINI LIMITED

15 Devonshire Row, London EC2

Phone: 01-247 1477-8 - Telex: 885177
Cables: Alkmini London EC2.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Οι συντάξεις στό 80%

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας, απαντώντας σε συνταξιούχους πλοιάρχους και μηχανικούς οι οποίοι πήγαν έν πορεία στό YEN μετά από συγκέντρωση πού πραγματοποίησαν με κύριο θέμα τήν αύξηση τών συντάξεων τους στό 80% τού συμβατικού μισθού, είπε ότι τό αίτημά τους αύτό θά ικανοποιηθεί μέ νομοσχέδιο τό όποιο θά ψηφισθεί από τό θερινό τμήμα τής Βουλής. Ή δήλωση αύτή τού ύπουργού θεωρείται δεσμευτική και ηδη όλοι άναμενουν τήν έκπλήρωση τής ύποσχεσεως.

Υπό τήν Κυανόλευκο

Στό 'Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ύποβληθηκαν αίτησεις γιά τήν έγγραφή στό

Έλληνικο Νηολόγιο, βάσει τού δρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών.

1. «Α λ μι Σ κά υ» μπάλκ κάρριερ, πρώην «Alameda» ύπο παναμαϊκή σημαία 22.246 τον. γκρός τού 1974 άνηκε στήν έταιρια Filia Maritime Agency S.A. (κ. Δημ. Βότσης).

2. «Α γε λι κή Η.» μπάλκ κάρριερ πρώην «Kilmarnock» ύπο σημαία 'Αγγλίας 13.443 τον. γκρός τού 1971 πού άνηκε στήν έταιρια «Light Breeze Shipping Inc.» (κ. Κων. 'Ηλιόπουλος).

3. «Α γε καρί μπιαν», φορτηγό πρώην «Andecaribbean» 7.557 τον. γκρός τού 1974 άνηκε στήν έταιρια «Palekastron Compania Naviera S.A.» (κ. I. 'Αγγελάκης).

4. «Α πνοιο» μπάλκ κάρριερ πρώην «World Pageant» ύπο σημ. Λιβερίας 34.409

τον. γκρός τού 1975 πού άνηκε στήν έταιρια «Aprnia Maritime Corp.» (κ. Άλ. Παλαιοκρασσᾶς).

5. «Μ ε λ τ έ μ i l l» φορτηγό πρώην «Pacific Skay» ύπο σημ. Δανίας 15.761 τον. γκρός τού 1968 πού άνηκε στήν έταιρια «Carnay Compania Naviera S.A.» (κ. I. Ταφλάμπας)

6. «Φ ό ρ ο u μ Π ρ ο γ κ ρ ε c c» φορτηγό πρώην «Arpoador» ύπο σημ. Βραζιλίας 10.192 τον. γκρός τού 1973 πού άνηκε στήν έταιρια «Antionchia Shipping S.A.» (κ. Στ. Κατούνης).

7. «Σ ή κ έ η» φορτηγό πρώην «Skyros» ύπο σημ. Λιβερίας 15.223 τον. γκρός τού 1975 πού άνηκε στήν έταιρια «Portwood S.A.» τού 'Ομιλου 'Ωνάση (κ.κ. Μ. Κλεούδης — I. Ζιμπόπουλος).

8. «Τ ζ ω ν» φορτηγό πρώην «Omnion Pride» ύπο σημ. Λιβερίας 13.857 τον. γκρός τού 1971 πού άνηκε στήν έταιρια «Τρέιντερ Ναυτική Έταιρια» (κ. I. Γκρινιάτσος).

9. «Σ ά ν τ α Μ α ύ ρ α» φορτηγό πρώην «Skodsborg» ύπο σημ. Δανίας 6.160 τον. γκρός τού 1967 πού άνηκε στήν έταιρια «Aegean Seafarers Company S.A.» (κ. Κων. 'Αραβάντης).

10. «Κ ό ρ ο ν ε τ» φορτηγό πρώην «Ingeleheim» ύπο Γερμανική σημαία 9.862 τον. γκρός τού 1978 πού άνηκε στήν έταιρια «Osean Relay Maritime Corp.» (Πλειάδες ΕΠΕ — κ. Γ. Ιγγλέσης).

Παραδόσεις νεοτεύκτων

'Από τά ναυπηγεία τής «Χιτάτσι Τζόσεν» στό 'Ιμαβάρι παρεδόθη τό δεξαμενόπλοιο «Μαντινεία» 59.052 τον. d.w. άνηκον στόν "Ο-

FOR FAST ECONOMIC AND EFFICIENT BUNKERING SERVICE WORLD — WIDE



ANOIL S.A.

INTERNATIONAL BUNKERING SERVICE

ALPHA BLD — 117, NOTARA Str.

PIRAEUS — GREECE

TEL. 4520441 (6 Lines)

TLX.: 21-1870 ANGER GR

**VERY COMPETITIVE PRICES
FOR CANADA AND U.S.A.**

REPRESENTATIVES FOR MARITIME OIL (CANADA)

ANOIL S.A. IS A DIVISION OF ANGELAKIS GROUP

μιλον του κ. Ιωάν. Θεοδωρακοπούλου. Σημαία 'Ελληνική.

— 'Από τα ιαπωνικά ναυπηγεία «Σανογιάσου» στη Μίζουσίμα παρεδόθη στήν έταιρια «Γκόλντεν Φάλκον» τών κ.κ. 'Αφών Λυγνού το μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Φάλκον» 41.140 τον. d.w. Σημαία 'Ελληνική.

'Αγοραπωλησίες

— "Ελληνες άγόρασαν το στροβιλοκίνητο ύπερδεξαμενόπλοιο, «Panther» 240.260 τον. d.w. γερμανικής κατασκευής του 1973, σε τιμή περί τα 2,5 έκατομ. δολλάρια.

— Μεταξύ 'Ελλήνων φέρεται πωληθέν το τουηντέκερ «Πετράδι» 15.551 τον. d.w. 9.350 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στή Δυτ. Γερμανία τό 1972, έναντι τιμής περί τα 2,6 έκατομ. δολλάρια.

— Σέ ελληνικά συμφέροντα περιήλθαν τά δύο δηζελοκίνητα δεξαμενόπλοια «Esso Montreal» και «Esso Saint John» 32.250 τον. d.w., 18.798 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1973 και 1972 αντίστοιχα, χωρίς νά γνωσθεί ή τιμή κτήσεώς τους.

— "Ελληνες άγόρασαν τά δύο ύπερδεξαμενόπλοια «Victoria» 236.810 τον. d.w. και «Saint Marcell» 272.732 τον. d.w., χωρίς νά γνωσθούν περισσότερες λεπτομέρειες.

— Τό βρετανικό μπάλκ κάρριερ «New Westminster City» 25.832 τον. d.w. τού 1972 έπωλήθη σε 'Ελληνες, έναντι τιμής πού πλησιάζει τά 5 έκατομ. δολλάρια.

— "Ελληνες άγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Marcalan» 22.963 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1968 έναντι τιμής περί τα 2 έκατομ. δολλάρια.

— "Ελληνες του Λονδίνου άγόρασαν τό ελληνικό φορτηγό «Σή Μπέρντ», τύπου φρήντομ, 15.188 τον. d.w., τού 1972 σε τιμή πού κυμαίνεται περί τα 3 έκατομ. δολλάρια.

— "Ελληνες άγόρασαν το δηζελοκίνητο μπάλκ κάρριερ «Continental Pioneer», 26.358 τον. d.w., 15.474 τον. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής του 1969, έναντι τιμής περί τα 2,8 έκατομ. δολλάρια.

Μετονομασίες

— Τό δεξαμενόπλοιο «'Αρτζύλ» 36.764 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1966 μετονομάσθηκε «Πρόγκρεζ». Ή κυανόλευκος διατηρήθηκε.

— Τό δεξαμενόπλοιο «'Αθηνά Μ.» 45.678 τον. γκρός του 1968, μετονομάσθηκε «Οκτώνια Γκλόρι» και υψώσει τήν λιβεριανή.

Οι διαλύσεις

— "Ελληνες διαλυτές άγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Μαναμαρία» 21.115 τον. d.w. τού 1965.

— Σέ διαλυτές τής Γερμανίας έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Θεοδωσία Β.» 19.835 τον. d.w. τού 1958, σε τιμή περί τα δολ. 48 άντα τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Σέ νοιτοκορέατες διαλυτές έπωλήθη τό στροβιλοκίνητο ύπερδεξαμενόπλοιο «Ολυμπικ 'Ακτιον», 222.772 τον. d.w. τού 1970, έναντι δολ. 109 άντα τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Σέ διαλυτές τής Ταϊβάν έπωλήθη τό μεγαλύτερο σκάφος «Καβάλα» 31.137 τον. d.w. τού 1956, έναντι δολ. 93 άντα τον. έλ. έκτοπίσματος.

— Κινέζοι διαλυτές άγόρασαν τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Γκέρεστος» 62.281 τον. d.w., έναντι τιμής περί τα δολ. 90 άντα τόννο.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Μέ άπόφαση τού ύπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα έγιναν οι κατωτέρω τοποθε-

τήσεις λιμενικών άξιωματικών:

- Πλοιαρχοί: Παντ. Πρωτονοτάριος (προάγεται σε άρχιπλοιαρχο) στήν 'Υπηρεσία Διοικησης, Στυλ. Λαΐνης διευθυντής Διευθύνσεως Διοικητικού (διατηρεί παράλληλα και τά καθήκοντα διευθυντού 'Ασφαλείας Πειθαρχικού), Χρ. Ντούνης, διευθυντής 'Οργανώσεως 'Εκπαιδεύσεως, Χρ. Τσαρούχης, προξενικός λιμενάρχης στό Ρόττερνταμ, 'Αθαν. Μορφόπουλος στή Γενική 'Επιθεώρηση, Γεώργ. 'Αλεξάνδρου, διευθυντής Τεχνικής 'Υποδομής, Στ. Πολιτάκης προσωρινά στή Γενική 'Επιθεώρηση, Κων. Παπαναστασίου διευθυντής Ναυτικών Μητρώων, Νικ. Καλύβας διευθυντής Διευθύνσεως 'Ελέγχου Ναυσιπλοίας, Γεώργ. Δημητρακόπουλος προσωρινά διοικητής ΑΔΣΕΝ 'Ασπροπύργου και 'Αναστ. Μπαρκατάς διευθυντής Διευθύνσεως 'Ακτοπλοίας.

- 'Αντιπλοιάρχος Γεώργ. Θανόπουλος διευθυντής Οίκου Ναύτου Πειραιώς.

- Πλωτάρχης: Χρ. Χονδρόπουλος στό Γενικό 'Επιτελείο Στρατού και Περ. Κατσίνας στό Γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων.

- 'Υποπλοιάρχος: 'Ιωάν. Πολύμερος στή Διεύθυνση 'Ασφαλείας Πειθαρχικού και Πελ. 'Αγγελόπουλος διευθυντής Οίκου Ναύτου 'Αθηνών.

Νέο Ε/Γ — Ο/Γ στή γραμμή Πειραιώς — Κύπρου — Συρίας και Λιβάνου

"Αρχισε στής 27 'Απριλίου τακτικά έβδομα διαία δρομολόγια μεταξύ Πειραιώς — Κύπρου — Συρίας και Λιβάνου τό υπό σημαία Κύπρου έπιβατηγό-δρηματαγωγό σκάφος «Sun Boat», τό όποιο έχει τήν δυνατότητα μεταφορᾶς έπιβατηγών και φορτηγών αύτοκινήτων και έμπορευματοκιβωτίων.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

'Οργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του 'Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

**Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων περίπου 12.500.000.000
δολλαρίων.**

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εἰς τούς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

**Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurh Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON**

Τήν άποκλειστική πρακτόρευση τοῦ σκάφους γιά τὴν Ἑλλάδα ἀνέλαβε ἡ γνωστή ἑταίρια «Πρ. Α. Ἡλιάδης Ναυτιλιακή Α.Ε.», ἡ ὁποία διαθέτει γραφεῖα στὸν Πειραιᾶ, Βόλο καὶ Θεσσαλονίκη.

'Επανόρθωση

Ο δαιμών τῆς φωτοσυνθέσεως καὶ ἡ ἀβλεψία τοῦ διορθωτοῦ, ὀδήγησαν στὴν παραποίηση τῆς ἐννοιας δύο παραγράφων τῶν ἐπικηδείων λόγων τοῦ Προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου κ. Ν. Νομικοῦ οἱ ὅποιοι δημοσιεύθηκαν στὰ τεύχη μας τῆς 1ης καὶ 15 'Απριλίου.

Συγκεκριμένα, στὸν ἐπικήδειο γιά τὸν ἀείμνηστο ἴδρυτη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ καὶ στὴν δεύτερη παράγραφο τοῦ κειμένου ἐγράφη ἡ λέξις «ἀποσα-φηνίζει» ἀντί τῆς ὄρθης «ἀπορφανίζει», στὸν δέ ἐπικήδειο γιά τὸν ΒΑΣΟ Φ. ΚΑΒΟΥΝΙΔΗ ἀντί τοῦ ὄρθου «σὲ προπέμπουμε» ἐγράφη «σὲ παραπέμπουμε».

Ζητοῦμε συγγνώμη γιά τὴν ἀβλεψία μας αὐτή καὶ μέ τὴν εὐκαιρία, ἐπιθυμούμε νά σημειώσουμε διτὶ ὁ ὄμιλητής στὴν κηδεία τοῦ ΒΑΣΟΥ Φ. ΚΑΒΟΥΝΙΔΗ ὑπῆρξε καὶ ὁ πρόεδρος τῆς Ἔνωσεως Ἐφοπλιστῶν Ἀκτοπλοϊκῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων κ. Μηνάς Σιγάλας, ὁ ὅποιος ἀπό στήθους ἀφίερωσε μερικά πολὺ συγκινητικά λόγια γιά τὸν τόσο πρώρα ἐκλιπόντα ἀξιαγάπητον ΒΑΣΟ ΚΑΒΟΥΝΙΔΗ.

Τό "Ιδρυμα «Ιωάννου Δ. Πατέρα»

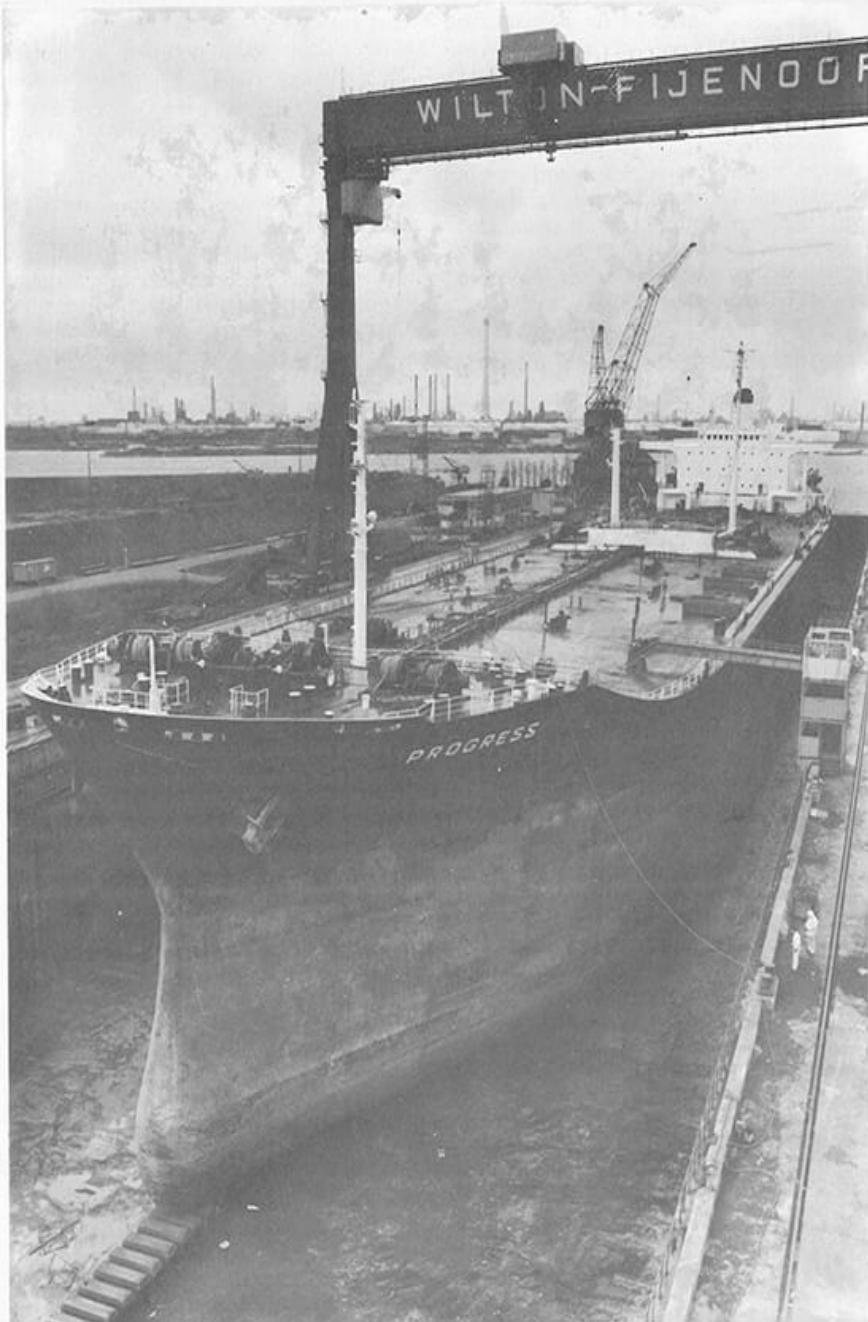
Στὴν αἴθουσα Τελετῶν τῆς Ἀποστολικῆς Διακονίας τῆς Ἐκκλησίας τῆς Ἑλλάδος πραγματοποιήθηκε στὶς 20 'Απριλίου ἡ τακτικὴ ἑτήσια τελετή τῆς ἀπονομῆς προικοδοτήσεων τοῦ 'Ιδρυματος «Ιωάν. Διαμ. Πατέρας», στὴν ὥποια παρέστησαν οἱ ἀδελφοί καὶ οἱ συγγενεῖς τοῦ ἐκλιπόντος.

Τό "Ιδρυμα προσέφερε ἐφέτος τὸ ποσό τῶν 100.000 δρχ. σὲ κάθε θυγατέρα ἀπ' τὶς 237 θυγατέρες ναυτικῶν πού πρόσφερονται ἀπό δλεις τίς περιοχές τῆς χώρας μὲ τὴν βασικὴ ἐπιδιωξη τὸ βοήθημα αὐτὸν νά συντελέσει στὸ στήσιμο τοῦ νοικοκυριοῦ τῶν κοριτσιῶν αὐτῶν.

Στή σεμνή τελετή μίλησαν διαδοχικά, ἔχαροντας τὴν συμβολὴ τοῦ ἀείμνηστου Κάπταν Γιάννη Πατέρα ὁ ὅποιος δίκαια ἀποκαλεῖται Ἐθνικός Εὔεργέτης, οἱ Βουλευτές κ.κ. Γ. Μισαηλίδης, Χονδροκούκης καὶ Σαρλής, ὁ κ. 'Ανδρ. Λαιμός καὶ ἐκπρόσωπος τοῦ Ἀρχιεπισκόπου Ἀθηνῶν.

'Αρχαιρεσίες στὴν Π.Ε.Π.Ε.Ν.

Η "Ενωση Πλοιάρχων προχωρεῖ σὲ ἀρχαι-



Τό ἑλληνικό δεξαμενόπλοιο «Πρόγκρες» (πρώην «Ἀρτζύλ») 75.000 τον. d.w. τό ὁ ποῖο θά ἐκτελέσει ἐκτενεῖς ἐλασματουργικές ἐπισκευές καὶ τοποθέτηση συστήματος I.G.S. στὰ 'Ολλανδικά ναυπηγεία «Wilton — Fijenoord».

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS
AND BUNKERS

TEL: 394.5612

394.3992

394.3891

394.3548

394.2129

PRIV.: T. contogeorgis 44.3059

E. Andresen 86.7115

CABLES: "TAKISHIP"

TELEX: 24262 24099 TAKIS AR

AV. CORRIENTES 538

BUENOS AIRES

ρεσίες για την έκλογή νέας διοικήσεως. Στή γενική συνέλευση πού συνεκλήθη γιά τη Δευτέρα 2 Μαΐου πρώτο θέμα της ήμερσίας διατάξεως είναι ή έκλογη έφορευτικής Επιτροπής για τη διενέργεια άρχαιρεσιών. Οι άρχαιρεσίες ύπολογιζεται ότι θά άρχισουν μέσα στό καλοκαίρι και ή νέα διοικηση θά έχει έκλεγει στό τέλος του φθινοπώρου. Ή συνέλευση, έαν έπιτευχθεί άπαρτια, θά συνεχισθεί τήν Τρίτη, και Τετάρτη. Σέ περίπτωση έλλειψεως άπαρτιας η συνέλευση τών πλοιάρχων θά πραγματοποιηθεί στίς 17, 18 και 19 Μαΐου στήν αιθουσα του Έργατικού Κέντρου Πειραιώς.

Κάμπτεται σταθερά και ή άνεργία

Παράλληλα μέ τη μείωση τών παροπλισμένων πλοίων συνεχίζεται και ή μείωση του άριθμου τών ναυτικών μας πού άναζητούν άπασχόληση και αύτό έπιβεβαιώνει τήν άντιληψη του έφορησιμού, σύμφωνα μέ τήν οποία μέ τήν ένίσχυση τής άνταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου θά έπιτευχθεί τό λύσιμο δλων τών παροπλισμένων πού θά δηγήσει στήν πλήρη άπασχόληση τών ναυτικών μας. Παράλληλα έπιβεβαιώνεται μέ συγκεκριμένα στοιχεία πλέον ή άπροθυμία ναυτικών πού διαμένουν στής έπαρχεις νά ναυτολογηθούν και γ' αύτό μία μόνον έξιγηση ύπάρχει: "Οτι, δηλαδή, άρκετοι ναυτικοί μας πού διαμένουν στής έπαρχεις, και άξιωματικοί, και κατώτερα πληρώματα, έχουν έξασφαλίσει κάποιου είδους άπασχόληση μέ τήν όποια καλύπτουν τής βιοτικές τους άνάγκες.

Σύμφωνα μέ στοιχεία του ύπουργειού Ναυτιλίας, οι προσφερόμενοι γιά ναυτολό-

γηση ναυτικοί, οι έγγεγραμμένοι δηλαδή τούς καταλόγους του ΓΕΝΕ και τών κατά τόπους λιμενικών άρχων, άνερχονταν σέ 14.061 στής 10 Απριλίου 1986 στής 3 Απριλίου, ένω στής 17 Απριλίου ο άριθμός τών προσφερομένων είχε μειωθεί σέ 13.697. Από τούς ναυτικούς αύτούς συμπλήρωσαν τής προϋποθέσεις γιά έπιδότηση 7.999 έναντι 8.263 στής 10 Απριλίου ένω ο άριθμός τών ηδη έπιδοτουμένων παρέμενε σταθερός (8.539 στής 10 και 17 Απριλίου).

Η πλήρης έπιβεβαίωση τής άπροθυμίας τών ναυτικών πού διαμένουν στής έπαρχεις νά ναυτολογηθούν προήλθε έπειτα άπό νέα πρόσκληση πού άπογύνεται τό ΓΕΝΕ σέ ναυτικούς τής κατηγορίας αύτης νά προσέλθουν γιά ναυτολόγηση. Συγκεκριμένα, μεταξύ 19 και 25 Απριλίου έκληθησαν άπό τό ΓΕΝΕ 52 Β' μηχανικοί άπό δάφορες περιοχές τής χώρας και 22 ναύτες άπό τήν Καβάλα. Από αύτούς έδεχθησαν νά παρουσιασθούν στό ΓΕΝΕ 30 Β' μηχανικοί και 19 ναύτες, άλλα τελικά προσήλθαν μόνον 19 και 7 άντιστοιχα και ναυτολόγηθηκαν ένας Β' μηχανικός και πέντε ναύτες. Οι ύπόλοιποι άρκηθηκαν νά άναλαβουν έργασια και άπό αύτούς πέντε διαγράφηκαν ηδη άπό τούς καταλόγους τών έπιδοτουμένων λόγω άνεργίας γιατί είχαν άρηθεί δύο φορές νά ναυτολογηθούν και θά διαγραφούν και οι ύπόλοιποι έαν άρνηθουν και αύτοι τήν άντιληψη έργασιας γιά δεύτερη φορά. Σημειώνεται ότι ή άνερεση ναυτών στόν Πειραιά είναι πολύ δυσχερής.

Σταθερή μείωση τών παροπλισμένων

Συνεχίζεται μέ σταθερό ρυθμό ή μείωση

τών παροπλισμένων πλοίων στά 13 άγκυροβόλια τού έσωτερικού. "Όπως προκύπτει άπό τά σχετικά στοιχεία τού ύπουργειού Ναυτιλίας, τά παροπλισμένα πλοία άνερχονταν στής 27 Απριλίου σέ 693 έναντι 716 στής 13 Απριλίου, δηλαδή στό διάστημα αύτό τά παροπλισμένα μειώθηκαν κατά 23 πλοία. Η μείωση αύτή προέκυψε άπό τόν άπόπλου 25 παροπλισμένων πλοίων (23 φορτηγών και δύο έπιβατηγών) και τόν παροπλισμό δύο δεξαμενοπλοίων. Τά πλοία πού έγκατέλειψαν τό άγκυροβόλιο τού παροπλισμού άπεπλευσαν 17 άπό τήν Έλευσίνα, τρία άπό τό Άργοστόλι, άνα δύο άπό τό Άλιβερι και τό Γαλαξείδι και ένα άπό τή Στυλίδα, ένω στό Άλιβερι παροπλίσθηκαν και τά δύο δεξαμενόπλοια πού έτέθησαν έκτος έργασίας.

Γιά τήν έξυπηρέτηση ιδιοκτητών θαλαμηγών σκαφών

Οι πρόσφατες ύπουργικές άποφάσεις σχετικά μέ τήν άναγκαίες διατυπώσεις νηλολογήσεων, νέων τελωνειακών ύποχρεώσεων, λιμενικών θεωρήσεων κλπ. έχουν δημιουργήσει εύλογες άπορεις στους ιδιοκτητές θαλαμηγών.

Γιά τήν έξυπηρέτηση τους ή έταιρια ANSA — ΣΑΧΙΝΗΣ συνέταξε πίνακες μέ πλήρη στοιχεία, άναλυτικά έξιδολόγια και παρέχει ειδικό προσωπικό άπό ύπαλληλους - έκτελωντας.

Οι ένδιαφερόμενοι μπορούν νά άπευθύνονται στά τηλέφωνα 4170134, 4177684 και 4172281 και στά τέλεξ 21 2307 και 211956 ANSA GR.

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Piraeus office

Address: Filenos 107-109 Phones 4531 583 4531 478, 4531 479 Telexes 3602, 3115 UNIV. GREECE

'Ο νέος κανονισμός των ΑΔΣΕΝ

Κυρώθηκε άπό τόν ύπουρο γραμμάτων Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα ό νέος Κανονισμός 'Εσωτερικής 'Υπηρεσίας με τόν όποιο άποστρατιωτικοποιούνται οι άνωτερες δημόσιες σχολές έμπορικου ναυτικού. Οι κυριότερες διατάξεις τού νέου κανονισμού προβλέπουν: 'Αλλαγή τού δρου δόκιμος με τόν δρο σουδαστής, άντικατάσταση τής όρκωμοσίας τών πρωτεών με τελετή υποδοχής, κατάργηση τού θεωρού όρχηγών, ύπαρχηγών κλπ. και καθιέρωση όργανων αύτοδιοικήσεως, άλλαγή τού συστήματος έπιβολής πειθαρχικών ποινών πού προβλέπει τήν κατάργηση τής στερήσεως έξόδου, τόν περιορισμό ποινής πού έπιβάλλεται άπό τόν διοικητή, τή δυνατότητα προσφυγής γιά άποβολές μεγαλύτερες άπό 20 ήμέρες κλπ. 'Επίσης οι νέες διατάξεις προβλέπουν καθιέρωση θεωρού μεταγραφών και έναρμόνισή του με τά ισχύοντα στό ύπουρο γραμμάτων Παιδείας, κατάργηση τών στόλων, τών διακριτικών και τού χαιρετισμού, κατάργηση άπό τό ήμερησιο πρόγραμμα τής γυμναστικής, παρατάξεως, άναφοράς, έπιθεωρήσεως, προσευχής, έπάρσεως σημαίας, καθιέρωση τής καθημερινής έξόδου τών σουδαστών έσωτερικής φοιτήσεως κλπ.

Τό νέο Δ.Σ. τών συνταξιούχων μηχανικών E.N.

Κατά τίς τελευταίες άρχαιρεσίες τής Πανελλήνιου 'Ενώσεως Συνταξιούχων Μηχανικών E.N. (ΠΕΣΜΕΝ) έξελέγη νέα διοικηση πού με μυστική ψηφοφορία συγκροτήθηκε σε σώμα ώς έξης:

Σίνης Γεώργιος, Πρόεδρος, Καλαμάκης Χαρ. 'Αντιπρόδερος, Γαληνός Νικ. Γεν. Γραμματεύς, Παύλου Πέτρος, Ταμίας, Σύμβουλοι: Λουκάς 'Οθων, Πιπιτσούλης Εύάγ., Σέρφος Βασ. Τσούχλος Κων. και Ζαφειρίου Βασ. και άναπληρωματικοί: Χρυσοχόου Ιωάν., Στρογγυλούδης Σαρ. Βιεράκης Δημ.

'Ο χορός τού Port Captains Club

Στίς 27 Μαΐου στό ξενοδοχείο «'Απόλλων Παλλάς» στό Καβούρι θά δοθεί έτησιος χορός τής Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Ε-

πιχειρήσεων. 'Η χοροεσπερίδα πού θά άρχισει στίς έννιάμιση τό βράδυ θά δοθεί στόν ύπαιθρο χώρο τού ξενοδοχείου γύρω άπό τήν πισίνα και άναμενεται νά σημειωσει έξαιρετική έπιτυχια.

Συνεστίαση άποφοίτων ΑΔΣΕΝ**'Ασπροπόργου**

Μεγάλη έπιτυχια έσημειώσεις ή συνεστίαση πού όργανωσε στίς 23 'Απριλίου στό ξενοδοχείο «Κάβο Ντόρο» τής Καστέλλας ο Σύλλογος 'Αποφοίτων τών Δημοσίων Σχολών E.N. 'Ασπροπόργου. 'Ο στόχος τής συνεστίασεως, πού ήταν ή άναπτυξη τών σχέσεων μεταξύ τών μελών, έπειτα όπολύτως και πολλοί παλαιοί συμμαθητές είχαν τήν εύκαιρια νά θυμηθούν τίς ήμέρες πού πέρασαν στή Σχολή τους και νά άναταλλάξουν άντιλήψει γιά τά τρέχοντα ζητήματα πού τούς άπασχολούν στήν έπαγγελματική τους ζωή. Συμπέρασμα, παρόμοιες έκδηλώσεις πρέπει νά γίνονται συχνότερα διότι συμβάλλουν στήν έπιτευξη τών σκοπών τού Συλλόγου.

'Η έτήσια τακτική γενική Συνέλευση τής A.N.E.K.

Σύμφωνα με άπόφαση τού Διοικητικού Συμβουλίου τής ναυτιλιακής 'Εταιρίας A.N.E.K., ή έτήσια τακτική συνέλευση τών μετόχων τής 'Εταιρίας θά λάβει χώρα τήν Κυριακή 15 Μαΐου, ώρα 9 το πρωΐ, στόν κινηματογράφο ΑΣΤΕΡΙ στά Χανιά.

'Ένημερωτική έκδήλωση τής E.E.E. γιά τούς φοιτητές τής Α.Σ.Ο.Ε.Ε.

Μέ μεγάλη συμμετοχή τελειοφοίτων τής 'Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και 'Εμπορικών 'Επιστημών πραγματοποίηθηκε στό Εύγενίδειο "Ιδρυμα ένημερωτική έκδηλωση τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών.

Μίλησαν, ί κ. Κώστας Καρράς με θέμα: «'Η κρίση τής παγκόσμιας οικονομίας και οι έπιπτώσεις της στή ναυτιλία» και ί κ. Βασ. Κούτσης με θέμα: «Τό διοικητικό στέλεχος στή ναυτιλία». Μετά τίς δύο εισηγήσεις άκολουθησε διάλογος με τούς φοιτητές.

'Η έκδήλωση δύτη όργανώθηκε στά πλαίσια τού προγράμματος τής έδρας 'Οργανώσεως και Διοικήσεως 'Επιχειρήσεως τής Α.Σ.Ο.Ε.Ε. με φροντίδα τού καθηγητή κ. I. Λαδοπούλου.

'Η Manufactures Hanover Trust

Ο Πρόεδρος τού άνωτέρω συγκροτήματος κ. John R. Torell III και ί άντιπρόδερος κ. Fulvio V. Dobrich έδωσαν στίς 4 'Απριλίου δεξιώση στό ξενοδοχείο τής «Μεγάλης Βρετανίας» επί τή άναχωρίσει τού άντιπροδρού και έκπροσώπου στήν 'Ελλάδα κ. Richard P. Kurth και τήν άναληψη τών καθηκόντων του άπό τόν κ. Γεώργ. N. Μάρκου.

