

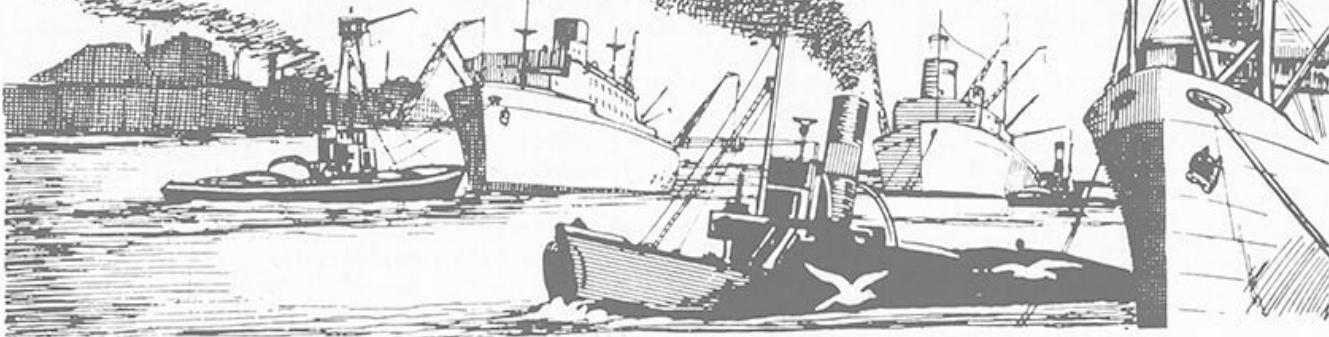
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1983

Αρ. Φύλλου 1151/910

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1151/910

15 ΜΑΐΟΥ 1983

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Ποιούς θά ώφελήσει ή άπεργία

Είναι γνωστό πλέον ότι οι διοικήσεις δύο όργανώσεων, των 'Ενώσεων Μηχανικών και Ναυτών, άπεφάσισαν νά προχωρήσουν σέ άπεργία μέ στόχο τήν ματαίωση τού νομοσχεδίου γιά τά μέτρα πρός άντιμετώπιση τής ναυτιλιακής κρίσεως και τής άνεργίας τών ναυτικών μας. Έκεινο πού δέν είναι γνωστό και πρέπει νά μάθουν δλοι οι ναυτικοί μας, αύτοί πού έχουν συνδέσει τήν τύχη τους μέ τήν υπαρξη τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας, είναι:

Πρώτον, ότι οι διοικήσεις τών όργανώσεων αύτών δέν έκπροσωπούν πλέον παρά μόνον τούς έαυτούς των και μερικούς άκόμη όπαδούς τους οι οποίοι στήν έποχή μας έχακολουθούν νά φορούν παρωπίδες και γι' αύτό και τούς άκολουθούν.

Δεύτερον, ότι οι διοικήσεις τών δύο αύτών όργανώσεων γνωρίζουν καλύτερα άπό κάθε άλλον τή γύμνιά τους και γι' αύτόν τόν λόγο καταφεύγουν — αύτοί πού φωνάζουν συνεχώς έναντίον τών ξένων — στούς ξένους και κυρίως στούς άνταγωνιστές τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας γιά τήν έπιτυχία τών στόχων τους.

Τρίτον, ότι μπροστά στήν έπιδιαξη τών στόχων αύτών δέν λογαριάζουν τίποτε, ούτε τή συνεργασία μέ αύτούς πού θέλουν νά έμφανίζονται ότι πολεμούν δηλαδή τούς ξένους, ούτε άκομη και τό άγχος τών άνεργων ναυτικών μας οι οποίοι περιμένουν νά ξεμπαρκάρει κάποιος γιά νά βρούν μιά θέση άπασχολήσεως.

Τέταρτον, ότι μοναδικός τους στόχος δέν είναι ή προστασία τών συμφερόντων τών 'Ελλήνων ναυτικών τά οποία κανένας δέν άπειλε, άλλα τό έλληνικό πλοϊο, τό οποίο δέν τό θέλουν, γιά λόγους πού αύτοί μόνον γνωρίζουν.

Δέν άποτελούν ισχυρισμούς τά άνωτέρω, στηρίζονται σέ συγκεκριμένα στοιχεία τά όποια θά παρατεθούν έν συνεχεία γιά νά τά γνωρίζουν δλοι οι ναυτικοί μας και νά άπομονώσουν έκεινους πού άπεργάζονται δεινά σέ βάρος τους.

ΤΟ ΟΤΙ οι διοικήσεις τών άνωτέρω όργανώσεων δέν έκπροσωπούν παρά μόνον τούς έαυτούς των άποδεικνύεται άπό τό γεγονός ότι στίς συνελεύσεις τους, τίς άποφάσεις τών όποιων ύποστηρίζουν ότι ύλοποιούν, παρέστησαν έλαχιστα μέλη τους. Στή γενική συνέλευση τής 'Ενώσεως Μηχανικών τού Μαρτίου παρέστησαν μόνον 125 μέλη τή στιγμή πού οι προσφερόμενοι γιά ναυτολόγηση μηχανικοί πού διαμένουν στήν περιοχή πρωτευούσης ξεπερνούσαν τίς 2.500 δπως άποδεικνύεται άπό τά στοιχεία τού ΓΕΝΕ, ένω στή γενική συνέλευση τής 'Ενώσεως Ναυτών παρέστησαν λιγότεροι άπό 65, ένω οι προσφερόμενοι γιά ναυτολόγηση άνερχονταν σέ 230 χωρίς νά ύπολογίσουμε και 180 περίπου ναυτόπαιδες πού ή θέση τους είναι στήν "Ενώση Ναυτών (στή γενική συνέλευση στήν όποια έλήφθη ή άπόφαση γιά τό διορισμό προσωρινής διοικήσεως στήν "Ενώση Ναυτών με μοναδική άποστολή τή διενέργεια άρχαιρεσιών είχαν παραστεί μόνον 25 άτομα). Οι διοικήσεις, λοιπόν, αύτών τών δύο όργανώσεων, ύλοποιώντας τίς άποφάσεις τών γενικών τους συνελεύσεως μέ 125 και 65 παρόντες άντιστοιχα δύογοιν τούς κλαδους τους σέ άπεργια!

ΕΠΕΙΔΗ δμως γνωρίζουν τή γύμνια τους και είναι βέβαιοι ότι μόνον έκεινοι πού έχουν παρωπίδες θά τούς άκολουθσουν στόν κατήφορο πού έχουν πάρει, έναν κατήφορο πού κρύβει πολ-

λούς κινδύνους γιά τά συμφέροντα τών ναυτικών μας, οι διοικήσεις τών δύο όργανώσεων καταφεύγουν στούς ξένους. "Έτσι σέ διάφορες άνακοινώσεις τής ΠΕΜΕΝ, τίς όποιες καταχωρούμε κατά χρονολογική σειρά, άναφέρονται τά έχης:

"Άντιπροσωπεία τών διοικητικών Συμβούλιων τής ΠΕΜΕΝ και τής ΠΕΝΕΝ άποτελούμενη άπό τό Β' Γραμματέα τής ΠΕΜΕΝ Συν. Γρηγ. Τουγλίδη και τό Δ. Συμβούλιο τής ΠΕΝΕΝ Λ. Λαζόγλου άναχώρησε προχθές βράδυ γιά νά ένημερώσει τά συνδικάτα στή Δυτική Εύρωπη και νά τούς ζητήσει νά συμπαρασταθούν στήν άπεργία πού προετοιμάζουν τά δύο σωματεία. 'Η άντιπροσωπεία θά έπισκεψει τά συνδικάτα τής Ιταλίας, Γαλλίας, Αγγλίας, Βελγίου, Γερμανίας, Δανίας και Όλλανδίας" (27.4.83).

"Η άντιπροσωπεία τής ΠΕΜΕΝ και τής ΠΕΝΕΝ συναντήθηκε στή Ρώμη μέ τήν ήγεσία τής Όμοσπονδιας Μεταφορών Ιταλικών Συνδικάτων και τήν ένημέρωσε γιά τά προβλήματα πού άντιμετωπίζουν οι "Ελληνες ναυτεργάτες.

'Ανέλυσε μέ βάση τίς θέσεις τών σωματείων τίς συνέπειες πού θά έχει και γιά τούς Εύρωπαίους ναυτεργάτες τό άντεργατικό Νομοσχέδιο πού κατάθεσε στή Βουλή ή κυβέρνηση και ζήτησε τήν συμπαράστασή τους στόν άπεργιακό άγώνα πού προετοιμάζουν τά δύο σωματεία.

Οι Ιταλοί συνδικαλιστές συμφώνησαν μέ τίς θέσεις τής ΠΕΜΕΝ, έπεσήμαναν τή διαρροή πλοίων πού γίνεται άπό τίς Εύρωπαικές σημαίες πρός τήν 'Ελληνική και τήν δεύτη τής άνεργίας πού δημιουργείτε συνέπεια νά έχουν στήν Ιταλία 30.000 άνεργους ναυτεργάτες. "Εμειναν σύμφωνοι νά συμπαρασταθούν στόν άγώνα τών 'Ελλήνων ναυτεργάτων καθώς και νά άναλάβουν κοινή δράση δια τά Εύρωπαικά Συνδικάτα γιά τήν άντιμετώπιση τών προβλημάτων πού δημιουργεῖ ή 'Ελληνική σημαία μέ την προώθηση τών μέ-

τρων του YEN. Άκομα τόνισαν ότι θά διαμαρτυρηθούν έντονα στήν 'Ελληνική κυβέρνηση και στό Διεθνές Γραφείο 'Εργασίας γιά τήν μή έναρμόνιση της 'Ελληνικής Ναυτεργατικής Νομοθεσίας μέ τίς διεθνείς Συμβάσεις'. (28.4.83).

«Συνεχίζοντας τήν περιοδεία της στήν Εύρωπη ή άντιπροσωπεία της ΠΕΜΕΝ και τής ΠΕΝΕΝ συναντήθηκε διαδοχικά μέ την ήγεσία τών ναυτεργατικών συνδικάτων τής Γαλλίας και της Αγγλίας.

Στή συνάντηση τής άντιπροσωπείας με τά γαλλικά συνδικάτα πού έγινε στό Παρίσι πήραν μέρος άντιπρόσωποι από ένωσης κάθε προέλευσης (CGT, CFDT, FO, CGL, SNOMM). Οι Γάλλοι συνδικαλιστές καταδίκασαν τά μέτρα τής Έλληνικής κυβέρνησης τονίζοντας, ότι αυτά άποτελούν πλήγμα, γιά δλους τούς Εύρωπαιους ναυτεργάτες και έκφρασαν τήν ύποστηριξή τους στίς θέσεις τής ΠΕΜΕΝ και τής ΠΕΝΕΝ και διαβεβαίσαν τήν άντιπροσωπεία ότι θά ύποστηριξουν διλόπλευρα τών άγώνα τών 'Ελλήνων ναυτεργατών.

Για τό σκοπό αύτό άνελαβαν νά ξέρουν σέ έπαφή με τούς λιμενεργάτες, τούς πιλότους και τά πληρώματα τών ρυμουλκών τής Γαλλίας για τόν καλύτερο συντονισμό τής δουλειάς.

'Εξ δλους διλόπλευρη και ένεργο συμπάραση θά δώσουν τά βρετανικά συνδικάτα στήν ΠΕΜΕΝ και τήν ΠΕΝΕΝ — δταν προχωρήσουν στήν άπεργία γιά τή ματαίωση τού Νομοσχεδίου τού YEN. Αύτο δήλωσε στήν άντιπροσωπεία ό πρόεδρος τού Συνδικάτου 'Αγγλων Ναυτεργατών J. SLATER όσο και ό 'Επιθεωρητής τής ΔΟΜ COHN NELSON σε συνάντηση πού πραγματοποιήθηκε στό Λονδίνο.

Οι 'Αγγλοι συνδικαλιστές δήλωσαν άκομα ότι θά διαμαρτυρηθούν, στήν 'Ελληνική Κυβέρνηση γιά τά μέτρα πού πρωθεί γιατί και ή άσφαλεια τής Διεθνούς Ναυσιπλοΐας, θά ύποβαθμιστεί και άκομα θά διαταραχθούν οι σχέσεις έργασίας πού έπικρατούν σέ δλες τίς ναυτιλίες τού κόσμου και τούτο γιατί οι χαμηλόμισθοι, 'Ασιάτες θά έκτοπίσουν μέσω τής Έλληνικής σημαίας τούς Εύρωπαιους ναυτεργάτες.

Δήλωσαν άκομα ότι άν έπιτραπούν οι διμερείς συμβάσεις θά γυρίσουν τούς ναυτεργάτες 300 χρόνια πίσω και ότι δέν πρόκειται νά γίνουν δεκτές σέ καμπά περίπτωση άπο τήν ΔΟΜ έστω και ότι μιοθετούν τό μισθολόγιο τού Διεθνούς Γραφείου 'Εργασίας πού είναι 276 δολλάρια.

Τέλος ύποσχέθηκαν νά παράσχουν κάθε δυνατή διευκόλυνση στούς 'Ελληνες ναυτεργάτες και νά έννημερώσουν τούς λιμενεργάτες γιά νά άναλαβουν δράση έναντι στά 'Ελληνική καράβια.

Τήν περασμένη έβδομάδα άνεχώρησε και ό διοικητικός σύμβουλος τής ΠΕΜΕΝ Σ. Τσιμπογλου γιά τήν 'Αμβέρσα όπου θά παραμένει σάν άντιπρόσωπος τής ΠΕΜΕΝ. Μετά τίς γιορτές τού Πάσχα έτοιμάζονται νά άναχωρήσουν και δλλοι συνάδελφοι άντιπρόσωποι γιά δλλα λιμάνια». (4.5.83).

ΤΑ KEIMENA τής διοικήσεως ΠΕΜΕΝ άμιλούν άφ' έσωτών. Και δείχνουν, πρώτο, τή γύμνια της και τή γύμνια τής διορισμένης διοικήσεως τής 'Ενώσεως Ναυτών, δεύτερο, τό μεγάλο ένδιαφέρον τους γιά τά συμφέροντα τών... Εύρωπαιών ναυτικών, και, τρίτο, τήν άπεραντη ύποκρισία τόσο τών δικών μας όσο και τών ξένων τών όποιων έπιζητεί-

ται ή συνεργασία γιά νά πληγούν τά μέτρα τά όποια έτοιμάζει ή 'Ελληνική Πολιτεία γιά νά άντιμετωπισθεί ή κρίση πού μαστίζει τήν 'Ελληνική Ναυτιλία μέ άποτέλεσμα τό ένταρτο τού στόλου της νά έχει άδηγηθεί στά άγκυροβόλια τού παροπλισμού και σχεδόν 15.000 'Ελληνες ναυτικούς στήν άνεργια.

"Ας πάρουμε δμως τά πράγματα μέ τή σειρά:

— Οι Εύρωπαικές ναυτεργατικές ένωσης τών όποιων τή συνεργασία έπιζητεί ή ΠΕΜΕΝ γιά νά πλήξει τό έλληνικό πλοίο άντιπροσωπεύουν, σύμφωνα μέ στοιχεία τού ΟΟΣΑ, τό έξης ναυτεργατικό δυναμικό: 'Ιταλία 35.000 (ή ΠΕΜΕΝ στήν άνακοίνωσή της άναφέρει ότι 30.000 'Ιταλοι ναυτικοί είναι άνεργοι!), Γαλλία 15.000 (περιλαμβάνονται και οι έργαζόμενοι στά ποταμόπλοια), 'Αγγλία 68.000, Βέλγιο 3.500, Δυτική Γερμανία 15.000 (περιλαμβάνονται και οι έργαζόμενοι στά ποταμόπλοια), Δανία 15.000 και 'Ολλανδία 10.000 (περιλαμβάνονται και οι έργαζόμενοι στά ποταμόπλοια). Αύτων τών ναυτικών τά συμφέροντα θά πλήξουν, κατά τήν ΠΕΜΕΝ, τά έλληνικά μέτρα και άναλαμβάνει και άυτών τήν προστασία άγνωνώντας τά συμφέροντα τών 'Ελλήνων ναυτικών οι όποιοι γιά νά έχουν άποδοτική άπασχόληση χρειάζονται έλληνικά πλοία, γιατί βεβαίως κανένας Εύρωπαιος συνδικαλιστής δέν θά θελήσει νά τούς δώσει έργασία έάν δέν ύπάρχουν έλληνικά πλοία.

— Η διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ ή όποια στό έσωτερικό δέν παραλείπει εύκαιρια γιά νά κεραυνοβολεί τούς άντιπάλους της στό συνδικαλιστικό χώρο γιά τίς πολιτικές τους τοποθετήσεις δέν διστάζει στό έξωτερικό νά συναγελάζεται και νά συνεργάζεται μέ τούς συνδικαλιστές κάθε άποχρώσεως. 'Ο σκοπός άγιάζει τά μέσα και γιά τήν έπιτευξή του θά συνεργασθούμε άκομη και μέ τό διάβολο.

— Οι ξένοι, οι όποιοι δέν συγχώρησαν ούτε και πρόκειται ποτέ νά συγχωρήσουν τό έλληνικό ναυτιλιακό θαῦμα, βρήκαν μιά θαυμάσα εύκαιρια γιά νά τό πλήξουν, μέ τίς εύλογίες τής διοικήσεως τής ΠΕΜΕΝ, άφου δμως γιά τίς έθνικές τους ναυτιλίες έπιτρέπουν κάθε μέτρο και μέσο πού θά τίς καταστήσει άνταγωνιστικότερες, δπως είναι οι διμερείς συμβάσεις και ή μείωση τής συνθέσεως. 'Από τήν άνακοίνωσή τής ΠΕΜΕΝ τής 4.5.83 άποδεικνύεται δτι ή περιβόλητη ΔΟΜ και τά Βρετανικά συνδικάτα είναι ένα και τό άυτό πράγμα, δπως και δτι ή στόχος τους είναι ένας και μοναδικός: 'Η 'Ελληνική Ναυτιλία. Αύτοι, λοιπόν, πού έχουν έπιτρέψει στή Βρετανική Ναυτιλία τίς διμερείς συμβάσεις εισπράττοντας και τά «κεφαλιάτικα» γιά κάθε ένο ιαμηλόμισθο ναυτικό πλοίο δηλώνουν δτι έάν έπιτραπούν οι διμερείς συμβάσεις στήν 'Ελληνική

Ναυτιλία οι ναυτικοί θά γυρίσουν 300 χρόνια πίσω!

ΥΠΑΡΧΟΥΝ δμως και δλλα κείμενα πού άμιλούν άφ' έσωτών. Είναι τής λεγόμενης 'Ναυτεργατικής Συνδικαλιστικής Κίνησης'. τής παραταξιακής όργανώσεως τού ΚΚΕ στό χώρο τής Ναυτιλίας, ή όποια είναι γνωστή άπο τίς κινητοποιήσεις και τίς διαδηλώσεις μέ τίς 'ντουντούκες' στούς δρόμους τού Πειραιώς έναντίον τής άνεργιας σέ έποχές πού δχι μόνον δέν ύπηρχε κανένας άνεργος άλλα ή όποιοσδήποτε ναυτικός βρισκόταν στήν 'Ακτή Μιαούλη έκαλετο μέ παρακήσεις νά ναυτολογηθεί γιά νά συμπληρωθεί ή περιβότη σύνθεση και νά μπορέσει νά φύγει κάποιο πλοίο πού καθυστερούσε γιατί έλειπε κάποιος ναύτης, λαδάς κλπ. 'Η 'Ναυτεργατική Συνδικαλιστική Κίνηση', λοιπόν, μέ τήν ύπ' άριθ. 3/1983 έγκυλιό της καλει τά στελέχη, μέλη και άποδούς της πού έχουν 'προγραμματίσει ξεμπαρκό νά μήν ξεμπαρκάρουν και νά μείνουν (στά πλοϊα) γιά νά δουλέψουν γιά τήν έπιτυχία τής άπεργίας', λησμονώντας δλους έκείνους οι όποιοι περιμένουν νά ξεμπαρκάρει κάποιος γιά νά μπορέσουν νά βρούν έργασία και νά άντιμετωπίσουν τά προβλήματα πού έχει δημιουργήσει ή πολύμηνη άνεργία.

ΤΑ METPA, γιά τήν άντιμετωπιση της ναυτιλιακής κρίσεως συμφέρουν πρωτίστως στούς ναυτικούς μας. Γιατί θά καταστήσουν τά έλληνικά πλοϊα άνταγωνιστικότερα μέ άποτέλεσμα νά έγκαταλείψουν δσο γίνεται ένωρίτερα τά άγκυροβόλια παροπλισμού. Και αύτό σημαίνει παραγωγική και άποδοτική δουλεια γιά δλους τούς 'Ελληνες ναυτικούς, οι όποιοι πρέπει νά προβληματίσθούν έντονα και κυρίως αύτοι πού δρισκονται στά πλοϊα και νά δώσουν τήν άπαντηση πού πρέπει σέ δλους έκείνους πού μέ τήν τακτική τους μόνον δεινά τούς προετοιμάζουν.

Δυστυχώς δέν είναι σχήμα λόγου, άλλα ή ώμη πραγματικότητα. Γνωρίζομε έκ προοιμίου δτι μερικοί και κυρίως ή καταγγελούμενη πλευρά θά σπεύσει νά άμιλήσει γιά κινδυνολογία πού άποβλέπει στό έκφοβισμό τών ναυτικών μας και δλλα τινά. 'Η άπαντηση μας πρός δλους είναι νά διαβάσουν μέ προσοχή τά κείμενα πού παρατίθενται. Θά καταλάβουν δλοι. Θά καταλάβουν ποιούς θά ωφελήσει και ποιούς ζημιώσει ή άπεργια τήν όποια μέ τόση άπερισκεψία (μόνον); προετοιμάζουν ή διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ και δσοι δρισκονται άπο πίσω της. Και αύτό άρκει γιά νά άποφευχθούν οι κινδυνοί πού άπειλούν τό ναυτιλιακό μας οίκοδόμημα και κατ' έπεκταση τήν προκοπή τών άνθρωπων του άλλα και τού τόπου.

ΤΑ «NAYTIKA XRONIKA»

Τό δεκαπενθήμερο

Μέ τή συναίνεση ὅλων

"Ολες οι ἐνδείξεις πείθουν ότι τό νομοσχέδιο γιά τά μέτρα πρός ἀντιμετώπιση τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως θά διαμορφωθεῖ τελικῶς κατά τρόπο πού νά μήν προκαλεῖ τήν ἀντίθεση τοῦ ἐφοπλισμού καὶ παράλληλα νά ἔχει πρετεῖ καὶ τόν στόχο γιά τήν ἀνάσχεση τῆς ἀνεργίας τῶν ναυτικῶν, ἡ ὁποία ἀρχίσει ἡδη νά κάμπτεται καὶ θά ἔξαφανθεῖ ὀλοσχερῶς μόλις παρασχεθεῖ ἡ συνατότητα νά ἐπανακινθοῦν δλα τά πλοῖα.

"Ἐπαναλαμβάνομε καὶ πάλι δι τή ἀντίθεση τοῦ ἐφοπλισμοῦ στό ἀρχικό νομοσχέδιο προήρχετο κυρίως ἀπό τό γεγονός δι τη περιεχει ρυθμίσεις πού ὑπεισέρχονταν στό θεσμικό πλαίσιο πού διέπει τή Ναυτιλία, ρυθμίσεις πού δέν ἡταν συνατότητα νά γίνουν ἀποδεκτές. Ἐπίσης ἐπαναλαμβάνομε τήν ἀντί-

ληψή μας δι τή Ἑλληνική Πολιτεία ἐκεῖνο πού ἡταν καὶ είναι συνατότν νά προσφέρει στή Ναυτιλία είναι μόνον δι ἔξυπρέπειο καὶ τίποτε ὅλο. Γ' αὐτὸ καὶ μέτρα πού μποροῦν νά ὑπεισέλθουν κατά ὅποιονδήποτε τρόπο στή λειτουργία τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἐστω καὶ ἀν ἀκόμη ἐνδέχεται δι τή ἔξυπρετούν δι καὶ καλύπτουν περιστάσεις πού δημιουργεῖ δι συγκυρία, πρέπει νά ἀποφεύγονται γιατί δέν είναι συνατότητα νά γίνουν ἀποδεκτά σε καμμία περίπτωση.

"Ἐν κατακλεῖδι θέλομε νά ἐλπίζομε δι τό νομοσχέδιο δι ψφισθεῖ τελικά ἀπό τή Βουλή με τή συναίνεση τῶν κυριοτέρων πλευρῶν τῆς πού θά σημαίνει δι τή συναίνεση δλων.

Γενικότερος κίνδυνος

"Ἡ ἐκ τῶν ὑστέρων ἀξίωση ἀπό δρισμένους ναυτικούς γιά τήν καταβολή ἀποδοχῶν βάσει τοῦ μισθολογίου τῆς ΔΟΜ βλάπτει τά συμφέροντα τοῦ συνόλου τῶν ναυτικῶν μας. Καὶ αὐτό γιατί οι ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτῆτες ὀθωύνται στή χρησιμοποίηση δρμειδῶν ἔνων πληρωμάτων, Κορεατῶν ἡ Φιλιππινέζων, οι δηοί πού δέν παρουσιάζουν παρόμιο προβλήματα. Αὐτό δύμα δέν σημαίνει δι τή ἔται ξάνονται ἀπλῶς θέσεις ἀπασχολήσεως γιά τούς δικούς μας ναυτικούς ἀλλά δημιουργεῖται ἔνας γενικότερος κίνδυνος, πού ἀφορᾶ τό μέλλον τοῦ Πειραιῶς σάν ναυτιλιακού κέντρου: Σύμφωνα μέ ἀξιόπιστες πληροφορίες, Κορεάτες οι δηοί πού παρέχουν πληρωμάτα περιέρχονται ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις τοῦ Πειραιῶς καὶ τονίζουν δι μποροῦν νά ὑπογράψουν σχετικές συμβάσεις μόνον δταν ὑφίσταται γραφείο στό Λονδίνο ἡ στίς Ἡνωμένες Πολιτείες. Μέ λίγα λόγια, ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις πού είναι ἐγκατεστημένες στό Πειραιᾶ ἀπό τήν Ιδρυσή τους ἔξωθονται στήν Ιδρυσή γραφείων (ἡ ἀκόμη καὶ στή μετεγκατάσταση) στό Λονδίνο ἡ τίς Ἡνωμένες Πολιτείες ἐφ' δοσον δέν τούς ἀπασχολεῖ τό πρόβλημα ἐ-

Η ΣΥΜΒΑΣΗ

"Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας συνέστησε στούς ἐκπροσώπους τῆς Ἐνώσεως Ἡλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ τής ΠΝΟ νά ἔξερουν λύση μέ ἀπευθείας διαπραγματεύσεις στό πρόβλημα τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῶν ποντοπόρων πλοίων. Ο ύπουργός δοσον δέν δέν ἔξερεθεῖ λύση, τότε

ξερέσεως πληρωμάτων στήν Ἡλάδα. Η ἀξίωση αὐτή τῶν Κορεατῶν φαίνεται δι τό ὑποκινεῖται προφανώς ἀπό τούς Βρετανούς μέσω τῆς ΔΟΜ μέ στόχο νά ἐπιτευχθεῖ δι ἔγκατάσταση περισσοτέρων ἡληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων στή Βρετανία — μιά προσπάθεια πού δέν ἐγκατέλειψαν ποτέ οι Βρετανοί, ὥστε νά ἐπωφελοῦνται αὐτοί ἀπό τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τῶν Ἡλήνων.

"Ἀναφέρομε τά ἀνωτέρω μέ ἀφορμή τήν περίπτωση τοῦ πλοίου «Τζών Πέρο», μέ παναμαϊκή σημαία καὶ συμβεβλημένου μέ τό NAT, τό δηοί είχε ἀκινητοποιηθεῖ στό λιμάνι Λά Παλλίς τής Γαλλίας ἐπειτα ἀπό ἀξιωση τεσσάρων Ἡλήνων καὶ 12 ἔνων ναυτικῶν νά ἔξοφληθοῦν μέ τίς ἀποδοχές πού προβλέπει τό μισθολόγιο τῆς ΔΟΜ. Οι ναυτικοί αὐτοί διεκδικούσαν 148.000 δολλάρια ἔναντι τῶν 15.000 πού είχαν λαμβάνειν (7.000 οι Ἡλήνες καὶ 8.000 οι ἔνοι). Τό θέμα ἐτέθη στό ύπουργειο Ναυτιλίας τό δηοί διαβίβασε στό πλοιαρχο ὁδηγίες ώς πρός τόν νόμιμο τρόπο ἔξοφλησεως τῶν ἀποδοχῶν καὶ τακτοποιησεως τῶν διαφορῶν πού είχαν ἀνακύψει.

Θά ζητήσεις ἔχουσιο δότηση ἀπό τό ύπουργικό συμβούλιο νά καθορίσει μέ ἀπόφασή του, δηος προβλέπει δι νόμος, τούς δρους ἀμοιβῆς καὶ ἐργασίας τῶν πληρωμάτων τῶν ποντόπορων πλοίων.

Πάντως μέχρι τήν Πέμπτη δέν είχε πραγματοποιηθεῖ συνάντηση μεταξύ τῶν ἀνδιαφορομένων πλευρῶν καὶ κατά μία πληροφορία δ.κ. Κατσιφάρας ἐπρόκειτο νά ἀπευθύνει

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Πλήρης νομοθετική ἐργασία, χάρις εἰς τήν ἀξιέπαινον πρωτοβουλίαν τοῦ κ. 'Υπουργού τῶν Ναυτικῶν καὶ τόν ἀκάματον ζῆλον τοῦ Διευθυντού τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικού κ. Χρηστοφῆ, ἔχει καταρτισθῆ, ἀποκαθιστώσα τόν ρυθμόν καὶ τήν τάξιν εἰς τά διοικητικά πράγματα τῆς ναυτιλίας μας.

— Μίαν ἀπόδειξην τοῦ πλούτου πού περικλείουν αι ἀνεκμετάλλευτοι ἡληνικαὶ θάλασσαι, ἀποτελεῖ τό γεγονός δι εἰς διάστημα ἐνός περίπου μηνός, ητοι ἀπό 6 Μαρτίου μέχρι 4 Μαΐου ἔχηκηθσαν εἰς 'Ιταλίαν ἔξ 'Ελλάδος, λόγω τής συναλλαγματικῆς διαφορᾶς, 140 περίπου τόννοι νωπών ιχθύων.

— Γεγονός ἀξιοσημείωτον ἀποτελεῖ διά τήν ἐ Μεσογείων ἀνάπτυξιν τής δράσεως τής ἡληνικῆς σημαίας ἡ ἐγκαινιασθεῖσα ὑπό τής «Ἀκτοπλοΐας τῆς Ἡλάδος» τακτική γραμμή Κύπρου — Παλαιστίνης — Συρίας — Αιγαίου.

— 'Αμεσος καὶ ἀποτελεσματική ὑπῆρξεν ἡ ἐνέργεια τοῦ 'Υπουργού τῶν Ναυτικῶν κ. Χατζηκυριάκου ἐπί τοῦ δημιουργηθέντος θορύβου, λόγω τής δλως συμπτωματικῆς προτιμήσεως ἡληνικού πλοίου, ἀντί τοῦ προσφερθέντος Δανικοῦ, διά τήν μεταφοράν σιτηρῶν ἐκ Πλέιτ εἰς 'Ελλάδα.

— 'Επωλήθη εἰς 'Ιταλούς πρός διάλυσιν τό ἐν Χίῳ ὄργον ἀπό 27 Μαρτίου 1931 φορτηγόν «Ἐλευθέριος Κ. Βενιζέλος», τ. γκρός 4.572 καὶ ναυπηγήσεως 1898, ἀνήκον εἰς πτωχεύσασαν ἐταιρίαν «Χίος Α.Ε.». Η τιμή πωλήσεως είναι λ.στ. 3000 μέ παράδοσιν εἰς Χίον ἡ λίραι 3.250 (σελ. 14/3 κατά τ. γκρός) μέ παράδοσιν εἰς Σπέτζιαν.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 58/15.5.1933)

καὶ ἔγγραφη πρόσκληση πρός τήν Ε.Ε. καὶ τήν ΠΝΟ νά συναντηθοῦν ἐκ νέου γιά τήν ἐξέρεση λύσεως μέ ἀπευθείας διαπραγματεύσεις.

ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

Πρίν παρέλθει ούτε ἔνας μήνας ἀπό τήν ἀνακοίνωση τῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν πού ἐπέβαλλε ἡ κυβέρνηση τοῦ Φρανσουά Μιττεράν γιά τούς Γάλλους τουρίστες καὶ τά δηοί θά πλήδουν καίρια τό τουριστικό ρεύμα πρός τήν 'Ελλάδα καὶ ιδιαίτερα τόν κλάδο τῶν θαλάσσιων περιηγήσεων, τρείς ἀκόμη χώρες, ἡ Γιουγκοσλαβία, τό Βέλγιο καὶ ἡ Σουηδία ἐπέβαλαν παρόμοιους συναλλαγματικούς περιορισμούς



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ Οί άτυπες «έπιχειρήσεις»

Έτεδη ύπη φύει μας ή κατωτέρω περιπτώση και τή φέρομε στό φώς τη δημοσιότητας γιά δύο λόγους: Πρώτο, γιά νά λάβουν τά μέτρα τους και διλλες ναυτιλιακές έπιχειρήσεις γιά νά όποφύουν παρόμοια περιστατικά, και, δεύτερο, γιά νά επιστημούμε τήν προσοχή τής Πολιτείας σε ένα πολύ σοβαρότατο θέμα πού σχετίζεται με τή διαφυγή φόρων και διλλων πάρων, δημος λόγου χάρη είναι οι διαφαλιστικές εισφορές, και ένδεχομένως με τή διαρροή συναλλάγματος. Άλλα ίδου η περιπτώση:

«Ελληνικό πλοίο «κρατήθηκε» τίς τελευταίες ήμέρες σε έλληνικο λιμάνι με άποτέλεσμα νά ύποστει σημαντική ζημιά, ύπο τίς παρούσες μάλιστα συνθήκες, γιά μία δηφεύ ίψους 10.000 περίπου δολαρίων, τήν όποια η πλοιοκτήτρια έταιρια είχε έξοφλήσει κανονικά, δημος λόγου άποδειχτηκε στό δικαστήριο. Η δηφεύ άστη είχε δημιουργηθεί από τήν παραγγελία — μέσω κάποιους «παραγγελιοδόχου» ύπο αυτούς πού κάνουν συχνά τίς έμφασισες τους στήν ναυτιλιακές έταιριες με μία τσάντα στό χέρι και μέ μία κάρτα με ένα τηλέφωνο — σε ένα έργοστάσιο ένας ανταλλακτικού. Τό πιολόγιο έσταλη όπό τό έργοστάσιο στόν παραγγελιοδόχο ό δημος εισέπραξε ύπο τήν πλοιοκτήτρια έταιρια τό άντιπτο αλλά δέν τό έστειλε στό ένα έργοστάσιο, τό όποιο, δημος ήταν εύλογο, διεκδίκησε δικαιοκών τήν είσπραξη τής δηφεύ άπο έκεινους οι δημος είχαν παραλάβει τό άνταλλακτικό, δηλαδή ύπο τήν πλοιοκτήτρια έταιρια. Τελικώς, άφου άπε-

δείχθη στό δικαστήριο δι η πλοιοκτήτρια έταιρια είχε έξοφλήσει τό πιολόγιο, τό πλοίο άπεπλευσε με καθυστέρηση τεσσάρων ήμερών και μέ σημαντικότατη ζημιά.