Οι προικοδοτήσεις τής 'Εστίας Ναυτικών

Σέ ειδική τελετή πού πραγματοποιήθηκε στόν ξενώνα τής 'Εστίας Ναυτικών έγινε ή απονομή προικοδοτήσεων άπό τήν 'Εστία σέ 391 κόρες ναυτικών πού παντρεύτηκαν τό 1982. Στά κορίτσια αύτά διατέθηκε συνολικά ποσόν 7.820.000 δραχμών ένων στά έξι χρόνια λειτουργίας τού θεσμού αύτού έχουν διατεθεί συνολικά 28.155.000 δρχ. Στήν τελετή μίλησε ή ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας ί όποιος άναφέρθηκε στά μέτρα πού θά λάβει τό YEN γιά τή βελτίωση τής θέσεως τών ναυτικών και ί ό γεν. γραμματέας τής Πανελήνιας Ναυτικής Όμοσπονδίας κ. M. Ζενεζεφύλλης πού άναφέρθηκε στό έργο και τούς στόχους τής 'Εστίας Ναυτικών.

"Εκθεση τής SAAB ELECTRONICS

Συστήματα προειδοποίησεως και έλεγχου τών κυρίων μηχανών, μηχανημάτων και μηχανολογικών έγκαταστάσεων έπι πλοίων καθώς και τό κλειστό κύκλωμα μετρήσεως τής στάθμης δεξαμενών δεξαμενοπλοίων και μικτών σκαφών με μικροκύματα, παρουσιάσεις ή συσηδικός οίκος «Saab Marine Electronics» με τήν συνεργασία τού άντιπροσώπου του στήν 'Ελλάδα κ. Γεωργίου Καμίνη στή Ναυτιλιακή Λέσχη στίς 25 και 26 'Απριλίου.

Κατά τήν διάρκεια τής διήμερης έκθεσεως ειδικοί τής Saab είχαν τήν εύκαιρια νά άναψαν στόχους τής 'Εστίας Ναυτικών.

THE HELLESPOONT GROUP**Managers****THALATTA STEAMSHIP CORP.**

98, Kolokotroni Street,
Piraeus TT 38
GREECE
Tel.: (01) 41 14 972/4
Telex: (601) 21 3110 THAL GR

London Agents**NEPHELE MARITIME AGENCY LTD.**

City Wall House
84/90, Chiswell Street
London EC1Y 4TN
ENGLAND
Tel.: (01) 628 0953
Telex: (51) 8956714 FRIXOS G

πτύξουν σέ συντομία τά προτερήματα πού προσφέρουν τά παραπάνω συστήματα στήν καθημερινή λειτουργία τών πλοίων.

Στόλος ύπό κατάσχεση

Σύμφωνα μέ στοιχεία πού άνακοινώσεις το Γραφείο Ναυτιλιακών «Υποθέσεων τής Λιβερίας τά κάτωθι σκάφη, για τά όποια φέρεται ώς ύπευθυνος ό κ. Έμμ. Καραβίας, βρίσκονται ύπό κατάσχεση σέ διάφορους λιμένες τού έξωτερικού.

Πρόκειται γιά τά σκάφη: «Υπαπαντή» 100.588 τον. d.w. ύπό κατάσχεση στήν Ρουμανία, «Γρηγορούσα» 30.932 τον. d.w. στήν Γένοβα, «Άγιος Νικόλαος» 69.995 τον. d.w. στό Μπρίντιζι, «Ταξιάρχης» 49.532 τον. d.w. στό Μπρούκλιν, «Έλπιδα» 217.616 τον. d.w. στήν Ισπανία, τά όποιο άνεχώρησε πρός άγνωστη κατεύθυνση χωρίς ναυτιλιακά έγγραφα άλλα μέ φωτοτυπίες τους, και τό «Παντελεήμων» 79.338 τον. d.w. τό όποιο βρίσκεται άγκυροβολημένο στό Αμστερνταμ δησμού πλήρωμά του διαμαρτύρεται γιά μή καταβληθείσες άποδοχές από τόν περασμένο Οκτώβριο.

«Η «Ελληνική Τριήρης»

Σύσκεψη γιά τή ναυπήγηση τής «Ελληνικής Τριήρης» πραγματοποιήθηκε στό Λονδίνο, στό έκει Βρετανικό Ναυτικό Μουσείο, παρουσία 40 επιστημόνων (άρχαιολόγων, ναυπηγών και ιστορικών).

Στή σύσκεψη άπό έλληνικής πλευρᾶς έλαβαν μέρος δύο έκπροσωποι τής «Ελληνικής

Εταιρίας Έρευνών και Εφευρέσεων, οι κ.κ. I. Σακελαρίδης (παλαιός ιστιοπλόδος, πού είχε δραγάνωσει τό 1979 έλληνική έπιτροπή γιά τή ναυπήγηση μιάς τριήρεως στήν Έλλαδα) και ο κ. Θεμ. Τυπάλδος, ναυπηγός - μηχανολόγος (πού έφτιαξε ένα άρχικό σχέδιο γιά τή ναυπήγηση αύτης τής τριήρεως), ό πρεσδρος τού Ινστιτούτου Ναυτικής Παραδόσεως κ. Χ. Τζάλας, ό γενν. γραμματέας τού Ναυτικού Μουσείου τής Έλλαδας κ. Α. Τζαμτζής και ο κ. Γεώργ. Δρακόπουλος.

«Η έλληνική άντιπροσωπεία ζήτησε έπισημα ή ναυπήγηση τής τριήρεως νά γίνει στήν Έλλαδα. Άξιζει νά σημειωθεί, δημιά προσπάθεια γιά τή ναυπήγηση τής Έλληνικής Τριήρεως άπό δύμαδα μέ έπικεφαλής τό ναύαρχο κ. Α. Σπανίδη διακόπηκε παλαιότερα μέ άποτέλεσμα νά παρουσιάζεται σήμερα τό φαινόμενο τής «Ελληνικής τριήρης νά τήν χρηματοδοτούν και νά τήν σχεδιάζουν «Άγγλοι έπιστήμονες και νά διεκδικούν τήν κατασκευή τής ιταλικά ναυπηγεία. Κατά τίς πρώτες τότε άνακοινώσεις, γιά τή ναυπήγηση τής «Ελληνικής Τριήρεως» είχαν δηλώσει συμμετοχή πολλοί «Ελληνες νέοι ώς κωπλάτες και είχε προταθεί ή τριήρης νά μεταφέρει τό Όλυμπιακό Φώς γιά τούς Όλυμπιακούς Αγώνες τό 1984 στής ΗΠΑ, κωπηλατώντας, ένα ταξίδι, πού θά διαρκούσε περίπου τρεις μήνες.

Στό τότε πρόγραμμα τού «Ελληνικού Τεχνολογικού Ινστιτούτου» ήταν ή κατασκευή μιάς τριήρεως άκριβούς άντιγράφου τής άρχαιας, πού άποτελούσε σοφή έλληνική έπινόηση μέ τούς 174 κωπλάτες τής και μέ τρεις σιερές κωπηλατών.

«Η «Ελληνική» άνακηρύχθηκε εύεργέτης τού Έλληνικού Έρυθρου Σταυρού

«Η Διοίκηση τού Έλληνικού Έρυθρου Σταυρού, άπενειμε στόν κ. Γρηγόριο Καλλιμανόπουλο, Γενικό Διευθυντή τής Α.Ε. Απομπολοικών Γραμμών «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ», Διπλωματικών Ανακηρύξεως τής Εταιρίας ώς Εύεργέτιδος, γιά τήν σημαντική προσφορά του στό Έρυθροσταυρικό έργο.

«Ο κ. Γρηγόριος Καλλιμανόπουλος έχει κατ» έπανάληψη διαθέσει πλοία τών τακτικών υπερποντίων γραμμών γιά δωρέαν μεταφορά φορτίων τού Έλληνικού Έρυθρου Σταυρού.

«Η άπονομή τού Διπλώματος έγινε άπό τόν Πρόεδρο τού Έλληνικού Έρυθρου Σταυρού, καθηγητή κ. Όρ. Λουρίδη, σε ειδική έκδήλωση πού ωργανώθηκε στήν αίθουσα τής Δρακοπούλειου Ανωτέρας Σχολής Διπλωματών και έπισκεπτριών Αδελφών, στό Νοσοκομείο τού Ε.Ε.Σ.

Τό Διεθνές Οικονομολογικό Συνέδριο

Μέ τήν συμμετοχή έκπροσώπων γνωστών Τραπεζικών Ίδρυμάτων, βιομηχανικών συγκροτημάτων και έμπορικων Οργανισμών πραγματοποιήθηκε στής 29 και 30 Απριλίου τό Διεθνές Οικονομολογικό Συνέδριο πού όργανωσε μέ μεγάλη έπιτυχία ό Σύλλογος Αποφοίτων τού Κολλεγίου Αθηνών, μέ θέμα



ARPAPHIL SHIPPING AGENCY CORPORATION

SHIP AGENTS • OPERATORS • BROKERS • MANNING • CHARTERERS

Merchants Center Building — Room Nos 204 - 205
Padre Faura Corn. Mabini str. — ERMITA
MANILA — PHILIPPINES

Phones: 508.385 - 574.636 - 574.637 - 574.639
Telexes: 64365 ARPSHP PN - 40340 ARPASHP PN
Cable: ARPSHIP MANILA

ΔΙΑ ΜΙΑ ΣΩΣΤΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΑΣ ΣΤΗΝ ΜΑΝΙΛΑ ΤΩΝ ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΙΚΑΝΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΩΝ, ΑΠΕΥΘΥΝΟΥΤΕ ΣΕ ΕΜΑΣ

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΠΛΟΙΟ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΑ, ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΑΣ.

Πληροφορίατε τον Έλλαδα:
Κον. Ε. ΜΠΕΛΕΞΗ
Τηλ: 8084671-4

«Σέ αναζήτηση μιᾶς νέας οικονομικῆς πολιτικῆς γιά άνπτυξη και κατανομή».

Τίς έργασίες τού Συνεδρίου τίμησαν μέ τήν παρουσία τους ό πρωθυπουργός κ. Παπανδρέου δ' ἀρχηγός τῆς ἀξιωματικῆς ἀντιπολιτεύσεως κ. Ἀβέρωφ, πολλοί ἐν ἐνεργείᾳ ἡ πρώην ὑπουργοί ἐπικεφαλῆς οικονομικῆς φύσεως ὑπουργείου και καθηγητές ξένων πανεπιστημίων και παγκοσμίου φήμης οικονομολογικῶν Σχολῶν.

— ΕΚΔΟΣΕΙΣ —

«ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ

Ἐκκλοφόρησε, σέ δεύτερη ἔκδοση, αὐτές τί μέρες, τό βιβλίο τού Ἀντίρχου ΛΣ ΣΤΑΜΑΤΗ Κων. μέ τίτλο «Λιμενική Ἀστυνομία», τό όποιο πρωτοτυπώθηκε τό 1968 κι ἀποτέλεσε τό βασικό ἐγχειρίδιο τῶν ἀστυνομικῶν καθηκόντων τῶν ὄργάνων τού Λιμενικού Σώματος.

Ἡ ἔκδοση αὐτή εἶναι ἔνα ἐντελῶς νέο ἔκσυγχρονισμένο και γραμμένο ἀπό τήν ἀρχὴ βιβλίο. Τό πλούσιο ὑλικό του ἐνάρμονιστηκε μὲ δλα τά δεδομένα τῆς σύγχρονης ἀστυνομικῆς ἐπιστήμης και χωρίζεται σέ τρία μέρη:

α) Τό πρώτο εἶναι οι γενικές ἀρχές, στό διποίο ἀναπτύσσονται οι βασικές ἀρχές, πού διέπουν τόν ἀστυνομικό θεσμό.

β) Τό δεύτερο ἀναφέρεται στή διοικητική ἀστυνομία, δηλαδή τή λειτουργία τῆς Λιμ. Ἀστυνομίας σάν διοίκησης και

γ) Τό τρίτο περιλαμβάνει τή δικαστική ἀστυνομία, δηλαδή τή δικηση τού προκαταρκτικού ἔργου τῆς ἀστυνομίας.

Στό βιβλίο δι συγγραφέας, βοηθούμενος ἀπό τήν ὑπέρεσιακή του ἐμπειρία και τήν ἰδιαίτερη ἐπίδοσή του στόν κλάδο, διατυπώνει τά θέματα, πού ἐνδιαφέρουν τή Λιμενική Ἀστυνομία μέ τρόπο συνοπτικό και ἐπαγγεγικό. Τό σύνολο ἀποτελεῖ μιά διεξοδική και δικοποίηση τού ἀστυνομικού ἔργου τῶν λιμενικῶν ὄργάνων.

ΜΑΛΤΑ

ΔΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ ΚΑΙ
ΤΑΞΕΙΑΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ
ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ
ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ
S. MIFSUD & SONS LTD

131, EAST STREET
VALLETTA — MALTA
TEL. SILNAVE PHONE:
624199 — 623834 — 606591

Μετά τάς ἔργασίμους ὥρας:
30921 — 30974 — 511806

ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ
EN MALTA
ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΙΑΠΩΝΙΑΣ
EN MALTA
TELEX: 1277 και 1766

ΔΩΡΕΕΣ

Στή μνήμη ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ

- Ο κ. Γεράσιμος Α. Ἀγούδημος προσέφερε δρχ. 50.000 πρός τό Ὁρφανοτροφείο Ἀργοστολίου.
- Οι Ἀδελφοί Ἰωάννης και Ἀναστάσιος Θεοφ. Βάτη προσέφεραν δρχ. 85.000 στόν γηραιό κ. Εύγενιο Φεράλντι.
- 'Ο κ. και ἡ κ. Ἀχιλλέα Χαλκούση προσέφεραν δρχ. 10.000 στό Γηρακομεῖο Πειραιῶς.
- 'Ο κ. και ἡ κ. Λαμπή Χατζηβασιλείου προσέφερεν δρχ. 3.000 ὑπέρ τῶν σκοπῶν τού Ροταριανού Ὁμίλου Ἀθηνῶν.
- 'Ο κ. Ἰωάννης Μ. Κωττάκης προσέφερε δρχ. 5.000 ὑπέρ τῶν σκοπῶν τῆς Ἰματιοθήκης τού Παιδιοῦ.
- 'Ο κ. Ἰωάννης Διαμαντούρος προσέφερε δρχ. 3.000 στό Ταμεῖο Ὅποτροφιῶν τού Κολλεγίου Ἀθηνῶν.

Στή μνήμη ΒΑΣΟΥ ΚΑΒΟΥΝΙΔΗ:

- 'Ο κ. και ἡ κ. Κωνσταντίνου Ρίγγα προσέφεραν: δρχ. 25.000 ὑπέρ τῶν σκοπῶν τού Ροταριανού Ὁμίλου Ἀθηνῶν.
- 'Η οικογένεια Ἰωάννη Μάνεση κατέθεσε δρχ. 3.000, ὑπέρ τῶν σκοπῶν τῆς Ἀδελφότητος Κυριών Πειραιῶς.
- 'Ο κ. Ἀλέξανδρος Γαβριήλ προσέφερε δρχ. 5.000, πρός τό Ζάννειο Ὁρφανοτροφείο Πειραιῶς.
- 'Ο κ. και ἡ κ. Λαμπή Χατζηβασιλείου προσέφεραν δρχ. 3.000, ὑπέρ τῶν σκοπῶν τού Ροταριανού Ὁμίλου Ἀθηνῶν.
- 'Ο κ. και ἡ κ. Εύθ. Παπαευθυμίου προσέφεραν δρχ. 3.000 γιά φιλανθρωπικούς σκοπούς.
- 'Η κ. Σωσώ Χατζηανδρέου προσέφερε δρχ. 2.000 ὑπέρ τού Ὁρφανοτροφείο Θηλέων.
- 'Ο κ. Ἀριστομένης Καραγιώργης προσέφερε δρχ. 10.000 γιά φιλανθρωπικούς σκοπούς.
- 'Ο κ. και ἡ κ. Ἰωάννη Φαφαλιοῦ προσέφεραν δρχ. 25.000 στό Γηρακομεῖο Πειραιῶς και δρχ. 25.000 ὑπέρ τῶν Σπαστικῶν Παιδιῶν.
- 'Ο κ. και ἡ κ. Γεωργίου Δρακοπούλου προσέφεραν δρχ. 10.000 ὑπέρ τῶν σκοπῶν τῆς Ἑστίας Νέας Σμύρνης.
- Οι κ.κ. Ἀφοί Ἰωάννης και Ἀναστάσιος Θεοφ. Βάτη κατέθεσαν δρχ. 20.000 ὑπέρ τῶν Σπαστικῶν Παιδιῶν.
- 'Ο κ. Ἀριστείδης Ἀλαφούζος κατέθεσε δρχ. 5.000 ὑπέρ τῶν Σπαστικῶν και Καθυστερημένων Παιδιῶν.
- 'Ο κ. Δημήτρης Κροντηρᾶς προσέφερε δρχ. 20.000 ὑπέρ τῶν Σπαστικῶν Παιδιῶν.
- 'Η κ. Μαρίκα Γκιώνη προσέφερε δρχ. 2.500 στό Ἀντικαρνικό Κέντρο Ἀθηνῶν.

ΠΡΕΣΒΕΙΑ ΤΗΣ ΟΝΔΟΥΡΑΣ

(ΠΡΟΞΕΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΤΜΗΜΑ)

ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ 158 — 1ος ΟΡΟΦΟΣ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΚΑΙ Β' ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ (ΓΩΝΙΑ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4128390/4515253 TELEXES: 21-2307 ANSA GR
21-1956 ANSA GR

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ
ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΩΣ: 0900 — 14000
(ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΠΡΟΞΕΝ. ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ κ. ΑΝΤ. ΣΑΧΙΝΗΣ)



Θαλάσσια ἀτυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	"Ετος ναυπηγήσ.	Κατηγορία/Συνθήκες 'Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
AIHTZAE	Έλληνική	1.142	1963	Πόρτο Τόρρες γιά Χομφλέρ εμφορτού ύπεστη εισροή ύδατων στό μηχανοστάσιο στίς 21 'Απριλίου, 50 μίλια δυτικά τών ισπανικών ακτών. Η ζημιά τέθηκε ύπό έλεγχο και τό πλοϊο με μειωμένη ταχύτητα έφθασε στή Ρία ντέ Ποντεβέντρα.
APK ΑΙΟΛΟΣ	Έλληνική	10.801	1976	'Υπέστη ζημιά στό μοτέρ του φορτωτήρος και άνελήφθησαν έπισκευές στό 'Αμβούργο στίς 1 'Απριλίου.
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	Έλληνική	8.406	1963	'Υπέστη ζημιά στή κυρ. μηχανή άπο ύπερθέρμανση. Άνελήφθησαν έπισκευές στό Πόρτο Καμπέλο.
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	Έλληνική	2.932	1969	Ριγιέκα γιά Τζέντα εμφορτο προσάραξε σε θέση πλάτος 27 35 βόρειο μήκος 33 56 άνατολικό στίς 20 'Απριλίου. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε σώ τό σκάφος μέ ρυμουλκό. Ρυμουλκό άνέλαβε τήν διάσωση τού πλοίου, τό όποιο παρουσίασε κλίση.
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II	Μάλτας	3.765	1957	Μεσόγειο γιά Μαύρη Θάλασσα μέ μέρος φορτίου προσάραξε στό Κανακαλέ στίς 13 'Απριλίου λόγω σφοδρού άνέμου.
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	Έλληνική	9.417	1977	Προσέκρουσε κατά τήν εισοδό του στό λιμένα Μπαραχόνα στίς 15 'Απριλίου και ύπέστη ζημίες στήν σιδηροκατασκευή και στήν προπέλλα.
ΣΑΝ ΤΑ'ΙΡΟΝΑ:	Έλληνική	10.990	1981	Πόρτ "Αλφρεντ γιά Λίβερπουλ, προσέκρουσε στό κρηπίδωμα τού λιμένος Μόντρεαλ στίς 16 'Απριλίου και ύπέστη έλασματουργικές ζημίες. Έπιθεωρήθηκε έν πλάκα και άναγκαιες έπισκευές άναβλήθηκαν.
TZE'I'NT II:		9.100	1980	Προσέκρουσε σέ κρηπίδωμα τού λιμένος 'Ελ Τζαζαΐρ στίς άρχες 'Απριλίου λόγω κακοκαιρίας. Έπιθεωρήθηκε στή Λεμεσού στίς 19 'Απριλίου.
ΜΑΙΡΗ Κ.:	Έλληνική	4.990	1972	'Υπέστη σοβαρές ζημίες στά πλευρικά έλάσματα στήν 'Αγκόλα στίς άρχες 'Απριλίου. Υπό έπισκευή στό Πόιντ Νουάρ.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ:				
ΑΣΤΗΡ	Έλληνική	13.633	1974	Μέ ζημίες στήν προπέλλα και στήν γέννητρια ύπό έπισκευή σέ ναυπηγείο τού Κόμπη στίς 19 'Απριλίου.
ΑΤΡΕΥΣ	Έλληνική	13.633	1974	Μανίλλα γιά "Αβονμουθ εμφορτού ύπεστη μετατόπιση φορτίου στίς 21 'Απριλίου λόγω κακοκαιρίας. Τό σκάφος άγκυροβόλησε στήν έπομένη στή Σάντα Μάρτα.
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	Έλληνική	34.035	1977	Νέα 'Ορλεάνη γιά 'Ιαπωνία εμφορτο συγκρούστηκε μέ τό μπάλκ κάρριερ «Pan Crystal» στίς 18 'Απριλίου. Άγκυροβόλησε στήν Μπαλμπάρα γιά έπιθεώρηση ζημιών.
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	Έλληνική	14.667	1973	Συγκρούστηκε μέ άλιευτικό σκάφος στό Βανκούβερ. Εξήγησε έπιθεώρηση.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΤΡΑΙ'ΟΜΦ	Έλληνική	46.827	1968	"Εμφορτο σέ σταθμό φορτώσεως Νέας 'Υεροένης ύπεστη πυρκαϊά στό άντλιοστάσιο στίς 14 'Απριλίου. Πυρκαϊά κατεστάλη χωρίς σοβαρές ζημίες ή θύματα.

Η ναυλαγορά

Η πείρα διδάσκει διτι, διτανή ναυλωτική δραστηριότητα άρχιζει νά περιβάλλεται τό μανδύα τής μυστικότητας, κάτι άλλαζει. Και διν κρίνουμε όπό δια βλέπουν τό φως τής δημοσιότητας ή άφηνει ή άκριτομύθεια νά διαφανούν, ή άγορά αύτή τή φορά πρέπει νά έχει δρατηριοποιηθει, έπομένων οι ναύλοι νά άνεβαινουν. Ή μεταβολή, βέβαια, δέν είναι δραματική, ούτε παρουσιάζει έκεινα τά άλλανθαστα σημάδια τής σταθερότητας. Άκρωμά κίνδυνος για μια έπιστροφή στό βυθό, δημοσιότητας μολις πριν λίγο καιρό, δέν έχει άποσθηθει. Και είναι πολύ πιθανό ή άγορά νά κυλήσει στήν καλοκαιρινή άπραξια.

Όμως, πισω όπό διτι άφηνεται νά γίνει γνωστό και διτι έπιμελώς άποκρύπτεται, πολλά πειθουν διτι οι δύσκολες στιγμές πέρασαν καί διτι, δχι βέβαια χωρίς κόπους και δύνωνες, άδηγομέθα μεσοπρόθεσμα (τό «μακροπρόθεσμα» θά ήταν έν προκειμένω «μεγάλη κουβέντα») αέ μια πιο σταθερή κατάσταση. Πισω όπό το προπέτασμα τής σιωπής και τής συγχυσής, δη προσεκτικός παρατηρητής μπορει νά διακρίνει τά πρώτα δειλά σημάδια μιάς γενικότερης άναζωπύρωσης τού μεταφορικού ένδιαφέροντος, δηποτά τά σιτηρά πάουντν νά είναι δι μοναδικός τομέας άπασχόλησης. Τιωσ μιά τέτοια διποψή δέν μπορει άκρωμά νά έπιβεβαιωθει μέ φανερό και άναμφιοβήτηστα στοιχεία. Γι' αύτό, άπαιτεται άκρωμη μιά δύση τής γνωστής «δισφρησης».

Σταθερός, λοιπόν, ο «δείκτης» τής μεταφοράς τών σιτηρών. Ο ναύλος, δηλαδή, τού «Πάναμα» όπό Κόλ-

πο γιά Κόντινεντ μέ τό δολ 8,25 πού πληρώθηκαν γιά τούς 75.000 τόννους. Μιά προσπάθεια καθορισμού τού έπιπέδου πού άντιστοιχει στούς 50.000 τόννους προσκρούει στήν σιωπή. Από άκριτομύθειες, θά πρέπει νά είναι κάτι έπονω όπό τά δολ. 9.

Τό άλλο άσφαλές κριτήριο, ο ναύλος γιά Ισπανία, κάπως συγκρατημένος στό δολ. 19.50/19.75 γιά τούς 50.000 τόννους ένω οι 28.000 τόννοι πληρώνονταν 21,70 μέ άντιστοιχο, 11 και 7 ημέρες φορτοεκφόρτωσης. Στό μέγεθος Πάναμας ο ναύλος γιά Ταιβάν στό δολ. 18,75 μέ 5 ημέρες/4.000 τον. Βελτιώθηκε σημαντικά άργότερε δην αυμφωνήθηκαν δολ. 20,25.

Όπως θα θυμούνται οι άναγνώστες μας, τά πρώτα φορτία όπό Μεγάλες Λίμνες είχαν κλεισθει έδω και τέσσερις περίπου έβδομάδες. Τώρα μέ τό άνοιγμα τής περιοχής, ή κίνηση έξακολουθει συγκρατημένη, χωρίς νά διαφαίνεται βιασύνη έκ μέρους τών ναυλωτών, που φοίνονται νά καλύπτουν τά άμεσα κενά μάλλον παρά άπωτερες ήμερουσηνες. Οι 16.000 τόννοι γιά Έλαγερία κλειστοκαν στό δολ. 37,50 φίο μέ 4 ημέρες και τούς συνήθεις 500 τόννους έκφόρτωση, ένω οι 25.000 τόννοι (16.000 μέ αυμπλήρωμα Αγ. Λαυρέντιο) γιά Κόντινεντ στό δολ. 19 και δολ. 12 μέ 7 αυνολικά ήμέρες. Δύο φορτία τών 25.000 τόννων όπό Αγ. Λαυρέντιο γιά Μπαγκλαντές πληρώθηκαν δολ. 31,55 φίο μέ 4.000/1.500 τον. γιά λογαριασμό τής WORLD FOOD.

Η Διυτική Ακτή ΗΠΑ μέ διειδογή κίνηση, άντιπρο-

σωπεύσται μέ τούς 50.000 τόννους όπό Λόνγκ Μπήτς γιά Ταιβάν στό δολ. 11,5 μέ 6.000/4.000 φορτεκφόρτωση.

Άρκετά δραστήρια και ή Νότια Αμερική μέ τούς Κινέζους νά δίνουν τόν τόνο και νά πληρώνουν δολ. 33 γιά τούς 35.000 τόννους κάτι δολ. 34,70 γιά 23.000 τόννους όπό Πλέιτ ή Νεκοτάσα, μέ συμπλήρωση Μπουένος Αϊρες γιά Κίνα. Οι 25.000 τόννοι όπό Παρανάγκουα γιά Βαλέντσια ή Σεβίλλη στό δολ. 15,25 ή δολ. 16 γιά διύ λιμνία έκφόρτωσης, είναι χαρακτηριστικό ναύλος τής στιγμής.

Κάπως καλύτερη ή κίνηση και στήν Νότια Αφρική, έκφραστης καλύτερη μέ τίς χρονοναυλώσεις. Ο ναύλος, δμως, τών δολ. 17,50 γιά 15.000 τόννους γιά Βενεζουέλα είναι χαρακτηριστικός και έκφραζε μικρά κέρδη.

Η παρουσία τού κάρβουνου και τών μεταλλευμάτων στήν άγορά μέ άρκετές πρόξεις, λίγες δμως έπισημες άναφορές αέ αύτές, καθιστούν δύσκολη τήν άξιολόγηση τής καταστάσεως. Όπωαδηποτε, οι 85.000 τόννοι κάρβουνου όπό Χαττέρας γιά Κόντινεντ στό δολ. 5 είναι μιά μικρή βελτίωση, ένω οι 150.000 τόννοι μεταλλεύματος όπό Β. Βραζίλια γιά Ισπανία στό δολ. 7,10 είναι σημείο σταθερότητας. Παράλληλα, τά δολ. 17,25 πληρώθηκαν γιά 50.000 τόννους κάρβουνου, Βαλτιμόρη/Ισπανία.

Μικρή ή παρουσία τής ζάχαρης, δηπως έπισημες και τών λιπαρώματων μέ σχετική άπουσια τών ίνδικων άγορών τού προϊόντος. Κάποια κίνηση παρατηρήθηκε στά ταιμέντα μέ πρωταγωνιστή τήν Ίνδια, που πλήρωσε δολ. 24,50 γιά 12.500 τόννους όπό Κωνσταντζά, δολ. 16 γιά 17.000 τόννους όπό Ταιβάν και δολ. 16,50 γιά 19.000 τόννους όπό Ν. Κορέα.

Elegance at sea

The widest choice of distinguished



EPIROTIKI CRUISES

MTS OCEANOS 3 & 4 Days THE GREEK ISLES & TURKEY

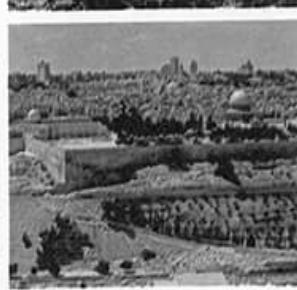
TSS ATLAS 7 Days EGYPT, ISRAEL, TURKEY

MTS JUPITER 7 Days THE GREEK ISLES & TURKEY

MTS JASON 14 Days MEDITERRANEAN FIESTA

14 Days THE NORWEGIAN FJORDS, HOLLAND,
GERMANY, DENMARK, SWEDEN, FINLAND,
POLAND U.S.S.R.

14 Days HIGHLIGHTS OF THE ATLANTIC COAST
OF MOROCCO, PORTUGAL, SPAIN, FRANCE



EPIROTIKI LINES

HEAD OFFICE: Akti Miaouli 87, Piraeus, Greece - Tel. 452 66 41/9 - Telex: 212 302 EPIR GR

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Άν ή δραστηριότητα στίς ναυλώσεις ταξιδίου εκμάνθη σε γενικώς λογικά έπιπεδα, όταν οι ναυλώσεις αναμφισβήτητα όποτέλεσε την σπουδαική στήλη της άγοράς κατά τις τελευταίες ημέρες. Φαινόμενο πού θυμίζει παλαιότερες έποχες και δημιουργεί έλπιδες για το προσεχές μέλλον.

Άν, μάλιστα, ληφθεί ύπηρψη όμως ο μεγάλος άριθμός των «έμπιστευτικών» κλεισμάτων, ή κατάσταση ίσως νά είναι καλύτερη όπό δι τι φαίνεται. Ήσως ο σχολιασμός τού είδους νά δημιουργεί άντιρρσεις και άντιρρσεις στον Πειραικό Έφοπλισμό. Θέλουμε δημάρτην νά υπενθυμίσουμε διτι, όπως είναι φυσικό, ή δραστηριοποίηση της άγοράς άρχιζε όπό τα νεώτερα και ύψηλότερης κλαδεώς πλοιά, έλαχιστο μέρος τών όποιων βρίσκεται στά χέρια τών Πειραιωτών πλοικτήν. Ως έν τούτου, πρός το παρόν τουλάχιστον, άφορά σε δλλους και άπαιτεται κάποιος χρόνος για νά φθάσουν οι έπιπτωσεις μέχρις έδω. Χωρίς νά άποκλείται και τό ένδεχόμενο μιας καθαράς έποχακης (καλοκαιρινής) καθίζησης, πού φαινομενικά θά διέψευδε τα παραπάνω.

Ύπο αύτές τις συνθήκες, ή παράθεση μερικών όπό τις γνωστές ναυλώσεις έλαχιστα είναι άντιπρωσητική και, δεδομένου διτι μιά δεκαπενθήμερη έκδοση δέν μπορεί νά διεκδικεί τήρη άκρως έπικαιρη πληροφόρηση. Θά έπιφυλαχθούμε μέχρι την έπομενη έκδοση, με την βεβαιότητα μιας πιο ρεαλιστικής παρουσίασης.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΛΙΑ

Η γενική έντυπωση πού παρέσχε η ναυλαγορά τών δεξαμενοπλοίων κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο ήταν έκεινη ένος συνεχώς μειουμένου ένδιαφέροντος, πού δόθηκε στήν καλοκαιρινή άπραξία. Αύτή η θέση έπιπτευθώθηκε τόσο όπό μακριά κλεισίματα VLCC δοσο και όπό τις λοιπές περιοχές/κατηγορίες φορτώσεων. Μία μάλλον πρόσκαιρη έξαιρεση όποτέλεσε ή Δυτική Αφρική, πού κατά τήν διάρκεια τής τελευταίας έβδομάδας παρουσίασε ζωηρή ζήτηση, κυρίως πλοίων περί τους 70.000 τόννους.