Τό έπιμηθιο είναι άπλο: Καμμία συναλλαγή μέ μή έξουσιοστημένους άντιπροσώπους (έντυπωση προκαλεί έν προκειμένω και ή έλειψη υπευθυνότητας ύπο τίς προμηθευτρίες έταιριες οι δημος έμπιστεύονται συναλλαγές από μή έλεγχουμενες έπιχειρήσεις). Και τό ζητούμενο: Νά έξαρκιβαθεί όπό τίς άρμοδιες άρχες έάν δημος αύτοι πού κινούνται μέ μία τσάντα στό χέρι και έχουν συναλλαγές και μάλιστα σημαντικού ίψους διατηρήσουν και τίς άναλογες έπιχειρήσεις μέ τίς δημος πού άπαιτούνται γιά τή σύνταση και λειτουργία έπιχειρήσεως. Λέγεται δι άρκετές τέτοιες όπτης έπιχειρήσεις λειτουργούν στόν Πειραιά αλλά και στήν Αθήνα. Ιδού λαμρό πεδίο δράσεων γιά δημος τίς άρμοδιες ύπρεπεις καθώς και τήν Υπηρεσία Προστασίας Έθνικού Νομίσματος η δημος πρόσφατα είχε άναστατώσει τήν Πειραιά ψάχνοντας στήν ναυτιλιακές έταιριες πού εισάγουν έκαπομύρια δολαρίων κάθε χρόνο γιά νά βρούν μήπως διατηρούσαν σε χαρτονομίσματα 1.000 ή 2.000 δολαρία γιά νά καλύπτουν έκτακτες άνάγκες τους πού παρουσιάζονται συχνά λόγω τής φύσεως τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

πού δικαιολογημένα θορύβησαν τούς φορείς τών έλληνικών κρουαζιεροπλοίων και τών φέρρυς πού συνδέουν τήν Ελλάδα με τήν Εύρωπη.

Έξωσαν γνωρίζομε, τό ύπουργειο Έξωτερικών έκανε έντονο διάβημα πρός τήν κυβέρνηση τού Βελγιαρδίου ύποστηριζόντας ότι ή Έλλας θίγεται περισσότερο ύπο δημος σχεδόν τίς εύρωπαίκες χώρες και δημος τέτοιοι περιορισμοί δέν πρέπει νά ισχύουν γιά τήν χώρα μας με τήν όποια ή Γιουγκοσλαβία διατηρεί ίδιομορφες συναλλαγματικές σχέσεις.

Έκεινο πού έπισημαίνομε είναι δι άρχει στηγμής, πέρα ύπο τίς κινητοποιήσεις τής Ένωσεως Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων, δέν έχει γνωσθεί καμμία αντίδραση τής σοιαλιστικής μας κυβερνήσεως πρός τήν Γαλλία και τήν Σουηδία, πού παρό τούς «άδελφούς» δεσμούς πού διακηρύσσεται ότι μάς συνδέουν, με τήν πρόσφατα μέτρα τους πλήττουν βαρύτατα τόσο τά συναλλαγματικά μας έσοδα δοσο και τήν τουριστική έπιβατηγό ναυτιλίας μας.

Η ΠΑΣΧΑΛΙΝΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ

Μέ μεθοδικότητα και ύποδειγματική τάξη έγινε έφετος ή διακίνηση τών έπιβατών πρός τά νησιά και τανάπαλιν με τήν εύκαιρια τών έορτών τού Πάσχα. Αποδεικνύεται έστι γιά μά άκομα φορά ότι δημος έπάρχει ή άπαιτούμενη πολιτική βούληση, διλα κινούνται δ-

πως ό μηχανισμός τού ώρολογίου και μπορούν άκομη νά καταπολεμηθούν συνήθειες πολλών έτών. Ο σχεδιασμός τής αύξημένης διακινήσεως λόγω τού Πάσχα έγινε ύπο τόν γενικό γραμματέα τού YEN κ. Βασ. Σαραντίτη, ό δημος παρά τίς έγγενεις δυσχέρειες πού παρουσιάζει τό έγχειρημα κυρίως έν σχέσει με έκεινους πού σε τέτοιες εύκαιριες έπιδικουν νά έπαρχει ήθην ο ίδιοι, έπειτα τή θέληση τής Πολιτείας πρός κάθε κατεύθυνση. Παράλληλα είναι άναγκη νά έπισημανθεί και ή πλήρης έτοιμότητα τών ύπρεπειών τού κεντρικού λιμεναρχείου Πειραιώς και τού λιμεναρχείου Ραφήνας καθώς και δηλων τών περιφερειακών λιμενικών ύπρεπειών γιά τήν έξυπηρέτηση τής αύξημένης έπιβατηκής κινήσεως. Μία εύχη: Νά διατηρηθεί και στό μέλλον και νά βελτιωθεί άκομη περισσότερο τό έπιπεδο τών ύπρεπειών πού προσφέρθηκαν σε έκεινους πού διακινήθηκαν τό Πάσχα.

ΤΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ

Οσοι ταξίδευσαν στόν Αργοσαρωνικό κατά τίς ήμέρες τών Πασχαλινών διακοπών, διαπίστωσαν τήν άρτια άργανωση και τήν μέ άπόλυτο προγραμματισμό και τάξη έκτελεση τών δρομολογίων τών «Ιπταμένων Δελφινών», πού παρά τό δημος λόγω τής αύξημένης κινήσεως είχαν πυκνώσει σημαντικά τά δρομολόγια τους, έξυπηρέτησαν πλήρως τό έπιβατηκό κοινό.

ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ Ρ & Ι ΚΛΑΜΠ

Τό ύπουργειο Ναυτιλίας έχει προχωρήσει στήν προεργασία γιά τή δημιουργία έθνικού Ρ & Ι κλάμπ, δηλώσεις ό γενικός γραμματέας τού YEN κ. Βασ. Σαραντίτης, απαντώντας σε σχετική έρωτηση τού Διευθυντού Συντάξεως τών «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Τσαπραλή, ό δημος είχε θέσει τό θέμα στήν ένυπογραφή στήλη του «Επισημάνσεις τού 15θημέρου» τού προηγουμένου τεύχους. Ο κ. Σαραντίτης διευκρίνισε ότι ή έρωτηση τού Έθνικού Ρ & Ι κλάμπ θά άνακοινωθεί όταν δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες και τό κατάλληλο κλίμα.

Πράγματι, σύμφωνα μέ συγκεκριμένες πληροφορίες, ύπάρχει ήδη έτοιμη μελέτη γιά τήν έρωτηση τού Έθνικού Ρ & Ι κλάμπ ένω παράλληλα έχει σχεδιασθεί και δη τρόπος ίδρυσεώς του. Έμεις έπαναλαμβάνομε τήν άντιληψη ότι ή στιγμή είναι ή πλέον κατάλληλη και τό Έθνικό Ρ & Ι κλάμπ μπορεί νά συνδυασθεί μέ την άναληψη μέρους τών χρηματοδοτικών άναγκων τής Ναυτιλίας όπό τήν Έθνική Τράπεζα τής Ελλάδος.

• Τίς τελευταίες ήμέρες δημοσιεύθηκαν πληροφορίες, σύμφωνα μέ τίς δημος ή θυγατρική τής Έθνικής άσφαλτική έταιρια Πλοίων και Αεροσκαφών πρόκειται νά διακόψει τής έργασίων τής έταιριας όποδιδεται στά προβλήματα πού έχει προκαλέσει ή ανατίμηση τού δολαρίου ένωνται τής δραχμής πρός τής ύποτιμήσεως, προβλήματα πού άναφέρονται στή διόγκωση ύποχρεώσεων τής έταιριας όπό τό διαφορά πληροφορίας τής ίδιοις, έπειτα τή διαφορά πληροφορίας τής ίδιοις τού δολαρίου δραχμής γιά πληρωμές πρός τό έξωτερικό. Κατά τίς ίδιες πληροφορίες, τό θέμα πρόκειται νά τεθεί στήν προσεχή γενική συνέλευση τών μετόχων της, ή δημος ή πραγματοποιηθεί έντός τού Ίουνιού. Λόγω τής άναγκης έκτυπωσεως τών «Ναυτικών Χρονικών» δέν κατέστη δυνατή ή έπιβεβαίωση τών πληροφοριών.

• Ο ταξίας τής ΠΕΜΕΝ κ. Νικ. Στεφανής, απαντώντας σε έρωτησης κυβερνητικής έφημερίδας γιά τήν άποφαση τής Έθνικής Τράπεζας νά χρηματοδοτήσει τής Έλληνική Ναυτιλία, έδηλωσε τά έξης, τά δημος ή ποδεικύουν πλήρη άγνοια τής ναυτιλιακής πραγματικότητας: «Έπειδη άρκετά πλοία μέ έλληνική σημασίας άνηκουν ούσιαστικά σέ άλλοδαπούς, ύπάρχει σοβαρός κίνδυνος νά χρηματοδοτούνται όπό τήν Έθνική Τράπεζα έξενες έπιχειρήσεις. Τά δάνεια νά δοθούν στήν έγχωρια ναυπηγική βιομηχανία γιά τή ναυπήγηση πλοίων στήν Έλλαδα, μέ τήν προϋπόθεση ότι τά πλοία αυτά θά έπανδρωνται άμιγώς όπό τέλλιν Έλληνική πληρώματα. Μέ τόν τρόπο αύτό θά έξεσφαλισθεί άπασχοληση και γιά τούς έργατες τών ναυπηγείων και γιά τούς «Έλληνες ναυτεργάτες»!

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

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΟΟΣΑ
 Οι ύπουροι των 24 χωρών μελών του 'Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και 'Αναπτύξεως συμφώνησαν, κατά την πρόσφατη Διάσκεψη του Παρισιού, νά άκολουθήσουν μία μεσοπρόθεσμη πολιτική διατηρήσεως της οικονομικής άναπτυξεως χωρίς πληθωριστικές πιέσεις, μέ ταυτόχρονη προσπάθεια μειώσεως της άνεργιας.

'Εν δψει της «έξελισσομένης» άνακαμψεως, πού χωρίς άμφιβολία άποτελεί την βάση γιά την βελτίωση της ναυλαγορᾶς, οι κυβερνήσεις των χωρών μελών του ΟΟΣΑ σπεύδουν νά έπωφελθούν των περιθωρίων άναπτυξεως πού υπάρχουν και σύμφωνα μέ το τελικό άνακοινωθέν, πού έκδόθηκε μετά την λήξη της Διασκέψεως, θά συνεχίσουν τις προσπάθειές τους γιά μειώση του πληθωρισμού και γιά την δραστική προστασιακή μέτρων πού περιορίζουν την έξελιξη.

Ως μία άκομη έλπιδοφόρο ένδειξη γιά την πορεία των ναυτιλιακών πραγμάτων σημειώνομε την δήλωσή τους πού τονίζεται στο άνακοινωθέν, δτι θά συνεχίσουν τις προσπάθειές τους γιά την άντιμετώπιση των προβλημάτων πού έχουν δημιουργηθεί στο διεθνές πιστωτικό σύστημα μέ την υπερχρέωση των άναπτυσσομένων κρατών, γεγονός πού δημιουργεί άνασχεση τού διεθνούς έμπορου.

Πάντως τό ένδιαφέρον των οικονομικών παραπρητών έξακολουθεί νά παραμένει στραμμένο στις οικονομικές έξελίξεις στις 'Ηνωμένες Πολιτείες, δπου τό Α' τρίμηνο του τρέχοντος έτους τό άκαθάριστο έθνικό προϊόν αύξηθηκε μέ έτησιο ρυθμό 3,1%, ένω τόν περασμένο Μάρτιο οι τιμές καταναλωτού αύξηθηκαν μόνον κατά 0,1%. Σημειώνεται δτι πρόκειται γιά τη μικρότερη μηνιαία αύξηση πού έμφανίζεται έδω και πολύ καιρό και είχε σάν άμεσο άποτέλεσμα τόν περιορισμού τού πληθωρισμού στο χαμηλότερο έπιπεδο τό όποιο παραπρήμηκε τά τελευταία 18 έτη, ένω παράλληλα ή άνεργια ύπεχώρησε τόν ίδιο μήνα σέ 10,3% τού ένεργού οικονομικά πληθυσμού και άναμένεται νά ύποχωρήσει περαιτέρω στούς προσεχείς μήνες. Παρ' δλα αύτά, άρκετοι έγκυροι οικονομολόγοι θεωρούν δτι οι τάσεις άνακαμψεως δέν είναι τόσα ισχυρές γιά νά βγάλουν θρησκιά την άμερικανή οικονομία άπο τήν ίφεση. 'Έτοι, καθοριστικοί γιά τις περαιτέρω έξελίξεις θά είναι άμεσως προσεχείς μήνες.



KATA TOY PROSTATEUTISMOY

Στις γραμμές πού χάραξε ή Διάσκεψη του Καράκας, γιά την εύρυτερη συνεργασία των άνεπτυγμένων ναυτιλιακών χωρών με τίς ίδιες

Kοινός στόχος E.E.E. — Κομμίτη μόνον ή σωτηρία τής Ναυτιλίας

Toū k. GIANNΗ XATZHPATERA

Γιά δημοσίευμα σέ άθηναϊκή έφημερίδα («Έθνος» 2 Μαΐου), μάς γράφει ο Πρόεδρος τού Κομμίτη k. Γιάννης Άδ. Χατζηπατέρας άπο τό Λονδίνο:

'Ο ναυτιλιακός κόσμος τού Λονδίνου, διάβασε μέ ιδιαίτερη ίκανοποίηση τό δρόμο τών άγαπητών «Ναυτικών Χρονικών», τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας μας, δίχως προκαταλήψεις, άμερόληπτα και μακρά άπο τή δημιουργία έντυπωσεων.

'Η ίκανοποίηση όφειλεται στό γεγονός τής όρθης τοποθετήσεως (μακρά παράδοσης τών «Ναυτικών Χρονικών») τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας μας, δίχως προκαταλήψεις, άμερόληπτα και μακρά άπο τή δημιουργία έντυπωσεων.

Σας γράφω άκομη, γιατί σκέφτηκα — άπο τίς στήλες τού πρώτου ναυτιλιακού έντυπου τής χώρας μας — νά διευκρινίσω σχόλια, θά ζεγα, κακόβουλα και άνευθυνα, πού δημοσιεύθηκαν σέ άπογευματινή έφημερίδα τών 'Αθηνών, στίς 2 Μαΐου, σέ άνταπόκριση τής άπο τό Λονδίνο, συνέχεια τής έκτακτου γενικής Συνελεύσεων τής 'Ελληνικής 'Επιτροπής Ναυτιλιακής συνεργασίας τής 29 'Απριλίου.

Σέβομαι και έκτιμω βαθύτατα τούς δημοσιογράφους και τό ύψηλο λειτουργημά τους — γιά πολλούς και πρόσωποις λόγους — άλλα θλίβομαι βαθύτατα άταν οι ύπηρέται τού λειτουργήματος αύτού, στηριζόμενοι σέ άνευθυνούς διεστραμμένους άπόχους μεταφέρουν στά έντυπά τους άνακριβεις και στραβά συμπεράσματα.

Τά σημεία πού θά ήθελα νά έπισημάνω, ώς άνακριβή είναι — δλα γενικά — στό θέμα τού νομοσχεδίου γιά τά μέτρα ύπερ τής Ναυτιλίας.

1) 'Η γραμμή τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών και τής 'Ελληνικής Ναυτιλιακής 'Επιτροπής τού Λονδίνου ύπηρχε και είναι μία και μόνη.

— Είναι άδιανότη, οι δύο όργανισμοί νά έχουμε, διαφορετική γνώμη σέ θέμα ύψιστο πού άφορά τήν έπιβίωση — διάσωση και τό μέλλον τής Ναυτιλίας.

Τά ίδια βαπόρια ύπερτεούμε δλοι. Είναι δυνατόν νά διαφέρουν οι βασικές γνώμες;

Κάμνει, λοιπόν, μέγιστον λάθος νά μιλά ά άνταποκριτής περί «σκληρής» γραμμής τού Λονδίνου.

'Η γραμμή είναι μία — γιά τη σωτηρία τής Ναυτιλίας.

Οι ύποδειξεις γιά τη βελτίωση τού νομοσχεδίου είναι προϊόν συζητήσεων τών δύο όργανώσεων και τής πραγματικότητος.