Στά VLCC ή άπραξία ήταν σχεδόν άλοκληρωτική και οι έλαχιστες ναυλώσεις άπλως έπιπτευθώσαν τής πτωτικές τάσεις τής άγοράς. Τής δυσ-τρεις «έμπιστευτικής φύσεως» ναυλώσεις τής άρχης τής υπό έξέταση περιόδου άκολουθησε ή ναύλωση του «WORLD NKK» για 250.000 τόννους όπό Κάρυκ για Κόντινεντ/Μεσόγειο/Ερυθρά στά WS 21/20/23, άντιτοιχο, πού έπισημοποιεί τήν πτώση και καθιερώνει νέα, χαρηλά έπιπεδο.

Στά κόπως μικρότερα μεγέθη ή κατάσταση ήταν ρευστή, γενικώς σε μάλλον χαρηλούς ναύλους, με έλαχιστα άντιπρωσητικές — άκριβως λόγω τής ρευστότητος — περιπτώσεις. Άπλως όπό καθήκον ένημερώσεων μνημονεύουμε:

- 122.000 τόννους, γιά Β. Ισπανία, WS 29.
- 75.000 τόννους, γιά Ντίκαον, WS 45.
- 170.000 τόννους, γιά Ταϊβάν, WS 22,5.
- 100.000 τόννους, όπό Κάρυκ γιά Ιταλία, WS 41.
- 80.000 τόννους, γιά Γαλλία, WS 48.

Αύτά όπό τόν Πειραικό... Η Μεσόγειος είχε δραστηριότητα και οι παρακάτω περιπτώσεις ίσως δείχνουν τήν πραγματική είκονα:

- 70.000 τόννοι, όπό Λιβύη γιά Κόντινεντ, WS 57.
- 64.000 τόννοι, όπό Αλγερία γιά Β. Ισπανία, WS 90 ένω ή αύτή ποσότητα γιά Σουηδία πληρώθηκε WS 58.
- 50.000 τόννοι, όπό Αλγερία γιά Κόλπο, WS 55.

Τέ «λαμπρή» στιγμή τής Δ. Αφρικής σήμανε ένα σεβαστό άριθμό κλεισμάτων μεταξύ τών όποιων διακρίνουμε:

- 100.000 τόννοι, γιά ΗΠΑ ή Καραϊβική, WS 43,5.
- 30.000 τόννοι, γιά ΗΠΑ, WS 107,5.

Άρκετό διάριμμό τών έντολών όπό Καραϊβική, μεγάλος δύμως και ό διάριμμός τών πλοίων, δέν έπετρεψε δυνόδο:

- 134.000 τόννοι, όπό Αρούμπα γιά Κόντινεντ, WS 27.
- 35.000 τόννοι, γιά Ατλαντικό ΗΠΑ, WS 112,5 — 115.

Οι ναυλώσεις περιόδου άντιπρωσηπεύονται όπό:

- VLCC "LATIRUS", 12-24 μήνες, δολ. 0,55 άντα TDW.

— Δύο πλοία παραγώγων 29.500 TDW περίπου, δολ. 6,50 άντα TDW.

Τό έρωτα πού πλανάται στήν άγορά είναι κατά πόσον πρόκειται νά γίνουν στόκ πετρελαίου κατά τήν τρέχουσα περίοδο. Οι μέχρι τώρα ένδειξεις είναι μάλλον άρνητικές, γεγονός πού προδικάζει ένα μάλλον φτωχό καλοκαίρι.

τά ναυλωθέντα Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΤΑΣΙΑ: Αμερικ. Κόλπο 20.000 τον. αιτηρά δυτική άκτη Μεξικού δολ. 20.75 φίο, 4 ήμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 23-30.

ΖΑΝΝΥ ΜΕΝΤ: Τζωρτζίουν 5.000 τον. ζάχαρης Τορόντο, δολ. 29 φίο 750 τον. /1.500 τον. φορτοεκφόρτωση άμεση.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑΙΖΟΝ: Αμερικ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα δυτική άκτη Μεξικού δολ. 23 φίο, 4 ήμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 20-28.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: Αμερικ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα δυτική άκτη Μεξικού δολ. 22,50 φίο, 4 ήμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 23-28.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ: Μπουκάνων 80.000 τον. αιτηρά μεταλλεύμα Γκιζόν δολ. 4,50 φίο, 6 1/2 ήμέρες, Απριλίου 23 — Μαΐου 8.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ: Δομιν. Δημοκρατία 5.850 τον. ζάχαρης χύδην Αμερ. Κόλπο δολ. 4,50 φίο, 750 τον./1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 20-28.

ΑΚΡΟΝ: Αμερ. Κόλπο 72.000 τον. γεννήματα Αμβέρσα/Αμβούργο δολ. 8,20 φίο, 10 ήμέρες τέλος Απριλίου.



ROYAL CRUISE LINE
81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY
Year round luxury cruises

ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ: Μεγάλες Λίμνες και Σαΐντ Λόρενς 17.500/25.000 τον. γεννήματα Τυνησία δολ. 23,50 φίο και 16,50 φίο διπλοί στοιχοί, 5 ήμέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Απριλίου.

ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑΣ ΚΑΤΙΝΓΚΚΩ: Αμερ. Κόλπο 50.000/55.000 τον. γεννήματα Νότιο Κορέα δολ. 19 φίο, 11 ήμέρες, Απριλίου 16-20.

ΑΙΓΑΙΖΙΑΝ ΣΑΝ: Χάμπτον Ρόντς 88.000 τον. οιδηρομετάλλευμα Γκιζόν δολ. 5,79 νταμπιγκ-τρίμινγκ για λογαριασμό τού πλαισικήτη, 9 ήμέρες, Μαΐου 1-6.

ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ: Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα δυτική άκτη Μεξικού δολ. 21,90 φίο, 4 ήμέρες/1.000 τον. Απριλίου 29 — Μαΐου 10.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ: Αμερικ. Κόλπο 20.000 γεννήματα άνατολ. άκτη Μεξικού δολ. 11 φίο, 4 ήμέρες/1.000 τον., Απριλίου 28 — Μαΐου 5.

ΚΑΜΠΟΣ: Αμερικ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα άνατολ. άκτη Μεξικού δολ. 10,50 φίο, 4 ήμέρες/1.000 τον. Μαΐου 10 — 20.

ΑΘΗΝΙΚ: Πόντι Νουάρ 75.000 τον. οιδηρομετάλλευμα Τάραντο δολ. 5,50 φίο, βάθη ένα και ένα, 5 ήμέρες Απριλίου 25-30.

ΛΟΥΣΙΩΣ: Ποταμό Μισισιπάη 75.000 τον. γεννήματα Αμβέρσα/Αμβούργη δολ. 8,25 φίο, 12 ήμέρες Μαΐου 10-20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ: Σαΐντ Λόρενς 25.000 τον. γεννήματα Τσιταγκόκ/Κάλνα δολ. 31,55 φίο, 4.000 τον./1.500 τον. Μάιο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ: Όμοιως ώς παραπάνω ναύλωση.

ΑΙΓΑΙΗΝΕΣ ΓΚΑΛΛΑΞ: Ποταμό Μισισιπάη 22.500/23.600 τον. οιτηρά χύδων Λά Γκουάρα δολ. 15,50 φίο, 4 ήμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 7-13.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Σαΐν Λόρενς 21.000 τον. γεννήματα Μαρούσια ή Τζιμπούτι δολ. 37 φίο, 7.000 τον./1.000 τον. φορτοεκφόρτωση Μαΐου 10-25.

ΕΛΕΝΗ Μ.: Βραζιλία 25.000 τον. πέλλετς Μπανάτρ Άμπας δολ. 32,50 φίο, 3.500 τον./2.000 τον. φορτοεκφόρτωση Μαΐου 10-24.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΕΜΕΙΑΗ: Κωνσταντζά 16.000 τον. τοιμέντα δυτική άκτη Ίνδιας δολ. 24,50 φίο, όψιν δολ. 25 για άνατολ. άκτη 1.500

τον./1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Απριλίου 25 — Μαΐου 10.

ΑΜΙΛΑ: Γκριλόγκ 15.230 τον. όρυζης σε σάκκους για τέσσερες λιμνείς δυτικής Αφρικής δολ. 45,40 φίο, 1.000 τον./600 τον. φορτοεκφόρτωση Απριλίου 25 — Μαΐου 10.

ΒΑΝΤΑ: Σουηδία 22.500 τον. οιτηρά Αίγυπτο δολ. 15 φίο, 2.500 τον./1.500 τον. φορτοεκφόρτωση Απριλίου 18-25.

ΦΡΟΝΗΣΙΣ: Νότιο Αφρική 14.000 τον. κρήμης Βενεζουέλα δολ. 17,50, 2.000 τον. /1.000 τον. έλευθερη έκφόρτωση Μαΐου 10.

ΑΝΘΩΣ: Σαΐφι 16.000 τον. λιπάσμα Φλόδανυκ δολ. 6,25 άνα τόνο, φορτωση βάση κλίμακος/10.000 τον. έκφόρτωση, Απριλίου 26-30.

ΣΙΘΩΝΙΑ: Ένας ή δύο λιμνείς Αμβούργου 14.500 τον. λιπάσμα χύδων για ένα ή δύο λιμνείς άνατολ. ή δυτικής άκτης Ίνδιας δολ. 29,50 βάσις ένα/ένα δυτικής άκτης, δολ. 30 βάσις ένα/ένα άνατολ. άκτης, 6.000 τον./1.000 τον. φορτοεκφόρτωση διμερίση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΙΓΑΙΟΛΙΑ: 25.230 τον. d.w. τού 1971. Παράδοση διερχόμενο Κέλη Τάουν Απριλίου 14-19, ταξίδι έλαχιστης διαρκείας 75 ήμερών, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρην ή Ιαπωνία ή Γιβραλτάρ ή Σκώ δολ. 3.975 την ήμερα.

ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ: 26.550 τον. d.w. τού 1981. Παράδοση νότιο Ιαπωνία Απριλίου 14-19, ταξίδι μέσω Αύστραλιας και έπαναπαράδοση Βόρειο Αμερική δολ. 3.050 για τις πρώτες 75 ήμερες και κατόπιν δολ. 3.500 ήμερησίων.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΟΤ: 37.451 τον. d.w. τού 1976. Παράδοση Βόρειο Κίνα, ταξίδι μέσω Μπρίτης Κολούμπια και έπαναπαράδοση Αγγλία ή Κόντινεντ δολ. 3.750 την ήμερα.

ΑΚΑΔΗΜΟΣ: 22.233 τον. d.w. τού 1972. Παράδοση Αβούργο Απριλίου 25-28, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρην ή Ιαπωνία δολ. 5.100 την ήμερα.

PONTIAN XΕΛΣΜΑΝ: 9.857 τον. d.w. τού 1972. Παράδοση Πόρτο Μαγκέρα Απριλίου 19-25, ταξίδι Έρυθράς μέτρα έπαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ ή περιοχή Κολόμπο δολ. 3.125 ήμερησίως συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: 24.300 τον. d.w. τού 1979. Παράδοση με την διεύθυνση πιλότου Γκουγιάμας διμερίση, έπαναπαράδοση δυτική άκτη Μεξικού δολ. 5.000 την ήμερα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ: 16.833 τον. d.w. τού 1980. Παράδοση Πα-

ναρά διμερίση, έπαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 5.000 την ήμερα.

ΑΣΤΕΡΙΟΝ: 22.592 τον. d.w. φόρτωσης τού 1972. Παράδοση Κόντινεντ τέλη Απριλίου, έπαναπαράδοση Πόρτ Κέλανγκ ή Ιαπωνία δολ. 5.100 την ήμερα.

ΑΡΑΝ: 17.169 τον. d.w. τού 1980. Παράδοση Κόντινεντ Απριλίου 15, ταξίδι Σιγκαπούρης/Ιαπωνία δολ. 4.750 την ήμερα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ: 33.311 τον. d.w. τού 1972. Παράδοση Κή Γουεστ διμερίση, έπαναπαράδοση Νότιο Αφρική δολ. 5.000 την ήμερα πλέον άμοιβής 140.000 δολ.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ: 37.637 τον. d.w. τού 1973. Παράδοση Σανγκάλ διμερίση, ταξίδι μέσω Μπούγκανβιλ και έπαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 3.700 την ήμερα.

ΑΙΓΑΙΖΙΑΝ ΛΑΤΩΝ: 72.044 τον. d.w. τού 1977. Παράδοση Ιαπωνία διμερίση, κυκλικό ταξίδι Αύστραλιας μέτρα έπαναπαράδοση Ιαπωνία δολ. 5.250 την ήμερα.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 22.225 τον. d.w. φόρτωσης τού 1972. Παράδοση Κόντινεντ διμερίση, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρην/Ιαπωνία δολ. 5.100 ήμερησίων.

ΑΜΥΝΤΑΣ: 14.935 τον. d.w. τού 1970. Παράδοση Φλόσινγκ διμερίση, ταξίδι 60/65 ήμερων μέσω Περσικού Κόλπου μη συμπεριλαμβανομένων Ιράκ και Περσίας, έπαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ δολ. 4.800 την ήμερα.

ΚΥΡΑΚΑΤΙΝΓΚΟ: 52.733 τον. d.w. τού 1967. Παράδοση διερχόμενο Βανκούβερ Απριλίου 23, έπαναπαράδοση στόν πιλότο Μεσογείου δολ. 3.000 την ήμερα πλέον άμοιβής 130.000 δολαρίων.

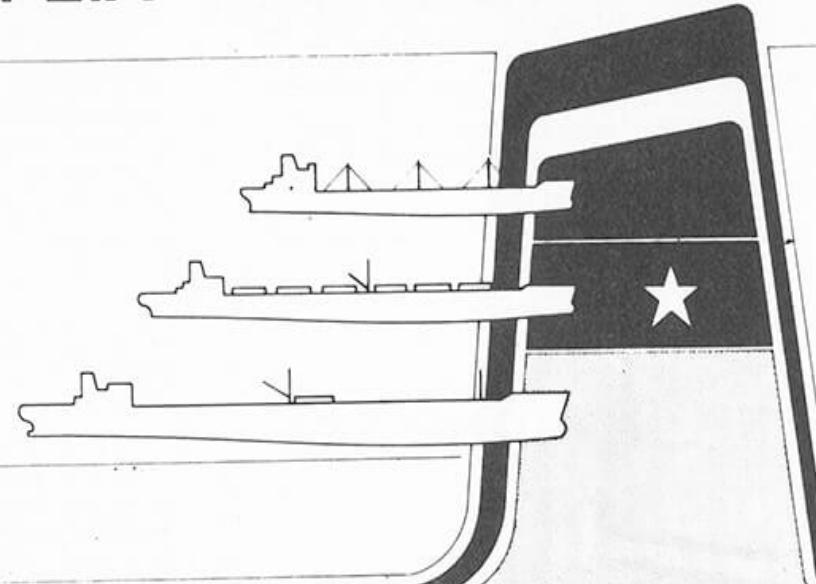
ΑΛΚΥΟΝΙΣ: 22.274 τον. d.w. τού 1973. Παράδοση Κουνίνα δολ. Μπούνημπουρ Μαΐου 11-20, έπαναπαράδοση Ίνδονησία δολ. 4.000 ήμερησίων πλέον άμοιβής 70.000 δολ. για πλούτο ύπο έρμα.

ΚΟΡΩΝΙΑ: 19.470 τον. d.w. τού 1970. Παράδοση Βοστώνη διμερίση, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμνών και έπαναπαράδοση Πορτγαλία δολ. 4.500 την ήμερα.

ΑΡΙΩΝ: 22.274 τον. d.w. φόρτωσης τού 1973. Παράδοση Κόντινεντ Απριλίου 28, έπαναπαράδοση Απω Ανατολή, δολ. 5.200 την ήμερα.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΟΛΙΑ

ΛΗΜΝΟΣ: Μαύρη θάλασσα 28.500 τον. καθαρό Αγγλία/Κόντινεντ WS 150, όψιν WS 160, όψιν



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

ΤΕΛΕΞ: 21 3014 · UTRD GR



English Supplement

Issue No: 1149/909 ~ May 1, 1983

Only by unanimous consent

When the government's draft bill on shipping was discussed in the Parliamentary committee, its provisions were approved only by the government members of this committee. This should have been enough to make the government think twice. A bill as important as this one should have unanimous consent or, at least, be passed with an overwhelming majority in the House.

The reasons why the opposition members of the committee refused to approve the draft are undoubtedly the same reasons why the shipowners object to it. The limited time of the application of the bill's provisions and the rotation of seamen on ships.

Indeed, the owners object so strongly that the executive board of their Union has met twice in recent days and has asked to meet with the Prime Minister.

We do not intend to go into details regarding the quarrel between the owners and the Ministry of Mercantile Marine on this subject but we do believe that if there is good will and understanding on both sides it will be possible for an acceptable solution to be found. After all, both the owners and the Ministry are interested in preserving and promoting the best interests of Greek shipping.

It is true that the present government has acceded to a long-standing demand by the owners: the right to employ foreign seamen on Greek ships and pay them the wages that are customary in their own countries. But it has done nothing about the other two demands: a reduction in the size of crew complements and geographical limits on the right to strike.

It is also true that the draft bill was drawn up under the pressure of the shipping crisis and unemployment. However, the unemployment problem will be automatically solved as soon as the crisis is over and it seems as if this time is not very far away. The rotation provisions in the bill, therefore, should be eliminated and it should be formulated in such a way that it can be acceptable to all concerned.

WHAT PNO SHOULD BEAR IN MIND

The executives of the Panhellenic Seamen's Federation (PNO) consider that their negotiations with the Shipowners's Union have broken down because the owners have said they cannot accept a 28% increase in wages and have offered instead a 7% increase for officers and 10% for lower deck crews, to come into effect on signature of the new agreement and not retroactively.

Whatever the outcome of these negotiations, "Naftika Chronika" would like to point out to those concerned that the main object at the present time is not to achieve any increase in wages but to preserve the jobs of our captains, engineers and other officers and those of our seamen who are out of work because Greek ships are being laid up, Greek ships are being transferred to other registries and Greek ships have lost their competitiveness because they have become too expensive to run. It is high time the unions took a realistic view of the present situation and concentrated on preserving the structure of Greek sh-

ipping rather than trying to demolish it by pursuing policies that are, the least to say, irresponsible.

FOREIGN BANKS

A foreign banker, commenting on the attempts being made by the Federation of Bank Employees Unions to organise the personnel of foreign banks in Greece and to give the right to the unions of expressing an opinion on loan policy, said this would introduce political considerations and that the banks would prefer to close down completely rather than accept such a development.

We would like to mention here that these foreign banks play a very important role in shipping in this country and that if they were to close down because of difficulties with the bank employees' unions, the damage to Greek shipping and to the Greek economy would be very considerable.

PROTECTING SHIPPERS

We had mentioned previously that in no country except the USA is there any

BOSTON — U.S.A. is our Domain



PARALIA CORPORATION
Steamship Agencies

141 Milk Street, Boston, Mass. 02109

Athan Galanis

PRESIDENT

CHARTERING
INTERNATIONAL FORWARDING
BUNKERING
STEVEDORING
HULL & CARGO SURVEYS

Phone: (617) 426 - 3143

Cable: Paralia

Telex: 940656

legal recourse against the liner conferences. We hear now that the Japanese Ministry of Commerce and Industry is considering legislation by which the conferences will be compelled to consult with shippers before fixing freight rates. If agreement is not forthcoming, then the government will appoint an arbitrator to resolve the dispute between the two parties.

This measure is considered indispensable since, as things stand, the shippers cannot form their own cartel. Apparently, if the Ministry of Transport does not agree to such legislation, the Ministry of Commerce will amend the law in order to create commercial (import and export) cartels.

THE LAURO FLEET

The government commissioner in charge of liquidating the Lauro estate in Italy has proposed that the 9 conference liners operated by Lauro should be handed over for management by Italmare and those not used be sold. He has further proposed that the Lauro employees should form a cooperative to operate the cruise ship "Achille Lauro".

At the same time, the commissioner has concluded an agreement with foreign creditors by which they will accept 15% of their claims, making it possible for Lauro ships now laid up in Italian

ports, for fear of being seized if they venture abroad, to sail again. Other Lauro assets are also to be liquidated, including the famous villa, the value of which is estimated at 72 billion lire, to provide operating funds for the liners and the cruise ship.

ive, shipyards will have to be very inventive and aggressive in their marketing. Two or three recent newbuilding contracts suggest that this message is being received by the more enterprising yards in Japan and Europe.

In the sale and purchase market there are signs that the market will stabilise as the volume of laid up tonnage shows a slower rate of increase and dry cargo freight rates show some improvement. Since the third quarter of last year, a more optimistic atmosphere has prevailed, particularly among Greek owners as the decrease in seaborne trade slows up. The mood of realism is also reflected in the bulk carrier sector, where the decline in prices has been matched by increased sales — during February 50 bulk carriers were sold in the second hand-market. The volume of tonnage changing hands shows an increase of 20% on last year with the possibility of a further rise ahead.

CAUTIOUS OPTIMISM FOR SHIPPING

Despite the gloomy atmosphere hanging over the shipping industry, the recently published Lambert Brothers bi-annual World Trade Review and Outlook, reports several signs of recovery which could contribute to a mood of cautious optimism following the upturn in the world economy. Despite over-tonnaging, the report forecasts a slow, hesitant improvement in the shipping market over the next six months.

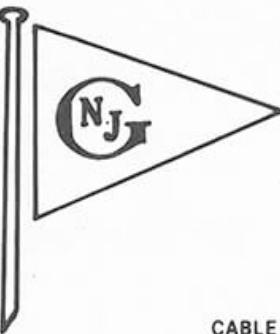
The undeniably depressed state of the industry is highlighted by the largest-recorded decrease in seaborne trade — 30% since 1979 — as the demand for tanker capacity declined for the fifth successive year and the deterioration of the steel industry had a terrible effect on iron ore shipments. Bearing in mind the worsening imbalance between supply of shipping capacity and transportation requirements.

Turning to shipbuilding Lambert's view of the outlook is increasingly desperate for the next 12 - 18 months. To surv-

SURPLUS TONNAGE AND SCRAPPING

During 1982, Taiwan scrapyards bought 159 tankers of 16.5 million tons for scrapping. Second on the list is South Korea with 30 tankers of 3.3 million dwt. followed by Pakistan with 35 ships totalling 1.7 million dwt. and Spain with 11 tankers to 600,000 dwt. China has joined the shipbreaking countries with two

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON
TELEPHONE: (01) 600-1766
TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

scrapyards near Shanghai.

In spite of the fact that in 1982 a total of 261 tankers and combined carriers totalling 25 million dwt. were sold for scrap, the rate at which obsolete tonnage is being disposed of is not considered to be high enough. Intertanko points out that if the rate does not increase, there can be no upturn in the tanker freight market since the surplus now stands at 50% and the world fleet, in spite of the record number of ships sold

for scrap, has been reduced by only 10%. Experts consider that for surplus tonnage to disappear, about 150 million tons' worth of shipping must be scrapped. Taking into account newbuildings, this means that 50 million tons's worth must be scrapped every year for the next 6 years. Scrapping a ship, therefore, must be made an attractive proposition to owners. This can only happen if the scrapyards can make good use of the steel and offer higher prices.

NATIONAL BANK OF GREECE TO EXPAND IN THE MARITIME FIELD

In a recent press conference, to the Foreign Press Association the governor of the National Bank of Greece, Mr. Stelios Panagopoulos, announced the Banks' determination to expand her financing towards Greek Shipping and reorganise the Banks' network worldwide.

Speaking to the member of the press on April 27th, Mr. Panagopoulos underlined that:

"We propose to strengthen immediately the financing, on competitive terms, of the Merchant Navy — which is one of the basic sectors of the country's economy — on condition that the Greek flag is raised. We believe that at a time which is critical for shipping in all parts of the world, this offer will attract the interest of many successful Greek owners but also of many new ones who have the necessary qualifications for a similar success in this vital sector. In this context, it has been decided to adopt the following measures, which are necessary to provide more effective services to Greek shipping:

a) Units of the National Bank will be established at the most important harbours where Greek seamen would require their services.

b) Greek shipowners will be enabled to conduct all their banking transactions through the National Bank.

Of course, this is not just an act of assistance by the National Bank to our Merchant Navy but an intrinsically important activity of the Bank since shipping is one of its important sources of profits. At the same time, this approach will play a positive role in combating the problems of seamen's unemployment as well as in the modernization of our Merchant Navy, which is a vital issue of national interest.

A complete re-organization of all the Bank's shipping branches at home and abroad is already under way. This involves the employment of new staff with experience in shipping credit and various measures which will make it possible to examine immediately any request

st, on which there will be a reply within 48 hours.

I should like to avail myself of this opportunity to point out that the allegation is incorrect about the National Bank supposedly not having at its disposal sufficient foreign exchange reserves to finance shipping. Exactly the opposite is correct. The Bank's foreign currency reserves allow it to play a leading role in the financing of the Merchant Marine for its complete modernization".

NORTH SEA OIL

According to the latest figures, 130 million tons of crude were pumped out of the North Sea in 1982 or double the amount pumped out in 1978. 80% of this total went to Britain which became the world's fifth-ranking oil producer. Norway accounted for 24 million, Germany for 17.8 million and Denmark for 1.7 million. Estimate reserves in the North Sea are 2 billion 900 million tons or 3.2% of world reserves. As far as natural gas is concerned, the figure of 72 billion cu.m was the same as in 1978 with Britain producing half this quantity, Norway one third and the Netherlands the rest. Natural gas reserves in the North Sea are estimated at 3 - 4.3 trillion cu.m. representing 3.8 - 5.4% of world reserves.

NEW MANAGER APPOINTED FOR A. BILBROUGH'S OFFICE

From mid April 1983, Mr. Richard H.J. Reeves is the new manager for A. Bilbrough's Piraeus office.

Mr. Reeves has considerable claims

VO TETEPELETE W THY FRAGLINE
ONO DIATPA / HYOYMENITA
YO KEPKYPA KSI MITPINTZI.



FIFTY YEARS AGO

— According to the Supreme Economic Council, foreign exchange earnings from shipping in 1927 amounted to 1.335.000 pounds sterling. In 1928 they were one billion pounds and in 1929 they were 1.130.000 pounds. Since the three-year period of 1927-29 was a good one for shipping we believe these figures are far from accurate.

— Mr. Aristotle Onassis took delivery in Halifax of the newly-bought "Canadian Miller" of 5.439 grt. and 8.400 dwt. built in 1919. It was transferred to Greek registry and renamed "Socrates Onassis". A sister ship to the "Canadian Miller" was also bought by Mr. Onassis and will be delivered in Halifax in May.

— The directorate of Merchant Shipping has announced wage increases for officers and crews on passenger ships as a result of which fares and freight charges have been raised by 12%.

— The s.s. "Andriotis" was fixed from San Lorenzo 6.500 tons for Bergen — Stockholm range (except Denmark) at 16/- with 6d, extra for each additional port up to three. Loading 1 — 10 May.

(Naftika Chronika No. 57 1-5-1933)

handling experience in the P & I field and is already well-known to many of the Greek members of the London Club. His appointment follows the return to London of Mr. Anthony Greenwood, who opened the office in early 1981.

Mr. Reeves' appointment emphasises the importance that the London Club attaches to its Greek membership and its continuing efforts to provide an improved service to them.

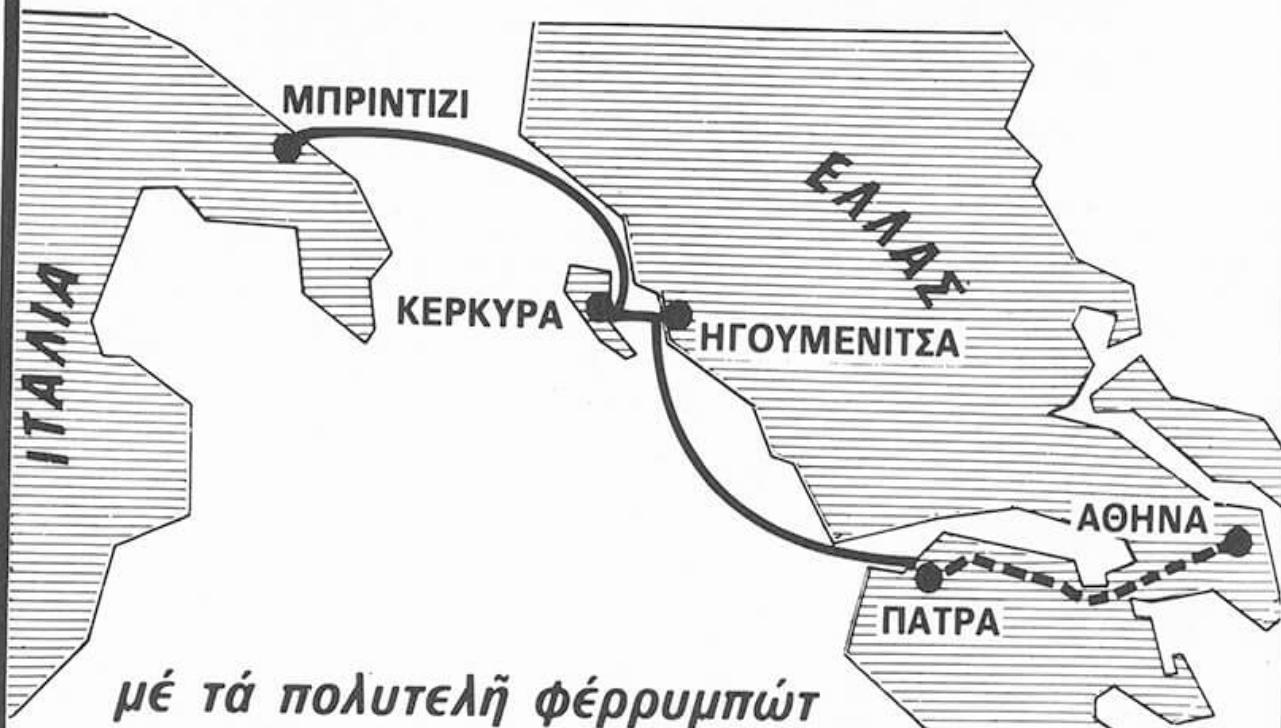
ABS PUBLISHES RULES FOR OFFSHORE INSTALLATIONS

American Bureau of Shipping has announced the publication of "Rules for Building and Classing Offshore Installations, Part I Structures". These Rules apply to the design, construction and installation of Offshore Installations, as well as the periodic surveys carried out later for maintenance of classification.

In the new publication, the serviceability of an installation is discussed to the extent that the proper functioning of the structure or its components will affect safety. The Rules have been written for worldwide use about present methods reflecting the current state of practice in offshore installation design. The Rules also allow for innovative methods of design and construction which meet safety standards.

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

**ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ**

Καθημερινές άναχωρήσεις
ἀπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα και

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341



★ ADDRESS:
★ 153 - 157 GALE STREET
★ OR P.O. BOX 475
★ DURBAN - R.S.A.



TELEX No. 6-20129 SA ★
CABLE ADDRESS: ★
"HERMES" DURBAN ★



HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

Directors: A. TSELENTIS C. TSELENTIS G. PAPAS P. ROUSSOS G. KATSAROS

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.

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

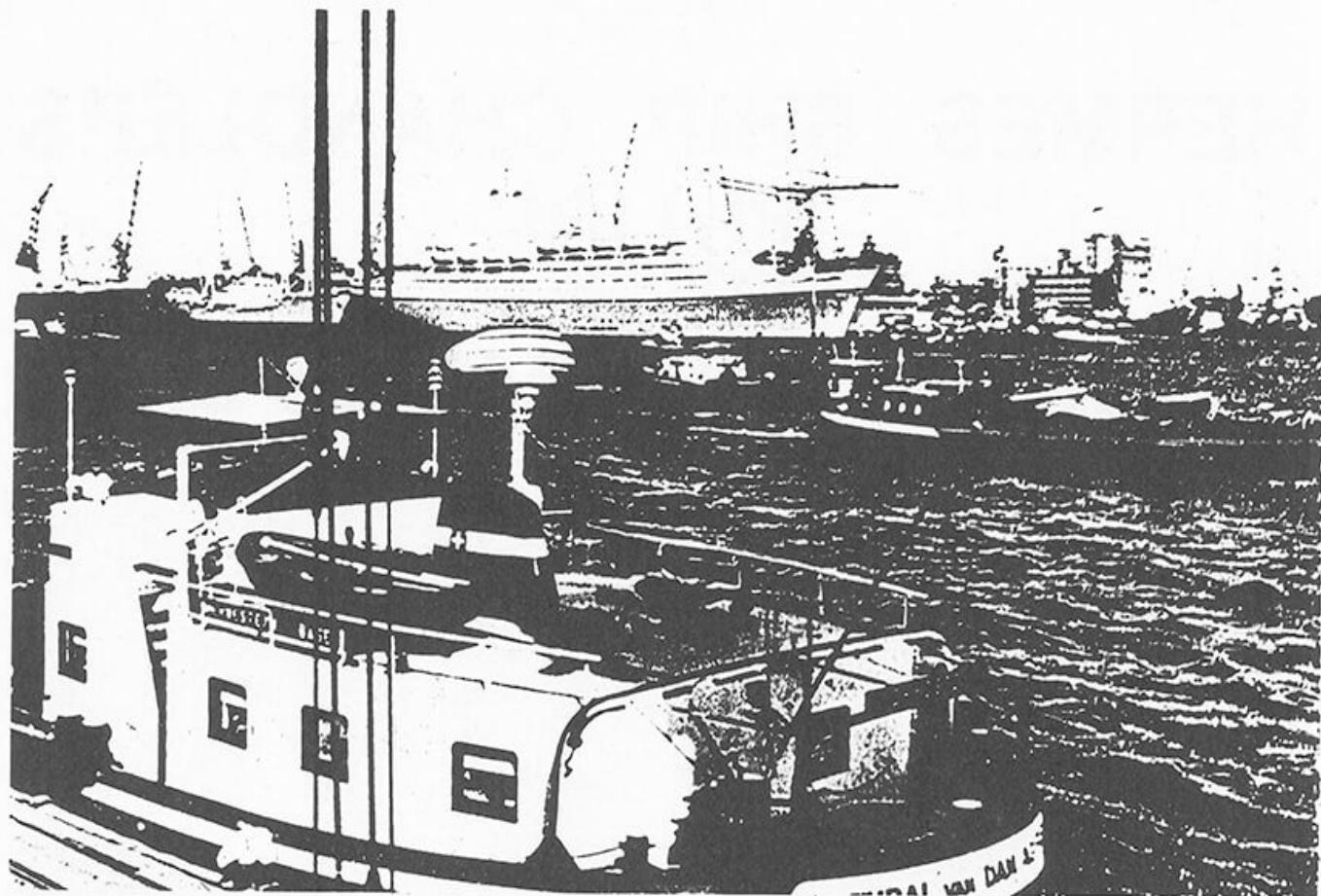
After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW
BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE

Ναυτικοί πετάξτε!

μέ τήν KLM μέχρι τό πλοϊο πού σᾶς περιμένει



Άν είσαστε ναυτικός, σέ πλήρωμα ποντοπόρου πλοίου, πολλές φορές είσαστε άναγκασμένος νά ταξιδέψετε άεροπορικώς στό πλοϊο πού σᾶς περιμένει σέ κάποιο άπομακρισμένο λιμάνι ή νά έπιστρέψετε στήν πατρίδα γιά τήν άδειά σας. Πρέπει νά κερδίσετε χρόνο... και χρῆμα.

Έμεις, στήν KLM - στό άρμόδιο τμῆμα έξυπηρετήσεως τής έμπορικής ναυτιλίας - ζέρουμε τά προβλήματά σας και προσπαθοῦμε νά σᾶς έξυπηρετήσουμε μέ τόν καλύτερο, και συμφερότερο τρόπο. Μέ τή φροντίδα και τόν σεβασμό πού σᾶς άξιζει.

Γι' αύτό, άκριθως, και τό όνομα τής KLM στόν ναυτιλιακό κόσμο στέκεται τόσο ψηλά.

Γιατί έχουμε πείρα 59 χρόνων στήν έξυπηρέτηση τών ναυτικών πληρωμάτων, περισσότερη άπο κάθε άλλη άεροπορική έταιρία.

Τό πυκνότατο δίκτυο μας καλύπτει όλες τίς ήπειρους.

Πετάμε σέ 110 πόλεις. Έξασφαλίζουμε τήν πιό γρήγορη μετάβαση στό πλοϊο σας ή τήν έπιστροφή στήν Έλλάδα. Όπουδήποτε και άν ταξιδεύετε, σέ λιμάνια τής Δυτικής ή Βόρειας Εύρωπης, στή Βόρειο ή Νότιο Αμερική, στή Μέση ή Απω Ανατολή, ή KLM σᾶς έξυπηρετεί καλύτερα.

Σάν παράδειγμα, σημειώνουμε ότι τό "Αμστερνταμ", μόνον, έχει καθημερινή σύνδεση μέ 19 πόλεις τής Αγγλίας.

Γιά τό έπόμενο ταξίδι σας πρός τό πλοϊο ή τήν πατρίδα,

ζητεῖστε μας περισσότερες πληροφορίες.

Βουλής 22, Αθήναι Τηλ. 3230755-6-7-8
3242992-3


KLM

The reliable airline of Holland

‘Η κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΝΣ	60	6646	άργει Πειραιάδ	ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9355	άργει Αγροτόπολη
ΑΒΑΕ	62	10405	άργει Γαλαξείδι	ΑΙΒΩΝ	66	14383	α. Τοιβαθέκια 31/3
ΑΒΙΝ ΟΓΓΑ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	69	104616	άργει Αλιβέρι	ΑΙΗΤΣΑΣ	63	1142	άργει Χαλκίδα
ΑΒΙΝ ΟΓΓΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	άργει Αλιβέρι	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ.	64	5931	α. Δάς Πλάδας 13/4 διά Κόρινθο
ΑΓΑΘΩΝ	74	6017	άργει Αστακό	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	2938	ε. Πειραιάδ 12/4
ΑΓΑΘΩΝ Φ.	61	13092	άργει Ρόττερνταμ	Α'ΙΔΑΝΤ ΚΩΣ	56	3129	α. Λάς Αντζελες 26/3 διά Βορμπάτ
ΑΓΑΠΗΝ	69	10006	α. Αυμβούργο 31/3 διά Βουμπάτ	Α'ΙΔΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.	74	16006	δ. Κωνιόπλη 4/4
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	α. Αυμβούργο 6/4 διά Ινδία	Α'ΙΔΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6975	ε. Καβαδική 13/4
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ.	62	12243	α. Πειραιάδ 8/3 διά Λαύριο	Α'ΙΔΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084	α. Μπάχια Μπλάνκα 17/4 διά Κίνα
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	άργει Συκαπούρην	Α'ΙΔΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Αλεξανδρεία 16/4 διά Ισπανία
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	άργει Γαλαξείδι	ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	άργει Πειραιάδ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Πειραιάδ 11/3	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.	63	11502	άργει Στυλίδα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙII	57	1241	νέ νομα «ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. σ. Μαλτ.	ΑΙΟΛΙΣ.	55	7737	ε. Αμβέρσα 16/4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	άργει Πειραιάδ	ΑΙΟΛΟΣ.	72	16235	δ. Ντόβερ 2/4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	άργει Πειραιάδ	ΑΙΟΛΟΣ.	71	9885	
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Γάνδη 11/4 διά Αλεξάνδρειαν	ΑΙΟΛΟΣ.	66	40787	
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	άργει Λευκάδα				
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	α. Βαρκελώνη 31/3				
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	άργει Ελευσίνα				
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ.	68	9031	α. Αντελέσε 21/3				
ΑΓΙΑΣ ΖΩΣ	82	36000	α. Λισσαβώνα 19/3 διά Ντουάλα				
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	άργει Πειραιάδ				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.	66	8309	άργει Πειραιάδ				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	άργει Πρέβεζα				
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8552	ε. Αλεξάνδρεια 15/4				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.	65	14264	άργει Αστακό				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.	59	8852	α. Θέουτα 19/3				
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	ε. Αλεξάνδρεια 22/3				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	άργει Πειραιάδ				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.	55	4962	άργει Πειραιάδ				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΑΙΟΣ.	47	2685	ε. Ρόττερνταμ 19/4				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.	69	12061	άργει Πειραιάδ				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.	59	8067	άργει Χαλκίδα				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.	58	4326	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.	46	2414	δ. Κωνιόπλη 17/5				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.	56	2276	άργει Κουβέτι				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.	51	1988	α. Πειραιάδ 8/4 διά Βαρκελών				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III.	70	15345	α. Βοστώνη 11/4 διά Έλλασσα				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV.	61	6038	ε. Καράτοι 8/4				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.	71	11857	ύπό παραλήπτη				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	άργει Πειραιάδ				
ΑΓΚΝΙΣ II.	63	12273	άργει Λευκάδα				
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Αλεξάνδρεια 15/4 διά "Ιψυούιτς				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Ν. Όρλεάνην 7/3				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	άργει Χαλκίδα				
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. Αυμέρσα 18/3 διά Τρίπολη				
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	α. Ταμπού 18/3 διά Αθάνα				
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	άργει Λευκάδα				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	άργει Πειραιάδ				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ.	70	4231	ε. Τζένταν 3/4				
ΑΔΩΝΙΣ Τ.	71	9999	ε. Πειραιάδ 11/4				
ΑΕΤΟΣ	65	18315	α. Σιγκαπούρην 26/3 διά Γένοβα				
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Αλεξάνδρεια 3/4				
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	άργει Πειραιάδ				
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ.	64	7752	άργει Στυλίδα				
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ.	55	5886	άργει Πειραιάδ				
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	άργει Χαλκίδα				
ΑΘΑΝΑΙΑ	56	13555	άργει Χαλκίδα				
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Ράγκονια 15/3 διά Σιγκαπούρην				
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑ'Υ	56	7369	άργει Ελευσίνα				
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	άργει Ελευσίνα				
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	άργει Αντικύρα				
ΑΘΕΡΕΑΣ	69	9099	άργει 18άρη				
ΑΘΗΝΑ	63	10170	ε. Ρουέν 15/4				
ΑΘΗΝΑ	58	10662	άργει Πειραιάδ				
ΑΘΗΝΑ.	68	8905	ε. Μπέλφαστ 8/4				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	άργει Πειραιάδ				
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	δ. Σουέζ 15/3				
ΑΘΗΝΑ Μ.(δ.)	68	45678	άργει Ελευσίνα				
ΑΘΗΝΑΙ.	62	11047	α. Πειραιάδ 3/4 διά Θεσσαλονίκη				
ΑΘΗΝΑΙ.	56	4301	άργει Ελευσίνα				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	73	7594	ε. Σάν Αντόνιον 15/4				
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ε. Πειραιάδ 2/7 διά Λίβανο				
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	άργει Πειραιάδ				
ΑΘΛΩΝ	79	10428	ε. Σιγκαπούρην 22/3				
ΑΘΘΟΛ ΦΟΡΡΕΣΤ.	67	17418	α. Αυμέρσα 17/4 διά Τόκιο				
ΑΘΘΩΣ	69	10008	ε. Αλεξάνδρεια 17/3				
ΑΘΘΩΣ I	64	7997	ε. Χάρρη 16/4				
ΑΙΑΣ	67	9457	δ. Σουέζ 8/3				
ΑΙΓΑΙΟΝ.	77	14274	α. Σάντος 30/3 διά Μπαρμπάντος				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΝΗ.	64	6387	α. Σιγκαπούρην 28/3				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ.	64	1706	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΩΡΙΤ.	64	4463	άργει Πειραιάδ				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΘΗΝΙΚ.	76	12498	ε. Σιγκαπούρην 16/4				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	δ. Σουέζ 17/3				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	ε. Δουνκέρκη 16/3				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΛΛΕΝΙΚ.	76	12498	δ. Σουέζ 8/4				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΩΝΙΚ.	76	12498	ε. Σιγκαπούρην 3/3				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΚΟΣΜΙΚ.	75	12498	δ. Σουέζ 12/2				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΝΚ.	74	18963	άργει Πειραιάδ				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΟΤΖΙΚ.	75	12498	δ. Σουέζ 30/1				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	άργει Πειραιάδ				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙ'ΙΖ.	72	11185	άργει Πειραιάδ				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΥΣΤΙΚ.	75	12498	α. Ρειφέ 18/2 διά Ίράν				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ.	75	12498	δ. Σουέζ 15/2				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΟΡΙΚ.	74	12498	ε. Ιμμινχάμ 13/3				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ.	69	9199	δ. Σουέζ 30/3 διά Σαγκάν				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ.	70	9178	άργει Πειραιάδ				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	δ. Σουέζ 13/3 διά Μπ. Αμπάς				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	άργει Πειραιάδ				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΩΡΙΤ.	70	9078	άργει Πειραιάδ				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΟΙΚ.	71	11208	άργει Πειραιάδ				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΟΠΙΚ.	74	12498	ε. Αλεξάνδρεια 7/4				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΡΕ'ΙΝΤ.	70	9025	δ. κωνταντινούπολη 14/4 διά Κωνσταντζά				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΦΕ'ΙΜ.	69	8928	δ. Κωνστινούπολη 11/2				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΧΑΡΒΕΣΤ.	72	11225	ε. Ιμμινχάμ 13/4				

ΑΛΜΑ	80	11584	α. Ρεσιφε 18/2 διά. ΗΠΑ	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	δ. Γιβραλτάρ 13/4
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Μαδέρα 14/4	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	δ. Φιλαδέλφεια 15/3 διά Νιγηρία
ΑΛΜΑΡ	69	10373	ε. Πειραιά 2/3 (έποκευτές)	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμάδ 6/4
ΑΛΜΠΑΜΙΣΙΩΝ	64	15716	όργει Πειραιά	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7961	α. Αγαδίρ 9/4
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	58	4037	όργει Πειραιά	ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Βενετία 26/2
ΑΛΝΤΑ	66	2562	ε. Λεμεσός 3/2	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Αμέρερα 14/4
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	ε. Τερύπατη 8/4 διά 'Αρούμπα	ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	ε. Λάγος 16/1
ΑΛΤΕΝΒΕΑΣ	78	12598	ύπο παραλαβή	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	όργει 'Ελευσίνα
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Μπριαμπάιν 7/4 διά 'Ιαπωνία	ΑΝΤΩΝΥ Π.	62	14939	
ΑΛΤΙΣ	70	2605	ε. Σ. Μάικ. 17/4	ΑΝΤΩΝΥ III	77	38515	α. Ρ. Ιανέριο 7/4
ΑΛΩΑ	62	4722	όργει 'Αστακό	ΑΠΕΣ	73	16397	α. Αύγουστα 8/4 διά Νάπολη
ΑΛΦΑ	71	1571	α. Λισσαβώνα 23/2	ΑΠΗΝΙΟΤΗΣ	63	9733	όργει 'Ελευσίνα
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	α. Κόρπους Κρίστι 1/4	ΑΠΙΚΟ	64	9868	α. Ελευσίνα
ΑΛΥΣΙΔΑ	66	20959	α. Ν. 'Ορλέανην 1/4 διά Λισσαβώνα	ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Ν. Ορλεάνην 18/3
ΑΛΖΑΝΙΑ	77	9328	α. 'Αμβούργο 21/3 διά Κούνια	ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	72	13136	α. Τζένταν 13/4 διά Γένυπο
ΑΛΖΑΝΩΝ	79	10966	α. 'Αμβούργο 13/4	ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	67	16210	όργει Πειραιά 12/12
ΑΛΑΛΙΑ	58	8574	δ. Σουεζ 3/3	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I.	72	17899	ε. Σάντος 30/3
ΑΛΑΛΙΑ II	67	51644	όργει Πειραιά	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV	58	4979	δ. Κωνιτόλη 1/4
ΑΛΑΛΙΝΤΑ	58	5164	ε. Π. Σάδι 7/2	ΑΠΟΥΣ	56	9172	μεσογειακές μεταφορές
ΑΛΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	α. Μπαγιόν 6/4	ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ	70	3275	όργει Πειραιά
ΑΛΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	στό Τόκιο ύπο συμπλήρωση	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	60	3500	δ. Π. Σάδι 15/3
ΑΛΓΙΣ ΚΑΤΑΣΥΡΤΗ	71	5895	ε. Τάραντα 30/1	ΑΡΑΝ	82	13800	δ. Παναμάδ 7/4
ΑΛΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Λισσαβώνα 15/4	ΑΡΑΝ ΜΠΑΙΓ'	80	10428	ε. 'Αμβούργο 15/4
ΑΛΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	δ. Παναμάδ 9/4	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	όργει Πειραιά
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	α. Σαρζό 30/3 διά 'Ιαπωνία	ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	υπό παραλαβή
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	όργει Πειραιά	ΑΡΓΟΣ	69	9842	δ. Π. Σάδι 24/3
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε. 'Αμβεράσ 19/4	ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	δ. Ελανόρε 13/4
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	ε. Βαλένθια 18/4	ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	όργει Λευκάδα
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Γιοκοχώρα 31/3	ΑΡΓΥΡΩ Μ	60	1577	α. Π. ντέ Μπούκ 6/4
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Ντόρμπραν 14/4	ΑΡΓΩ	72	16207	όργει Πειραιά
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	όργει Πειραιά	ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	ε. Πειραιά 12/11 (έποκευτές)
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Δ. 'Αντζελες 28/3	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1587	ε. Ρότερνταμ 20/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Χάρτιον Ρόδης 29/3 διά ΗΠΑ	ΑΡΓΩ ΠΑΤΩΝΗΡ	76	1578	α. Ρότερνταμ 8/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΑΟΡΥ	74	13633	α. Δ. 'Αντζελες 13/4	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Σιάλκου 3/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΓ' ΣΝΤΟΜ	74	13348	α. Ρίτσαρτς Μπαι 22/3	ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	δ. Κυνιτόλη 14/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Ντόμπρον 3/4 διά Χιούστον	ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΗ	76	1579	ε. Πόρτμπουθ 15/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	όργει Πειραιά	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Γκρίνοκ 19/4 διά Λιβερπουλ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Χιούστον 9/4	ΑΡΕΤΗ	73	13631	
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ' ΙΤ	78	13889	α. Χόγκ Κόγκ 10/4	ΑΡΕΤΗ Λ.	69	9343	α. Λ. 'Αντζελες 30/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΙΤΖΕΝΖ	71	9049	όργει 'Ελευσίνα	ΑΡΕΤΗ Σ.	62	9124	δ. Κωνιτάντζα 21/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΓ'	74	13631	α. 'Εισβανμούσι 1/4 διά Σαράνα	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	72	20239	δ. Σουεζ 6/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	76	13633	α. Ρίτσαρτς Μπαι 5/4	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	δ. Σουεζ 28/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	όργει 'Αλιβέρι	ΑΡΙΑΔΗΝ	79	16169	όργει Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ' Υ'	79	10993	α. Μαπούτ 8/4	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Ντακάρ 9/4 διά Ρ. 'Ιανέριο
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Τζένταν 10/4	ΑΡΙΕΣ	60	7839	α. Κόρπους Κριστι 3053
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙ' ΟΜΦ	76	13633	α. Σιγκαπούρην 7/3 διά Ντακάρ	ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	όργει 'Ιθάκη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Ράγκον 4/4	ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	δ. Λειζες 16/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Μοχάμεντ Μπιμ Κασίμ 19/4	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Χάρη 17/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. 'Αμβούργο 13/4 διά Π. Σάδι	ΑΡΙΣΤΟΙΔΟΣ	72	3822	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	όργει 'Ελευσίνα	ΑΡΙΣΤΑΝΑΞ	80	9998	α. 'Αμβούργο 9/3 διά Βεγγάζη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Μανιλά 30/3 διά 'Ειβονιασούθ	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. 'Ηοτ Λόντον 22/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Γιοκούμαδ 12/4 διά Κολούμπια ρίβερ	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. 'Αμβούργο 1054 διά Βεγγάζη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Πανού 5/4	ΑΡΙΣΤΟΤΕΦΗΝΗΣ	80	9989	α. Γλασκώβη 7/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΟΥΠ	74	13633	α. Κέιπ Τάουν 1/4	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ' ΙΖΟΝ	77	15378	α. Χόγκ Κόγκ 14/4 διά Κελλάρη	ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Τζέλα 25/3
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	α. Ρουέν 10/4	ΑΡΙΩΝ	57	9999	όργει 'Ελευσίνα
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Τζένταν 5/4	ΑΡΙΩΝ	60	9959	ε. Δουνιέρκη 25/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Ριό Γκράντε 27/3	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Μάντα 2/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Τζένταν 26/3	ΑΡΚ ΔΙΟΣΥΣΕΥΣ	76	5999	α. Έλεσμερ Πόρτ 4/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	69	15669	όργει 'Ελευσίνα	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ	71	4998	ε. Κεμπιλά 12/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Δ.	67	53448	όργει 'Ελευσίνα	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	όργει Στυλίδα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ.	77	4713	α. Τέμα 13/4	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ' Υ'	65	10987	όργει Στυλίδα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Ρίτσαρτς 12/4 διά Φρεντερέισα	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Κολόμπιο 11/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	όργει 'Ελευσίνα	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	65	11334	όργει Στυλίδα
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΚΑΝΑΡΟΣ	75	8826	α. Θεσσαλονίκη 2/10
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	όργει 'Αμβούργο	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Νιούκαστο 29/3 διά 'Ιαπωνία
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	ε. Σουάμπα 10/4	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Μπάχια Μπλάνκα 31/12
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Κολούμπια ρίβερ 13/4	ΑΡΜΟΝΙΙΣ (δ.)	67	45376	όργει Πειραιά
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	69	9627	α. Δ. 'Αντζελες 22/3	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Ιτέα 3/3
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	63	3387	α. Καβάλα 24/3	ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	α. Αγκεθίρας 7/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑ' Α.	83	10470	α. Π. Ελίζαπτεθ 27/3	ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	36487	όργει Κουβέιτ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΡΕΣ (μ.)	72	119505	α. Πούλιο Μπούκορ 8/4	ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	όργει Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΔΑΣ (μ.)	72	119505	όργει Πειραιά	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΦΑΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	11982	α. Π. Σάδι 22/3
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	όργει Πειραιά	ΑΡΤΖΥΛΑ (δ.)	66	66259	ε. Τζένταν 13/4
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	δ. Παναμά 31/3 διά Ρότερνταμ	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	66	36764	α. Ράς Τανόύρα 30/3
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Ντουμπάρο 18/3	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ.	76	30149	όργει Αματερόνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	ε. Γένοβα 17/4	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	22103	α. Χάρη 17/3
ΑΝΔΡΟΣ ΖΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Φρημάντη 18/4 διά Τεάρλεστον	ΑΡΧΗΓΕΝΗΣ	63	19633	όργει Γκεντ
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Βενετία 17/4	ΑΡΧΙΜΙΔΗΣ	66	16094	υπό παραλαβή
ΑΝΕΜΟΚ Κ.	71	4981	α. Βενετία 17/4 ~	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	όργει 'Ελευσίνα
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. 'Αμβούργο 22/3 διά Βενεζουέλα	ΑΡΧΙΚΟΝΤΣΑ ΚΑΤΙΓΚΟ (μ.)	72	42253	α. Όλάκα 6/4
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Νιούπορτ 15/4	ΑΣΗΜΗΝΑ	66	35001	ε. Ν. Ορλεάνην 13/4
ΑΝΘΙΑ	64	11034	όργει 'Ελευσίνα	ΑΣΙΑ	67	9525	όργει 'Αλιβέρι
ΑΝΘΩΣ	79	11000	δ. Π. Σάδι 5/4	ΑΣΙΑΝΟΦΡΕΣΤ	68	17458	ε. Ρεσιφε 14/3
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές	ΑΣΙΑΤΙΚ Π.	71	70481	α. Κότκα 8/4
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Ν. Ορλεάνην 26/2 διά Π. Καμπέλο	ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	όργει Πειραιά
ΑΝΝΑ	64	2020	α. Ρουέν 16/4	ΑΣΚΟΝΑ	70	13363	ε. Ταμπικό 7/4
ΑΝΝΑ Α.	64	10376	δ. Κονιπόλη 4/4	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	ε. Μπαντάρη 15/4
ΑΝΝΑ ΓΓΕΑΙΚΟΥΣ (δ.)	71	115925	όργει 'Ελευσίνα	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	όργει Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Αϊμπούργο 14/4 διά Πειραιά	ΑΣΠΙΣ (δ.)	56	18657	α. Αύγουστο 12/4
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	δ. Σουεζ 12/3 διά Περούκο	ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	όργει 'Ελευσίνα
ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	όργει Γαλαξείδι	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	όργει Γαλαξείδι
ΑΝΝΑ Π.	57	9367	δ. Γιβραλτάρ 14/4	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	ε. Λιβερπουλ 6/4
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20501	ε. Νιώρημπαν 14/3	ΑΣΤΕΡΙΟΝ'	60	6134	ε. Πειραιά 14/4
ΑΝΝΑ Χ.	66	21883	ε. Ούμπε 12/4	ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Ντάρη 14/4
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	όργει Πειραιά				

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	δ. Κωνιόπολη 12/4	ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	α. Δουνκέρκη 14/4 διά Κούβα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΔΟΚ	69	16229	δργεί Πειραιάδ	ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	άργει Πόρτμπουρι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στην "Άλεξανδρεία 13/1	ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	άργει Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	77	35706	ε. Λ. "Αντζέλες 19/4	ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	άργει Εκευσίνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	δργεί Πειραιάδ	ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Βιτόρια 5/4
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	60	5788	δργεί Πειραιάδ	ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	53	3524	άργει Σαρά (ΕΠΩΛ.)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΚΑΪ'	62	5430	μεσογειακές μεταφορές	ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΣ (δ.)	65	28601	α. Ντώριταν 10/1
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Κολόμπο 1054	ΓΙΟΥΔΑ	68	9717	ε. Δουνκέρκην 15/4
ΑΤΑΛΑΣ	77	11804	α. Χόγκ Κόγκ 14/4	ΓΙΟΥΝΙΛΑΚ	61	7585	ε. Μπεντί 29/9
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	δργεί "Αλιβέρι	ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671	άργει Πειραιάδ
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Καλό 21/3	ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓ'ΝΤ	67	13091	άργει Στυλίδα
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	δ. Π. Σάδι 13/4	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Ράγκον 11/4
ΑΤΡΟΤΟΣ	61	10893	ντο νόμα "MAYFAR"	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	άργει Πειραιάδ
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ.	73	7594	ε. Σάντος 11/4	ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ.	60	3847	άργει Σέτε
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ.	72	9301	α. "Αμβέρα 15/4	ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άργει Πειραιάδ
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές	ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΟΥΣ.	60	5977	άργει Λευκάδα
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δργεί Στυλίδα	ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	άργει Τρινκομάλη
ΑΥΔΙΣ	72	16402	δ. Σουέζ 21/3	ΓΙΟΥΡΓΟΙΟΥΝΤΥ	77	14275	α. Ριο "Ιανέριο 17/4 διά Ίραν
ΑΥΔΙΣ	79	10993	ε. Φρυμάτη 7/4	ΓΙΟΥΡΚΑΚΙΡΙΕΡ	73	16095	α. Ντώριταν 3053 διά Σάντος
ΑΥΔΙΣ ΕΞΠΡΕΣ.	60	3476	δργεί Χαλκίδα	ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	ε. Φουτζέρια 29/3
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44467	δργεί "Ελευσίνα	ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ.	61	16561	άργει Πειραιάδ
ΑΥΡΑ	68	9624	δργεί Πειραιάδ	ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. "Ιμινχάρι 18/4
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ.	64	4566	α. Πουέρτο Μαντρίν 31/3	ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	δ. Σουέζ 8/4
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΣΕΡ.	73	6680	ε. Βαλπαραίζ 8/4	ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	ε. Μπ. "Αυτάς 29/3
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	δργεί Πειραιάδ	ΓΙΟΡΓΗΣ	73	9290	ε. Στυλίδα 2/1
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38860	δργεί Πειραιάδ	ΓΙΟΡΓΟΣ Κ.	67	2920	ε. Φάρο 20/4
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	δργεί "Αλιβέρι	ΓΙΩΤΑ	62	10163	α. Θέσσαλια 15/4
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	δργεί Γκέντ	ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	άργει Πειραιάδ
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	δργεί Πειραιάδ	ΓΚΑΖ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	δ. Π. Σαΐδ 6/4
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	δργεί "Αμαρτερταμ	ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	δ. Π. Σαΐδ 16/4
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	δ. Κωνιόπολη 13/4	ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	71	8739	δ. Σουέζ 5/4
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Βαρκελώνη 17/4				
ΑΧΙΛΑΕΤ (δ.)	62	13017	α. "Αντάς 27/3 διά Ίραν				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	δργεί Τρινκομάλη				
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Πειραιά 14/4				
ΒΑΓΙΑ	69	9985	ε. Νοεμβρίας 30/3	ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΓ'ΝΤ.	83	21200	ύπο συμπλήρωση
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	ε. Π. Καμπέλο 16/4	ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ.	60	7669	α. Ρόττερνταμ 15/4 διά Βαλτική
ΒΑΝΤΑ	66	13762	δ. Σκάλι 10/4	ΓΚΑΛΦ ΦΡΙΟ	48	1192	άργει Λαύριο
ΒΑΝΠΟΡΙΑ	67	14720	δργεί Αλασέδι	ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ.	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	δργεί "Αργοστόλη	ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ.	62	4823	άργει Πειραιάδ
ΒΑΡΕΝΒΕΛΑΣ	76	11802	δ. Μπρούνομπουτελ 11/4	ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Ν. Πλάμουθ 30/3
ΒΑΡΗ	82	22474	ε. Βοστώνη 12/4	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ.	58	8058	άργει Μασδόμα
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	δργεί Στυλίδα	ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	δ. Θέρονταιη διλ. 15/3
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	δργεί "Αλιβέρι	ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	άργει Πειραιάδ
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. Τόδουνβαλ 10/4	ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	α. Ρόττερνταμ 13/4
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	62	9991	ε. Πειραιάδ 17/3	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ.			
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	77	3827	δ. Σουέζ 25/3	ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. "Ορλέανην 12/3
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΗΤΚΑ	76	13036	δ. Παναμάδ 16/4
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	ε. Σάρος 9/4 διά Βραζιλία	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ.	73	16439	α. Ν. "Ορλέανην 3/4
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	δργεί Λευκάδα	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΚΡΑΟΥΝ.	71	12959	δ. Παναμάδ 14/4
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	ε. Βούρανη 10/4	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	άργει Πειραιάδ
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Ν. "Ορλέανην 16/4	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΛΑΚ	77	13027	δ. Παναμάδ 30/3
ΒΕΝΗ	58	13871	δργεί "Αντίκυρα	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. Ταμπικό 9/4
ΒΕΝΤΙΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ε. Πειραιάδ 11/3	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	α. Λ. "Αντζέλες 1/4
ΒΕΡΑ	65	20806	δ. Γιβραλτάρ 11/4	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ν. "Ορλέανην 15/4
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	ε. Ν. "Ορλέανην 13/4	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	δ. Παναμάδ 30/3
ΒΕΤΑ	72	3246	στη θέση 17.45 β. — 17.24 δ. 8/3	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΣΗ.	65	7952	ε. Μπλόφ 16/4
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	α. Ρόττερνταμ 9/4 διά Όδησσο	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ.	76	13027	α. Ν. "Ορλέανην 18/3
ΒΗΤΑΓΟΥΑΛΚ.	63	9269	α. Γάνδη 3/4 διά Ιταλία	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΣΟΥΑΝ.	69	11148	άργει Στυλίδα
ΒΗΤΑΖΑΝ	66	19633	ύπο παραλόβη	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ.	72	12919	ε. Χάμπτον ρόδης 17/4
ΒΙΒΗ	59	4532	δργεί Πειραιάδ	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΣΗΠΗ.	72	12919	α. Ν. "Ορλέανην 19/3
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	δ. Γιβραλτάρ 14/4	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΣΤΑΡ.	75	13036	δ. Παναμάδ 2/4
ΒΙΝΤΚΑΡΕΝ	60	6572	δργεί Πειραιάδ	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	δ. Παναμάδ 18/4
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Μπαρανκίλι 2/4	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΤΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ.	78	14531	α. Καρδαγένη 25/3
ΒΙΟΛΑΝΤΟ (δ.)	72	119794	δργεί "Αλιβέρι	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.	68	10397	ε. Γένοβα 4/4 (επισκευές)
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	α. "Αμβέρα 19/4	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΤΣΑΛΛΙΣ.	78	14800	ε. Γκουάιμας 20/3
ΒΙΠΚΕ.	71	6717	δργεί Μασσαλία	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΤΣΑΛΛΙΤΖΕΡ.	72	12959	δ. Παναμάδ 15/4
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	δργεί "Ελευσίνα	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ.	72	12959	α. Ν. "Ορλέανην 6/3
ΒΟΜΑΡ	71	16313	δργεί Στυλίδα	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΤΣΕΙ'ΙΣ.	74	13036	ύπο συμπλήρωση
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	α. Ντουμάρη 25/3	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΦΑΙΚΟΝ.	83	25200	δ. Γιβραλτάρ 10/ διά Πειραιάδ
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	δργεί "Ελευσίνα	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΦΛΑΓΚ.	72	43479	άργει Πειραιάδ
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΕΡΠΑΙΑΣ	61	2408	δργεί Χαλκίδα	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΦΛΑΣΙ.	69	11148	δ. Παναμάδ 3/4
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	α. Ν. "Ορλέανην 29/3	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	77	13027	ε. Γένοβα 4/4 (επισκευές)
ΒΥΖΑΝΤΙΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	δργεί Πειραιάδ	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΧΟΟΥΠ.	77	14531	ε. Γκουάιμας 20/3
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Βαρκελώνη 29/3	ΓΚΟΛΕΜΕΝ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ.	75	13036	δ. Παναμάδ 2/4
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	α. Ν. "Ορλέανην 24/2	ΓΚΟΥΑΙΔΑΣ.	67	20178	α. Βαναδόρια 14/4
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	δ. Παναμάδ 5/4	ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ.	77	10076	α. Σιγκαπούρην 3/4
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	ε. Καντί 30/3	ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜΟΤΟΡ.	70	12379	άργει Μπάρα
ΓΑΛΗΝΗ	59	8528	ύπο παραλόβη	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΤ'ΙΟΝ.	64	10141	άργει Πειραιάδ
ΓΑΛΗΝΗ	77	35516	ε. Ρόττερνταμ 29/1 επισκευές	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΗΤΕΡ.	73	59193	α. Ριο "Ιανέριο 1/4
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	α. Λ. Πάλμας 14/4	ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ.	66	36276	α. Ν. "Ορλέανην 13/4 διά Όλλανδια
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Σιγκαπούρην 23/3	ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ.	65	21388	α. Φουτζέρια 23/3
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	9778	ε. Πειραιάδ 10/3	ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ.	67	38636	α. Ν. "Ορλέανην 2/4
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Τέμα 14/4 διά Λάγος	ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ.	71	12202	δ. Σουέζ 27/1
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037	ε. Σιγκαπούρην 14/4	ΓΚΡΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ.	70	42273	α. Λ. "Αντζέλες 4/4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΕΡΝΤΟΡΟΣ	78	15269	α. Ν. "Ορλέανην 9/4	ΓΚΡΟΥΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ.	67	9954	α. Νταμάρι 10/3 διά Ίραν
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	δ. Βεράκρος 27/3	ΓΚΡΟΥΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ.	67	38636	α. Ν. "Ορλέανην 5/4
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	δργεί "Ηονουρίτσα	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ.	63	15381	άργει Σετουμπόλη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	α. Ραβέννα 5/2 διά Πειραιάδ	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ.	69	22915	α. Σιγκαπούρην 14/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	α. Θεσσαλονίκη 9/2	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.	70	22912	άργει Πειραιάδ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛΑ.	66	23390	άργει Πειραιάδ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙ'Μ.	62	15389	άργει Σετουμπόλη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΒΕΡΓΟΥΗΣ (δ.)	66	30647	α. Ν. Μπούνη 25/3	ΓΚΡΕ'ΙΧ Λ.	71	16306	δ. Κωνιτόη 8/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΡΗΚ ΣΚΑ'Υ.	68	4995	στό Σουέζ 4/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.Μ.	61	7116	δργεί Ντάρ ές Σαλδάμου	ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΖΙΠ.	63	13516	άργει Καλαξείδη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	μεσογειακές μεταφορές	ΓΛΑΡΟΣ (δ.)	68	90905	άργει Πειραιάδ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΥΑΣ	70	18634	α. Ν. "Ορλέανην 2/3	ΓΛΑΥΚΟΣ.	68	16229	άργει Αργοστόλη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	δργεί Πειραιάδ				