2) Ούδεποτε έξεπέμφθη άπειλή:
 α) Περί διακοπής τών σχέσεων μέ τό ύπορειο 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

β) Περί φυγής άπο τήν 'Ελληνική σημαία.

Οι 'Ελληνες πλοιοκτήτες (οι ίδιοι είναι και στήν 'Ελλάδα και στό έξωτερικό) δέν έχουν τή συνήθεια νά άπειλούν.

Πιστεύουν στή συνεργασία και στή συνεννόηση άλλα και στή θαλασσινή δουλειά πού ύπερτεούν και νομίζουν δτι έχουν ύποχρέωση νά φωνάξουν δταν κάτι πού πάει νά γίνει θά είναι έπιζημο γιά δλους.

3) Οιμιλεί ή άνταπόκριση περί διχογνωμίας 'Ενώσεως και Κομμίτη και δτι ή 'Ενώσεις άκολουθεί γραμμή «σύνεσης και συνεργασίας μέ τήν κυβέρνηση και τολμά νά χρωματίσει πολιτικά τό Κομμίτη δτι δέν «δείχνουν καμμία διάθεση εύελιξίας στήν άντιμετώπιση τής κρίσης πού διέρχεται σήμερα ή Ναυτιλία». Λησμονεί δτι άνταποκριτής δτι δλοις δά άγνωνα γίνεται γιά νά άντιμετωπισθεί ή κρίση, είτε άδιαφορεί γιά τό άναγνωστικό κοινό τής έφημερίδας του και γράφει κατά φαντασίαν.

Ούδεμία διχογνωμία μπορεί νά ύπάρχει μεταξύ 'Ενώσεως και Κομμίτη έφοδον — δς τό άντιληφθούν δλοι — τήν ίδια Ναυτιλία ύπερτεούμε και τά ίδια προβλήματα άντιμετωπίζουμε.

— Ας μήν κουράζονται, λοιπόν, δσοι προσπαθούν νά ένσπείρουν μικρόβια διχογνωμάνων.

"Οσο γιά τίς πολιτικές τοποθετήσεις πού τόσο έπιπλαία θήγει δά άνταποκριτής, δς γνωρίζει δτι είς τούς κύκλους και τών δύο όργανώσεων άσφαλως θά έκφραζονται δλες οι προτιμήσεις, άλλα ούδεποτε ύπηρξαν άφορμές ένεργειών είτε έκφρασμας μή έπαγγελματικών άπόψεων, γιατί οι "Ελληνες καραβοκυραίοι, σέ δλες τίς έποχές, δέν σκέπτονται τίποτα άλλο, παρά μόνο τήν 'Ελλάδα — σκέπτονται 'Ελληνικά.

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

RETHYMNISS & 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

πό άναπτυξη ναυτιλίες τών κρατών του Τρίποτο Κόσμου, έκπρόσωποι μεγάλων ναυτιλιακών έταιριών με τήν συνεργασία έμπειρογνωμόνων τού Διεθνούς Ναυτικού. Έπιμελητηρίου δρχισαν νά επισκέπτονται χώρες τής Ασίας, τήν Ινδία, τό Μεξικό και τή Βραζιλία με σκοπό νά πρωθήσουν τίς δυνατότητες άναπτυξεως μικτών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων και νά ύπογραμμίσουν στίς άναπτυσσόμενες ναυτιλιακές δυνάμεις διτή ή μόνη όρθρη μέθοδος γιά τήν ορθολογική τους άναπτυξη είναι ή στήριξη τής άναπτυξέως τους στούς κανόνες τού έλευθερων συναγωνισμού στό διεθνή ναυτιλιακό στίβο.

Πρόκειται γιά μιά άκομη άξιόλογη προσπάθεια τής Επιτροπής Μεταφορών τού Διεθνούς Ναυτικού Έπιμελητηρίου και διπώς ύπογράμμισε ή Πρόεδρος τής Επιτροπής τών έμπειρογνωμόνων πού άνελαβαν τόν πρώτο γύρο τών έπαφών, ή στενώτερη συνεργασία πού προτείνεται πρός τίς ύπο άναπτυξη ναυτιλιακές χώρες δέν περιορίζεται μόνο στή δημιουργία νέων έφοπλιστικών έπιχειρήσεων, άλλα καλύπτει διο τό φάσμα τών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, τήν άναπτυξη λιμενικών έγκαταστάσεων γιά τήν αύξηση τού διαμετακομιστικού έμπορου και άκομη τήν άναδιοργάνωση υφίσταμένων ναυτιλιακών έπιχειρήσεων και τήν αύξηση τής άποδοτικότητός τους.

ΦΑΥΛΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

Ο Βρετανός Ύπουργός Ναυτιλίας δήλωσε στό Κοινοβούλιο διτή μόνο ό περιορισμός τής έπανδρωσεως πλοίων, μπορει νά σταματήσει τή συνεχιζόμενη παρακμή τού έμπορου στόλου τής χώρας. Αφού οι Νορβηγοί πέτυχαν νά συνδυάσουν τήν άσφαλεια με τή μείωση τού προσωπικού, γιατί δέν θά μπορέσουν νά τό πετύχουν και οι Βρετανοί, διερωτάται ή Υπουργός.

Έξ' άλλου ή βρετανικός έφοπλισμός, παράλληλα με τήν έλαττωμένη σύνθεση, πιστεύει διτή ή διατήρηση τών πλοίων σε ένεργεια θά έπιτευχθεί μόνο διτή παρασχεθεί ή δυνατότητα έπανδρωσεως με άσιατικά πληρώματα, πράγμα πού έφαρμοζαν άπο δύο και πλέον αιώνες και μάλιστα καταβάλλοντας άποδοχές πού γιά τίς χώρες προσλέυσεως τών ναυτικών αύτών (Ινδία, Πακιστάν) δέν ήταν καθόλου άσήμαντες.

Σέ αύτά δια φυσικά δέν συμφωνει τό Συνδικάτο τών Βρετανών ναυτικών, τό γνωστό National Union of Seamen, τό διποίο με έξαμηνη προειδοποίηση κατήγγειλε τίς συμφωνίες πού δγίναν στό πλαίσιο τού Έθνικού Γραφείου Έργασίας γιά τήν πρόσληψη άλλοδα πών ναυτικών. Καί ύποστηριζε διτή στά βρετανικά σκάφη οι Ασιάτες ναυτικοί πρέπει νά άντικατασταθούν με Βρετανούς, οι διποίοι παραμένουν άνεργοι συνεπεία τής μειώσεως τού έθνικού έμπορικού στόλου.

Άλλα και οι έφοπλισται με τή σειρά τους άπαντούν διτή γι' αύτόν άκριβώς τό λόγο τά πλοία τους έπαυσαν νά είναι συναγωνιστικά και θά άναγκασθούν ή νά τά πουλήσουν ή νά τά μεταφέρουν σε ξένη σημαία, πράγμα που θά μειώσει περαιτέρω τόν έμπορικό στόλο τής χώρας και έπομένως τίς θέσεις άπασχολήσεως τών βρετανών ναυτικών.

Και θα φαύλος κύκλος συνεχίζεται.



ΤΟ ΥΦΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Συνεχίζεται στή Γαλλία ή συζήτηση γύρω από τό θέμα τής μετατροπής τού Ύπουργειού Θαλάσσης σε Υφυπουργείο, ύπο τόν Ύπουργο τών Μεταφορών. Ήδη δημοσιεύθηκε τό Προεδρικό διάταγμα με τό διποίο καθορίστηκαν οι άρμοδιότητες τού νέου Υφυπουργού κ. Guy Lengagne, ή διποίος έπιφορτίζεται κατ' άρχη με τό σύνολο τών ζητημάτων τών σχετικών με τήν έμπορική ναυτιλία και τούς λιμένες, καθώς και με διλα τά θέματα τά διποία θά τού άναθεσει ειδικώς ή Υφυπουργός Μεταφορών. Ειδικώτερα στήν άρμοδιότητά τους ύπηχθησαν ρητών οι διευθύνσεις Διοικήσεως, Ναυτικής Έργασίας, Αλιείας, Λιμένων, Ναυσιπλοίας, Έμπορικής Ναυτιλίας και Κοινωνικής Ασφαλίσεως τών ναυτικών.

Στίς πρώτες δηλώσεις του δι νέος Υφυπουργός Θαλάσσης άνεφερε διτή ή έκπροσώπηση τής ναυτιλίας στήν κυβέρνηση και ή συγκέντρωση τών κυριωτέρων ναυτιλιακών άρμοδιότητών σε ένα φορέα, άποτελει παλαιά δική του πεποίθηση, ή διοία δέν μετεβλήθη με τήν Υπουργοποίησή του, τήν διποία και άπεδεχθη με τήν προϋπόθεση διτή οι άνάγκες τής κυβερνητικής συμπτύξεως δέν θά δηγήσουν στή διάσπαση τού άναγκαιού δργάνου γιά τόν καθορισμό και τήν έφαρμογή μιάς σφαιρικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Η ΜΑΥΡΗ ΑΠΕΙΛΗ

"Οπως άνηγγειλε ή Υπουργός Υγείας τού Κουβέιτ, ή διποίος είναι και Διευθυντής τού Περιεφερειακού Οργανισμού Προστασίας τού Περιβάλλοντος, οι έκπρόσωποι τού Ιράν και τού Ιράν πρόκειται νά συνέλθουν στό Κουβέιτ γιά νά έξετάσουν τό πρόβλημα τής διασκορπίσεως και διαλύσεως τής τεραστίας πετρελαιοκηλίδας πού άπειλε τήν περιοχή.

"Οπως είναι γνωστό, ή κηλίδα άυτή, σχηματίσθηκε άπο τό πετρέλαιο πού έξακολουθεί νά διαρρέει άπο δύο Περισκές πετρελαιοπηγές τού Νορούζ, διαν συνεπεία Ιρακινών βομβαρδισμών έπληγησαν τρείς πετρελαιαγωγοί πού μεταφέρουν τό πετρέλαιο άπο τις πηγές τού Νορούζ στό τέρμινα τής νήσου Χάγκ. Η κηλίδα, διπος είναι φυσικό, μεγαλώνει κάθε μέρα και ύπολογίζεται νά έχει 50 χμ. μήκος και 30 πλάτος, πού άντιπροσωπεύουν περι τούς 50 χιλιάδες τόννους πετρελαίου, έχει δέ φθάσει σε άπόσταση άλιγων δεκάδων χιλιομέτρων άπο τή βόρεια άκρη τού Μπαχρέιν και θέτει ήδη σε κίνδυνο τίς έγκαταστάσεις άφαλατώσεως τού Μπαχρέιν, τής Σαουδαραβίας και τού Γκατάρ.

Και ένων ή κινούμενος μαύρος κίνδυνος άπειλε νά καταστρέψει τίς άκτες τών χωρών τού Περισκού και νά τίς στερήσει άπο τό νερό πού τόσο τούς λείπει και τόσο χρειάζονται, οι μέν άρμοδιοι τού Ιράν δέν έχουν έπιβεβαιώσει διν θά δεχθούν νά άναστείλουν τίς έχθροπραξίες στή περιοχή τού Νορούζ κατά τή διάρκεια τής έπισκευης άγων και πηγών, οι δέ άρμοδιοι τού Ιράν άρνουνται νά δεχθούν τίς προτάσεις τού Οργανισμού Προστασίας Περιβάλλοντος, κατηγορώντας τούς άντιπάλους τους διτή θέλουν νά έπωφεληθούν άπο τήν κατάπαυση τού πυρός.

Και υστερά διερωτώμεθα πώς άυτοκαταστρέφεται ή άνθρωπότης.



Η ΤΙΜΗ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Διερωτώμεθα πόση βαρύτητα μπορει νά άποδησει στίς προβλέψεις άρισμένων έπιλεκτών Αμερικανών οίκονομολόγων πού προβλέπουν δραστική μείωση τών τιμών τού πετρελαίου, κάτω τών 10 δολ./βαρέλι ίδιαίτερα διαν συνεπεία τής προτάσεις τού Οργανισμού Προστασίας Περιβάλλοντος, κατηγορώντας τούς άντιπάλους τους διτή θέλουν νά έπωφεληθούν άπο τήν κατάπαυση τού πυρός.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τίς προβλέψεις τών δύο καθηγητών, έπειδή ή διαφορά μεταξύ τής έξορρύξεως και τής σημειρήνης τιμής διαθέσεως άπο τόν ΟΠΕΚ είναι τόσο μεγάλη και έπειδή ή νέα άριστη τιμή τών 29 δολ./βαρέλι δέν πρόκειται νά σημάνει αύξηση τής ζητήσεως άργον, είναι άναπόδευκτο γιά τά κράτη τού ΟΠΕΚ, πού παρά τό δι πάργουν 17,5 έκατομ, βαρέλια, έναντι 30 έκατομ. πού είναι ή δυναμικότης τους, ήδη ύπερκαλύπτουν τή ζητηση, νά μήν προχωρήσουν σε μονομερείς μειώσεις τιμών πού θά σημάνουν ένα πόλεμο τιμών και δραστική μείωση τής τιμής.

Πάντως στόν «πόλεμο τού πετρελαίου» και κυρίως στήν πτώση τών τιμών, ούσιαστικό ρολο διαδραματίζει ή Σοβιετική Ένωση, ή διποία στήν προσπάθειά της νά αύξησει τίς συναλλαγματικές εισπράξεις τής διαθέτει στή Δύση και πρωτίστως στής εύρωπα πατέκες χώρες πετρέλαιο σε τιμές σταθερά κατώτερες άπο έκεινες πού καθορίζει ή ΟΠΕΚ. Και είναι ένδεικτικό διτή δισο μειώνεται ή διεθνής

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents & Brokers

VIAMONTE 965 2nd Floor, 1053 BUENOS AIRES
TELEX: 23867 — 21017 FAROS AR
CABLES: FAROSHIP BUENOS AIRES

PHONES: 3926194 — 3922604
A.O.H.: 7852337 — 7852179
844057

τιμή τού πετρελαίου τόσο η Σοβιετική "Ενώση κατακλύζει τήν διεθνή άγορά με μεγαλύτερες άκομη ποσότητες πιέζοντας τήν τιμή συνεχώς πρός τα κάτω, γεγονός πού έχει προκαλέσει ιδιαίτερη άνησυχία στους κύκλους του ΟΠΕΚ. Ανησυχία ή όποια έκφραζεται και με τήν άναθεση άπό τόν ΟΠΕΚ μάς μεσολαβητικής άποστολής στήν 'Αλγερία για νά άποφευχθεί περαιτέρω μείωση τής τιμής τού άργου.

ΚΑΤΑΡΡΕΥΣΗ

'Η μείωση τής καταναλώσεως πετρελαίου και ή άνάπτυξη νέων κέντρων παραγωγής στις πύλες τών μεγάλων είσαγωγικών άγορών (Βόρειος Θάλασσα γιά τήν Εύρωπη και Μεξικό γιά τήν 'Αμερική) ήταν φυσικό νά προκαλέσουν τήν κατάρρευση τών ναυλών τών δεξαμενοπλοίων και έπακλουθα τήν έλλατωση τού παγκόσμιου στόλου τών τάνκερς. Έτσι έναντι τού ρεκόρ τών 380 έκατομ. τόννων τού 1978, στίς άρχες τού 1983 τό παγκόσμιο τοννάζ τών τάνκερς δέν ξεπερνούσε τά 304 έκατομ. τόννων.

Σήμερα τά παροπλισμένα δεξαμενόπλοια άντιπροσωπεύουν χωρητικότητα 64 έκατομ. τόννων, άπό τά όποια πλέον τών δύο τρίτων είναι πετρελαιοφόρα τής τάξεως τών 250.000 τον. και άνω. Έξ δλλου κατά τό 1982, τουλάχιστον 22 έκατομ. πετρελαιοφόρου τονάζ διαλύθηκε σε παλαιοσίδηρο, παρουσιάζοντας διπλασιασμό έναντι τού προηγουμένου έτους.

'Από δλλης πλευράς, οι 17 παραγγελίες πού καταγράφηκαν το 1982, παριστούν τό χαμηλότερο έπιπεδο παραγγελιών τής τελευταίας 25ετίας. Έξ δλλου τό μέσο τοννάζ τών παραγγελθέντων φορτηγών, πού στέκεται στούς 47.000 τόνους, δείχνει χαρακτηριστικά διτή ζήτηση στρέφεται κυρίως πρός τά σκάφη πού προσαρμόζονται στίς μεταφορές έτοιμων προϊόντων.

ΠΛΩΤΕΣ ΑΠΟΘΗΚΕΣ

Γιά τήν άντιμετώπιση τής συμφορήσεως πού δημιουργείται στούς περισσοτέρους λιμένες τών υπό άνάπτυξη χωρών στήν παραλαβή τών δημητριακών, προτείνεται ή δημιουργία ένδος άποθηκευτικού στόλου άποτελουμένου άπό διασκευασμένα δεξαμενόπλοια και μπάλκ - κάρριερς.

"Έχει παρατηρηθεί πράγματι διτή σε μεγάλο άριθμό λιμένων σε τέτοιες χώρες, ή έλειψη άποθηκευτικών χωρών και ή άπουσία καταλλήλων μέσων χειρισμού τών φορτών συνεπάγεται συχνότατα τήν βλάβη και κυρίως τήν ρύπανση ή μόλυνση τών έμπορευμάτων μέ διποτέλεσμα σοβαρές ζημιές. Είναι γνωστό έξ δλλου διτή οι για τή διακίνηση τών

σιτηρών άπαιτούμενες έπενδύσεις είναι πολύ ύψηλές και δέν έχουν διατεθεί στίς περισσότερες άπό τίς χώρες αύτές, με συνέπεια νά υποχρεώνων τά πλοία νά περιμένουν, σειρά έκφορτώσεως, πού κατά κανόνα καθυστερεί ύπερμετρα και άσυμφορα γιά δλλους.