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡΩΔ)	74	18204	α. Ταϊωσίνα 14/4 διά Πειραιά ε. Λάγος 11/3	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΟΡΕΑ	61	7293	δργεί Πειραιά
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	δργεί Γαλαξείδι	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8987	ε. Χιούστον 14/3
ΓΡΕΦΟΣ	59	9191	δργεί Αμπιτζάν 23/3 διά Τύνιδα	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	δργεί Έλευσινά
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV	72	8987	δργεί Πειραιά	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	62	8927	ε. Πειραιά 9/3
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	δργεί Σφέδη 8/4 διά Πειραιά	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Σαράζ 10/4
ΔΑΝΙΑΛ	63	13628	δργεί Αργοστόλι	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΕΡΑ	75	3990	ε. Βουβάλι 14/4
ΔΑΦΝΗ	74	19451	δργεί Ορλεάνη 18/2	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΑΝ	72	10327	ε. Ν. Όρλεάνη 22/3
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	μεσογειακές μεταφορές	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΝ	72	11201	δργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	δργεί Πειραιά	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΝ	66	10643	δργεί Παλέρμο
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	δργεί Αιγαίντρατομ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΚΑ'Υ	62	6846	ε. Ν. Ύόρκη 18/3
ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	ε. Λουάντα 9/4	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ε. Μόντιλ 14/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ε. Πασάγιες 24/3	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΑΡ	71	10328	δργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Πειραιά 2/4	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	α. Μπαχρέιν 21/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	δργεί Αστακό	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΑΙΝΟ	72	10329	α. Κοιν 17/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	ε. Πειραιά 22/3	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	α. Σαράζ 10/4 διά Φελιξιόνες
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	δ. Σουέζ 2/2	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	δ. Π. Σάδι 20/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	δργεί Πειραιά	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΗ	58	6391	δργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	11659	δργεί Στυλίδα	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΗ	72	16207	α. Κ. Τάσιν 28/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	δ. Σουέζ 29/1	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΗ	67	41680	δ. Σουέζ 10/2
ΔΗΛΑΟΣ	70	8825	ε. Θέσσαλη 19/3	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΗ	69	54857	α. Ιμινχάρ 17/3 διά Φλώσιγκ
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Λιβερπούλ 28/3	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΗ	69	12102	ε. Μπάρα 9/3
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. Αλεξάνδρεια 17/4	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΗ	69	6162	α. Λ. Πάλμας 16/1
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΗ	69	17847	α. Τζένταν 16/1
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	δ. Σουέζ 6/2	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΗ	69	41478	ε. Φλώσιγκ 28/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Βενετία 16/4	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΗ	67	5487	ε. Αιγάλεω 19/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	δ. Σουέζ 7/4	ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	δργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	δργεί Μπαντάρ Αμπάς	ΕΛΠΙΔΑ	56	8352	δργεί Βομβάτη
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ	71	4994	ε. Ρουέν 6/4	ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Βίλα Κοντοτιούσον 15/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ	63	17681	δργεί Πειραιά 4/8	ΕΛΠΙΣ (δ.)	58	12262	α. Σάρροχ 18/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	δργεί Γαλαξείδι 11/7	ΕΛΠΙΣ	71	9885	δ. Παναμά 17/2 διά Κίνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	δργεί Λισσαβώνα	ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	δργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	69	13053	προσράξεις	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	27830	δργεί Σετουμπάλ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	δργεί Πειραιά	ΕΜΟΥΓΑΙ (δ.)	58	20590	α. Αιγάλεων 22/3 διά Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	δργεί Πειραιά	ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Πειραιά 19/3
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α	63	7780	δ. Πειραιά 23/3	ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	δργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ	52	2823	μεσογειακές μεταφορές	ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ ΓΚΑΛΦ	72	10013	ε. Λάγος 26/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ- ΤΗΣ	63	8380	ε. Κόλντιγκ 15/4	ΕΠΙΜΕΔΕΙΑ	70	10006	ε. Μπαγκόκ 8/4
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	δ. Γιβραλτάρ 6/4	ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Μπαγκόκ 17/2
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	δργεί Ελευσίνα	ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	δργεί Μήλο
ΔΙΑΚΑΛΗΣ	63	8872	δργεί Στυλίδα	ΕΠΟΣ	77	9786	δργεί Ελευσίνα
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	60	8868	ε. Καλαμάρι 13/2	ΕΠΤΑ' ΒΕΛΗ	66	16301	δ. Σουέζ 29/1
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	δργεί Μίνα Σάκρ	ΕΠΤΑ' ΓΛΑΡΟΙ	65	15765	δργεί Πειραιά
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	δργεί Πειραιά	ΕΠΤΑ' ΔΑΦΝΕΣ	64	16323	δργεί Πειραιά
ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Μπουσέρ 9/4	ΕΠΤΑΝΗΣΗΣ (δ.)	62	31051	δ. Παναμά 16/4
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Κολούμπια ρίβερ 14/4	ΕΡΗΝΗΙΩ	65	16405	ε. Πειραιά 15/3
ΔΙΔΩ	70	10378	δ. Παναμά 8/3	ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	δργεί Πειραιά
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	δργεί Ιθάκη	ΕΡΜΗΣ	72	15951	δργεί Πειραιά
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β	55	6663	δργεί Λευκάδα	ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Πειραιά 13/4
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	δργεί Πειραιά	ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	δ. Παναμά 15/4
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Μπάχια Μπλάνκα 8/4	ΕΡΟ'ΙΚ ΣΕ'ΥΛΟΡ	57	2074	δ. Π. Σάδι 16/3
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	δργεί Σαλαμίνα	ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. Π. Σάδι 19/3
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	δργεί Ελευσίνα	ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Μπόταν Μπάι 9/3
ΔΡΥΣ	65	20201	δργεί Ελευσίνα	ΕΥΑ	59	11894	δργεί Αστακό
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	δ. Νιόβερ 6/4 διά ΗΠΑ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	δργεί Πειραιά
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Αλεξάνδρεια 15/4
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942	δργεί Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 25/3	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	δργεί Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΑΝ	78	16326	α. Μπουντύροπού 23/3	ΕΥΒΟΪ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	δργεί Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΤ'ΙΜ	72	16398	ε. Τζένταν 26/3	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	78	16935	α. Σαρόνα 9/3 διά Χιούστον
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Μπονάρ 6/4	ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	νέο δόμα «ΚΑΤΕΡΙΝΑ»
ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	ε. Κανκεσαντούρι 25/3	ΕΥΗ Λ	67	14569	δ. Μπρούναμποτελ 14/3
ΕΒΙΑ	61	10029	δργεί Μπάρα	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Π. Πιρι 23/3
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Κ. Κελάκ 18/4	ΕΥΘΥΤΗΣ	73*	10006	ε. Μπιλμάρι 21/3
ΕΒΡΟΣ	62	20372	δργεί Γαλαξείδι	ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	δργεί Πειραιά
ΕΔΕΣΣΑ	64	8083	δργεί Τρινκομάλι	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Π. Σάδι 19/2 διά Αλεξάνδρεια
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	δργεί Πειραιά	ΕΥΠΟΣ ΣΕ'ΥΛΟΡ	60	10611	δργεί Αστακό
ΕΘΝΟΣ	77	16726	δργεί Πειραιά	ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΖ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	ύπο παραλαβή	ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713	α. Μίνα Καμπούς 12/3
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	δργεί Στυλίδα	ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	δργεί Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	α. Λιβερπούλ 15/4	ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	δργεί Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8399	δ. Λάς Πάλμας 25/3	ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	α. Ζ. Φραγκόκο 10/3
ΕΙΡΗΝΗ Δ	64	9406	α. Λάς Πάλμας 13/1 διά Λάγος	ΕΥΑΣΤΑΘΙΑ	57	7165	δργεί Χαλκίδη
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	δργεί Ελευσίνα	ΕΥΤΕΡΗΝΗ	56	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	31638	δ. Κωνιόπολ 5/4 διά Κωνσταντίνα	ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	δργεί Χαλκίδη
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	δργεί Στυλίδα	ΕΦΑΙΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Ρεουμά 22/3 διά Πρέβεζα
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	23552	α. Κολόμπη 7/4	ΕΦΑΙΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Χαμπτόν ρόδης 13/3 διά Τέξας
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	δργεί Πειραιά	ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Μάλαγκα 21/3
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	α. Φλώριαν 17/3 διά Ντερέβεζα	ΕΦΗ	61	3791	αργεί Χαλκίδη
ΕΙΚΑΙΡ	63	13841	δργεί Πειραιά	ΖΑΝΕΤ	58	2556	δργεί Αύγουστα
ΕΚΤΟΝ	62	11428	δργεί Γαλαξείδι	ΖΑΝΝΗ	66	4503	ε. Πειραιά 9/4
ΕΚΤΩΡ	70	16258	δργεί Χάλιδα	ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	22857	δ. Γιβραλτάρ 20/2 διά Αλεξάνδρεια
ΕΚΤΩΡ	75	14523	α. Χάλιδα 2/2	ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	30168	α. Λ. Αντίζελ 13/3 διά Κόμπε
ΕΑ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	ε. Αλεξάνδρεια 9/3	ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	54282	στο Γκόθεντζουργκ (Επικούενδη)
ΕΑΛΑΦΙ	68	19495	α. Μπάχια Μπλάνκα 9/2	ΖΕΤΤΑ	71	20516	δργεί Πειραιά
ΕΑΛΑΦΙΝΑ	73	14353	ε. Μόζι 6/4	ΖΕΥΣ	60	11887	α. Βατιλόρη 14/3
ΕΑΓΙΑΝΝΗ	70	12142	ε. Χαδάνη 11/4	ΖΕΦΟΥΡΟΣ	77	16366	δργεί Γαλαξείδι
ΕΑΕ'ΙΣΤΣΤΡΙΑ	66	10659	ε. Πειραιά 26/12	ΖΗΝΟ	81	23100	α. Μίνα Καμπούς 24/1
ΕΑΕ'ΙΣΤΣΤΡΙΑ I	64	10652	δργεί Στυλίδα	ΖΙΝΙ	76	11348	α. Ντουάρδα 17/3
ΕΑΕ'ΙΣΤΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	δργεί Πειραιά	ΖΙΡΙΑ	71	4635	ιδέ «ΥΠΑΠΑΝΤΗ»
ΕΑΕΝΗ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	δργεί Σουέζ	ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Ριο Γκράντες 28/3
ΕΑΕΝΗ	66	16677	ε. Λιοσαρίων 10/3	ΖΥΓΟΣ	69	3490	δργεί Αστακό
ΕΑΕΝΗ Β	73	20713	α. Χιροσίμα 3/3 διά Παναμά	ΗΒΗ	79	16376	δ. Ελισνόρε 26/2
ΕΑΕΝΗ	60	1995	ε. Πειραιά 15/3	ΗΒΗ	70	2865	μεσογειακές μεταφορές
ΕΑΕΝΗ II	75	35716	α. Σαβόνα 15/2	ΗΖΚΑ	58	1590	όργει Σ. Χουάν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΑΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Σάν Πέντρο (Α'Φρική) 25/1	ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	67	27018	ε. Αύγουστα 2/4
ΕΑΕΝΗ Δ	69	3784	δργεί Γάνδη	ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	66	21374	ε. Μπαλμόδη 19/4
ΕΑΕΥΒΕΡΙΑ	59	8401	α. Σινκαπούρη 13/3 διά Περισκό	ΗΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	δργεί Στυλίδα
ΕΑΕΥΒΕΡΙΟΣ	66	12995					

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ	68	35477	α. Ν. Όρλεάνην 10/3 δρυει Πειραιά	KAPITAIN TZON A	61	13338	α. Άμβούργο 9/3 διά Λενινγκραντ
ΘΕΟΔΕΓΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	ε. Χόμπιτον ρόδι 21/4 α. Αμπερντραν 25/2	KAPITAIN TZORTZ A	66	19595	α. Χιούστον 16/3
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	ε. Δ. Γκουλέτ 13/3	KAPITAIMIKHALIS	69	9038	α. Κολόμπιο 11/3
ΘΕΟΔΟΡΟΣ	61	8456	δρυει Πειραιά	KARA'ISAKAKH	65	16903	δρυει Γαλαξείδη (ΕΠΩΛ.)
ΘΕΟΔΟΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10722	δρυει Πειραιά	KAREERA	67	5453	α. Σουάμπα 12/3
ΘΕΟΔΗΠΤΟΣ	65	41872	δρυει Πειραιά	KARIMPIAN KARRIΕR	62	15961	δ. Σουέζ 17/3
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	α. Τόραντα 5/3	KARIN BATHE	73	23688	ε. Λισσαβώνα 19/3
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	δρυει Στυλίδα	KARINA	67	41914	δρυει Σετούμπαλ
ΘΕΟΣΚΕΛΑΣΤΗ (δ.)	62	25717	α. Αγιουστα 8/4 διά Γιβραλτάρ δρυει Φορτλέδα	KARINA	56	4870	δρυει Γουόρρι
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	ε. Μεθιλ ρόδι 20/3	KARLOVA	75	29314	δ. Γιβραλτάρ 14/3
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	στό Ναυαράκι (αυμπιλήρωση)	KAROLINA	68	10562	ε. Ρουέν 10/3
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Βαλτιμόρη 21/3 διά Κίνα	KAROLINA	66	5681	α. Κ. Τάουν 12/3
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	10460	ε. Ροζάριο 30/3 διά Κούβα	KAROLINE Ε	73	13324	α. Τζένταν 7/3
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	δρυει Πειραιά	KARYANTA	73	34067	ε. Βανκούβερ 18/3
ΘΕΤΙΣ	74	35540	δρυει Γλασκώβη	KARYATIS	70	16040	α. Τζένταν 23/3
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	α. Κοκούρα 15/3 διά Κουβέτη	KARYATIS	70	10886	δ. Σουέζ 20/3
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	α. Κόρπους Κοίστι 10/3 νέο δνομα «ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ»	KASOS	76	14983	δρυει Πειραιά
ΘΙΣΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μεθιλ ρόδι 20/3	KASSANDRA	69	14138	α. Τζιμουτί 5/2
ΘΙΣΛ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	43339	δρυει Π. Αρθρουρ	KASSIA	72	16704	δ. Σουέζ 25/1
ΘΩΜΑΣ Α	58	11201	α. Τζένταν 24/1	KASSIAN ΓΚΛΟΡΥ	59	4632	ύπο παραλοβή
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	δρυει Λονδίνο	KAST MΠΗΒΕΡ	68	30294	άργει Χαλκίδα
ΙΑΣΩΝ	70	11489	δρυει Πειραιά	KASTA ΣΗΗ	68	26537	δ. Σκώ 20/3
ΙΚΑΝ	58	2882	ε. Τζένταν 19/3	KASTA ΠΡΑΪΤΝ	58	2448	ε. Πειραιά 6/2
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	δρυει Στυλίδα	KASTA ΣΠΙΡΙΤ	57	1235	μεσογειακές μεταφορές
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	δρυει Πειραιά (ΕΠΩΛ.)	KASTRO	65	1225	ε. Πειραιά 15/9
ΙΝΓΚΑ	58	3860	δρυει Πειραιά	KASTRO Κ	54	5955	α. Ίντεργκόρντον 19/2
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	δρυει Πειραιά	KATERINA	76	3824	α. Μόλτα 19/3
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΙ	51	3640	δρυει Χαλκίδα	KATERINA A	61	2499	μεσογειακές μεταφορές
ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8109	δποθήρη στό Π. Σάδι	KATERINA B (δ.)	58	2580	δ. Γιβραλτάρ 15/3 διά Βόλο
ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ	60	14840	ε. Σιγκαπούρη 4/2	KATERINA ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	δ. Δαρδανέλια 11/3
ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΤΙ	63	15806	α. Σιγκαπούρην 24/2 διά Τζένταν	KATERINA E	70	14370	α. Κασσιούγκ 4/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σάδι 14/4	KATERINA K	80	15979	α. Τζάκαρτα 22/2 διά Σιγκαπούρην
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	δρυει Αλιβέρι	KATIA (δ.)	61	12959	δρυει Γαλάται
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	δ. Ντόβεζ 9/4	KATIE	60	10187	δ. Π. Σάδι 28/2 διά Πειραιά
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45251	δρυει Αλιβέρι	KATINA (δ.)	69	5068	α. Μελίλι 21/2 διά Γιβραλτάρ
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Μπιλούτρα 20/3	KΕΙ'Π ΑΓΚΡΙΟΣ	66	38878	ύπο παραλοβή
ΙΟΣ	57	2875	δρυει Αστακό	KΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	29955	ε. Ολάκα 11/3
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Π. Σάδι 21/3	KΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	14651	δρυει Ρίβερ Φόλ
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	δ. Παναμ 1/4	KΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	11416	δ. Παναμ 4/4
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	ε. Ίντσαν 16/2	KΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΤΙΚ	69	9868	δρυει Πειραιά
ΙΡΙΣ	72	4999	δρυει Χαλκίδα	KΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	71	9964	α. Ν. Όρλεάνην 4/2
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Ριό Γκράντε 2/1 διά Ίράν	KΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΑ	58	13700	δρυει Ρίβερ Φόλ
ΙΩ	69	8909	ε. Π. Έμπεδοκλε 14/4	KΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Αντζελες 6/3
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	ε. Σπέτζια 13/4	KΕΡΤΙΣ	3	16459	ύπο παραλοβή
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Αλεξανδρία 15/4	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΙΜ	70	13907	α. Τζένταν 3/4
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Ραβέννα 7/3	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18449	δ. Κωνίπαλη 14/4
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	δρυει Έλευσίνα	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	ε. Τερνόύζεν 13/12
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	δρυει Αστακό	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	α. Νεκοτάσα 4/3 διά Ρωσία
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16227	α. Πειραιά 15/3 διά ΗΠΑ	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250	δρυει Πειραιά 24/11
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	ε. Τζένταν 10/3	KΕΧΡΕΑ	61	14982	α. Φόρ 10/3 διά Γιβραλτάρ
ΙΩΝ	71	11506	δρυει Λονδίνο	KΙΓΚ ΑΛΑΜΕΝΗΝ (δ.)	66	52870	α. Πειραιά 17/3
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	ε. Ν. Όρλεάνην 21/3	KΙΓΚ ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	64	33445	α. Ρόττερνταμ 5/3
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	δρυει Πειραιά 21/12	KΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	α. Μουντάσ 14/3
ΚΑΒΑΚΟ	53	5239	δρυει Χαλκίδα	KΙΚΑ	81	15400	δρυει Γαλαξείδη
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ	67	10322	α. Ντόρμπαν 16/3 διά Ιτανία	KΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	δρυει Πειραιά
ΚΑΒΟ ΓΡΟΣΣΟΣ	68	10322	α. Άμβούργο 19/4	KΙΜΩΛΟΣ	64	7891	δρυει Πειραιά 30/10
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	δρυει Πειραιά	KΛΑΔΙΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	58	8300	νέο δνομα «VERBIER» σημ Μαλ.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Μποχρέν 14/4	KΛΑΙΡΗ Α. ΤΖΑΒΑΙΡΗ	77	17300	δ. Σουέζ 5/3
ΚΑΒΟ ΞΦΙΑΣ	61	21305	δρυει Πειραιά	KΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	δρυει Πειραιά
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Ντόρμπαν 11/3	KΛΑΕΝΘΩΣ	76	16366	ε. Κομό Μπαΐη 15/4
ΚΑΘΡΙΝ	63	8293	δρυει Τάβη 17/3	KΛΕΙΩ	58	8791	δρυει Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Λ	70	16285	δ. Γιβραλτάρ 4/3 διά Κούβα	KΛΗ	58	9882	δρυει Πειραιά
ΚΑΙΤΗ	65	23391	ε. Λισσαβώνα 15/3	KΟΜΕΤ	72	9824	α. Αιγαίνδρη 20/2 διά Αβάνα
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	δρυει Πειραιά	KΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Ιντσάν 6/4
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	δρυει Πειραιά	KΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	67	4507	δρυει Πειραιά (ΕΠΩΛ.)
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Τάμπα 4/3 διά Αρούμπα	KΟΜΠΑΣ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	68	3858	δρυει Πειραιά
ΚΑΛΙΣ ΣΚΑΥ'	60	4240	δρυει Γάνδη	KΟΝΙΤΣΑ	75	34298	ε. Ν. Όρλεάνην 8/4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α	69	11329	α. Βιζακαπούνια 18/3 διά Σιγκαπούρην	KΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	δ. Παναμ 24/2 διά Κασσιούγκ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ	74	15938	α. Λαζάρι Καρντένα 12/2	KΟΝΚΑΡ ΔΘΕΩΔΡΟΣ (μ.)	81	16000	α. Ράς Τανούρα 3/4
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	δρυει Λουάντα	KΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Ναγκόνια 8/ διά Μπουνεβαντούρα
ΚΑΛΟΜΟΥΡΑ Β	73	11349	δρυει Πειραιά	KΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	δρυει Αμοτέρνταμ
ΚΑΛΥΨΩ Ν	69	11430	ε. Τζένταν 18/3	KΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Πούλο Μπούκορ 20/3
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	δ. Σουέζ 5/3	KΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. Καράται 19/3
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Καζαπλάνκα 11/3	KΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	δρυει Μπρούνευ Μπαΐη
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	δρυει Αστακό	KΟΝΚΑΡ ΠΑΊΟΝΗΡ	68	22836	δρυει Αμοτέρνταμ
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	δ. Κωνίπαλη 13/4	KΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	ε. Κασσιούγκ 14/3
ΚΑΝΑΡΗΣ Δ.Ν.Δ. (δ.)	53	15882	α. Λευσσ 19/3 διά Πειραιά	KΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	δρυει Αμοτέρνταμ
ΚΑΝΕΤΑΝ	78	151225	ύπο παραλοβή	KΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΝΑ	82	16000	ε. Αιμέρρα 23/2
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Αμβέρσα 22/3 διά Κωνίπαλη	KΟΝΚΡΟΡΝΤ (δ.)	81	16000	α. Σαν Σιπράν 14/3 διά Όζκα
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	α. Ρόττερνταμ 23/3 διά Άμβούργο	KΟΝΣΤΕΛΑΕΊΣΟΝ	66	42164	δρυει Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΟΔΣ	77	10459	ε. Μομάσ 2/3	ΓΚΑΛΑΞΥ	67	7680	ε. Κων/πολη 12/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	δρυει Χαλκίδα	ΚΟΝΣΤΕΛΑΕΊΣΟΝ	77	5539	ε. Άλεξανδρεια 19/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	δρυει Χαλκίδα	ΚΟΝΣΤΕΛΑΕΊΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	ε. Ν. Ύρκην 18/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΥΝΗΣ	73	9219	δ. Γιβραλτάρ 25/1	ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	ε. Άλεξανδρεια 13/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	δρυει Ούμ Κάρρ	ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	63	7689	ε. Καράται 2/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	δρυει Χαλκίδα	ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	δρυει Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι	68	15355	δρυει Πειραιά	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	ε. Δάντοιχ 21/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	ε. Άλεξανδρεια 18/3	ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	ε. Π. Αντζελες 12/3 διά Κορέα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	δρυει Στυλίδα	ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Βοστόνη 754
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Δ. (δ.)	62	31669	προσαραγμένο Αλγέρι	ΚΟΣΜΑΣ (δ.)	64	34921	ε. Βαλπαραίζο 18/3 διά Π. Αρένας
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛΣ	58	6359	δρυει Γαλαξείδη	ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	ε. Χαλκίδα 28/2 (Επισκευες)	ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	δρυει Αστακό
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Λισσαβώνα 4/3	ΚΟΤΟΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	64	4772	α. Ματούτο 14/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΥΑΡΡΟΣ	66	16048	ε. Χαλκίδα 28/2	ΚΟΥΙ'ΝΣΥ	60	9423	ε. Μπαντόρ 14/3
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	δρυει Πειραιά	ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ Κ	58	9878	ε. Λαύριο 28/12
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366</td					

ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΟΝΤ	82	11500	στό Γκντάνος (συμπλήρωση)
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΔ	78	10832	α. Κόμπε 9/3
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Ντιαμάρ 28/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Αύγουστα 15/3 διά Ράς Λανούφ
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	ε. Τζένα 13/3
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ(δ.)	73	42470	α. Αύγουστα 1/3 διά Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΤΣΕ'ΙΝΤ	82	11500	α. Κόμπε 16/3
ΚΡΙΟΣ	59	16875	άργει Πειραιά
ΚΡΙΟΣ.	75	7028	α. Λισσαβώνα 14/3
ΚΡΙΤΙΑΣ.	67	9549	ε. Ρευνίον 11/3
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	άργει Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	72	10078	ύπο παραλαβή
ΚΡΩΝΟΣ	73	11170	ε. Σιγκαπούρην 21/3
ΚΡΩΝΟΣ	67	6911	ε. Ρουέν 13/3
ΚΡΟΥΣΕ'ΙΝΤΕΡ	58	1596	άργει Πειραιά
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Ντιάρπατ 21/3 διά Ντιούμπη
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άργει Πειραιά
ΚΥΘΗΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Κωνιόπολη 9/3
ΚΥΘΗΝΟΣ	62	4784	α. Λάς Πλάμας 8/3
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Πούντα Κάρπτον 8/3
ΚΥΜΑ	60	7758	άργει Πειραιά
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	64	31040	άργει Πειραιά
ΚΥΡΑ	63	10032	άργει Πειραιά
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΟ	67	26493	ε. Ναξόντα 11/2
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	άργει 'Αστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Βέρμε 18/3
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Χάφια 13/3 διά Αμετέρνταμ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	άργει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ.	60	6808	κατάκλων 2/4
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	άργει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	άργει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ν. Όρλεάνην 16/4
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	13271	άργει Πειραιά
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Ρούμπιον 10/4
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	άργει Πειραιά
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	α. Σεβίλη 16/4
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	ε. Θέουτα 16/4
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	ε. Πειραιά 4/2
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	άργει Λευκάδα
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	άργει Πειρίδη
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Σουέζ 19/4 διά Τζένταν
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	α. Τρινκούδη 6/3 διά Κ. Τάουν
ΛΑΪΓΟΝ ΟΦ ΠΑΓ'ΡΙΟΥΣ	80	2925	ε. Πειραιά 25/2
ΛΑΪΓΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	άργει Τρινκούδη
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ε. Πειραιά 4/3
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΣ	78	9485	δ. Γιβραλτάρ 17/3
ΛΑΚΥ ΡΑΓ'ΙΝΤΕΡ	81	7000	α. Λιμπητε 10/3 διά Μάλιο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Δουνέρκην 9/4
ΛΑΚΩΝΙΚΟΥ (δ.)	65	34185	άργει 'Ελευσίνα
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	δ. Σουεζ 20/1
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. Καστελαμάρε
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Μπέρρια 12/3 διά Μόντρεαλ
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Π. Άντζελες 11/2
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	άργει Πειραιά
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	άργει Πειραιά
ΛΕΔΕΑ	63	17879	άργει Γαλαξείδη
ΛΕΜΑΝ.	66	2953	α. Νίκαια 11/12 διά Βαχράν
ΛΕΝΙΟ Χ.	63	15929	ε. Ντιάρμπατ 10/11
ΛΕΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ.	61	13480	ε. Τάραντα 19/3
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στήν Λισσαβώνα 20/9
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	60	4489	άργει Λευκάδη
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Γιουρούπορτ 23/3 διά Κλαιπέντα
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	άργει Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	δ. Σουέζ 17/3
ΛΕΩΝ	72	2311	άργει 'Ηγουμενίτσα
ΛΕΩΝΙΣΗ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Κολόμπιο 10/3 διά Ιράν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Λισσαβώνα 18/3 διά Βραζιλία
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	άργει Στυλίδα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	άργει Πειραιά
ΛΗΓΚ	61	8658	δ. Σουέζ 24/10
ΛΗΔΑ	63	8566	ε. Πειραιά 28/9 (έπικευσης)
ΛΗΔΑ II.	67	9381	δ. Γιβραλτάρ 1/3
ΛΗΜΜΟΣ (δ.)	69	17485	ε. Βενετία 21/3
ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	άργει Πειραιά
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Μαπούτο 26/2 διά Μπέρια
ΛΙΔΗ Χ. (δ.)	67	48719	άργει Πειραιά
ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΤ	82	19800	α. Σκάπα Φλόρου 20/3
ΛΙΜΠΕΞΠΡΕΣ	82	19337	ύπο παραλαβή
ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ	76	75134	δ. Κωνιόπολη 11/3
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	δ. Σουέζ 12/3
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	άργει 'Ηγουμενίτσα
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ.	61	8951	άργει 'Ηγουμενίτσα
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Πειραιά 9/3 διά Λαύριο
ΛΙΨ	68	9650	α. Πειραιά 18/3 διά Γερμανία
ΛΟΓΙΑΙΤΥ	69	9045	άργει Μπάραρα
ΛΟΓ'ΙΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Ν. Όρλεάνην 13/3
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	άργει Στυλίδα
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	άργει Πειραιά
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ε. Σιγκαπούρην 20/3
ΛΟΥΣΙΩΣ	73	63287	α. Ν. Όρλεάνην 13/3
ΛΟΥΣΥ	74	16006	άργει Πειραιά
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 17/3 διά Θεσσαλονίκη
ΛΥΡΑ	67	41914	άργει Σετούμπαλ
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Σηάττλ 21/3
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	άργει 'Ακρατα
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Χιούστον 12/3
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Μπάχια Μπλάνκα 17/3
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	α. Πειραιά 26/2
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	άργει Πειραιά
ΜΑΙΡΟΥΑΛ	63	14203	δ. Κωνιόπολη 2/3
ΜΑΙ'ΣΑΝ ΙΙ.	58	5376	α. Ναπέρ 4/3 διά Ισπωνία
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	άργει Πειραιά
ΜΑΚΡΑ	73	8957	ε. Ρότερνταν 19/3
ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	άργει Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Ρότερνταν 15/9
ΜΑΝΙΑ	68	2918	ε. Πειραιά 15/9
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	α. Άλγκεθίρας 9/3
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Χιούστον 13/4
ΜΑΝΤΩ V. (δ.)	72	17432	α. Αμβούργο 30/3
ΜΑΝΩΛΗΣ Α.	80	5511	ε. Πειραιά 1/2
ΜΑΝΩΛΗΣ Χ.	62	15405	μεσογειακές μεταφορές

ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΙΩΣ	77	12526	ε. Ν. Όρλεάνην 13/3
ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	άργει ρίβερ Μπλάκαγουάτερ
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	άργει Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΟΦΡΥΣ	68	18525	άργει Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Σιγκαπούρην 18/3 διά Ρουμανία
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	77	19678	ε. "Αν. Φραγκίσκο 19/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	36264	ε. Ρότερνταν 20/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Κωνιόπολη 28/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	α. Γκιζός 28/2 διά Βραζιλία
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΑΣ	74	33147	ε. 'Αμπέρσα 21/3
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Λ. 'Αντζελες 26/1
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	άργει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙ'Κ	62	8967	δ. Μπρούναμπουτελ 26/2
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	δ. Παναμά 19/3
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Κέλε 23/3
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Λισσαβώνα 9/3 διά Σαβάννα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ I.	66	18155	άργει Τρινκούδη
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	άργει Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	άργει 'Αστακό
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	άργει 'Αργοστόλι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607	άργει Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	άργει Ελευσίνα
ΜΑΡΤΙΚΩ	58	2966	ε. Πειραιά 24/2
ΜΑΡΕΛΙΑ	63	15929	δ. Σουέζ 27/12
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Σιγκαπούρην 17/3
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485	δ. Πάσιδ 17/3
ΜΑΡΙ ΧΑΝΑΡΗ	66	18569	άργει Χαλκίδα
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Χιούστον 9/3
ΜΑΡΙΑ	70	9101	άργει Λευκάδη
ΜΑΡΙΑ	59	5379	άργει Χαλκίδα
ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	άργει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938	α. Σουάμπα 10/3
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	ε. Κωνιόπολη 26/2
ΜΑΡΙΑ ΖΑΚΕΙΝΑ Σ.	68	1599	δ. Σουέζ 21/3
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	51602	α. Δάς Πάλμας 21/12
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Ν. Όρλεάνην 20/3
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	άργει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Μασσαλία 13/3
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	άργει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	άργει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ Ε.	68	11361	άργει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΛΑ	67	9365	α. Πειραιά 19/3 διά Θεσσαλονίκη
ΜΑΡΙΑ Σ.	58	9028	άργει Σ. Τάών
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ'ΓΘ (δ.)	66	42799	α. 'Αιγάρεσα 21/3 διά Γιβραλτάρ
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	δ. Παναμά 16/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Τζάρτζιδους 14/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411	άργει Πειραιά
ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	ε. 'Αννάπολης άνκορετζ 17/3
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	δ. Μπρούναμπουτελ 15/1
ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	δ. Γιβραλτάρ 3/4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	άργει 'Αλιξέρι
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Σάντος 4/4
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	ε. Μάλαγκα 30/3
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	α. Πειραιά 15/3 διά Αντίκυρα
ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	άργει Πειραιά
ΜΑΡΙΔΑ	71	16269	α. Μόντρεαλ 1/4 διά Ινδονησία
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569	α. Φρημάντλ 14/2 διά Ρωσία
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Φιλαδέλφεια 4/2
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	60	4116	ε. Κιάτιζα 16/3
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	α. Φρημάντλ
ΜΑΡΙΝΑ Π.	61	7838	άργει Πειραιά
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	άργει Σετούμπαλ
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	ε. Ν. Όρλεάνην 18/3
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	άργει Πόρμπουρι
ΜΑΡΙ ΦΙΛΙΠ.	58	5087	άργει Χαλκίδα
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	δ. Κωνιόπολη 12/3 διά Μ. Θάλασσα
ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	άργει Γαλαξείδη
ΜΑΡΚΟΣ	75	28082	άργει Σετούμπαλ
ΜΑΡΚΟΣ ΑΥΡΑΣ	82	21000	άργει Σάντερλαντ
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	ε. Μπαγκόνη 21/12
ΜΑΡΑΕΝ	57	5087	άργει Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΑΙΟ	78	19974	δ. Πάσιδ 10/3
ΜΑΡΟΥΚΑ	57	8899	άργει 'Αργος'-λι
ΜΑ			

ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Δ. "Αντζέλες 1/3	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Γένυπο 2/2
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	α. Σιγκαπούρην 14/4	ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584	δργει Πειραιά
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Τζένταν 10/3	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6645	δργει Πειραιά
ΜΕΣ. ΔΩΣ (δ.)	70	17485	α. Ρότερνταν 7/3	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	α. Βανκούβερ 14/3 διά Ινδία
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Σουάμπια 18/3	ΝΕΑ ΕΠΙΣ.	78	16478	δργει Λονδίνο
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ε. Πειραιά 1/2	ΝΕΑ ΤΥΧΗ.	78	16478	δργει Πειραιά
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	ε. "Άγ. Φραγκίσκο 9/3	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Μποναρί 12/3 διά Βενεζουέλα
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	ε. Ναπόλη 21/2	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ'	78	33191	α. Αμβούργο 4/3
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	ε. "Οπτίνη 24/3	ΝΕΊΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΞ.	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	ε. Φελιέτον 9/3	ΝΕΑΗ Π. (δ.)	57	12483	δ. Κωνιπόλη 16/3
ΜΗΛΟΣ Α' ΓΑΛΑΝΤ.	79	10991	δργει Πειραιά	ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	ε. Φόρ 20/3
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	ε. Αύγουστα 5/3	ΝΕΜΕΑ	79	10993	δ. Σουέζ 5/2
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ.	67	11993	ε. Θεσσαλονίκη 4/3	ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	δργει Πειραιά
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ.	68	2983	ε. Ούμι Σάδι 17/3	ΝΕΝΑ.	74	39866	α. Ν. "Ορλέανην 8/3
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ.	76	19150	ε. Βιρτού 22/2	ΝΕΝΙ	69	2985	δργει Πειραιά
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	ε. Βοϊβόλη 2/3	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Ιτατζί 15/1
ΜΙΝΑ	67	12843	δργει Ν. "Ορλέανην	ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	δ. Παναμά 16/3
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	δργει Πειραιά	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	δργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Καρθαγένη 15/3	ΝΕΣΤΩΡ.	82	37000	υπό συμπλήρωση (Ταιμπά)
ΜΙΝΙ ΛΑΙ' ΟΝΕΣ	72	1563	δργει Πειραιά	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Μηάχι Μπλάνκα
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	δργει Πειραιά	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8213	δργει Γαλαξείδι
ΜΙΝΙ ΛΑΝΖ	69	1569	δργει Πειραιά	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	ε. Μιζουσίμια 9/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. Ορλέανην 2/3	ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Καράτοι 5/2 διά Ίράν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ε. Κιότσια 12/3	ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Προκρέδο 30/3	ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	δργει Ντουμπάι
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	δ. Παναμά 21/3	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στά Έλλας (άποθήκη)
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	δργει Ν. Ορλέανην	ΝΗΡΗΣ	77	18080	δ. Π. Έλιζαμπεθ 17/3 διά Ιμιμιχάμ
ΜΙΝΙ ΛΕΔ' ΜΠΟΡ	71	1563	μεσογειακές μεταφορές	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	δργει Χαλκίδα
ΜΙΝΙ ΛΕΤ' Ν	70	1582	ε. Χιούστον 15/3	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	δ. Ντόβερ 3/3
ΜΙΝΙ ΛΕΤ' Σ	69	1570	δργει Ελευσίνα	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δργει Τρικομάλη
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ε. Χιούστον 11/3	ΝΙΚΑΤΟΡ.	64	10275	ε. Αλεξάνδρεια 19/3
ΜΙΝΙ ΛΗΤΣΕΝΤ	74	1578	ε. Τούρκαν 8/3	ΝΙΚΗ.	71	9075	δργει Ελευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	δ. Π. Σάδι 7/3	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	δργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΑΡΝΤ	72	1562	ε. Πειραιά 8/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	65	29721	ε. Καύναν Μπράκ 13/3
ΜΙΝΙ ΛΙΑΚΑ (δ.)	70	1598	ε. Ραβίννα 2/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	δργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	δργει Ν. Ορλέανην	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	δργει Αστακό
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	προσδράξει Τζιτζελί 6/3/82	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΡΓΑΣ.	58	3566	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	δργει Πειραιά	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	δ. Π. Σάδι 21/3
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ε. Χιούστον 7/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	ε. Σουέζ 1/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	ε. Τζένταν 20/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	δργει Ν. Ορλέανην 25/3	ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	δργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	δ. Ντομινικό 18/4	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Παναμά 13/4 διά Μπορντώ
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	δργει Πειραιά	ΝΙΚΟΣ.	61	1543	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	ε. Ν. Ορλέανην 17/3	ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	δ. Σουέζ 22/3
ΜΙΝΙ ΛΩΑΣ	71	1594	ε. Ν. Ορλέανην 20/3	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	δργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Ν. Ορλέανην 15/3	ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	71	65347	δργει Άλιβερι
ΜΙΝΟΣ	75	28082	δργει Πειραιά	ΝΙΚΟΣ Μ.	62	20201	ε. Τακοράντι 2/2
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	57	4535	ε. Σαβάνα 18/3	ΝΙΚΟΣ Ν.	77	114688	δργει Πειραιά
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	δργει Αστακό	ΝΙΚΟΣ Ι.	69	10445	α. Σιγκαπούρην 26/2
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Α. Ορλέανην 15/3	ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	α. Ναντόρ 24/2
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΝΑ	74	28082	δργει Μπιλιμπά	ΝΙΚΥ.	58	9087	δργει Πειραιά
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	δ. Σετουπόλη	ΝΙΜΠΛΑ.	71	2994	δργει Σουέζ
ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	δ. Π. Σάδι 20/3	ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	δργει Τούρρι
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δργει Ντρόπαν 7/4 διά Μη. "Άρες	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	δ. Παναμά 18/3
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Σούλιου Βόρε 8/3	ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΒ.	54	7701	α. Αλεξάνδρεια 11/4 διά Γιβραλτάρ
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	δργει Πειραιά	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ.	66	25820	δργει Στυλίδα
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	δργει Γαλαξείδι	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	δργει Στυλίδα
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	ε. Πειραιά 2/3	ΝΟΡΘ ΧΑΐΝΕΣ	62	15110	δργει Στυλίδα
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	δργει Σαρδά	ΝΟΡΘΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	δ. Γιβραλτάρ 12/3	ΝΟΡΜΑΝΔΑ (δ.)	72	118662	ε. Πειραιά 18/3
ΜΙΧΑΛΗΣ ΖΥΛΑΣ	61	12662	ε. Ν. Μαγκαλόρε 10/3	ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	δ. Παναμά 18/3
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	δργει Αστακό	ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Αλεξάνδρεια 10/3
ΜΟΙΣΙΑ	74	33073	ε. Τάμτα 11/3 διά "Αιματερντού	ΝΟΤΗΣ.	55	3956	δργει Νάντη
ΜΟΜΠΙΔΑ (δ.)	69	47958	ε. Αρθρούρ 26/2	ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	δργει Γαλαξείδι
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ε. Κέιπ Λοπέζ 10/4	ΝΟΤΟΣ	61	7351	ε. Γιβραλτάρ 2/2
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	ε. Μπατακούρο 7/3	ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	66	22260	α. Θέστα 12/4
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	δργει Πειραιά	ΝΤΑΙΑΙΑ Α.	57	9132	δ. Σουέζ 18/4
ΜΟΥΝΤΣΤΕΡΕΙΔ' ΝΤΖ	60	9365	δργει Τρικομάλη	ΝΤΑΝΙΕΛΑ (δ.)	59	12299	α. Παρανάγκουα 10/3
ΜΟΥΤΣΙΝΑ	77	5509	ε. Λονδίνο 3/3 διά Νιουφάουντλαν	ΝΤΑΝΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	δργει Γαλαξείδι
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	στό Ναγκασάκι (συμπλήρωση)	ΝΤΑΝΟ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	61	13054	α. Αμέρρα 5/4 διά Ρότερνταν
ΜΠΑΛΑΚ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	82	31500	ε. Τζένταν 12/3	ΝΤΑΥΐΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	δργει Στυλίδα
ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ.	67	8799	ε. Σιγκαπούρην 23/1	ΝΤΑΥΐΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	ε. Γιβραλτάρ 28/3
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8937	δργει Πειραιά	ΝΤΑΥΐΝΑΜΙΚ ΣΕΥΔΑΟΡ (δ.)	58	11486	ε. Τάκρονβιτ 21/2
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	ε. Κοπέρ 5/3 διά Τρίπολη	ΝΤΑΦΟΝΤΙΑ Β. (δ.)	61	22256	ε. Αμβούργο 20/4
ΜΠΕΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	δργει Αργοστόλη	ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥΐ ΙΝΤ.	74	14523	ε. Χιούστον 28/3
ΜΠΕΑΣΚΑ'Υ	57	7974	ε. Πειραιά 13/12	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ.	77	15320	ε. Λάγος 11/4
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	δργει Λάς Πάμας	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ.	77	15320	ε. Βουλώνη 27/3
ΜΠΙΑ Π.	75	7246	ε. Φιλαδέλφεια 19/3	ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ.	77	15320	δργει Πειραιά
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΜ	60	8573	μεσογειακές μεταφορές	ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΤ.	68	13553	δργει Γαλαξείδι
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΙ'	63	9657	δργει Πειραιά	ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙ'ΤΟΡ.	65	7700	δργει Φιλαδέλφεια 13/4
ΜΠΛΟΥ ΣΗ.	58	3778	δργει Σφάδ	ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.	68	14342	δργει Γαλαξείδι
ΜΠΟΝΑΤΣΑ	68	16005	δργει Αμετερνταμ	ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ.	72	9710	α. Φιλαδέλφεια 10/4
ΜΠΟΣ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	72	3621	ε. Καράτοι 21/3	ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	δργει Πειραιά
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	δ. Παναμά 15/3	ΝΤΕΡΜΠΙΤΥ	75	35764	δργει Αρνοστόλη
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-				ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	δργει Πειραιά
ΡΑΝΤΖΑ (δ.)	64	32756	δργει Πέραμα	ΝΤΙΕΓΚΟ.	67	3315	α. Πειραιά 29/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	ε. Σιγκαπούρην 5/3 διά Ινδονησία	ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	ε. Καζαμπλάνκα 9/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	δργει Πειραιά	ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ.)	59	12463	α. Ν. "Υόρκην 23/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Νόρτεχαν 12/3 διά Χιούστον	ΝΤΟΜΙΝΙΚ.	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ.	59	6132	δργει Πειραιά	ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	α. Σουάμπα 28/3
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	δργει Λευκάδα	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Φιλαδέλφεια 23/3
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΓ'ΙΣ.	54	6103	δργει Στυλίδα	ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	δργει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	δργει Πειραιά	ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	δργει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	δργει Πειραιά	ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	δργει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	δργει Πειραιά	ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	δργει Αγ. Θεοδώρους
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΠΛΟΥΝΙΟΝ	67	8955	ύπτα παραβάθι	ΝΥΜΦΗ Κ.	66	32260	δ. Κωνιπόλη 27/3 (σημ. Παναμά)
ΜΠΡΑΤ' Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	δργει Πειραιά	ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	δ. Γιβραλτάρ 1/4
ΜΠΡΗΖ Ι (μ.)	64	35082	δργει Αλίβερι	ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	δ. Π. Σάδι 11/4
ΜΥΚΑΛΗ II	77	16267	νέα ημονα «AMY				

ΟΜΑΛΟΣ.....	57	8833	παροπλιαμένο Σκαραμαγκά
ΟΜΕΡ.....	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΔΟΣ.....	63	24992	α. Λαντοκρόνα 21/2
ΟΠΑΠΑ ΚΟΡΑΛ.....	76	6744	ύπο παραλαβή
ΟΡΑΪ'ΟΝ.....	63	14595	δρυγεί Πειραιά
ΟΡΑΪ'ΟΝ.....	65	3034	α. Σαδόνα 30/3
ΟΡΕΣΤΙΑ.....	72	11946	α. 'Αυγούστα 26/3
ΟΡΥΞ (δ.).....	59	12868	α. Τάραντα 25/3 διά Πόλο
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.).....	72	49808	α. Αύγούστα 13/1 διά Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΐ'ΝΤ.....	83	19544	στό Μπλαμπά (συμπλήρωση)
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ.....	79	14884	α. 'Αγ. Φραγκίσκο 16/3
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.).....	82	49100	δρυγεί Φερρόρι
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ.....	83	20487	στό Μπλαμπά (συμπλήρωση)
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ.....	61	16622	δρυγεί Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΡΕΪ'ΝΤΖΕΡ.....	72	14675	α. Π. Κελδύκ 25/3
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ.....	80	15359	ε. Γιουροπόρτ 4/4
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕΐ'Ν.....	66	11153	δρυγεί Τζόχρες ρίβερ
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.....	73	7100	δρυγεί Πειραιά
ΟΥΑΐ'Τ ΡΟΟΥΖ.....	60	7504	δρυγεί Πειραιά
ΟΥΑΐ'Τ ΣΑΡΚ.....	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ.....	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΐ'ΝΤΖΟΝ.....	70	15579	δρυγεί Στυλίδα
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.).....	65	28133	στό Νατάλ (Βραζ.)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΔΙΝΤΕΝ.....	71	11055	α. Ν. 'Ορλέανην 25/3
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.).....	69	105317	δρυγεί 'Αλιβέρι
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.....	63	15377	ε. Χώμπιτον ρόδις 1/4
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ.....	53	2605	δ. Λάγος 23/3
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ.....	49	1597	δρυγεί Γκρέιτ Μπιτερ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ.....	59	10363	α. Μούπτιλ 3/3 διά Λάγος
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ.....	63	18430	α. Συγκαπούρην 26/1
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	77	9736	α. Μπλαμπά 1/4
ΠΑΙΑΝ.....	60	9317	δρυγεί Στυλίδα
ΠΑΚΤΩΛΟΣ.....	59	7052	δρυγεί Πειραιά
ΠΑΛΑΜ. (δ.).....	58	21489	α. Φός 3/4 διά Ισισαβώνα
ΠΑΛΑΜ ΔΡΕΐ'ΝΤΕΡ.....	63	5149	α. Βούβλη 16/3
ΠΑΛΑΜΑ.....	61	5816	ε. 'Αμβέρασα 24/3
ΠΑΛΑΜΕΑ.....	60	10778	δρυγεί Στυλίδα
ΠΑΛΑΜΙΣ.....	58	7695	δρυγεί Στυλίδα
ΠΑΛΟΜΑ.....	77	29491	ύπο παραλαβή
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	α. Π. ω Πρίνι 11/12
ΠΑΝΑΓΙΑ.....	68	4400	δρυγεί Γαλαξείδι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ.....	56	10523	δρυγεί Παναμά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.....	68	8718	δρυγεί Παναμά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ.....	64	9371	δρυγεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.....	70	7773	δ. Π. Σάδις 25/12
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.....	71	3646	α. Βαρκελώνη 23/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ.....	58	8764	δρυγεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.....	66	13015	α. Γιβραλτάρ 19/3 διά Λιβύη
ΠΑΝΔΩΡΑ (δ.).....	75	19144	ύπο παραλαβή
ΠΑΝΔΩΡΑ.....	61	10873	δρυγεί 'Ελευσίνα
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	72	10410	α. Σουάνη 15/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	61	9091	δρυγεί Γαλαξείδι
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	60	3840	ε. Πειραιά 14/4
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.....	74	14790	δ. Παναμά 5/3 διά Ρωσία
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ.....	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ.....	80	30639	α. Σάν Λορέντζο ('Αργ.) 19/4
ΠΑΟΛΙΝΟ.....	54	1020	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΠΑΚΑΡΟΠΟΣ.....	59	10168	δρυγεί Πειραιά
ΠΑΠΑΚΟΣΤΑΣ.....	58	9603	δρυγεί Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ.....	70	2912	α. Ρουέν 3/4 διά 'Ελ Τζαζάρ
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ.....	70	2902	δρυγεί Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ.....	72	4499	δρυγεί Πειραιά
ΠΑΠΑΦΑΩΤΗΣ.....	73	16640	δ. Κωνίπολη 1/4
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ.....	82	50851	στό Τσουρούμι (συμπλήρωση)
ΠΑΡΑΚΟΠΗ.....	77	16380	ε. Κολούμπια ρίβερ 23/2
ΠΑΡΑΛΟΣ (δ.).....	64	30735	δρυγεί Στεουμπάλ
ΠΑΡΑΛΟΣ.....	62	9636	δρυγεί Γαλαξείδι
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Κ. (δ.).....	73	30067	ε. "Αντεν 4/3
ΠΑΡΓΑ.....	59	10065	δρυγεί Πειραιά
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ.....	65	1982	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.....	62	9455	ε. Βιρτού 4/4
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.....	60	8214	νέο νομό «ALEXANDER K.»
ΠΑΡΟΣ.....	65	8883	ε. Πειραιά 14/4
ΠΑΡΟΥΘ.....	69	1999	α. 'Αμβέρασα 20/8
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.).....	67	45127	δρυγεί 'Αλιβέρι
ΠΑΣΙΩΙΚ (δ.).....	65	38116	δρυγεί 'Αλιβέρι
ΠΑΤΜΟΣ.....	69	51897	στή Τζέντα 25/2
ΠΑΤΜΟΣ.....	71	8813	α. Χοντέντα 27/3
ΠΑΤΡΑΙ.....	61	10969	δρυγεί 'Ορτούς
ΠΑΤΡΑΙ.....	47	2754	δρυγεί Πειραιά
ΠΑΤΡΑΐ'ΚΟΣ.....	62	11756	α. 'Αμβέρασα 13/4 διά 'Αλεξάνδρεια
ΠΑΤΡΑΐ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	69	12251	δ. Μπρούνιμπούτελ 17/3
ΠΑΤΡΕΑ.....	74	13036	α. Κοκούρα 22/2
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.).....	77	125947	δρυγεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ.....	62	10420	δρυγεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ.....	70	14724	α. Μόντρεαλ 30/4 διά Λιβύη
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.....	71	16306	δ. Κωνίπολη 11/4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).....	58	18297	α. Αύγούστα 5/3
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	71	11801	ε. Άλ Γκουλέτ 3/4
ΠΕΛΑΓΟΣ.....	67	16009	δρυγεί Πειραιά
ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376	δ. Π. Σάδι 3/4
ΠΕΛΑΣΓΟΣ.....	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΛΑ.....	79	10993	α. Παραμαρίου 23/3
ΠΕΛΛΑ.....	71	1594	α. Μερόν 9/3
ΠΕΛΛΗΝΗ.....	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΜΠΑΝ.....	70	9870	δ. Παναμά 17/2 διά Κίνα
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (μ.).....	72	57802	ε. Τζέντα 1/4
ΠΕΡΑ (δ.).....	67	57794	δρυγεί Πειραιά
ΠΕΡΓΑΜΟΣ.....	72	10410	α. Ν. 'Ορλέανην 2/4
ΠΕΡΙΚΛΗΣ.....	60	6134	δρυγεί Πειραιά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.).....	67	38915	δ. Παναμά 4/4
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.).....	76	45330	α. Μ. 'Αχαμάντι 28/3 διά 'Αγγίδα
ΠΕΡΙΝΘΟΣ.....	68	44842	ύπο παραλαβή
ΠΕΡΑ ΜΠΑΐ'Υ.....	71	9623	δ. Μπρούνιμπούτελ 25/3
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.).....	75	76005	ε. 'Αγ. Φραγκίσκο 29/3
ΠΕΡΤΣ (δ.).....	70	119730	δρυγεί Πειραιά
ΠΕΤΡΑ.....	76	23149	α. Μπάχια Μητλάνκα 20/1
ΠΕΤΡΑΔΙ.....	72	9350	δρυγεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΔΑ 9 (δ.).....	56	11973	α. Πειραιά 24/3 διά Τύνιδα
ΠΕΤΡΟΔΑ 11 (δ.).....	55	11859	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΔΑ 16 (δ.).....	57	12257	δρυγεί Τζέντα
ΠΕΤΡΟΔΑ 17 (δ.).....	54	12107	ε. Πειραιά 4/4
ΠΕΤΡΟΔΑ 24 (δ.).....	56	17212	α. Πειραιά 2/4 διά Βουλγαρία
ΠΕΤΡΟΔΑ 30.....	56	2796	ε. Τζένταν 25/3
ΠΕΤΡΟΔΑ 31 (δ.).....	66	43399	δρυγεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΔΑ 32 (δ.).....	57	21977	δρυγεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΔΑ 33 (δ.).....	50	16485	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΔΑ 34 (δ.).....	51	16440	δρυγεί Πειραιά

ΠΕΤΡΟΔΑ 36 (δ.).....	60	26467	α. Πειραιά 3/4
ΠΕΤΡΟΔΑ 40.....	58	1781	δ. Σουέζ 5/4
ΠΕΤΡΟΔΑ 80.....	71	1599	ε. Πειραιά 4/4
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.).....	77	45755	ε. Πειραιά 18/3
ΠΕΤΡΟΜΑ ΛΑΐ'Τ.....	57	8776	άργει Βούβαλη
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	77	15552	α. Τζένταν 7/3
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	63	15347	ε. 'Αλεξάνδρεια 20/3
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	66	12429	α. Σιγκαπούρην 14/3
ΠΗΛΕΥΣ.....	66	9707	ε. 'Αλεξάνδρεια 26/3
ΠΗΛΕΑΣ.....	69	4522	α. Πάταντα 28/3
ΠΗΛΙΟ (δ.).....	69	10016	ε. Πειραιά 2/4
ΠΗΛΕΑΠΗ.....	62	109650	δρυγεί 'Αστακό
ΠΗΛΕΑΠΗ.....	68	6299	ε. Μασσαλία 28/3
ΠΗΛΕΑΠΗ.....	56	6642	δρυγεί Χαλκίδα
ΠΗΛΕΑΠΗ II.....	56	6198	δρυγεί 'Ηγουμενίτσα
ΠΗΤΕΡ Λ.....	61	13336	δρυγεί Πειραιά
ΠΙΝΔΑΡ.....	72	20045	δρυγεί Πόρτλαντ ("Ορεγκ")
ΠΙΝΔΑΡΟΣ.....	63	10617	δ. Ντόβερ 29/3 διά 'Αλεξάνδρεια
ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631	δρυγεί Λουπίτιο
ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768	δ. Μπρούνιμπούτελ 30/3
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.).....	67	48747	δ. Μπρούνιμπούτελ 27/3 διά Βέντσπιλ
ΠΛΑΙΣ.....	64	5654	α. 'Αμβέρσαν 2/4 διά Ρότερνταμ
ΠΛΑΤΙΝΟΣ.....	65	10679	δρυγεί Γαλαξείδι
ΠΟΛΑ ΔΥΟ.....	66	10233	ε. Λάγος 16/3
ΠΟΛΑΝΑ.....	60	8414	δρυγεί Λουπίτιο
ΠΟΛΑΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	68	5537	δ. Μπρούνιμπούτελ 30/3
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑ.....	68	5523	δ. Μπρούνιμπούτελ 27/3 διά Βέντσπιλ
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ.....	70	17179	α. 'Αμβέρσαν 2/4 διά Ρότερνταμ
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.).....	66	48801	α. 'Αμβέρσαν 12/3 διά Γιβρατάρ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ.....	62	17953	α. Σαν Λαρέντιο 30/3 διά Ισπανία
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ.....	77	14425	δρυγεί εις Πειραιά
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ.....	77	16014	α. Τιουροπόρτ 29/3 διά Κόλπον ΗΠΑ
ΠΟΝΤΕΚΡΑΤΗΣ.....	81	15852	α. Ταϊτζί 1/4 διά Τζένταν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.).....	67	45229	α. Όζακα 16/3 διά Αμπου Ντάμπι
ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	61	12808	ε. Πειραιά 10/11/81
ΠΟΝΗ.....	67	11002	ε. Μάλα 2/4
ΠΟΝΗ Π.....	77	10558	α. Μίνα Καμπούς 3/4 διά Κουβέτι
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	67	18856	δρυγεί Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.).....	73	17941	δ. Γιβρατάρ 16/3 διά Κούβα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	68	10691	α. Αματερνταμ 5/4 διά Κόλπο ΗΠΑ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ B.....	61	9404	α. Ν. 'Ορλέανην 8/3
ΠΟΥΝΕΤΕΣ.....	58	11048	ε. Ακαμάτι 21/3
ΠΡΙΝΣΕΣ.....	58	9650	στό Σουέζ (διποθήκη)
ΠΡΙΜΗΘΕΥΣ.....	66	6406	α. Σιγκαπούρην 7/2 διά Μπαγκόγκ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ.....	66	22593	δρυγεί εις Ρίβερ Μπλακουώντερ 9/7
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ.....	72	16402	α. Κολούμπια ρίβερ 3/3 διά 'Υεμένες
ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	75	16163	α. 'Αλεξάνδρεια 16/4
ΠΡΥΘΙΑ.....	72	10351	ε. ΕΝ Τζάζιδρ 11/2
ΠΥΘΕΥΣ.....	63	22201	ε. Πειραιά 18/3
ΠΥΛΟΣ.....	81	13800	ε. Πενασκόλα 20/3
ΠΥΡΡΟΣ B. (δ.).....	57	12875	α. Πειραιά 29/3 διά Τύνιδα
ΠΩΛΙΝΑ Κ.....	70	14609	δ. Σκάβ 19/3 διά Λενίνγκραντ
ΠΑΐΝΑ.....	81	32247	ε. Μπλάφ 1/4
ΠΑΐΝΒΕΛΣ.....	78	2598	ύπο παραλαβή
ΠΑΐΝΟ(δ.).....	59	12413	ε. Πειραιά 10/3
ΠΑΐΝ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ.....	63	5249	ε. Ντέρμπιαν 4/4
ΠΑΜΠΙΚ ΜΠΑΐ'Υ' I (δ.).....	77	18325	δ. Πάρια 18/4 διά Αλγερία
ΠΑΜΠΙΚ ΜΠΑΐ'Υ' 2 (μ.).....	79	32023	ε. Πειραιά 26/3 διά Κοράλλα
ΠΑΜΠΙΚ ΣΚΑΥ'.....	63	19616	ε. Πειραιά 28/3
ΠΡΗΚΑΛ ΣΤΑΡ.....	61	23548	δ. Σουέζ 7/1 διά 'Ιραν
ΠΡΗΚΑΛ ΙΙ (δ.).....	56</		

ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	δ. Ντόβερ 16/3
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	ε. Αλεξανδρεία 31/3
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Σαβάννα 9/3
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕΐ	71	7013	α. Χώβρι 12/4 διά Ράουμα
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	δ. Σουέζ 18/4
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Μπακόκης 24/3 διά Σιγκαπούρην
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑΪ	71	8189	ε. Π. Κελάχ 2/4
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Σιγκαπούρην 16/4
ΣΑΜΟΣ	68	17208	δ. Π. Σάλ 7/4
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	α. Αμπούριο 10/3 διά Καναδά
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ε. Τένενταν 22/3
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	α. Π. Χόκρουτ 25/3
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΛΙΔΑ (δ.)	65	2916	α. Τένενταν 11/3
ΣΑΜΠΛΑ (δ.)	57	13247	ε. Πειραιά 24/3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	στό Πειραιά 9/1
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	άργει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΠΑΪ'Υ	74	11452	άργει Σάν Λορέντζο
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	72	11505	άργει Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Σιγκαπούρην 12/4
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	δ. Πόρτ Σάλ 14/4
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	άργει Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Σουραϊπάνια 7/2
ΣΑΝ ΤΑΪ'ΡΟΝΑ	81	10990	α. Ν. Όρλεάνην 28/3
ΣΑΝ ΤΣΩΝ	79	10600	α. Σιγκαπούρην 23/2
ΣΑΝ ΤΣΩΝ	67	10329	άργει Τρινκούλη
ΣΑΝ ΤΣΩΤΖ	61	11034	άργει Ρίβερ Φάλ
ΣΑΝ ΤΣΩΤΖ	71	9084	ε. Γόνια 30/3
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	ε. Χάλιφας 15/4
ΣΑΝΤΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Πόρτ άρ Σπάι 14/4
ΣΑΝΝΑΡΙΑ	78	10994	α.Σ. Τζόν 19/3 διά Λίβερπουλ
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	α. Βαρκελώνη 14/4
ΣΑΝΡΑΪΖ	75	1999	α. Ρότερντεν 29/3
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	ε. Πειραιά 13/3
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	ε. Αλεξανδρεία 11/4
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	ε. Ματαράν 30/1
ΣΑΝΤΟ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	78	9773	ε. Λείρες 29/3
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	άργει Πειραιά
ΣΑΣΕΣΟΡ	58	11946	άργει Άκτικυρα
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Λ. Αντζέλες 1/4
ΣΑΠΦΟ	63	17876	άργει Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άργει Ρίο Ιανέριο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	άργει Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	δ. Γιβραλτάρ 3/4
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άργει Λούπιτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	άργει Πειραιά
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	α. Μελβούρνη 31/3
ΣΕΑΛΑΣ	63	10947	άργει Γαλαξείδη
ΣΕΑΛΕΣΤΙΑΛ	62	6172	δ. Κωνίπολη 31/3
ΣΕΜΕΑΗ	63	11071	δ. Γιβραλτάρ 31/3 διά Λεμεσός
ΣΕΜΕΑΗ	64	9962	ε. Καλαμάρη 4/3
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	άργει Όρντας
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Αγαδίρ 7/4
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Φιλαδέλφεια 29/3
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	άργει Πειραιά
ΣΕΡ ΤΣΩΝ (δ.)	77	81438	ε. Πειραιά 28/3
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Μπ. Αύρες 30/3 (έπισκευές)
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	α. Βαρκελώνη 16/4 διά Κάμσαρ
ΣΗ ΓΚΑΡΠΙΑΝ	69	12061	άργει Πειραιά
ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	60	7746	άργει Λευκάδα
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	α. Σάντος 30/3 διά Λουάντα
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	δ. Παναμά 26/2
ΣΗ ΡΕΐΝΤΖΕΡ	59	10075	άργει Πειραιά
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	δ. Σουέζ 4/12
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΕΡ	64	1906	α. Ριγέκα 17/2 διά Μιζουράτα
ΣΗ ΤΑΪ'ΓΚΕΡ	71	13631	α. Καρούσιον 25/3
ΣΗ ΤΑΪ'ΝΤ	71	9810	ε. Δάντσιχ 11/4
ΣΗΓΚΑΛΑ	71	9767	άργει Ντώρμπαν
ΣΗΓΟΥΐ'ΝΤ	57	2926	α. Ρίο Ιανέριο 5/4
ΣΗΣΗΝΗΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Κόμπε 5/4
ΣΙΓΑΝΤΟΝ Α.Σ.	73	16704	α. Π. Κάιλερ 28/3
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Ταγκουαράμας 5/4
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΪ'ΜΠΕΞ	76	11866	ε. Μουστρόφη 7/4
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Ναγκόδια 25/3
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ	56	6660	άργει Άντικυρα
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΐ'ΝΤ	77	11272	α. Κόμπε 5/4
ΣΙΛΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Χάρβρη 16/4
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Αμβέρσα 6/4
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΑΪ'	69	9305	α. Χόγκ Κόκ 15/4
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	άργει Πειραιά
ΣΙΜΠΥΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Λάς Πόλας 9/4 διά Γουόρρι
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	α. Π. Κάιλερ 11/3
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Τάμπα 26/3
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪ'ΓΛΑΝΤ	81	10990	ύπο παραλαβή
ΣΙΚΑΠΟΥΓΐ'ΝΤ	70	9077	άργει Πειραιά
ΣΚΑΠΛΕΐ'ΓΚ	53	3899	άργει Χαλκίδα
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	στό Μπαντάρ Χομείνι (Ιράν. πολ.)
ΣΚΑΠΜΠΡΗΣ	71	9085	ε. Πειραιά 25/1
ΣΚΑΠΤΡΕΐ'ΝΤ (δ.)	60	21230	δ. Ντούρμπαν 23/3
ΣΚΑΫ'ΦΡΟΣ	63	1280	δ. Δαρδανέλια 12/4
ΣΚΙΑΣΘΟΣ (δ.)	67	48058	άργει Πειραιά
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	δ. Παναμά 23/3
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	α. Αμβέρσα 25/12
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Ντούρμπαν 30/3
ΣΚΥΠΤΡΩΝ	70	21777	δ. Σουέζ 16/2
ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	57	1094	α. Τένενταν
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	α. Καράτσι 31/3 διά Βορμάνη
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	άργει Πειραιά
ΣΗΜΗΡΑΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	άργει Χαλκίδα
ΣΗΝΟΥ ΦΡΟΣ	63	2211	ε. Πειραιά 5/3
ΣΟΒΕΡΕΐ'Ν ΣΤΑΡ	66	8534	άργει Γαλαξείδη
ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	άργει Τένενταν
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	ε. Σιγκαπούρην 30/3
ΣΟΥΑΝ	63	5404	άργει Έμδεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕΐ'Κ (δ.)	61	20433	ε. Ρουέν 3/4
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	ε. Ντούρμπαν 27/3
ΣΟΥΛΑ Κ.	58	10635	άργει Πειραιά
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	δ. Γιβραλτάρ 27/3
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	δ. Σκά 18/3
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Σεπτέ 19/3 διά Θεσσαλονίκη
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	α. Κόμπε 24/3
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	άργει Σετούμπαλ
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	άργει Πειραιά
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	ύπο παραλαβή

ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ε. Τσάρλεστον 3/4
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Μεβίλ 5/4
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	άργει Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ Γ.	63	10736	άργει Στυλίδα
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	ε. Ντεμεράρα 10/2
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	άργει Ιτέα
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Βατιμόρη 13/4
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	άργει Πειραιά
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Κεμπέκ 31/3 διά Λονδίνο
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άργει Πειραιά
ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡ I.	58	7100	άργει Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	ε. Τένενταν 4/3
ΣΤΑΡ ΓΚΕΐ'ΖΕΡ	68	16611	α. Κασσιούνη 17/3 διά Μπουσάν
ΣΤΑΡ ΔΕΑΤΑ	68	16612	ε. Καθαρίδακι 2/3 (έπισκευες ΕΠΩΛ)
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Νταμάρι 4/4
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Ιάνθινο 6/4
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Σέτε 12/3
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Σίδνευ 28/3
ΣΤΑΡ ΠΡΑΐ'ΝΤ	62	15649	ε. Πειραιά 2/2
ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Λ. Αντζέλες 25/2 διά Κασσιούνη
ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	άργει Πειραιά
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	δ. Σουέζ 14/3
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584	α. Ρόττερνταμ 18/3
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. (δ.)	76	163810	άργει Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	άργει Αμπιτζάν
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	δ. Παναμά 20/3 διά Σαγκάνη
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Καναδάκι 27/8
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	άργει Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	άργει Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. Τένενταν 27/3
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	ε. Μάλτα 5/2
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	άργει Αργοστόλη
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ.	73	3700	στήν Αύγουστα 27/8
ΣΤΡΟΝΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ.	56	8818	δ. Γιβραλτάρ 10/3 διά Κούβα
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135	α. Ρίο Ιανέριο 12/1 διά Π. Αρένας
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	άργει Πειραιά
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.	62	11034	α. Σιγκαπούρην 7/3 διά Κελλάγκ
ΣΥΜΜΟΦΙΚ (μ.)	72	70507	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	άργει Πειραιά
ΣΥΡΑ	77	16380	άργει Λευκάδα
ΣΥΡΟΣ	64	5237	δ. Π. Σάιδ 14/4
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ.	66	7952	α. Πειραιά 11/4 διά Ν. Αμερική
ΣΥΧΙΑΣ	65	10115	ε. Ρόττερνταμ 10/4
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	άργει Γαλαξείδη 16/12
ΣΩΤΗΡΗΣ	62	21099	άργει Πειραιά
ΣΩΤΗΡΗΣ	70	5480	ε. Μπιλιμπάδο 10/2
ΣΩΤΗΡΗΣ ΤΟΦΑΡΙΟΣ	78	5778	άργει Πειραιά
ΤΦΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	άργει Πειραιά
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	δ. Σουέζ 17/4
ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	άργει Πειραιά
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	άργει Πειραιά
ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	άργει Γκέντ
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	ε. Λάγος 20/3
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	61	10532	άργει Πειραιά
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΤΟ	78	11562	ε. Ήση Λοντόντ 17/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	21498	προσάραξη 37.22 Β. — 10.08 Α. 3/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΐ'Ν	73	19420	άργει Πειραιά 30/12
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ.	80	15369	ε. Π. Ελίζαρπεθ 18/4
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	άργει Μπρούνει Μποϊ
ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Ζάφι 1/4 διά ΗΠΑ
ΤΑΤΑΐ'	65	1911	άργει Πειραιά
ΤΑΤΑΐ' ΚΟΥΗΝ.	66	1677	ε. Καζαμπάλακο 9/4
ΤΑΤΑΐ' ΣΗ.	67	1926	α. Μόντρεαλ 30/3
ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	α. Σιγκαπούρην 31/3 διά Ρόττερνταμ

ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	19922	α. Ταυραίνα 11/2
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	δργεί Ελευσίνα
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	ε. Πειραιά 23/3
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Πειραιά 31/3 διά Καζαμπλάνκα
ΤΟΞΩΝ	77	15981	ε. Πειραιά 2/3 (έπωληθη)
ΤΟΞΩΤΗΣ	74	19166	δ. Κωνίπολη 18/3
ΤΟΞΩΤΗΣ	71	9082	δργεί Ελευσίνα
ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΙ	60	9838	δργεί Αργοστόλι
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	ε. Γιοκοχώμα 19/3
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	δργεί Στυλίδα
ΤΟΥΑΙΠ	70	32758	ύπό παραλαβή
ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.)	62	22272	α. Χάμπτον ρόδης 8/4 διά 'Αρούμπα
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	δργεί Πειραιά 30/4
ΤΡΑΙ'ΛΑ'ΙΤ.	75	60670	ύπό παραλαβή
ΤΡΑΙ'ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	α. Τέλο 1/1
ΤΡΑΙ'ΟΥΜΦ (δ.)	68	48827	ε. Φιλαδέλφεια 9/4
ΤΡΑΙ'ΣΤΑΡ (δ.)	66	36548	ε. Ν. Όρλεάνην 7/2
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗΝ	64	7070	α. Άμεριστα 12/1 διά Λουσάντα
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	ε. Αμβέρσα 30/3
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	δργεί Ηγουμενίτσα
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕ'ΥΛΟΡ	59	3865	α. Π. Σάδι 1/2
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΙΝΤΗΝΤΕΝΤΣ (δ.)	67	58527	α. Φιλαδέλφεια 31/3
ΤΡΕΙ'ΝΤΛΑ'ΙΤ	66	25327	α. Ν. Όρλεάνην 12/4
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	α. Π. Μωχάνεντ Μπιν Κασίμ 11/3
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	δργεί Αλιβέρι
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. Καράτσι 7/1
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	δ. Αλγκερίδες 11/4
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (δ.)	63	31178	α. Χόγκ Κόνγκ 13/2 (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΤΡΕΙ'ΝΤΤΟΥΓ'ΙΝΤ	64	17295	δ. Σουεζ 29/3
ΤΡΙΒΕΛΣ	81	16500	ε. Λάγος 21/2
ΤΡΙΝΙΤΥ	74	11644	δ. Σουεζ 10/3
ΤΡΙΤΩΝ	65	41470	ε. Βίγκο 15/2
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	δργεί Πειραιά
ΤΡΟΙ'ΝΤΕΝΠΕΛΣ	66	3048	ε. Αμβούργο 5/4
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	60	9255	α. Μπαγκάκ 4/4
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	69	1580	α. Τζένταν 3/4
ΤΣΑΊ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	74	11644	α. Μπαγκάκ 4/4 διά 'Ινδονησία
ΤΣΕΡΡΥ	58	6867	α. Νιώρηπαν 29/3
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	76	13663	α. Μουτσούρε 9/4
ΤΣΙΡΙΟΝΤΑ	77	13663	α. Φρημάντι 20/3 διά 'Ινδονησία
ΤΣΙΡΙΟΝΤΑ	65	17713	δργεί Στυλίδα

ΤΥΧΗ	70	10886	α. Τζένταν 25/2
ΥΔΡΑ	66	8306	στήν Μπιέρρα (προσάραξ) 20/1
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	δργεί Πειραιά
ΥΔΡΑ ΓΚΟΡΥ	56	100589	δργεί Πειραιά
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Ρίο Γκράντες 14/3
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	ε. Φουτζέρια 27/3
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	δργεί Πειραιά
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Νιώρηπαν 5/3
ΦΑΙΑΞ	70	11489	δργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	δργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	α. Τεργέπτη 19/2
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	δργεί Μπάρα
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	ε. Ρεάθε 14/3
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤ	64	16299	ε. Κακινάντα 4/2
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Σιγκαπούρων 28/3 διά Ταϊβάν
ΦΑΛΚΟΝ	60	4100	δργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΑΤ Α'ΒΟΡΥ	77	9477	δργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΑΤ ΑΝΤΖΕΑ	63	9854	δργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΑΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	δ. Γιβραλτάρ 2/4 διά Σουεζ
ΦΑΜΙΛΛΑΥ ΑΡΡΟΟΥ	66	10046	δργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΑ ΔΕΛΤΑ	62	9890	δργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	α. Σάντος 7/2
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	δ. Σουεζ 17/4
ΦΑΝΗΣ	55	3382	δργεί Τζουνί
ΦΑΝΤΑΣΖ Λ. (δ.)	74	23123	α. Ν. Ύόρκην 6/2
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	α. Ν. Όρλεάνην 23/3 διά Κοατζακόλκος
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	δργεί Χάλκιδος
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ύπό παραλαβή
ΦΕ'ΙΘ (δ.)	66	36997	δργεί Στυλίδα
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	α. Δουνκέρκη 7/2
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Αντζέλες 19/3 διά Γιοκοχάμα
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	α. Χούντ Πόντι 19/4
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	δ. Κωνίπολη 29/8
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	δργεί Πειραιά
ΦΙΛΙΩ ΑΥΓΕΡΗΝ	59	7801	α. Πειραιά 28/3 διά 'Ισπανία
ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	α. Λίβερπουλ 16/3 διά Βενεζουέλα
ΦΙΛΩΝ	80	11730	ε. Γκάλιερτον 15/3
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Π. Σάδι 3/4
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΓ'ΙΛΙΑΜΣ	62	19974	ύπό παραλαβή
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	α. Χάμπτον ρόδης 7/2 διά Κόμπτε
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Αλεξανδρεία 31/3
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'ΙΕΡ	56	13408	δ. Σουεζ 4/4
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	7201	ε. Τάραντα 2/4
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	δργεί Πειραιά
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δργεί Γκάνα
ΦΛΟΡΥ	58	2874	α. Σαντάντερ 13/4 διά Χιούστον
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	δργεί Πειραιά
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	δργεί Στυλίδα

ΦΛΩΡΑ II	60	5044	δργεί Πειραιά
ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	δργεί Πειραιά
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	δργεί Πειραιά
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340	δ. Π. Σάδι 31/1
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63	16141	ε. Χάλιφας 4/2
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	α. Μιζουράτα 14/2
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΤ'ΝΤ	70	11825	δ. Σουεζ 3/3
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.	62	12038	α. Θεσσαλονίκη 4/3
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	δργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	δργεί Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ.	72	7006	δργεί Πειραιά
ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444	δργεί Πειραιά
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Υ.	59	8865	α. Μόλτα 24/11 (έπισκευες)
ΦΡΑΝΚΥ.	63	5417	ε. Νιώρηπαν 3/4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	δργεί Μπάρα
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Γιοκοχάμα 30/12
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	α. Καντί 14/1
ΦΡΗΝΤΟΝ.	70	9839	α. Νιώραλα 20/1
ΦΡΗΠΟΡΤ.	73	29709	α. Λ. 'Αντζελες 9/1
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ.	69	1581	δ. Σουεζ 3/4
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Π. Σάδι 11/2
ΦΡΟΣΩ	70	18328	δργεί Πειραιά
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Τζένταν 3/4 διά Λονδίνο
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Ν. Όρλεάνην 14/3 διά 'Αλεξάνδρεια
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	ε. Πειραιά 18/3
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	δ. Κωνίπολη 16/3
ΧΑΛΙΩΤΗΣ	60	7925	δργεί Αστακό
ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	δργεί Πειραιά
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	δργεί Πειραιά
ΧΑΡΡΥ Δ.	69	4025	α. Κακινάντα 6/2
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	ε. Μπρόουνσβιλ 31/3
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	δργεί Πειραιά
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ε. Βενετία 28/3
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	δργεί Πειραιά
ΧΕΛΜΑΡ	60	4857	δργεί Πειραιά
ΧΙΑΝ Α'ΛΛΑΤ	69	10016	α. Ξινάκη 21/3
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	α. Σαβάννα 13/4 διά Γιοκοχάμα
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. Σπαλάτο 8/2
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	δργεί Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	δ. Σάδι 9/3 διά Χιούστον
ΧΙΑΝ ΣΑΝ.	69	10016	δ. Παναμά 16/3
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ	68	10121	δ. Παναμά 26/3 διά Κίνα
ΧΙΑΝ ΣΗ.	69	10016	δ. Κωνίπολη 7/2
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	δ. Κωνίπολη 9/2
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ.	69	10016	δργεί Χαλκίδα
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. 'Οραντζασαντ 1/2
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	ε. Ρότερνταν 1/4
ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	στό Βάλβις Μπούη 19/10
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	α. Ναπέρ 14/4
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ.	64	4464	α. Ρεάθε 9/4
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	α. Ρότερνταν 7/4
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.	68	5527	ε. Τζένταν 6/4
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ.	62	1768	δ. Παναμά 5/2
ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	57	8487	δ. Σουεζ 19/4 διά Καράτσι
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12823	δ. Γιβσαλτάρ 6/4 διά Χουέλβα
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	79	1594	α. Τζένταν 17/3
ΧΙΩΝ	75	16421	δργεί Αργοστόλι
ΧΙΩΛΛΑΝΤ	61	4877	δργεί Χαλκίδα
ΧΙΟΥΠ (δ.)	64	33316	δ. Παναμά 23/3
ΧΙΟΧΕΝΜΠΕΛΣ	67	9433	α. Σάντος 30/3
ΧΗΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	δργεί Τζιμπούτι
ΧΗΡΗΣΤΟΣ Κ.	72	4999	ε. Πειραιά 18/11
ΧΗΡΗΣΤΟΣ Κ. II.	67	3831	δργεί Πειραιά
ΧΙΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.	70	4145	δργεί Πειραιά
ΧΙΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	ε. Φιλαδέλφεια 8/2
ΧΙΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	δργεί Πειραιά
ΧΙΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Λάγος 24/3
ΧΙΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	α. Καλκούτα 2/4
ΧΙΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41946	στό Τζένταν 7/4 (ν. δομά ΠΑΟ σ. Παν.)
ΧΙΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	δ. Γιβραλτάρ 19/3 διά Ν. Όρλεάνην
ΧΡΥΣΑΝΘΕΜΑ	70	3025	α. Γιοκοχάμα 7/4
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16246	δργεί Ντρόρπαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δργεί Πειραιά
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	ε. Πειραιά 4/4
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΑΡΑ	56	8524	ύπό παραλαβή
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ.	65	7952	ε. Αμβέρσα 4/4
ΨΗΛΗ	65	12369	δ. Σουεζ 24/2
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.	73	6680	ε. Ρότερνταν 5/4
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ε. Νιώραμ 13/4
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	δργεί Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	δργεί Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ε. Πειραιά 10/4
ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	δργεί Λαύριο
ΩΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ.	60	5760	δργεί Πειραιά
ΩΜΕΓΑ ΠΑΤΜΟΣ.	59	5330	στό 'Αμπου Νιάμπι
ΩΜΕΓΑ ΡΟΔΟΣ.	60	5911	δργεί Αστακό
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	δργεί Χαλκίδα

Τά ύπό ξένες σημαίες



ΑΒΕΝΙΠ (π.δ.)	62	10753	άργει Λευκόσ	ΑΡΙ ΥΠΙ (κ.)	73	2934	ε. Πειραιά 1/4
ΑΓΑΠΗΝΑ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	ε. Φουτζέρια 16/3
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)*	59	5930	α. Κ. Τάουν 5/4	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	ε. Τζένταν 15/4	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	ε. Ν. "Ορλέανην 17/4	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	άργει 'Αλιβέρι
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	άργει Πειραιά	ΑΡΚΤΙΚΟ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. Τζένταν 16/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ				ΑΡΟ (κ.)	68	2571	άργει Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)	77	120204	ε. Φόδι 17/4	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)*	72	3908	α. Βενετία 14/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	64	36115	νέο δύομα «ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ»	ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	α. Γιβραλτάρ 5/1 διά Ν. 'Υόρκην
ΑΓΙΟΣ ΣΥΠΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	ε. Ν. 'Ορλέανην 5/4	ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	δ. Παναρά 11/4
ΑΓΚΟΡΑΣ (ΜΩΔ.)	62	8975	α. Γιουροπόρτ 9/4	ΑΣΙΑ ΦΡΗΣΕΡ (π.)	63	6478	δ. Σ. Σείδ 1/4
ΑΓΡΙΑΛΙΚ (π.)	57	9144	προσάραξη	ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	μεσογειακές μεταφορές
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	ε. Βόλο 8/2	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Α'Ι/Δ' (π.)	71	1453	ε. Κ. Τάουν 5/4
ΑΔΡΑΙΤΙΚ (π.)	73	18328	ε. Ρότερνταν 19/4	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	69	7574	α. Σάντος 12/4 διά 'Οδησσό
ΑΕΔΛΩ (δ.)	57	20745	άργει Πειραιά	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	άργει Πειραιά
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	άργει Σαντέντρο	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	άργει Τρινκομάλη
ΑΖΟΥΜ ΜΕΝΤ*	71	4940	α. Ρότερνταν 13/4	ΑΤΑΣ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ	82	23000	α. Παρανάκουα 12/4
ΑΘΗΝΑΙΑ (π.)	64	30682	α. Μομπάλ 4/4 διά 'Αρούμπιτα	ΑΤΑΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	23000	α. Νιότερνταν 8/4 διά Ρότερνταν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)	82	11988	δ. Π. Σάδι 22/3 διά Πειραιά	ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078	άργει 'Αστακό
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.δ.)	81	18495	ε. Τεργέστη 18/4	ΑΦΑΜΙΣ (δ.π.)	65	37865	
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	α. Μάλτα 18/4
ΘΕΟΔΟΡΩΣ (δ.κ.)	82	18500	δ. Π. Σάδι 15/4	ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΣΕΡ (π.)	64	6474	ε. Τζένταν 13/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	α. Μίλφορτ Χάφεν 20/4	ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑΙ'ΟΛΕΤ Ι (π.)	66	2966	ε. Κίκυτον 1/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	δ. Π. Σάδι 18/4	ΒΑΓΓΕΛΗΣ (π.)	69	12360	δ. Σουέζ 18/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ*	59	8724	άργει Πειραιά				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	α. Σουάδιμ 15/4				
ΑΘΛΟΣ ΙV(κ.)	66	1716	άργει Πειραιά	ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	ε. Σάρτνες 15/4
ΑΙΓΑΙΟΣ (π.)*	61	4364	μεσογειακές μεταφορές	ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	α. Λ. Πάλμας 18/4
ΑΙΓΑΙΣ ΓΟΥΙΓΝΤΟΝ (π.)*	72	11185	ε. Πειραιά 30/3	ΒΑΝΤΚΟΥΑΡΤΝ (κ.)	71	19392	δ. Σουέζ 2/4 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΑΝΙΚΙ (π.)*	76	12498	ε. Ντράμπιταν 12/4	ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Νίτα διά. 17/3 διά 'Ιαπωνία
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (π.)*	74	12498	δ. Κωνίπολη 11/4	ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	άργει Πειραιά
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)*	74	12498	α. Τζένταν 18/4	ΒΕΝΟΥΣ (Μαλ.)	62	4991	α. Πύλο 26/3
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΛΑΤΙΚ (π.)*	77	12498	άργει Μπόρα	ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΙ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	μεσογειακές μεταφορές
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕΝΙ'ΒΕΡΥ (π.)*	71	15205	δ. Κωνίπολη 13/4	ΒΕΡΑ *	65	24314	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)*	76	12498	δ. Σουέζ 11/1	ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654	ε. Γιουροπόρτ 7/4
ΑΙΓΑΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)*	72	11185	α. Πύλο 15/3	ΓΑΛΑΤΕΙΑ*	56	9537	άργει Πειραιά
ΑΙΓΑΙΣ ΣΖΟΝΙΚ (π.)*	73	12498	α. Σιγκαπούρην 4/2	ΓΑΛΑΗΝΗ*	55	9418	άργει Πειραιά
ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΗΝΟ (π.)*	69	9199	α. Μομπάλα 21/2	ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	άργει 'Αλιβέρι
ΑΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)*	69	9241	άργει Πειραιά	ΓΕΟΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	ύπο παραλαβή	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.*	70	10006	ε. Όξας 15/4
ΑΙΤ'ΚΟΝ*	71	27958	ε. Ν. 'Ορλέανην 12/4	ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)	64	22062	άργει Πειραιά
ΑΙΤ'ΑΝΤΑΝ ΛΙΑΝΗΤΥ (π.)	71	15497	α. Νεκόταδα 6/4	ΓΙΟΥΝΙΤΥ* (Μαλ.)	68	28879	α. Ροζάριο 19/3 διά 'Ιαπωνία
ΑΙΤ'ΝΤΗΛΑ (Μαλ.)	65	9223	α. Θέουτα 7/4	ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	70	9069	άργει Μαλδάγκ Μπάιη
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΙ (π.)	69	15850	ε. Γκουάδιμα 25/3	ΓΙΟΥΡΩΜΠΙΤΖΗ (κ.)	69	12087	θ. Θέουτα 2/4
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΜΕΑΟΝΤΥ (κ.)	69	6200	ε. Τάνκανοβιλ 4/3				
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΙΝΤΣΥ (π.)	69	15800	α. Μόντρεαλ 25/2	ΓΙΟΥΡΩΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μαλ.)	59	8647	ε. Πειραιά 11/3
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΡΑΨΩΝΤ (κ.)	67	29256	άργει Πειραιά	ΓΙΩΡΓΟΣ (Μαλ.)	60	3351	ε. Τεργέστη 15/4
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΦΡΕΝΤΣΙΝ (κ.)	65	8914	δ. Σουέζ 17/4	ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Σ. Χουάν 2/4
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Σιγκαπούρην 2/34	ΓΚΑΖ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Μπαρενίτη 11/3 διά Χόγκ Κόγκ
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΗΝ (δ.)	73	57761	α. Φόρ 17/4 διά Χάμπτον ρόδς	ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	ε. Αύγουστα 12/4
ΑΙΚΙΝΑΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	ε. Λάγος 25/2	ΓΚΑΛΑΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	ε. Όξας 15/4
ΑΚΜΗΝ (π.)	68	4158	ε. Ζ. Πέντρα 24/9	ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	άργει Πειραιά
ΑΚΡΟ*	72	62701	δ. Ντόρερ 14/4	ΓΚΑΛΟΜΑΙΔ ΜΕΝΤ.	62	8530	α. Ρίο Γκράντε 15/2
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Φουτζέρια 16/3	ΓΚΑΛΟΝΤ ΜΕΝΤ.	78	5351	ε. Διάγος 30/3
ΑΛΑΜΕ'ΙΝ (π.)	62	10403	άργει Χαλκίδα	ΓΚΟΥΝΤ Α'ΙΑΝΤΕΡ (π.)	68	1894	δ. Κωνίπολη 31/3
ΑΛΕΚΟΣ (π.)*	57	2707	άργει 'Εκευσίνα	ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙ'ΙΝΤ *	70	11525	ε. Φουτζέρια 17/4
ΑΛΕΝΤΕΙ'Α'Λ (δ.)	70	51615	άργει Γαλαξείδι	ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ (π.)	60	8940	α. Κ. Τάουν 28/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πιπ.)	71	68731		ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	67	60433	α. Αμεριντράτη 18/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.				ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΑΡΟΕΡ (κ.)	67	2997	άργει Πειραιά
ΑΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	άργει 'Αλιβέρι	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	63	8628	α. Δύος 17/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	άργει Χάριδα	ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067	α. Αλγερία 29/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Κ. (β.δ.)*	60	12762	ε. Τόσκα 22/1	ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (π.)	62	8891	ε. Νταμάρ 2/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	άργει Γαλαξείδι	ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ π*	63	10141	ε. Αγ. Φραγκίσκο 10/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΡΑΣΤ (π.)	62	7704	άργει Πειραιά	ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	άργει Αλιβέρι 23/12
ΑΛΕΞΗΣ2	69	12252	δ. Σουέζ 7/3 διά ΜΠ. 'Αμπάτος	ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ (π.)	68	9070	ε. Μαπούτο 26/2
ΑΛΑΚΑ (π.)	66	4478	α. Χάβον 3/2 διά Λουάντα	ΓΟΥΝΤ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (π.)	60	4470	α. Π. Ελλαπέτη 18/4
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	άργει Χάγκεσαντ	ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΥ (π.)	68	9079	ε. Μπαντόρ 19/3
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	άργει 'Αλιβέρι	ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (π.)	68	9067	α. Π. Κελάργ 26/3
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΑ (π.)	56	1873	ε. Μομπάλα 19/1	ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ (κ.)	74	3279	α. Μπρόνοβιτη 4/3
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	ε. Λάγος 8/4	ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ (π.)	60	11838	ε. Αμβούργο 2/4
ΑΜΑΡΑ I (π.)	60	4735	ε. Τζένταν 12/4	ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ (π.)	75	3523	α. Κ. Τίτα 2/4 διά ΗΠΑ
ΑΜΑΡΑΥΛΙΔΙΣ (π.)	82	13800	ύπο παραλαβή	ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	9079	άργει Αστακό
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	ε. Φουτζέρια 9/4	ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	ε. Μομπάλα 17/4
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Μπλάζ 13/4 διά Φιλαδέλφειαν	ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ (π.)	58	8891	άργει Πειραιά
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	α. Μπονάνγκαρ 12/11	ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΑΡ (π.)	58	7054	ε. Ντομπάτη 31/1
ΑΜΠΛΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (π)	62	8631	δ. Σουέζ 12/3
ΑΝΑΜΑΡΙΑ (π.)	58	8952	άργει Τζεπέτη 'Αλι	ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ π*	73	6415	ε. Π. Περιουρ 2/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	59	4493	ε. Γκέντη 6/4	ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (π.)	75	3520	α. Π. Αρθρουρ 17/3
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	57	4233	νέο δύομα «ΑΣΙΑ	ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	α. Μπουσάν 31/3 διά Ιντσόν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	67	21457	α. 'Αμπεύρον 16/4 διά Φιλαδέλφειαν	ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΑΡΑΝΤ (μ.)	60	7187	α. Τζένταν 6/3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (π.)	73	115135	α. Πούλο Μπούκομ 8/4	ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (Ονδ.)	63	2603	ύπο παραλαβή μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	δ. Παναρά 3/13	ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876	δ. Π. Σάδι 15/4
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	δ. Παναρά 3/13 διά Κίνα	ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	δ. Καύμπαν Μπράκ 3/4
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	ε. Ν. 'Ορλέανην 12/4	ΓΛΑΥΚΗΝ	64	15240	στό Ντόρμπαν 10/9 (ΕΠΩΛ.)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	δ. Παναρά 15/4	ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)	57	9433	ε. Πειραιά 554
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Μαγκόκια 3/4 διά ΗΠΑ	ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ*	70	11329	
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	ε. Ναγκόδια 6/4				
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άργει Πειραιά	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΘΗΝΙΑΝ (π.δ.)	82	24000	νέο δύομα «SAFANIYA»
ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΤΥ*	83	24500	α. Τρινκομάλη 12/4
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	ε. Κόρντιφ 14/4	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Φουτζέρια 16/4
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	άργει Λισσαβώνα	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΔΟΣ	67	23347	α. Ροζάριο 14/4
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	άργει Χαλκίδη	Γ. ΝΕΓΚΡΟΣΙ'ΙΤΟΡ	68	22782	α. Τάμπα 29/3 διά Καράτοι
ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙ (κ.)	68	9122	ε. Πουκόχια 14/4	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙ'ΤΣΑΡ	67	23347	ε. Μπ. 'Αυρες 18/4
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129685	ε. Φουτζέρια 16/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Κωνίπολη 12/4
ΑΕΙΟΣ (π.)	57	2299	άργει Τραπάνι	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	δ. Κωνίπολη 13/4
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	ε. Ν. 'Ορλέανην 13/4	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	άργει Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	μεσογειακές μεταφορές	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΖΟΑΒ (δ.)	72	114710	άργει Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	ε. Πειραιά 2/4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	άργει Τρινκομάλη	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΛΕΤΕΡ (π.)	57	9158	άργει Πειραιά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ.Β. ('Ονδ.)	57	10609	α. Ριγιέκα 16/4	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	άργει Πειραιά
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Χιούτον 15/4	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	άργει Πειραιά
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			ε. Μπαγκόκ 28/3	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	άργει Πειραιά
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164		ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	61	18202	ε. Βενετία 16/4
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003					

ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	άργει Χαλκίδα	KATERINA.....	68	15842	άργει Πειραιά
ΔΑΣΑΚΙ.	72	14334	α. Ρ. Ιανέριο 17/4	KATIA K.(π.)	57	1324	α. Μπαχρέν 17/3
ΔΑΦΝΑ (κ.)	63	11575	α. Σιγκαπούρη 21/1	KATINA (κ.)	59	2850	α. Σύντα 13/4 διά Σφέξ
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	ε. Μαρούλι 2/4	KATA ΠΑΡΣΕΔ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870	α. Βίγκο 3/4
ΔΕΛΦΙΝI (δ.π.)	71	17805	ε. Σιγκαπούρη 1/4 διά Μπαχρέν	KATRINAMAR (π.)	65	9799	ε. Π. Νουάρ 3/4
ΔΙΑΜ (π.)	60	8750	δ. Κωνίπολη 11/4	ΚΕ'ΙΠ ΑΒΑΝΤ ΝΤΟΥΕ	68	13694	όργει Μηλαχιούσατέρ
ΔΟΚΤΟΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Φρημάντλ 15/4	ΚΕ'ΙΠ ΓΚΡΕΚΟ (κ.)	60	6978	στό Τζιμπούτι
ΔΩΤΩ	68	35191	α. Τάραντα 12/4	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (Αι.β.)	58	5709	ύπο παραλαβή
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	α. Κοπτή 2/4 διά Τριπόλη	ΚΕΡΒΑΝ (π.)	61	10444	ε. Τζένταν 9/2
ΕΚΤΩΡ(κ.)	72	4922	ε. Ν. Όρλεανην 13/4	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒΣ (Μ*)	52	5674	δ. Σουέζ 27/3
ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (π.)	63	24810	άργει Γαλαξείδι	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (Μ*)	57	5250	ε. Πειραιά 9/4
ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	άργει Χαλκίδη	ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (π.)	61	13308	ε. Πειραιά 27/1
ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΛΕΙΟ Κ. (η.)	62	6039	στή Μάλτα 9/3
ΕΑΕΝ*	67	27989	άργει Χώκεαστ	ΚΑΛΕΟΠΑΤΡΑ II (μ*)	59	20880	δ. Ντουμπάι 12/4
ΕΑΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Σεπτέμπτα 24/3	ΚΟΡΑΛ (κ.)	57	4336	προσάραξ 40.05 B — 26.22 A 13/4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ M.(δ*)	65	38279	α. Πειραιά 11/4	ΚΟΡΑΛΙ (δ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μολ*)	65	9694	α. Σπέτσια 6/4	ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	64	37348	α. Ν. Ύδρης 4/4 διά 'Αρούμπα
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	ε. Βανδήρα 19/4	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	51	7126	άργει Πειραιά
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ I (π.δ.)	59	12662	άργει Μαλάγκι Μπαιν	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Βανγκαρέ 14/4
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΣΕΡ (π.)	63	4390	α. Ράς Τανόύρα 4/4	ΚΟΥΗΝ ΣΗ (κ.)	75	16221	ύπο παραλαβή
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	ε. Ντέρμπαν 18/4	ΚΡΑΝΤΟΡ (π.)	64	2304	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ Α'ΙΓΑΛΑΝΤ (Σιγκ.)	82	5225	ε. Αύγουστα 28/3	ΚΡΙΟΣ (μ*)	60	4089	α. Μπαρμπάντος 17/3 διά Κούβα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΕ'ΙΠ (Σιγκ.)	82	4280	ε. Μοιράδα 12/4	ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ Κ. (κ.)	42	3129	ε. Νοεμβρίας 28/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ (σιγκ.)	81	4280	ε. Βιρτούδη 19/4	ΚΡΙΟΣΙΔΣ (λι.β)	58	5058	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ (π.)	72	13294	ε. Βιρτούδη 8/4	ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	δ. Νότιοβερ 2/4
ΕΛΛΕΣΠ ΣΓΑΛΟΥΡ (Σιγκ.δ.)	75	45001	ε. Τζένταν 18/4	ΚΥΚΛΩΠΑΣ (λι.β)	57	9118	δ. Μπρονιμπούτελ 7/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Τενέριφ 24/3	ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	άργει Ιτέα
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΗΒΟΣ (δ.)	73	03961	ε. Λισσαβόνας 12/4	ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	ε. Λισσαβόνα 18/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	76	22893	άργει Μπρούνευ Μπαιν	ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	ύπο παραλαβή
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	ε. Σαφάρκα 16/4	ΚΩΣΤΗΣ (Μδατ.)	60	3325	ε. Πειραιά 8/4
ΕΛΛΗ (Μολ*)	66	9135	άργει Συκαπούρην 6/4	ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	άργει Κολούμπια ρίβερ
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	άργει Πειραιά	ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΕΑΝΤΑΝΙΑ (κ.)	65	7498	άργει Αστακό	ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	53	11230	άργει Πειραιά
ΕΔΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41477	δ. Γιβραλτάρ 8/4	ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	α. Ρηγέκα 2/4 διά Πύλο
ΕΠΙΛΙΑ (δ.)	70	119729	μεσογειακές μεταφορές	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. Μπαρμπάντος 19/3
ΕΜΜΑΝΟΥΗ Θ (δ.)	68	45988	άργει Πειραιά	ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΙΔΩΤΗΣ (Μολ)	62	8819	α. Ροζόριο 29/1 διά Κούβα
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	άργει Πειραιά	ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	προσαραγμένα Στρέτι οφ Ταιβάν
ΕΡΓΙΑ Ι (π.)	61	9335	άργει Αστακό	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Πούλο Μπούκομ 8/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	δ. Γιβραλτάρ 10/4	ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	ε. Π. Νογκάρο 15/4
ΕΥΑΛΗ (π.)	59	7059	μεσογειακές μεταφορές	ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	άργει Πειραιά
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	άργει Πειραιά	ΛΕΝΑ*	68	22449	ε. Πειραιά 31/3
ΕΥΔΙΜΕΝΗ	79	29875	άργει Ίτεα	ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (η.)	63	8427	ε. Κούβα 9/4
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Ροζόριο 23/3	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (η.)	61	8627	ε. Μπ. "Αύρες 18/4
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (η.)	69	8676	α. Γκέντη 11/4 διά Κή Γουεστ	ΛΕΞΙΝΤΚΟΝΤ (η.)	67	7718	θυελλήτηρες 07.37 Β. — 97.21 Α. 1/4
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (μ*)	69	10900	δ. Π. Σάδι 14/4	ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές Ινδονησίας
ΕΦΥΡΑ (δ.)	65	35406	α. Άλεξανδρεια 11/4	ΛΕΥΓΕΡΩ (π.)	62	14027	ε. Άλεξανδρεια 13/4
ZAK (π.)	62	10028	άργει Ίτεα	ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	ε. Πειραιά 31/3
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	άργει Μπλακουσώτερ	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	α. Λ. "Αντζελες 12/4
ΖΕΥΦΡΟΣ II	77	18838	ε. Τζένταν 11/4	ΛΗΤΟ II (η.)	72	6106	δ. Νότιοβερ 5/3
ΖΗΝΑ (Αι.)	68	31093	α. Ντέρμπαν 18/4 διά Κίνα	ΛΙΖΑ (η.)	58	8370	άργει Πειραιά
ZINK ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ(η*)	66	10051	δ. Κωνίπολη 13/4 διά ΗΠΑ	ΛΙΛΥΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	δ. Σουέζ 18/4
ΖΩΗ (δ.)	67	43231	δ. Κωνίπολη 20/3 διά Λατάκια	ΛΙΛΑ (η.)	50	2734	άργει Πειραιά
HΡΑ *	79	16390	δ. Γιβραλτάρ 16/4	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΑ.)	81	16700	άργει Τάνη 19/8
ΗΡΑΚΛΗΣ (λι.β)	58	5266	ύπο παραλαβή	ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓ.)	81	16700	άργει Τάνη 22/11
ΗΡΑΚΛΗΣ (λι.β)	53	5891	α. Λίμη 2/4 διά Άλεξανδρεια	ΛΟΡΕΝΤΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	α. Αύγουστα 1/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΕΑΕΑ*	78	11003	άργει Μπλόρα	ΛΟΥΣΥ (π.)	54	2557	άργει Χαλκίδη
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	α. Ρότερνταν 25/3	ΛΥΡΙΚ (η.)	61	12497	ύπο παραλαβή
ΘΑΣΟΣ (δ.) ΣΙΓΚ.	74	51501	άργει Α. Δομήνικο	ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	μεσογειακές μεταφορές
ΘΕΟΔΟΡΑ	72	69874	α. Σιγκαπούρην 14/4	ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΣ (μ.)	75	136991	α. Ντομπιτάρο 4/4
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	61	8943	α. Κούρη 18/1 διά Κασσιούγκ	ΜΑΙΤ'ΙΣΤΡΟΣ (κ.)	69	16840	ε. Π. Σάδι 23/3
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (π*)	61	9266	α. Αύγουστο 8/4	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.	73	36881	α. Μπορντώ 30/3
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ*)	58	11765	ε. Μοιράδα 4/4	ΜΑΙΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	ε. Γκιζότ 6/4
ΘΕΟΧΑΡΗΣ (π*)	68	9803	δ. Σούδες 17/3	ΜΑΡΦΑ Λ. (η.)	59	8596	άργει Μπλιμπά
ΘΟΔΟΡΟΣ II (κ.)	60	3847	α. Σαλβαντόρ 13/4	ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (η.)	64	3947	ε. Ν. Όρλεανην 13/4
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	δ. Κωνίπολη 12/4	ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	άργει Πειραιά
ΙΜΑ*	68	27989	α. Γιοκοχάμια 9/4 διά Λ. Αντζελες	ΜΑΡΙΠΑ (κ.π.)	73	45500	ε. Αίοι 10/6 διά Σιγκαπούρην
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΙΓΑΛΑΝΤ (Μαλ*)	52	2497	άργει Σαρπάς	ΜΑΡΙΠΑΙΔΑ (κ.)	67	43649	ε. Χοστ Ιγκνάθιο 12/4
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ*)	54	4828	δ. Σούδες 17/4	ΜΑΡΙΠΟΥΡΑ ΙΙΙ (κ.δ.)	65	30341	ε. Πειραιά 21/10 (έπισκεψες)
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΟΥΡ (Μαλ*)	55	7528	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΠΟΡΥΝΑ IV (δ.π.)	65	13512	άργει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΙ'ΙΣ (Μαλ*)	58	5690	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ)*	69	8773	ε. Σιγκαπούρη 13/3
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΙ'ΙΝΤ (Μαλ*)	45	3825	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)	66	57027	α. Α' Σούχηγα 12/4
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΙΤ (Μαλ*)	58	3684	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΤΙΣΑ III (π.)	65	30236	δ. Π. Σάδι 17/4
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ*)	45	3834	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	65	10596	ε. Κολόνιο 1/4
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ*)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΟ	65	72336	άργει Στυλίδα
ΙΟΣ Ι (π.)	70	3971	δ. Πάριας 8/3 διά Λιβύη	ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ)*	61	17238	άργει Στυλίδα
ΙΣΜΗΝΗ (η.)	68	4202	ε. Μπράκες 14/4	ΜΑΤΡΕΙΤΗ (δ.)	56	8831	άργει Λευκάδα
ΙΣΤΡΙΑ*	81	31000	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΤΡΕΙΤΗΣ ΙΙ (η.)	60	3903	άργει Κουβεΐτ
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	α. Λ. Πάλμας 10/4	ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	άργει Αλεξανδρεια 22/6
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	άργει Σαρπάς	ΜΕΡΣΙΝΙΔΑ (η.)	61	9194	από Μπόνι (άποθηκη)
ΚΑΒΑΛΑ (η*)	56	16015	δ. Παναμά 17/3	ΜΕΣΣΙΣ	69	9650	άργει Πειραιά
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (η*)	61	10934	άργει Αστακό	ΜΕΣΣΙΣ ΑΡΕΤΗ (δ. κ.)	70	17355	δ. Γιβραλτάρ 4/4
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (η*)	60	10934	α. Σιγκαπούρη 20/3 διά Ντακάρ	ΜΕΣΣΙΣ ΛΑΜΑ (η.)	70	17355	ε. Σιγκαπούρη 12/4
ΚΑΒΟΥΡΕΑΛΑ	82	15551	ε. Πειραιά 7/4	ΜΕΣΣΙΣ ΛΑΤΡΙΑ (η.)	70	17355	ε. Φάς 17/4
ΚΑΔΜΟΣ (λι.β)	59	5051	μεταφορές Ε'κουαντόρ	ΜΕΣΣΙΣ ΛΕΝΣ (η.)	71	1562	άργει Πειραιά
ΚΑΘΩΡΙΝ Υ. (η.)	60	13103	α. Κ. Τάσου 23/3	ΜΕΣΣΙΣ ΑΗ (η.)	71	1562	ε. Πειραιά 9/4
ΚΑΛΛΙΛΟΠΗ (η*)	60	5323	α. Π. Πόνις 2/4	ΜΕΣΣΙΣ ΔΙΛΥ (η.)	70	1592	ε. Πειραιά 8/4
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	δ. Παναμά 6/4	ΜΕΣΣΙΣ ΛΙΝΤ (η.)	70	1592	άργει Πειραιά
ΚΑΛΛΙΦΜΗΟΣ	69	4267	δ. Αμβέρσα 29/3	ΜΕΣΣΙΣ ΛΙΝΤ ΟΡΥ (η.)	71	1562	ε. Ν. Όρλεανην 12/4
ΚΑΛΥΨΩ (η*)	69	5997	α. Μαπούτο 13/4	ΜΕΣΣΙΣ ΛΟΤ (η.)	71	1584	ε. Σ. Χούδην 16/10
ΚΑΠΑΛΑ (κ.)	55	1599	ε. Π. Σπιτιν 19/11	ΜΕΣΣΙΣ ΑΟΤΖΙΚ (η.)	70	1592	ε. Ν. Όρλεανην 10/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (μ*)	57	3826	δ. Πάρια 24/2	ΜΕΣΣΙΣ ΖΑΚΟΥΡΑ (η.)	70	1584	ε. Ν. Όρλεανην 9/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ*	63	16984	δ. Πάρια 14/4	ΜΕΣΣΙΣ ΖΑΚΤΙΚ (η.)	70	1592	α. Προγκρέσο 30/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	54	10905	μεσογειακές μεταφορές	ΜΕΣΣΙΣ ΖΑΚΤΙΚΟΥΡΑ (η.)	70	1584	άργει Βοστώνη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΡΕΦΟΣ (δ.η.)	54	10993	δ. Σουέζ 19/4	ΜΕΣΣΙΣ ΖΑΚΤΩΑΡΥΣ (δ.)	75	68630	δ. Π. Σάδι 9/4
ΚΑΠΕ							

ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλτα)*	59	5384	δ. Κωνίπολη 11/4
ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	63	58430	ε. Φουτζέρια 16/3
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Ακαμάτια 19/3
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (π.)	57	2281	δρυγεί Πειραιά
ΜΠΑΣΤΙΩΝ (κ.)*	68	13706	δ. Παναμά 8/3 διά Βενεζουέλα
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (π.)	61	1460	δρυγεί Πειραιά
ΜΠΕΛΑΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΟΝΑΤΖΑ (κ.)*	47	1591	ε. Τεργέστα 11/4
ΜΠΟΝΝΗ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στό Μπόνι (άποθηκη)
ΜΠΡΑΒΟΝΟΑ (π.)*	67	4659	δρυγεί Ν. Ύδρη
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)*	67	3861	δρυγεί Ν. Ύδρη
ΜΠΡΗΤΗΝ (π.δ.)	65	40284	ύπο παραλαβή
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	α. Ριό Γκράντε 14/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δρυγεί Αλιβέρι

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Αύγουστα 14/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	δρυγεί Αλιβέρι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	65	15178	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δρυγεί Πειραιά 24/12
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	ε. Πειραιά 14/4
ΟΡΕΓΚΟΝ (δ.)	65	36370	α. Μπαλδό Τέρνη 28/3
ΟΣΕΑΝ (κ.)*	66	10825	ε. Ντώρμπαν 19/4
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	δρυγεί Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΣΚΑΪ' (π.)	67	24128	α. Πειραιά 2/4
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	δρυγεί Χώνκεσαντ 13/11
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σ.γκ.)	73	20354	ε. "Αγ. Φραγκούκον 17/4
ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (π.)*	74	9712	ε. Χουαγκπού 29/3

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)*	78	11850	α. Ρινίκα 16/4
ΝΑΓΟΣ	61	9037	δρυγεί Σ. Άννα Μπαΐη
ΝΑΤ'Σ (κ.)	66	7264	ε. Πειραιά 25/3
NANO C.K.	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΑΔA (κ.)	61	1458	δρυγεί Καβάλα
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Έρυθράς θαλάσσης
ΝΕΟ (κ.)	67	2996	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)*	58	24152	δρυγεί Ιτεά
ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	δ. Σάδι 11/4
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	δρυγεί Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Νικάρ 3/4
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5965	α. Λάς Πάλμας 5/4
ΝΙΚΗ P. (π.)	62	6171	δ. Σουέζ 25/4
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ	76	35567	δρυγεί Αλιβέρι
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	ε. Σαβόνα 18/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (π.)	67	4016	α. Ν. Όρλεάνην 9/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. (π.)	61	6123	α. Λάς Πάλμας 22/3
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	δρυγεί Χαλκίδα
ΝΙΜΑΣ (π.)	56	3274	ε. Π. Σουάδη 30/1
ΝΙΟΒΗ (Μάλτα)	69	21427	α. Λειόκη 15/4
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	α. Τζένταν 7/4
ΝΙΧΟΝ (κ.)	65	13458	ε. Μπαντάρ Αμπάς 14/3
ΝΟΡΑΕΡΝ ΝΑΓ'ΑΝΤ	67	22817	α. Ροζάτρο 7/4
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	δρυγεί Στυλίδα
ΝΟΡΦΟΥΓΙ'ΝΤ	70	12063	α. Πειραιά 31/3 διά Λάργος
ΝΤΑΝΙΑΙΑ I. (δ.π.)	59	12299	νέο νόμο «ΕΦΩΡΓΙΟΣ Σ.»
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	δρυγεί Πειραιά
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	ε. Ταμπικ 4/3
ΝΤΑΝΟΝΕΜΑΡ (π.)*	61	5816	δρυγεί Μίνα Σάκρη
ΝΤΕΝΕΜΠ (π.)	68	2534	α. Λάς Πάλμας 8/4
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	δ. Σουέζ 20/2
ΝΤΟΛΥΩ II (π.)	67	9854	ε. Ιανινχόμ 16/4
ΝΤΟΜΙΝΙΚ (π.)	62	6980	δρυγεί Κολόνιτο
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	ε. Σεμύδα 12/4
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	ε. Μπαντάρ Αμπάς 4/4
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ'	80	16200	ε. Μαρόδαν 25/3
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	δρυγεί Φορταλέζα
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	δρυγεί Κιμάλο
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	δρυγεί Αστακό
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	δ. Π. Σάδι 12/4
ΟΚΤΟΝΙΑ ΖΑΝ (δ.)	64	26174	α. Χιούστον 4/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	δρυγεί Ιτέά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	ε. Σιγκαπούρην 26/3 διά Διάλυση
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	δρυγεί Έλευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'ΙΣΩΝ (δ.)	72	106123	δρυγεί Ιτέά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.)	64	32380	δρυγεί Τζάνκσονβιλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δ.)	65	32478	δρυγεί Τζάνκσονβιλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	65	32407	δρυγεί Τζάνκσονβιλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Φουτζέρια 15/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	δρυγεί Ιτέά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	ε. Φουτζέρια 14/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Φουτζέρια 26/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY (δ.)	64	32379	δρυγεί Τζάνκσονβιλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΤY	66	15668	δρυγεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΓ'ΑΝΟΗΡ	66	15625	δρυγεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	65	15577	νέο νόμο «ΑL TAWFIQ»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΥΕΡ	68	15809	δρυγεί Έλευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΟΥΣ	65	15577	δρυγεί Έλευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΤΣ	69	15688	δ. Παναμά 12/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ	67	15897	α. Θεούτα 10/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	δρυγεί Πειραιά

ΣΑΒΒΑΣ (δ.π.)*	59	20514	ε. Πειραιά 9/2
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)	51	4788	δρυγεί Λ. Πάλμας
ΣΑΙΛΑΜΙΣ (δ.π.)*	69	99134	ε. Ράς άλ Χαιμάδ 9/3
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	α. Βαλένθια 8/4
ΣΑΜΠΙΡΑ (κ.)*	70	5746	
ΣΑΝ ΜΑΤ'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630	ύπο παραλαβή
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.π.)	75	111171	α. Μίνα άλ Φαχάλ 20/2
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.π.)	75	111171	α. Ταυτά 13/4
ΣΑΝΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	α. Σιγκαπούρη 2/4
ΣΑΝΝΥ ΜΕΤ	62	5218	ε. Σάν Χουάν 2/4
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102	α. Ναγκόγια 31/3
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	δ. Π. Σάδι 11/4

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4176 658 - 4122 537

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ 76

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 1931

EDITING & PRINTING OFFICES: 77 NOTARA STR.

P. O. BOX 76 — PIRAEUS

PHONE: 01 - 4176658 OR 4122537

CABLE: "CHRONIKA" PIRAEUS

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 2.500

Annual Subscription Rates:

Greece	Drachmas 2.500
Europe and U.K. (Air Mail)	Pounds Stg. 40.00
Europe and U.K. (Surface Mail)	Pounds Stg. 32.00
U.S.A. and Canada (Air Mail)	U.S. Dollars 100.00
Central and South America (Air Mail)	U.S. Dollars 115.00
Middle East and Africa (Air Mail)	U.S. Dollars 80.00
Far East and Australia (Air Mail)	U.S. Dollars 120.00

ΣΑΝΤΑΝΣ *	65	19019
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η.)	57	1674
ΣΑΝΤΟΣ (η.)*	58	9017
ΣΑΟΥΘΓΟΥΓΝΤ	70	11329
ΣΕΝΙΟΡ ΣΤΙΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)*	63	5289
ΣΗ ΠΑΊΤΟΝΗΡ	71	11055
ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ Ι (η.)	70	9966
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η.)*	62	9979
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η.)	71	11379
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (η.)*	80	9015
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΑΒΕΡ ΛΑΪΗΝΤΥ (δ.)*	66	33655
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5590
ΣΙΝΟΕ	77	4719
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593
ΣΚΙΠΠΕΡ (η.)*	57	3070
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η.)	58	4414
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227
ΣΟΑΝΖ Π. (η.)	60	8294
ΣΟΔΑΝ (δ.)*	70	91954
ΣΟΔΩΝ Κ. (κ.)	65	1599
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΖΑΝΑ (η.)*	68	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (η.)	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.η.)*	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΤΑΜΑΡΑ ΙΙ (η.)	60	8420
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δ.)	63	29739
ΤΑΡΤΟΥΣ (η.)	58	4231
ΤΑΫΓΤΕΤΟΣ (δ.)	75	117342
ΤΕΝΑΣΤΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕΊΝΤ (κ.)*	56	6500
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (η.δ.)*	73	9842
ΤΖΩΝ Α. (η.)	68	10016
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910
ΤΙΝΑ ΜΠ. (η.)*	65	11245
ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944

ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η.)	73	8848	δ. Σουέζ 15/3
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (η.)*	60	8070	ε. Α'βάνα 13/3
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	δ. Κων/πολη 15/3 διά. Όδησσο
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	α. Στόρνογουαίν 8/4
ΤΡΕΊΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	δ. Παναμά 23/3
ΤΡΕΊΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	όργει Πειραιά
ΤΡΕΊΝΤ ΓΟΥΊΛΑ	72	18723	α. Συγκαπούρην 7/4 διά. Κουβέτ
ΤΡΕΊΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.η.)	66	22354	α. Μονρόβια 18/3
ΤΡΕΊΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	α. Κορούνα 31/3
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	όργει Χαλκίδα
ΤΖΕΛΣΗ ΠΑΊΤΟΝΗΡ(δ.η.)*	61	8816	ε. Σιγκαπούρη 14/4
ΥΖΩΝΑ (κ.)	52	3256	όργει Τουλώνη
ΥΠΑΛΑΝΤΗ (η.)*	71	4635	μεσογειακές μεταφορές
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.η.)	78	45330	α. Νέο 28/1
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)*	77	124499	α. Γίβρατάρ 10/4
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)*	67	44720	ε. Ριγέλα 15/4
ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	όργει Ίτεά
ΦΕΛΟΣΩΠ Λ. (δ.)	74	118215	α. Μορμουγκάο 1/4
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	α. Φουτζέρα 23/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	όργει Πειραιά
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (η.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΑΜΙΓΚΟ II (η.)*	63	4647	α. Αλεξανδρεία 15/4
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)*	58	5063	μεσογειακές μεταφορές
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	ε. Τζένταν 28/3
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙ Α. (δ.)*	75	118216	όργει Πειραιά
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (η.)	71	10586	δ. Σουέζ 4/3
ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	ε. Μαυρίκιο 18/4
ΦΡΕΝΤΣΠ Λ. (δ.)*	76	122.945	όργει Πειραιά
ΦΡΗΝΤΟΜ I.	59	1229	ε. Ρότερνταμ 19/4
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)*	63	1097	όργει Πειραιά
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (η.)*	60	3563	α. Λ. Πόλμας 11/4
ΦΡΙΟ ΑΤΑΝΤΙΝ (η.)*	61	1652	α. Λ. Πόλμας 12/4
ΦΡΙΟ ΠΑΖΙΦΙΚ (η.)*	61	1695	ε. Λάγος 29/1
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ (η.)*	59	9604	ε. Πειραιά 13/4
ΧΑΒΑΊΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Ούσαν 24/3
ΧΑΒΑΊΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Σιγκαπούρην 27/3
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)*	66	45267	στό Ράς Γκαρίμ 25/11
ΧΑΡΙΣ (η.)	55	2740	μεσογειακές μεταφορές
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (η.)	68	48559	ε. Ν. Όρλεάνην 10/4
ΧΕΡΟ (η.)	57	1368	δ. Κωνίπολη 10/4
ΧΡΥΣΗΤΣ (η.)	59	4378	όργει Καράτσι
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	α. Πειραιά 8/3
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	όργει Έλευσίνα
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (η.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΚΕΑΝΙΑ (η.)	62	10530	ε. Μεσσίνα 5/2

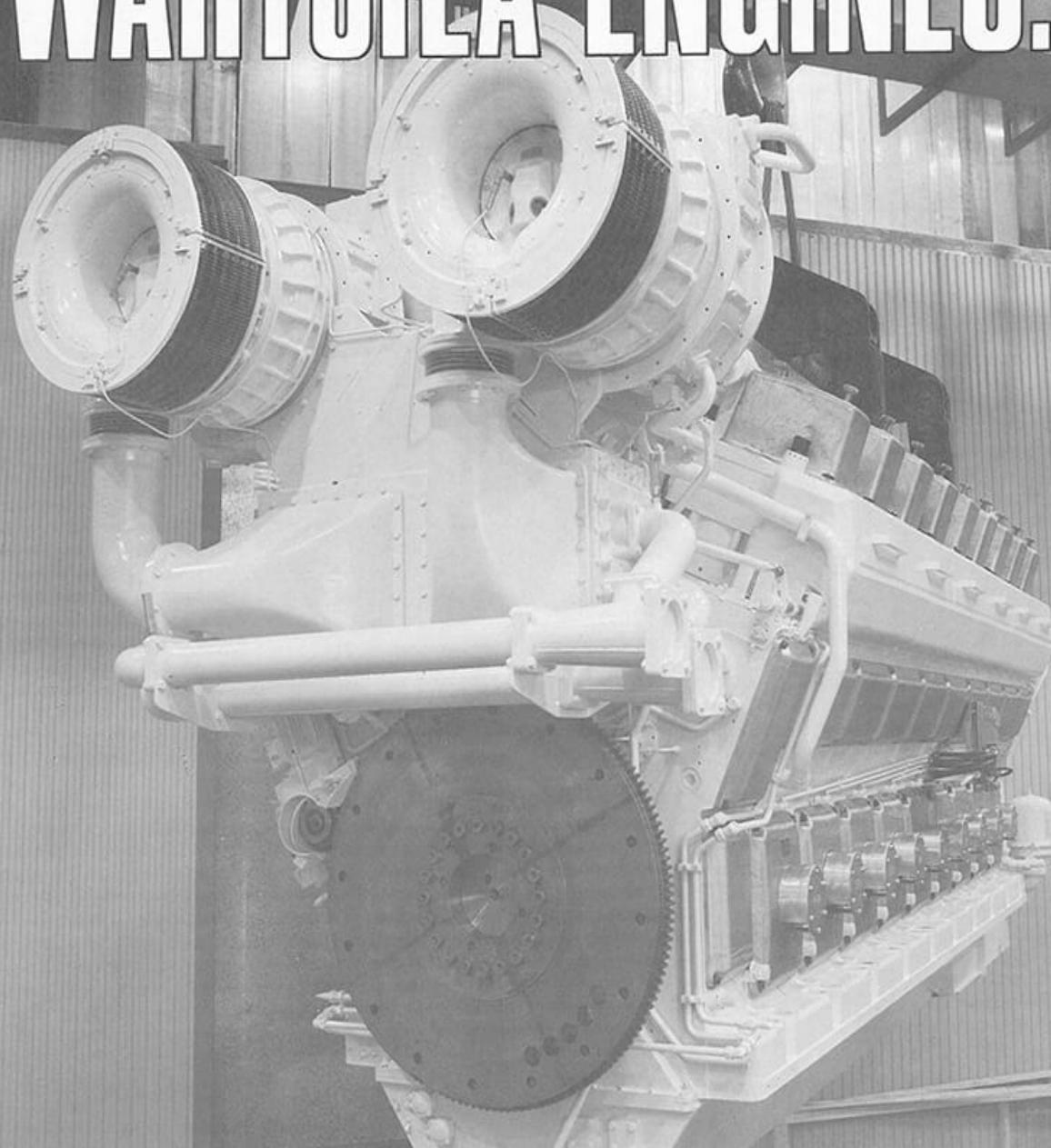
«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, Πειραιάς
 Τηλέφωνα: 417 6658 — 412 2537 — 417 8869

Διευθυντής ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοταρά 77, Πειραιάς	Διευθυντής Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερίφου 50 & Αχαρνών	Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιάς
--	--	--

WÄRTSILÄ ENGINES.



THE REAL HEAVY FUEL ENGINES VASA 22HF AND VASA 32.

Repeat orders account for more than 35% of our sales!

A proof of our satisfied customers!

WÄRTSILÄ DIESEL

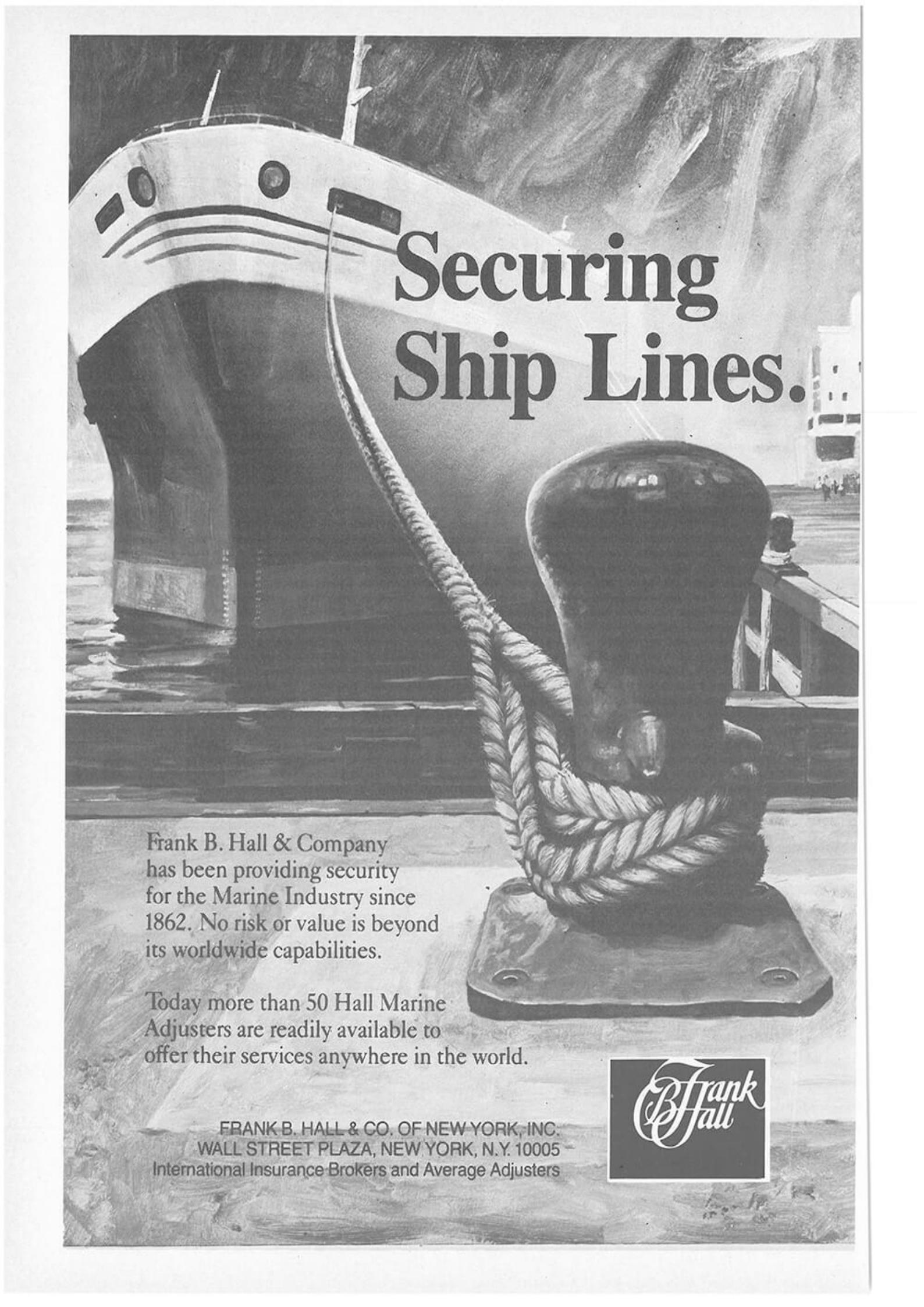
WÄRTSILÄ VASA FACTORY
P.O. Box 244, SF-65101 Vaasa 10, Finland
Tel. +358-61-111 433, Telex 74250 wva sf

NOHAB DIESEL AB
P.O. Box 920, S-46129 Trollhättan, Sweden
Tel. +46-520-38200, Telex 42141 diesel s

WÄRTSILÄ POWER SINGAPORE (Pte) Ltd.
P.O. Box 619, Teban Garden Singapore 9160
Tel. +65-2659122, Telex 36636 wartfe rs

Representative in Greece:

E G LOUKEDES, 97-99 Filinos Street, P.O. Box 81, GR-PIRAEUS, Tel. +30-1-4173993, 4128530, Tlx 212246, 212197 egrl gr

A black and white photograph showing the front of a ship, specifically the bow and the superstructure above it. In the foreground, a large, dark wooden bollard is visible, with a thick, coiled rope wrapped around its middle. The background shows the ship's hull and some distant structures or other ships.

Securing Ship Lines.

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

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

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