Γιά τούς λόγους αύτούς ή χρησιμοποίηση πλωτών μονάδων — κυρίως τάνκερς και μπάλκερς — οι όποιες τελούν σήμερα σε παροπλισμό, δχι μόνο θά τούς προσέφερε μιά πολύτιμη γιά σήμερα έργασία, άλλα συγχρόνων θά έλυνε και τό πρόβλημα τής λιμενικής συμφορήσεως, με τή δημιουργία πλωτών άποθηκων, πού θά είχαν έπι πλέον τό πλεονέκτημα τής εύκολης μετακινήσεως άπό λιμένα σε λιμένα άναλογως τών έκαστοτε άναγκων.

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΟΥ I.M.B.

Τήν προσεχή Παρασκευή θά συνέλθει στήν 'Αθήνα ή έπησία συνέλευση τού 'Ιντερνάσιοναλ Μαριτάιμ Μπυρώ, τό όποιο δημοσίευσε είναι γνωστό, έχει δημιουργηθεί άπό τό Διεθνές Ναυτικό 'Επιμελητήριο γιά τήν καταπλέμηση τών ναυταπατών. 'Επίσης, δημοσίευσε γνωστό, στή δημιουργία τού όργανου αυτού μετέσχε άπό τούς πρώτους ή "Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, ή όποια έχει καταβάλει μεγάλες προσπάθειες νά περιορίσει τό θέμα τών ναυταπατών στίς πραγματικές διαστάσεις του και νά πείσει έκεινους πού, και στό έσωτερικό, και στό έξωτερικό, κατηγορούσαν συλληβδην τήν 'Ελληνική Ναυτιλία, διτή οι ναυταπάτες δέν έχουν καμμία σχέση με τούς "Έλληνες έφοπλιστές, οι όποιες στίς περισσότερες περιπτώσεις υπήρχαν — και έξακολουθούν νά είναι — θύματα ναυταπατών. 'Αναμένεται διτή στή συνέλευση τού ΙΜΒ θά γίνουν ένδιαφέρουσες άνακοινώσεις γύρω άπό τό θέμα τών ναυταπατών και θά έπιβειαιωθεί, κατά τόν πανηγυρικότερο τρόπο, ή θέση τής 'Ενώσεως στό ζήτημα αύτό.

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

"Ένας Νομπελίστας και είκοσι περίπου διακεριμένοι "Έλληνες και ένοιοι οικονομολόγοι πού άνηκουν σε διαφορετικές "σχολές" οικονομικού προβληματισμού πήραν μέρος στό διήμερο Συνέδριο με θέμα «Σέ αναζήτηση μάς νέας οικονομικής πολιτικής γιά άνάπτυξη και κατανομή», πού όργανωσε δ Σύλλογος 'Αποφοίτων τού Κολλεγίου 'Αθηνών.

Οι έπιπτώσεις πού δημιουργούνται στήν οικονομία άπό τίς διαδικασίες άναπροσαρμογής μισθων - τιμών, ή ρόλος τών Κεντρικών Τραπεζών ως βασικού φορέα άσκησεως οικονομικής και κοινωνικής πολιτικής και ή

Τό Σχόλιο τού 150ημέρου

Γιόρτασε τά 125 χρόνια της ή Βελγική συνάδελφος Lloyds Anversois. 'Εκδοθείσα στήν 'Αμβέρσα τό 1858 σάν δελτίο ναυτιλιακών πληροφοριών κυρίως γιά τούς ναυλόμεσίτες, έξελίχθηκε βαθιαία σε μιά καθημερινή έφημερίδα πού χωρίς νά άποβάλει τό ναυτικό χαρακτήρα της άγκαλιασε τό σύνολο τών μεταφορών: Θαλάσσιων, άδικων, ποταμών, έναεριων και σιδηροδρομικών. Παρουσιάζει δέ τό χαρακτηριστικό διτή άποτελεί τή μοναδική καθημερινή έκδοση τού Βελγίου πού άναφερεται στή ναυτιλία και τίς μεταφορές, με άναγνωρισμένη διεθνή άκτινοβολία.

Σήμερα πανηγυρική έκδοσή της τής 20 Μαρτίου 1983 έκτός άπό τά πρόσθετα φύλλα και έκτός άπό τό συμπληρωματικό φυλλάδιο στό όποιο έξιστορείται τό χρονικό τής έκδοτικής της πορείας (ή όποια έκεινης τό 1802 με τίς «Ναυτικές Αγγλίες και συνεχίστηκε άπό τό 1837 μέχρι τό 1858 με τόν τίτλο «La Trompette») περιλαμβάνει και ένα φωτοτυπημένο άντιγραφο τού πρώτου — ύπ' άριθ 1 — φύλλου της τής 20 Μαρτίου 1858. Πρόκειται γιά μιά πολύ ένδιαφέρουσα έφημεριδούλα, στήν όποια, παράλληλα με τήν πρωτοσέλιδη ειδική στήλη άφιξαναχωρήσαν τών «άτμοκινήτων πλοίων», διαβάζουμε μεταξύ τών δλλων διτή κατέπλευσαν στήν 'Αμβέρσα τό νορβηγικό μπάρκο «Στέλλα», ή άγγλική γολέτα «'Ελιζαμπεθ» και τό ναυπολιτάνικο μπρίκι «'Ιπόνκριφ». Μάταια ψάχναμε γιά κάποιο έλληνικό σκάφος, μολονότι οι στατιτικές λένε πώς τό 1858 είχαμε ήδη 1213 ιστιοφόρα και τά 3 πρώτα «έμπορικά - έπιβατηγά» άτμοπλοια. Αντί δημως γιά κάποιο έλληνικό σκάφος βρήκαμε μιά θιλιβερή μικρή ειδησσούλα έξ 'Αθηνών κατά τήν όποια στή στις 23 Φεβρουαρίου τού χρόνου έκεινου ένας τρομερός σεισμός κατέστρεψε έκ θεμελίων τήν πόλη και τό λιμάνι τής Κορίνθου.

οικονομική άνεξαρτοποίηση άποτέλεσαν τά κύρια σημεία άναφοράς τών δημιλητών.

Θά σταθώμε στά δύο, κατά τήν γνώμη μας, ούδιαστικότερα σημεία πού έθιξαν οι δημιλητές. Τό πρώτο, διτή ή άβεβαιότητα και ή στασιμότητα είναι τά δύο κύρια προβλήματα τής σημερινής οικονομικής δυσπραγίας.

Καί τό δεύτερο, διτή πετυχημένη είναι ή οικονομία πού έπιτρεπει στά διτόμα νά άνεξαρτοποιηθούν οικονομικά.

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

SHIP AGENTS & BROKERS AND BUNKERS

CABLES: "TAKISHIP"
TELEX: 24262 24099 TAKIS AR
AV. CORRIENTES 538
BUENOS AIRES

TEL: 394.5612
394.3992
394.3891
394.3548
394.2129
PRIV.: T. contogeorgis 44.3059
E. Andresen 86.7115

Η ναυλαγορά

Τήν άναγκη διαλύσεως μέστιαθερό και άδικο πυρηνικό δλων τών παλαιών και άντιοκονομικών πλέον δεξαμενοπλοίων, τόνισαν οι διμιλήτες κατά τήν πρόσφατη έτησια συνάντηση τής «Ιντερτάνκο» στό Μόντε Κάρλο.

Ίδιαίτερα έπισημαίνουμε τίς έκφρασθεῖσες άντιλψεις διτά παρά τήν σημειωνή σταθεροποίηση τών τιμών τού πετρελαίου, πρέπει νά συνεχισθούν οι άθροες διαλύσεις τώρα πού οι τιμές τών σκράπ είναι άρκετά ύψηλές καθόσον ή υφιστάμενη ύπερπροσφορά τοννάς στά δεξαμενόπλοια είναι τόσο μεγάλη πού δεν μπορεί νά καλυφθεί παρά μόνον έφόσον συνεχισθούν μέδιον πυρηνικό διαλύσεις τών παρήλικων σκαφών.

Βαρελιών τήν ήμέρα, έναντι 8,5 έκατομ. βαρελιών περίπου πού μεταφέρονταν καθημερινώς πρό διετίας.

έξαγωγήν άποθέματα.

Μιλώντας γιά τίς έξαγωγικές δυνατότητες γιανθράκων τών άμερικανικών λιμένων άρμόδιος άξιωματούχος έδήλωσε διτά οι Ήνωμένες Πολιτείες κατά τήν τελευταία τριετία ένεκριναν 50 νέα προγράμματα κατασκευής τέρμινα φορτώσεως γιανθράκων στούς μεγαλύτερους λιμένες τής χώρας, γεγονός πού αύξησε κατά 81 έκατομ. τόννους περίπου τίς έξαγωγικές δυνατότητες τών Ήνωμένων Πολιτειών.

Βάσει τών τελευταίων άνακοινώσεων τού Ίνστιτούτου Ναυτιλιακής Οικονομίας τής Βρετανίας, μειώθηκε γιά πρώτη φορά κατά τούς τελευταίους έννεα μήνες ό αριθμός τών παροπλισμένων μπάλκ κάρριερ.

Περί τά μέσα τού περασμένου 'Απριλίου, σημειώθηκε διεθνώς μείωση τού δύκου τών παροπλισμένων μπάλκερς κατά 6,4% από 12 έκατομ. τόννους σε 11,3 έκατομ., ένω μικρή δύνασης σημειώθηκε στά παροπλισμένα δεξαμενόπλοια πού άντιπροσωπεύουν σήμερα τό 85% τού παροπλισμένου τοννάς.

Κατά τούς Βρεταννούς ναυλομεσίτες «Έγκαρ Φόρρεστερ», ή ούσιαστικότερη μέχρι σήμερα ένδειξη γιά τή βελτίωση τής άγοράς είναι ή αύξηση τής παραγωγής χάλυβος πού σημειώθηκε κατά τούς τελευταίους μήνες, παρά τό γεγονός διτά ή ιαπωνική παραγωγή ύπολείπεται άκομη κατά 5% τής παραγωγής πού σημειώθηκε στό τελευταίο τρίμηνο τού 1982.

Δέν έπηλθε συμφωνία μεταξύ 'Ιαπώνων και 'Ιρανών γιά τό υψος τών τιμών γιά φορτώσεις έντός τού 1983, γεγονός πού μεταφέρεται σέ μείωση τής άπασχολήσεως VLCC's στό Περσικό κατά τό προσεχές δίμηνο.

Σύμφωνα μέ έκτιμήσεις τής έπιθεωρήσεως «Πετρόλεουμ 'Ιντελλιντζενς Γουϊκλυ», οι μεταφορές άργον άπο τά κράτη τής Μέσης 'Ανατολής πρός τήν Εύρωπη και τήν Βόρεια Αμερική μειώθηκαν σέ υψος μόλις 1 έκατομ.

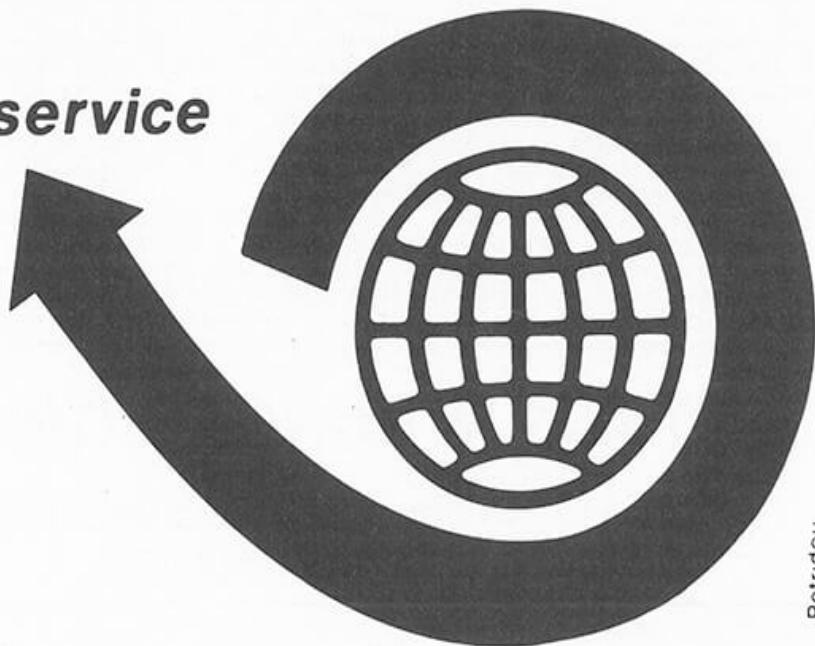
'Η άμερικανική κυβέρνηση έπιβεβαίωσε κατά τήν διάρκεια τής Συνόδου γιά τόν 'Ανθρακα, πού πραγματοποίηθηκε μεταξύ άντιπροσώπων τών εύρωπαίκων κρατών και τών 'Ηνωμένων Πολιτειών στό Παρίσι περί τά τέλη τού περασμένου 'Απριλίου, τήν πρόθεσή της νά παραμείνει ένας άπο τούς κυριότερους προμηθευτάς γιανθράκων μέ συμβόλαια τά όποια θά ισχύουν διεθνώς και παραδόσεις οι όποιες θά έκτελούνται άνεξαρτήτως τυχόν άπεργιών πού μειώνουν τά πρός

Σοβαρές καθυστερήσεις άναμνονται στό διμεσού μέλλον γιά φορτώσεις δημητριακών άπο τήν 'Αργεντινή.

'Η μείωση τής στάθμης στόν ποταμό Παρανά σημαίνει περισσότερες συμπληρώσεις φορτίων άπο τό Μπουένος 'Αύρες, ένω ή βύθιση μιάς φορτηγίδας στόν ίδιο ποταμό έμποδίζει ήδη τήν ναυσιπλοΐα στόν δλλο βασικό λιμένα τής 'Αργεντινής, τήν Μπάχια Μπλάνκα.

Universe Sea Marine Inc. Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Piraeus office

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

Η CONTINENTAL BANK ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΝΕΒΗΚΕ ΠΙΟ ΠΑΝΩ!

...ΣΤΟ ΝΕΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΦΙΛΩΝΟΣ & ΣΚΟΥΖΕ

Η Continental Bank στον Πειραιά, άλλαξε διεύθυνση.
Ανέβηκε ένα τετράγωνο πιό πάνω.
Στη γωνία Φίλωνος και Σκουζέ.

Στα 10 χρόνια λειτουργίας της σπήν Ελλάδα η Continental Bank,
με τα 3 υποκαταστήματα της, ανεβαίνει συνεχώς σε όλους
τους τομείς της τραπεζικής δραστηριότητας.

Ανεβαίνει συνεχώς και στο ναυτιλιακό χώρο. Σήμερα είναι μια
από τις πρώτες Τράπεζες που συμβάλλουν αποφασιστικά
στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Ελάτε τώρα στα νέα γραφεία μας. Έχουμε υπερσύγχρονες
εγκαταστάσεις, πολύ μεγαλύτερη άνεση χώρου και ανανεωμένη
πηγινοστή σε σας διάθεση να σας εξυπηρετούμε.
Θα συμφωνήσετε και σεις, ότι αυτή η αλλαγή είναι
αντάξια σας!

Τα νέα μας τηλέφωνα: 4138 503 (τηλ. κέντρο)



ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΩΝΟΣ & ΣΚΟΥΖΕ, ΤΗΛ. 4138503 • ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΙΩΝΟΣ ΔΡΑΓΟΥΜΗ 3, ΤΗΛ. 531007 • ΑΘΗΝΑ: ΣΤΑΔΙΟΥ 24, ΤΗΛ. 3241562

CEO

‘Η ἀλληλογραφία μας’

Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Κύριε Διευθυντά,

‘Επ’ εύκαιρια τῶν δσων λέγονται πάνω στό θέμα τῆς υπογραφῆς τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ποντοπόρων πλοίων δνω 4.500 τον. d.w. Θά ήθελα νά έρωτούσα τούς ἀρμόδιους κρατικούς καὶ συνδικαλιστικούς παράγοντας, δσον καὶ τούς κ. κ. Πλοιοκτήτας, ἐφοπλιστας: Διατί κατάντησαν τέτοιο σήμαια τὴν τελευταίαν δεσμὸν τῆς υπογραφῆς τῶν περιβοήτων συλλογικῶν συμβάσεων ποντοπόρων πλοίων; Καὶ εἰς τί ἀποσκοποῦν μερικοί καὶ εἰς τί ἀποβλέπουν αἱ τσαὶ μεγαλαὶ καθυστερήσεις τῆς υπογραφῆς; Καὶ ποῖοι τίς προβληματίζουν καὶ τίς κάνουν ἐπεισοδιακά;

Μά τέλος πάντων δέν ύπάρχει καμμία νομοθεσία πού νά προστατεύει καὶ νά κατοχυρώνει αὐτούς τούς δμοιρους ναυτικούς; Ποῖοι έχουν τό δικαίωμα νά καθυστεροῦν ἐπί τόσον χρονικό διάστημα τῆς υπογραφῆς των; ‘Έχομεν καταντήσει ρεζύλι στούς Ευρωπαίους ἑταίρους μας καὶ καθημερινῶς κατηγορούμεθα κρατικός φορέας καὶ συνδικαλισμός καὶ συκοφαντήται κατά τό περισσότερον ἡ πλοιοκτησία καὶ ὁ ἐφοπλισμός.

Σέ κανένα κράτος εύρωπαϊκόν μά ἀκόμα καὶ ἀσιατικόν δέν καθυστερεῖ ἡ υπογραφὴ δποιασδήποτε συμβάσεως ἔργασις διά τόσον μακρον χρονικό διάστημα, πού συμβαίνει σέ μάς καὶ ἐπιφέρει τόσες δυσκολίες, ἐμπλοκές καὶ χρηματικές καθυστερήσεις σέ ναυτικούς καὶ ναυτικά ἀσφαλιστικά ταμεία.

‘Έχει καταντήσει γελοῖον καὶ ἀκατανόητον ἐκ μέρους δλου τού ναυτικοῦ κόσμου ἡ ἐλλειψις ἐνδιαφέροντος ἐκ μέρους τῶν ἀρμόδιων.

Εἶναι, λοιπόν, καιρός το ‘Υπουργεῖον τῆς Άλλαγῆς νά δώσει τήν παρουσίαν του σ’ αὐτήν τήν πολύπλοκη διαδικασία, διά νά σταματήσῃ τό παιχνίδι πού παιζεται μέ τίς συλλογικές συμβάσεις τῶν ναυτικῶν.

Εὔχαριστω διά τήν φιλοξενία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΛΙΓΝΟΣ
Πλοιαρχος Ε.Ν.

Ἐν πλῷ, 25 Μαρτίου 1983

Σημ. Συντ.: Οι συλλογικές συμβάσεις είναι προίōν ἐλεύθερων διαπραγματεύσεων μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων πλευρῶν. Ή καθυστέρηση στήν υπογραφή τῆς φετεινῆς συμβάσεως τῶν ποντοπόρων οφείλεται κυρίως στήν προβολή δπό τήν Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία αιτημάτων πού ἀλογά τῆς συγκυρίας δέν ήταν δυνατόν νά ίκανοποιηθοῦν — δπως έχει ύπογραμμίσει δ. κ. Μαν. Κουλουκουντής, στής περιόδους κρίσεως, δπως ἡ παρούσα, στή διάρκεια τῆς ψοίας είδαμε τό ἐντεταρτο καὶ περισσότερο τού ἐλληνόκηπου στόλου στά ἀγκυροβόλια παροπλισμού, οι μόνοι πού παίρνουν μέρισμα ἀπό τό πλοιο είναι οι ναυτικοί. Συνεπώς οι ναυτικοί είχαν ύποχρέωση νά μήν προβάλλουν αίτημα πού έκ τῶν πραγμάτων δέν μπορούσαν νά ίκανοποιηθοῦν, γιά νά συνεχίσουν νά παίρνουν μέρισμα στή διάρκεια τῆς κρίσεως ἀλλά καὶ γιά νά διατηρήσουν τίς δυνατότητες, νά δεσφαλίσουν καὶ πάλι ἀποδοτική καὶ παραγωγική ἀπασχόληση δταν δά περάσουν οι διάσκολες ἡμέρες. Είναι άναγκη νά ύπενθυμίσουμε δτι πολλά ἀλληνικά πλοια ἀναγκάσθηκαν στή διάρκεια τού 1982 νά ἐγκαταλείψουν τό θενικό νηολόγιο μόνο καὶ μόνο γιά νά ἐπιζησουν στής κρίσεως ἡμέρες πού περνάει ἀκόμη η Ναυτιλία μας, ἐνώ γιά τούς ἰδίους λόγους καὶ ένας μεγάλος ἀκόμη ἀριθμός πλοίων ηρού προστήθηκαν στή διάρκεια τού προγούμενου ετούς ἀλλά καὶ τού πρώτου μήνες τούς τρέχοντος δέν κατέφυγε στή θενικό νηολόγιο. Γιά νά ύπάρχει, λοιπόν, ἀποδοτική καὶ παραγωγική ἀπαχόληση γιά τούς ναυτικούς μας είναι δπαραίτη νά ύπαρχουν καὶ πλοία.

ΝΑ ΔΟΘΟΥΝ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΕΞΗΓΗΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Σάς ἀπευθύνω τή παρούσα διά νά διαμαρτυρηθῶ δημοσίως καὶ δή διά τῶν «Ναυτικῶν

Χρονικῶν» ἐναντίον τοῦ NAT.

Συγκεκριμένως: “Οτε μοὶ ἐστάλη ἀπό τό NAT τό ἐτήσιον ἐκκαθαριστικόν σημείωμα διά νά τό ἐπισυνάψω εἰς τήν φορολογικήν μου δήλωση, μετ’ ἐκπλήξεως διεπίστωσα δτι, εἰς τό ἐν λόγω σημείωμα ἐφαίνετο δτι εἰχον εἰσπράξει ἐντός τοῦ 1982 ἐπί πλέον δρχ. 31.341 ἐν συγκρίσει μέ τα εἰς τό ἀρχεῖον μου ἀποκόμματα τῶν μηνιαίων ἐπιταγῶν. Ἐπιπροσθέτως φαίνεται δτι μοῦ είχον γίνει κρατήσεις ὀλιγότεραι κατά δρχ. 30.255. Ήτοι συνολικῶς εἰς τήν φορολογικήν μου δήλωσιν φαίνονται ἐτήσιαι εἰσπράξεις ἐπί πλέον δρχ. 61.596. Αντιλαμβάνεσθε λοιπόν κατά πόσον ἀνέρχεται ὁ φορολογικός μου συντελεστής.

Ἐπί τῶν ἀνωτέρω τηλεφωνικῶν ἡ γραπτώς διεμαρτυρήθην πρός τό NAT καὶ ἡ ἀπάντησης τῶν ήτο τόσον περίπλοκος πού δημολογού μοῦ είναι ἀκατάληπτος. Τελικῶς διά νά μή εύρεθω ἐκπρόθεσμος ὑπέβαλον τήν φορολογικήν μου δήλωσιν μέ τό ἀκατανόμαστον αὐτό ἐκκαθαριστικόν σημείωμα.

Ἄλλα διαφορά αὐτή δέν συμβαίνει μόνον εἰς ἐμέ. “Οσους συναδέλφους ἡρώτησα, εἰς δλους είχον καταλογήσει περισσότερα τῶν δσων είχον εἰσπράξει ποσά. Καὶ τούτο δέν συνέβη μόνον δά το 1982. Κάθε ἔτος τό αὐτό συμβαίνειν. Αλλά ἐφέτος ἐπέρασαν κάθε προηγούμενον.

Ἐπί τή εύκαιρια θέλω νά ἐπισημάνω δτι εἰς τό ἀπόκομα τῶν μηνιαίων ἐπιταγῶν ἀναφέρεται ἡ ὀλική σύνταξις, αἱ ὀλικαὶ κρατήσεις καὶ τό καθαρόν ύπολοιπον. Δηλαδή δέν διευκρινίζεται ποία καὶ πόσα είναι αἱ διάφοροι κρατήσεις, ὡς ἐγένετο προτού θεσπιστό τό σύστημα τῶν ἐπιταγῶν.

Ἐν τακταίδι, ούτε ἐγώ ούτε οι δλοιοι συνάδελφοι δυνάμεθα νά λογιαρίσωμε καὶ νά βγάλομε συμπέρασμα πού νά συμφωνεῖ μέ τά ποσά τῶν ἐπιταγῶν εἰς τό ἐκκαθαριστικόν σημείωμα τοῦ NAT.

Μετά τιμῆς

ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Π. ΜΩΡΑΪΤΗΣ
Συνήχος Πλοιαρχος Ε.Ν.
Χώρα Ανδρου

Σημ. Συντ.: Οι ἀρμόδιες ύπερεσίες τοῦ NAT δημοσίευσαν νά δώσουν ἐξηγήσεις γιά τό θέμα πού θίγει δημοσίευσαν.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

SOUTH AFRICA

DURBAN – HEAD OFFICE

21st Floor John Ross House (West)
22/36 Victoria Embankment
DURBAN 4001, SOUTH AFRICA
P.O. Box 2110, CABLES: ‘PANDORA’
Tel.: 376545, Telex: 6-22550 SA

JOHANNESBURG

PANDORA CHARTERING
P.O. Box 65302
BENMORE, JOHANNESBURG
2010 SOUTH AFRICA
Tel.: 7837055, Telex: 4-24064 SA

GREECE – PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
98B, Filonos Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519794 – 4519719
Telex: 21-1185 SEA GR.



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

Οι Νηογνώμονες και η προσφορά τους

Άπο τα πολλά πού άκούστηκαν και γράφτηκαν μετά τό τραγικό ναυάγιο του «Χρυσή Αύγη», είναι και τούτο: διτί ή ασφάλεια τής Ελληνικής Ναυτιλίας έχει παραδοθεί στάχερια... ίδιωτικών έταιρων οι οποίες προφανώς... μάς έξαπατούν και μάς έκμεταλλεύνται.

Πρόκειται φυσικά για τούς διεθνώς άναγνωρισμένους Νηογνώμονες (Classification Societies), δημοσίες είναι τό Lloyds - Register, τό American Bureau Κ.Λ.Π., τών οποίων ή όργανωση ή λειτουργία είναι θέματα πού άσφαλως δέν τά έρει οποιος δέν άσχολεται με τή Ναυτιλία. Ή δλειψη δέ αύτής τής ειδικής γνώσεως και πείρας είναι χτυπητά φανερή στούς σχολιαστές και έπικριτές πού έγραψαν σχετικώς.

Γιατί δοι πράγματα ζούν στή Ναυτιλία, έχουν πολύ καλά διτί οι Νηογνώμονες, παραδοσιακό δημοσίου ύγρημα τής ναυτιλιακής ιστορίας και έξελιξεως, δέν έχουν κερδοσκοπικό χαρακτήρα, άλλα είναι ίδιοτυποι άργανισμοί άναγνωρισμένης άξιας και παγκοσμίου άκτινοβολίας. Ή αύτητη τήρηση τών κανόνων, ή τεραστία πείρα και ή έπιγνωση τής ασβαρής άποστολής τους, τούς έπειτρεψε νά έπιβιώσουν έπι αιώνες, παρέχοντας άνεκτιμης έπιηρεσίες στήν παγκόσμια ναυτιλία. Ξέρουν άκομη διτί ή Έλλαδα, κατέχοντας ένα άγκωδή έμπορικό στόλο ποντοπόρων σκαφών, πού ποτέ σχεδόν δέν προσεγγίζουν στά λιμάνια της, θά άντιμετώπιζε άνυπέρβλητα έμποδια στήν παρακολούθηση τής άσφαλειας τους, χωρίς τήν παρουσία τής Νηογνώμονων. Γι' αύτό και έπιστημα, μένομος και Διατάγματα, τούς έξουσιοδοτεί και τούς έμπιστεύεται. "Οπως άκριβώς κάνουν δέλες οι χώρες τού κόσμου.

Φυσικά κανένας δέν μπορεί νά διαφωνήσει με τήν άντιληψη διτί πρέπει νά άναπτυχθεί και δι θενικός μας Νηογνώμονας και πρός τήν κατεύθυνση αύτή πρέπει νά τείνουν άναμφισθήτητα οι προσπάθειες μας. 'Άλλα γι' αύτό θά χρειασθεί έπιπονές και μακρόχρονη προσπάθεια και έργασία και γιά νά διεκδικήσει τήν άναγνώριση, και γιά νά άποκτήσει τήν έπιβαλλόμενη άκτινοβολία. Μέχρι τότε ή Έλληνική Ναυτιλία θά καταφέυγει άναγκαστικά στής έπιηρεσίες τών διεθνώς άναγνωρισμένων Νηογνώμονων. Είναι και αύτό μία άλλησια μέντην άποια κανένας δέν μπορεί νά διαφωνήσει.

Και έφοδον δι λόγος γιά τούς Νηογνώμονες δέν θά ήταν δισκοπό νά σημειώσουμε τήν πρόσφατη δραστηριότητά τους.

Τό Αμερικαν Μπιρώ

1.205 νέα σκάφη, 4.801.428 τον. γκρός ένταχθηκαν στήν Αμερικανικό Νηογνώμονα κατά τό προηγούμενο έτος, στά τέλη τού διποίου τό σύνολο τής ύπο ναυπήγηση χωρητικότητας κάτω αύτης τής έπιβλεψη του έφθανε τά 1.935 σκάφη κάθε κατηγορίας, χωρητικότητας 14,9 έκατομ. τον. d.w.

Άλματωδης έπιηρδε κατά τά τελευταία χρόνια ή άναπτυξή τού Αμερικαν Μπιρώ δι πίπινγκ πού διατηρεί σήμερα προσωπικό 1.684 άτομων και άντιπροσωπεύεται σε 88 κράτη. Ενδεικτικό τής έμπιστοσύνης μέ τήν άποια περιβάλλουν τόν Αμερικανικό Νηογνώμονα οι κυβερνήσεις και οι διάφοροι άνατον κόσμοι κρατικοί Όργανισμοί είναι τό γεγονός διτί μέσα στό 1982 τό Αμερικαν Μπιρώ. έξετέλεσε περί τίς 200 έπιθεωρήσεις

γιά λογαριασμό κρατικών Όργανισμων και έπιχειρήσεων τόσο γιά ναυτικές κατασκευές δισο και γιά βιομηχανικές και πετρελαϊκές έγκαταστάσεις.

Σύμφωνα μέ τά έτησια στατιστικά στοιχεία πού έκδιδει δι Αμερικανικός Νηογνώμονας προκύπτει διτί στό τέλος τού 1982 ήσαν έγγεγραμμένα ύπο τήν κλάση τού ABS 15.552 σκάφη, 108 έκατομ. τον. γκρός και συνολικής χωρητικότητας περί τούς 191 έκατομ. τον. d.w.

Έπιομαιάνουμε άκομη τήν κατά τό 1982 έκδοση αύτό τόν Αμερικανικό Νηογνώμονα στήν έλληνική γλώσσα τών Κανόνων γιά τήν κατασκευή και τήν κατάταξη χαλύβδινων πλοίων πού άποτελεί ένα ούσιαστικώτερο βοήθημα γιά τούς "Ελληνες τεχνικούς και τούς άσχολούμενους μέ ναυπηγεσικές έργασίες και μέ τά υλικά, τόν έξαρτηση και τά μηχανήματα τών πλοίων.

Τό Λλόδης Ρέτζιστερ

Παρά τήν παγκόσμια υφεση, δι Βρεταννικός Νηογνώμων πραγματοποίησε τό 1982 τά έντυπωσιακά ίσως άποτελέσματα τής διακοσμετούς ζωής του.

Ίδιου μερικά στοιχεία αύτό τήν τελευταία έτησια έκθεσή του: Κατά τό 1982 τό νεοναπήγητο τοννά πού γράφτηκε στήν Βρεταννικό Νηογνώμονα άνηλθε σε 4,5 έκατομ. τον. γκρός (30% τού παγκοσμίου). Έπι τών 31 έκατομ. τόννων πού ναυπηγούνται σε δύο τόνος, τά 12 έκατομ. ναυπηγούνται ύπο τήν έπιβλεψη του (ποσοστό 38%). Ρεκόρ αύξησης παρουσιάσεις έπισης τόσο ό τομέα τών έπιθεωρήσεων πλοίων γιά λογαριασμό τών διαφόρων Κυβερνήσεων δισο και ή δραστηριότητα στόν τομέα τής βιομηχανίας και τών πλωτών έξεδρων γεωτρήσεων.

Έχεγνωντας τούς λόγους τής άναπτυξεως αύτής δι Πρόδεδρος τού Νηογνώμονος άνεφερε τήν βάσει τής σύγχρονης τεχνολογίας βελτίωση τών συνθηκών λειτουργίας του καθώς και τόν ζήλο και τήν άφοσίωση τού πρωτοποιού του σε δύο τόνος τόνος. Στό βάθος δέ τής εικόνας τοποθέτησε τήν λόγο τής κρίσεως δύνηση τού άνταγνωνισμού και τήν έπακόλουθη προσφυγή στήν ύψηλή ποιότητα. Πράγμα πού σημαίνει διτί δύο και περισσότερος κόσμος χρειάσθηκε ν' άπειθεμνεθεί πρός τίς άφογες έπιηρεσίες έπιθεωρήσεως και έλεγχου τού Λλόδης Ρέτζιστερ γιά νά έξασθει και νά διατηρήσει τήν ύψηλή αύτής ποιότητα, είτε πρόκειται γιά πλωτή έξεδρα ή πυρηνικό άντιδραστήρα.

ΕΙΔΑΙ ΥΠΟΘΕΣΗ ΜΙΑΣ ΒΥΧΤΑΣ...

ΕΙΔΑΙ

Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

Μιά δυναμικά άναπτυσσόμενη βιομηχανία προσδοκά ένα άκομη καλύτερο μέλλον

Όντας δυνατότητες επιλογής, έχει σήμερα τόσες δυνατότητες επιλογής, όποιοι μικρές τριήμερες θαλάσσιες περιήγησεις ή ως κρουαζιέρες 90 ήμερών ήτοντας κόσμο με άνεσης έπι 24ώρου βάσεως και κάθε είδους πολυτέλεια, πού συχνά έρχεται σε άμηχανία τελικής έκλογης.

Άναμφισβήτητα, ο μαγνήτης για τά έκατο μυριά τών έπιβατών του στόλου τών 100 περίπου κρουαζιέροπλοιών που έκτελούν διεθνείς κρουαζιέρες, είναι ή εύκαιρια νά απολαύσουν διακοπές δημοφιλείς που σχεδόν τά πάντα διατίθενται στο πλοίο έκτος άπο τίς περιήγησεις στά άξιοθέατα τών λιμένων προσεγγίσεως.

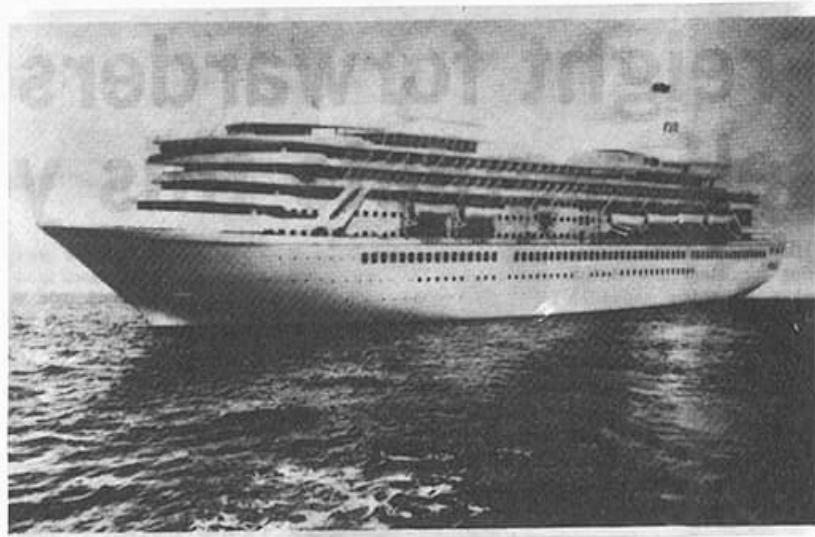
Πώς διαγράφεται δημοσίευση τών κρουαζιέροπλοιών, στά δημοσίευση ήδη έμφανιζεται μία τάση γιγαντισμού στίς νέες κατασκευές με ταυτόχρονες έπεκτάσεις του άριθμου τών κλινών στά ύψηστά με ακάρη και κατά πόσο ή οικονομική κρίση θά δημιουργήσει μία δραστική μείωση στό πλήθος τών άνθρωπων που έχουν τή δυνατότητα νά διαθέσουν άκομη το κόστος μάς πολυτελούς κρουαζιέρας.

Άπο τά οικονομικά άποτελέσματα τών τελευταίων έτων άποδεικνύεται δητιά τά κέρδη τών περισσοτέρων διαχειριστικών έταιρων έχουν κατρακυλίσει άπο τό σταθερό συντελεστή τού 20% πού σημειώθηκε στή δεκαετία τού 70, σε μεγέθη πού μόλις ισοσκελίζουν τά ξέδοντα.

Οι περισσότερες δημοσίευσης έταιριες, με προσέχουσες έκεινες πού δραστηριοποιούνται στήν περιοχή τής Καραϊβικής, διακατέχονται άπο αισιοδοξία ή δημοσίευση μεγαλυτέρας δυναμικότητας πλοίων καθώς έπισης και με μετατροπές τών ήδη υπαρχόντων σκαφών και αύξηση τής μεταφορικής των ίκανότητος. Σήμερα, με πρώτη σέ δημοσίευση τής Βρετανικής «Πενίνσουλαρ έντ Όριένταλ», κατασκευάζονται έπειτα νέα κρουαζιέροπλοια 194.000 τον. γκρός πού θά αύξησουν μέχρι τό 1985 κατά 7.000 περίπου τόν άριθμο τών κλινών πού διατίθενται γιά διεθνείς κρουαζιέρες, έναντι μάς συνολικής έπενδυσεως πού πλησιάζει τό 1 δισεκατομμύριο δολλάρια, ποσό πού άπαιτει τήν κατά 50% αύξηση τού άριθμο τών έπιβατών γιά νά αποσβεστεί στά λογικά περιθώρια τής έπομένης δεκαετίας.

Τό νέο πλοίο τής «P & O» πού πρόκειται νά νηολογηθεί τόν Οκτώβριο τού 1984, με τό δνομα «Ρόγιαλ Πρινσές» προγραμματίζεται δητιά θά έκτελει, έχοντας βάση τό Λός Αντζελες, Τήμερες κρουαζιέρες στό Μεξικό και στήν Άλασκα με τιμές πού θά κυμαίνονται περί τά 300 δολ. ήμερησίως σύμφωνα δέ με τίς προδιαγραφές του χρησιμοποιώντας ένα τύπο ψηφλής πηκτικότητας πετρελαίου γιά τίς μηχανές και τούς λέβητες άναμενεται νά είναι άπο τά πλέον οικονομικά στήν έκμετάλλευση κρουαζιέροπλοια.

Στά γαλλικά ναυπηγεία τού Ατλαντικού ή «Χόλαντ Αμερικαν Λάινς» κατασκευάζει τά άδελφά σκάφη «Nieuw Amsterdam» και «Noordam», 32.000 τον. γκρός και άξιας 135 έκατομ. δολλαρίων έκαστου, τό πρώτο άπο τά δημοσίευσης βρίσκεται στό στάδιο τής παραδόσεως.



Τό γιγαντιαίο κρουαζιέροπλοιο «Ρόγιαλ Πρινσές» 40.000 τον. γκρός, πού ναυπηγεί ή «Πενίνσουλαρ έντ Όριένταλ» στά Φινλανδικά ναυπηγεία «Βάρτσιλα» στό Ελσίνκι, έναντι τιμής 80 έκατομ. στερλινών.

σεως, λόγω τεχνικών προβλημάτων δέν έχει παραλειφθεί ένω σύμφωνα με τελευταίες πληροφορίες ή ίδια έταιρια έθεσες ήδη πρός πώληση τά παλαιότερα άδελφά σκάφη τής, «Veendam» και «Volendam» 23.800 τον. γκρός, ναυπηγηθέντα τό 1958.

«Η Κάρνιβαλ Κρουΐζ Λάιν» έπιδεικνύει τήν μεγαλύτερη αισιοδοξία γιά τό μέλλον τών θαλάσσιων περιήγησεων καθώς μετά τήν ναυπηγηση τού «Tropicale», 36.000 τον. γκρός, στά δανέσικα ναυπηγεία τής «Αλμποργκ», σχεδιάζει τήν έπενδυση κατά τήν προσεχή έξαετα σχεδόν 500 έκατομ. δολλαρίων στά τρια νέα σκάφη τών 35.000 τόνων, τό πρώτο άπο τά δημοσίευση, μεταξύ τών όποιων και τό «Ντόρικ» πού μετά τήν μετατροπή του ύπο τά χρώματα τής «Ρόγιαλ Κρουΐζ Λάιν» και με βάση τόν Σάν Φρατζίσκο έκτελει πρωτότυπες κρουαζιέρες άνά τόν κόσμο.

Ειδικότερα, στίς έπιπτώσεις τού σοβιετικού έπεκτασιμού στόν χώρο τών διεθνών κρουαζιέρων, τό βασικότερο άντιδοτο παραμένει ή άμφιβολία τών φίλων τής κρουαζιέρας δητιά τό ταξίδι με ένα σοβιετικό σκάφος θά τούς προσφέρει χωρίς γραφειοκρατία και περιορισμούς τίς ίδιες παροχές και άνεσης με έκεινες πού προσφέρουν οι σύγχρονοι πλωτοί κολοσσοί πού συνδυάζουν ύψηλό βαθμό πολυτέλειας, πιό άποτελέσματική άξιοποίηση τών έσωτερικών χώρων και έκσυγχρονισμένες υπηρεσίες.

Όπωσδήποτε δημοσίευση, ή ένταξη τών νέων σκαφών σημαίνει μεγαλύτερο συναγωνισμό στό διεθνή στίβο τών θαλάσσιων περιήγησεων και δέν πρέπει νά θεωρούνται άβασιμες οι άποφεις άριστην πού άναρωτιώνται μήπως και οι έταιριες κρουαζιέροπλοιών άδηγούνται στό ίδιο λάθος δημοσίευσης ή άλογηστη έπεκταση τών άεροπορικών έταιριών σε νέα μεγαλύτερα άεροσκάφη, παρά τό γεγονός δητιά περί τά 2,5 έκατομ. έπιβάτες άπεπλευσαν κατά τόν χρόνο πού πέρασε γιά κρουαζιέρες άπο τά κυριότερα λιμάνια τής ύφηλίου.

worldwide famous companies trust NAFSI

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines

Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.

Exchange Service of B & W Diesel engines components.



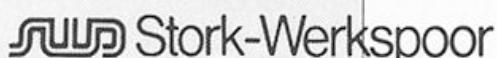
Authorised Repairer for DOXFORD engines.



Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts
stockists.



Authorised Service Station for STORK –
WERKSPOOR Diesel SWD engines.



Authorised Repairer of SULZER engines.

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.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΨΥΓΕΙΩΝ (1982 - 1983)

Τοῦ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

Η έφετεινή saison τῆς ναυλαγορᾶς τῶν πλοίων - ψυγείων παρῆθε χωρὶς νά γίνει άντιληπτή ή υπαρξή της ἀπό τούς πλοιοκτήτες και τούς γνωστούς operators. Πράγματι, μέχρι εξαίρεση τὸν Μάρτιο, δου πρός στιγμὴν φάνηκε μία δυνατότητα ἀπασχόλησης τοῦ συνόλου τῆς διατιθέμενης χωρητικότητας (μέχρι έξαρση και πάλι τῶν πολὺ παλαιῶν ή παραχμένου τύπου πλοίων), ή ύπόλοιπη περιόδος στάθηκε ἄκρως προβληματική.

Ίδιαίτερα δούν αὔφορά στά έλληνόκτητα πλοῖα, δου τὸ πρόβλημα τῆς ἡλικίας βαραίνει ίδιαίτερα (17,5 ἐτη μέσος δρος ἡλικίας), οι εὐκαιρίες ἀπασχόλησης στάθηκαν τόσο περιορισμένες, ὥστε πολλά ἀπό αὐτά ἔφυγαν ἀπό τὸ ἀγκυροβόλιο τοῦ παροπλισμοῦ τους γιὰ νά πραγματοποιήσουν ἑνα ἢ τὸ πολὺ, δύο ταξίδια και νά βρεθούν στή συνέχεια ἀναύλωτα σέ γεωγραφικές θέσεις προβληματικές προκειμένου νά ἐπιστρέψουν στούς τόπους τοῦ νέου παροπλισμοῦ τους χωρὶς ύπερογκα ἔξοδα.

Τὸ πρόβλημα ἀκόμη ύφισταται και γιά τά σχετικά νεώτερα σέ ἡλικία πλοΐα, τῶν ὁποίων η παλαιά χρονοναύλωση περιόδου λήγει τώρα ή μέσα στούς λίγους προσεχεῖς μῆνες. Και τούτο διότι, ἐνώ η δυνατότητα καταρτίσεως νέων συμβολαίων μεταφορᾶς (contracts of affreightments) φαίνεται πρός στιγμὴν σχεδόν ἀνύπαρκτη, ὑπάρχει μεγάλη ἀπροθυμία ἐκ μέρους τῶν operators γιά ἀνάνεωση τῶν υφισταμένων χρονοναύλωσεων η καταρτίσεως νέων. Μία τέτοια στάση φαίνεται ἀπόλυτα λογική ἀν λάβει κανεὶς ὅτι δψη του τὴν ἀβεβαιότητα δούν αὔφορά στήν προοπτική βελτιώσεως τῶν συνθηκῶν γιά τὴν ἐπόμενη περίοδο (1983-84).

Η ἀναζήτηση τῶν αἰτίων τῶν ἔφετεινῶν καταστροφικῶν συνθηκῶν δέν είναι ἀπλό πράγμα. Γενικῶς, μπορεῖ νά ἀποδοθεῖ στή

διεθνή οἰκονομική κρίση και τὴν περιορισμένη δυνατότητα πολλῶν χωρῶν, μεταξύ τῶν ὁποίων και πολλές βιομηχανικά ἀνεπτυγμένες, ἀγορᾶς και ἐσωτερικῆς ἀπορρόφησης προϊόντων, τά όποια ἀπό τὴ φύση τους θεωρούνται εἰδη «πολυτελείας» ή, ἐν πάσῃ περιπτώσει, δχι ἀπόλυτα ἀναγκαῖα.

Εἰδικώτερα, οι συναλλαγματικές δυαχέρειες τῆς Νιγηρίας, ἀπότελεσμα τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἔξαγωγῶν και τῆς πτώσης τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου, σήμαναν δραματικά περιορισμένες εἰσαγωγές τροφίμων (κρέας, ψάρια) πού στὸ παρελθόν δχι ἀπλῶς ἀπασχολούσαν σημαντικό μέρος τῆς χωρητικότητας πλοίων - ψυγείων γιά τὴ μεταφορά τους, ἀλλά και τὴν κρατούσαν δεσμευμένη στά λιμάνια τῆς χώρας, λόγω τῶν γνωστῶν συνθηκῶν πού ἐπικρατοῦν ἔκει.

Ἐπίσης, οι συναλλαγματικές δυσχέρειες τοῦ σοσιαλιστικοῦ κόσμου - και τῆς ΕΣΣΔ περιλαμβανομένης - περιόρισαν τὴν διακίνηση και πρός τὶς χώρες ἔκεινες. Οι γνωστές φορτώσεις ἀπό Μαρόκο γιά Βαλτική (μῆλα) σχεδόν δέν φάνηκαν ἔφετος στὴν ἀγορά ἐνώ τὰ πορτοκάλια ἀπό Ἰσπανία κινήθηκαν σὲ πολὺ περιορισμένες ποσότητες.

Τέλος, οι ζημιές στίς μπανανοκαλλιέργειες τῆς Κεντρικῆς Αμερικῆς περιόρισαν τὶς μεταφορές αὐτοῦ τοῦ «ἀριστοκρατικοῦ» φορτίου πού κατά παράδοση ἀποτελεῖ ἔνα ἀπό τὰ κύρια φορτία γιά τὰ ψυγεία.

Οσον αὔφορά τὶς προοπτικές γιά τὴν ἐπόμενη περίοδο, ἐνώ καμια πρόβλεψη δέν είναι δυνατόν γιά αὐτὴν τὴν τόσο εύαισθητη ἀγορά, πιθανολογεῖται μά βελτιώση τῆς καταστάσεως, ἀπότελεσμα τῆς διαφαινόμενης οἰκονομικῆς ἀνάκαμψης.

Ηδη, δμως, προβάλλει τὸ πρόβλημα τῆς ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητας. Η κρίση στὴν ναυπηγική βιομηχανία κατά τὸ 1982 ἀ-

ποτέλεσε τό ἔναυσμα γιά τὴν τοποθέτηση νέων παραγγελιῶν ναυπηγήσεων, τόσο ἐκ μέρους τῶν γνωστῶν operators δσο και ταπώνων πλοιοκτητῶν, οι όποιοι, στηριζόμενοι σέ σχετικά μικρό κόστος προσκτήσεως και σέ διευκολύνσεις ἀποπληρωμῆς, συνθίζουν νά ναυλώνουν τά πλοια τους σέ ἀνταγωνιστικές τιμές ναύλων. Πράγματι, οι καλύτερες — ἀν δχι οι μοναδικές — στιγμές παραγγελίας ναυπηγήσεων πλοίων - ψυγείων είναι ἔκεινες τῆς κρίσεως στή ναυπηγική βιομηχανία, δταν είναι δυνατό η ἔξασφάλιση χαμηλῶν τιμῶν γιά αὐτά τά τόσο ἔξειδικευμένα και δαπανηρά πλοῖα.

Παράλληλα, τά παλαιά πλοῖα, στά χέρια μικροτέρων σέ ἐπιφάνεια πλοιοκτητῶν, δέν δηγήθηκαν στό βαθμό πού οι καταστάσεις ἐπέβαλλαν στά διαυτήρια, μέ ἀπότελεσμα τὴν διαφαινόμενη ύπερπροσφορά. Ήδη τὸ 1984 η ἀγορά θά διαθέτει 60 · 80 νέες μονάδες οἰκονομικοῦ τύπου η 30.000.000 κυβικά πόδια περισσότερος ἀπό τὸ 1983, γεγονός πού θέτει τό πρόβλημα τῆς ἀπασχόλησης, πρόβλημα δέντατο ἀν δέν βελτιωθεῖ σημαντικά ἡ προσφορά φορτίων.

Εἰδικά δούν αὔφορά στή συμμετοχή τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας στὸν εἰδικό αὐτό τομέα μεταφορῶν, η παλαιότητα τῶν διατιθέμενων μονάδων και ἡ προοπτική ἀποκλεισμοῦ των ἀπό τὴν ἀγορά, θέτει τό ἐρώτημα τῆς συρρικνωσῆς, ἐρώτημα πού βρίσκει τή λύση του μόνο στὴν ἀγορά μοντέρνων πλοίων, πού ἀπαιτοῦν ύψηλή δαπάνη κτήσεως και προσβάσεις στίς πρώτες κατηγορίες φορτίων, ἔκει ὅπου κατά τεκμήριο ἔξασφαλίζονται οι καλύτεροι ναύλοι. Τοῦτο, δμως, ἀπαιτεῖ μεγάλα κεφάλαια, ύψηλό δανεισμό και ὄργανωση, πράγματα δχι πάντοτε προστά στὴν πλειονότητα τῶν Ελλήνων πλοιοκτητῶν.

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Possidonos 12

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

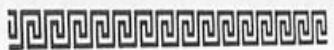
COULOUTHROS LTD.

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



★ 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

ΓΕΩΡΓΠΟΥ Δ. ΣΙΑΜΟΥ

ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΑΙ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ

‘Η δημοσιευόμενη κατωτέρω έργασία ἀποτελεῖ τό τελευταίο Κεφάλαιο μιάς πολύ ἐνδιαφέρουσας νομικής μελέτης «Περὶ συγκρούσεως πλοίων», τήν όποια ὁ ‘Υποπλοίαρχος Λ.Σ. κ. Γ. Σιάμος ὑπέβαλε στὸ Τμῆμα Μεταπτυχιακῶν Σπουδῶν τῆς Νομικῆς Σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης.

‘Η συνεχής αὔξηση τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας καὶ ἡ ἐνεκα αὐτῆς αὔξηση τῶν συγκρούσεων οἱ ὄποιες ἀποτελοῦν, τόν μεγαλύτερο ίσως, θαλάσσιο κίνυδον (1) κατέστησαν ἀναγκαία τήν καθιέρωση ἑθνικῶν καὶ διεθνῶν κανόνων οἱ ὄποιοι ρυθμίζουν τά ζητήματα πού δημιουργοῦνται ἀπό τίς συγκρούσεις πλοίων.

Προϋπόθεση γιά τήν ἔφαρμογή τῶν κανόνων αὐτῶν εἶναι ἡ ἐπέλευση συγκρούσεως καὶ ζημῶν σέ ενα τουλάχιστον τῶν συγκρουσθέντων πλοίο ἡ στό φορτίο ἡ στίς ἀποσκευές τῶν ἐπιβαίνοντων ἡ ἡ ἐπέλευση βλάβης στούς ἐπιβαίνοντες.

Τά κράτη δύμας, παράλληλα μέ τήν καθιέρωση τῶν κανόνων, ἐπιδιώκουν τήν προαγωγή τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας καὶ εἰδικότερα τήν ἀποτροπή τῆς τουλάχιστον τήν μείωση τῶν διαβασίων συμβεβηκότων (μεταξύ τῶν διοίων καὶ οἱ συγκρούσεις) ἡ ἐπέλευση τῶν διοίων ἔχει σοβαρές ἐπιπτώσεις ἐπί τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς καὶ τῆς περιουσίας στή θάλασσα ἀλλά καὶ ἐπί τῆς προστασίας τοῦ θαλασσίου περιβάλλοντος.

Τήν ύπο εύρεια ἔννοια πρόληψη τῶν συγκρούσεων, τά κράτη ἐπιδιώκουν νά ἐπιτύχουν μέ τήν καθιέρωση ἀρχικά καὶ τήν ἀναθέρηση πρός ἐκσυγχρονισμό στή συνέχεια, κανόνων οἱ ὄποιοι ρυθμίζουν:

i. Τήν κυκλοφορία τῶν σκαφῶν.
ii. Τόν ἐφοδιασμό τους μέ δργανα καὶ ἐν γένει βοηθήματα καὶ

iii. Τήν ἐπαρκή καὶ ποιοτική ἐπάνδρωση καὶ τήν ἐκπαίδευση τῶν πληρωμάτων τους.

Πλέον τῶν ἀνωτέρω θεμάτων, τά ὄποια ὡς περισσότερο τεχνικά ἀναπτύσσονται συνοπτικά στή συνέχεια, ή δ.σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. (SOLAS) 1974, (2) γιά τήν ἐπίτευξη τῶν κατά καιρούς ἀπαιτουμένων ἀναθεωρήσεων, στό Κεφάλαιο I’ Μέρος Γ’ Κανονισμός 21 (‘ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ), καθορίζει ὅτι: Κάθε ‘Ἀρχή ἀναλαμβάνει τήν ὑποχρέωση νά ἐπιλαμβάνεται ἀνακρίσεων ἐπί παντός σοβαροῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος, πού θά ἐπισυμβεῖ σέ πλοιο της, τό διοίο ὑπόκειται στή διατάξεις τῆς συμβάσεως αὐτῆς, ὅταν αὐτή κρίνει ὅτι οἱ ἀνακρίσεις αὐτές μποροῦν νά συμβάλλουν στόν καθορισμό τῶν μεταβολῶν ἔκεινων οἱ ὄποιες θά πτων ἐπιθυμητό νά γίνουν στούς κανονισμούς αὐτούς.

‘Ἐπίσης κάθε συμβαλλόμενο κράτος ἀναλαμβάνει τήν ὑποχρέωση νά μεταβιβάζει στόν ὄργανοισμό (3) κάθε κατάλληλη πληροφορία σχετική πρός τά συμπεράσματα τῶν ἀνακρίσεων αὐτῶν.

a’ ‘Η ρύθμιση τῆς κυκλοφορίας τῶν σκαφῶν

Μεγάλο μέρος, ίσως τό μεγαλύτερο, τῶν προσπαθειῶν πού καταβάλλονται γιά τήν πρόληψη τῶν συγκρούσεων, κατευθύνονται στήν καθιέρωση καὶ ἀποδοχή διεθνῶν ὄμοιομόρφων κανόνων μέ τούς ὄποιους ρυθμίζεται ἡ κυκλοφορία τῶν σκαφῶν.

‘Η πρόληψη τῶν συγκρούσεων μέ τόν ἀνωτέρω τρόπο ἐπιτυγχάνεται ἀφ’ ἐνός μέ τόν καθορισμό ἀπό Διεθνεῖς ή τοπικούς Κανονισμούς ‘Αποφυγής Συγκρούσεων τῶν ἀπαιτουμένων χειρισμῶν καὶ τῆς ἐν γένει συμ-

περιφορᾶς τῶν σκαφῶν καὶ ἀφ’ ἐτέρου μέ τήν καθιέρωση συστημάτων διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας σέ περιοχές πού εἶναι ἀπαραίτητο λόγω μεγάλης ναυτιλιακῆς κινήσεως ἡ συγκρίσεως πορειῶν.

Οι προσπάθειες γιά τήν καθιέρωση Δ.Κ.Α.Σ. ἀρχίζουν ἀπό τό έτος 1848 μέ τήν μεταξύ Ἀγγλίας καὶ Γαλλίας σύμβαση γιά τόν φωτισμό τῶν ἀτμοπλοίων. ‘Ακολούθησαν:

— Τό 1862 (1864) ὑποτυπώδης Κανονισμός ‘Αποφυγῆς Συγκρούσεων, ἀποδεκτός ἀρχικά ἀπό τά δύο ἀνωτέρω Κράτη, στόν διοίο προσχώρησαν δλα σχεδόν τά Εύρωπακά Κράτη (4).

— Τό 1879 (1884) Κανονισμός πού προτάθηκε ἀπό τήν Ἀγγλία καὶ ἔγινε ἀποδεκτός ἀπό πολλά Κράτη χωρίς δμως νά καταστεῖ δ.σ.

— Τό 1889 συμπλήρωση καὶ τροποποίηση τοῦ ισχύοντος Κανονισμοῦ ἀπό τό Ναυτικό Συνέδριο τής Ούάσιγκτον.

— Τό 1897 Κανονισμός πού ἀντικατέστησε τόν προηγούμενο, ὁ διοίος δημοσιεύθηκε στήν Ελλάδα μέ τό Β.Δ. τής 21/12/1905.

— Τό 1906 Δ.Κ. πού τέθηκε σέ ἔφαρμογή μέ τό Β.Δ. τής 10/4/1906.

— Τό 1929 ἀναθέρωρηση τοῦ προηγουμένου Δ.Κ.

— Τό 1948 Δ.Κ. πού κυρώθηκε μέ τό Β.Δ. τής 4/5 - 6/6-1950 καὶ τέθηκε σέ ἔφαρμογή μέ τό Β.Δ. τής 18/8-2/9-1953.

— Τό 1960 Δ.Κ. πού κυρώθηκε μέ τό Β.Δ. 750/62 καὶ τέθηκε σέ ἔφαρμογή μέ τό Β.Δ. 643/65.

Τέλος τό 1972 ὁ ισχύον σήμερα, Δ.Κ. (5) πού κυρώθηκε μέ τό Ν.Δ. 93/74 καὶ τέθηκε σέ ἔφαρμογή μέ τό Π.Δ. 94/77 (6). Οι ἀνωτέρω κατά καιρούς καθιερωθέντες Κανονισμοί ἀποτελοῦν ούσιαστικά ἀναθεωρήσεις τῶν προηγουμένων τους, σύμφωνα μέ τίς ἔξελιξεις καὶ ἀπαιτήσεις, παρά δημιουργία νέων κανόνων.

‘Η ισχύουσα σήμερα δ.σ. τοῦ Λονδίνου

«περί τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν πρός Ἀποφυγή Συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ 1972» περιλαμβάνει 38 κανόνες κατανεμημένους σέ 5 Μέρη ἀπό τούς κάτωθι, ἐνδεικτικούς τών θεμάτων πού ρυθμίζει ὁ Δ.Κ. τίτλους:

i. Μέρος Α’ Γενικά (Κανόνες 1-3).

ii. Μέρος Β’ — Κανόνες χειρισμοῦ καὶ πλεύσεως (Κανόνες 4-19).

Τμῆμα I — Διαγωγή πλοίων ύπο οιανδήποτε κατάσταση δρατότητος (Κανόνες 4-10).

Τμῆμα II — Διαγωγή πλοίων ἐν δψει ἀλλήλων (Κανόνες 11-18).

Τμῆμα III — Διαγωγή πλοίων ύπο περιωρισμένη δρατότητα (Κανόνες 19).

iii. Μέρος Γ’ — Φανοί καὶ σχήματα (Κανόνες 20-31).

iv. Μέρος Δ’ — ‘Ηχητικά καὶ φωτεινά σχήματα (Κανόνες 32-37).

v. Μέρος Ε’ — ‘Απαλλαγές (Κανόνες 38).

Πλέον τῶν ἀνωτέρω κανόνων πού ἀποτελοῦν τό κύριο μέρος τής δ.σ. περιλαμβάνει ἀκόμη τά ἀκόλουθα 4 παρατήματα (πού ἀναφέρονται σέ τεχνικές λεπτομέρειες) καὶ 2 προσαρτήματα.

Παράρτημα I.

Τοποθετήσεις καὶ τεχνικές λεπτομέρειες φανῶν καὶ ὁχημάτων.

Παράρτημα II.

Πρόσθετα σήματα γιά ἀλιευτικά πλοϊα ἀλιεύοντα πολύ πλησίον μεταξύ τους.

Παράρτημα III.

Τεχνικές λεπτομέρειες μέσων παραγωγῆς ἡχητικών σημάτων.

Παράρτημα IV.

Σήμερα Κινδύνου.

Προσάρτημα 2. Ψήφισμα I.

‘Αφοράς τήν συμμετοχή στήν Συνέλευση τοῦ Οργανισμοῦ, μέ δικαίωμα ψήφου, δλων

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

τῶν Συμβαλλομένων Μερών, όποτε δή ποτε προκειμένου νά έξετασθούν τροποποιήσεις στούς Κανονισμούς.

Προσάρτημα 3. Ψήφισμα II.

Άφορά την ταχεία κατάθεση τῶν όργανων ἐπικυρώσεως, ἐγκρίσεως, ἀποδοχῆς ἡ προσχωρήσεως.

Ἡ παράβαση τῶν διατάξεων τῶν Δ.Κ.Α.Σ. συνιστᾶ, εἰδικό ποινικό ἔγκλημα τιμωρούμενο διά φυλακίσεως καὶ χρηματικῆς ποινῆς (ἀρθρ. 225 ΚΔΝΔ) καὶ πειθαρχικό παράπτωμα τιμωρούμενο μὲν ποινή προσωρινῆς ἡ ὄριστικής στερήσεως ἀσκήσεως τοῦ ναυτικού ἐπαγγέλματος (ἀρθρ. 249. ιβ καὶ 250. Ια ΚΔΝΔ ἀντίστοιχα).

Ἐπίσης ἀνέξαρτη τῆς ποινικῆς ἡ πειθαρχικής διώξεως τὸ ἀρθρ. 5 παρ. Ι τοῦ κυρωτικοῦ τῆς ίσχυούσης δ.σ. νομοθετικοῦ διατάγματος (ν.δ. 93/74) προβλέπει διτὶ οἱ παραβάσεις τῶν διατάξεων τῆς δ.σ. καὶ τῶν κατ' ἔξουσιοδότηση αὐτοῦ ἐκδίδομένου Π.Δ. καὶ Κανονισμῶν τιμωροῦνται διά προστίμου δριζούμενου διά Π.Δ. (τὸ Π.Δ. 94/77 τὸ δρῖζει σε 2.000 -100.000 δρχ.) τὸ δόπιο μπορεῖ νά αὔξεθει μέχρι τὸ διπλάσιο σε περίπτωση ύποτροπῆς.

Ο διαχωρισμός τῆς θαλάσσιας κυκλοφορίας (7) ἀποτελεῖ νεώτερη μέθοδο προλήψεως τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων καὶ κυρίως τῶν συγκρούσεων, σε περιοχές πού ὁ κίνδυνος εἶναι μεγάλος λόγω αὐξημένης ναυτιλιακῆς κινήσεως ἡ συγκλίσεως πορειῶν.

Παρά την πρόσφατη νομική κάλυψη, οι προσπάθειες καθιερώσεως τῶν ΣΔΘΚ ἀρχίζουν τὸ 1898 ἀπό ναυτιλιακές ἑταρίες τῶν ὅποιων τά πλοιά κινοῦνται στὸν Βόρειο Ατλαντικό.

— Τὸ 1914 οἱ ἀνωτέρω ἑταρίες ύπογράφουν σχετική σύμβαση, καὶ ἡ δ.σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. τοῦ ἔτους ἑκίνου ἡ δοπία δὲν ἐφαρμόσθηκε, περιέλαβε Κανονισμό ὃ δοπίος ἐπεσήμαινε τὴν ἀνάγκη τηρήσεως προκαθορισμένων πορειῶν κατά τοὺς πλόες στὶς περιοχές τῶν δύο ἀκρων τοῦ Β. Ατλαντικοῦ.

— Ο Κανονισμός αὐτὸς περιελήφθη στὶς

δ.σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. τῶν ἔτῶν 1929, 1948 καὶ 1960.

— Τὸ 1970, ὑστερα ἀπό μελέτη τοῦ θέματος πού δρχισε ἀπό τὸ 1961, ὁ IMCO σε ἔκδοσή του περιλαμβάνει τὰ Σ.Δ.Θ.Κ. πού ισχύουν στὶς πιο ἐνδιαφέρουσες περιοχές τοῦ κόσμου.

— Τέλος ὑστερα ἀπό προτάσεις (τὸ 1971) τῆς Μεγ. Βρεταννίας (γιά τὸ Στενό τῆς Μάγχης) καὶ τῶν Η.Π.Α. (γιά δλες τὶς περιοχές τοῦ κόσμου), οἱ ΔΚΑΣ 1972 καὶ ἡ δ.σ. ΠΑΑΖΕΘ, εἰσάγουν ὡς ὑποχρεωτικές τὶς μέχρι τότε προαιρετικές διατάξεις περὶ διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσίας κυκλοφορίας.

Ο Κανόνας 10 τῶν ΔΚΑΣ «Συστήματα διαχωρισμοῦ τῆς κυκλοφορίας» καθορίζει τὸν τρόπο κυκλοφορίας καὶ ἐν γένει συμπεριφορᾶς τῶν πλοίων ἐντός ἡ πλησιον τῶν ΣΔΘΚ.

Ο Κανονισμός 8 «Πορειογράφηση» (ROUTING) τοῦ Κεφαλαίου τῆς δ.σ. ΠΑΑΖΕΘ καθορίζει τὶς γενικές ἀρχές γιά τὴν καθιέρωση τῶν συστημάτων, τὸν καθορισμό τῶν περιοχῶν καὶ τὸν τρόπο χρησιμοποιήσεως αὐτῶν καὶ ὑποδεικνύει στὰ συμβαλλόμενα κράτη δικαιούσιον τῆς Κανονική χρησιμοποίηση τῶν υιοθετουμένων πορειῶν καὶ μεριμνήσουν πρός καθιέρωση τῶν ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ συνιστωμένων μέτρων πού ἔχουν σχέση μὲ τὰ συστήματα πορειῶν.

Από πλευρᾶς ἐσωτερικοῦ δικαιου ἡ Ἐλλάδα μὲ τὸ Π.Δ. 794/75 «περὶ ἀποδοχῆς Σ.Δ.Θ.Κ.» ἀποδέχτηκε τὰ Συστήματα πού εἶχαν υιοθετηθεῖ ἀπό τὸν IMCO τὰ δοπία παραθέτει στὸ τέλος τοῦ Π.Δ. ὑπό μορφή παραρτήματος.

Τὰ συστήματα πού περιλαμβάνονται στὸ ἀνωτέρω παράρτημα βρίσκονται στὶς θαλάσσιες περιοχές:

- A' Βαλτική Θάλασσας
- B' Δυτικών Εύρωπαικών 'Υδάτων.
- C' Μεσογείου Θαλάσσης (μεταξύ τῶν ὅποιων καὶ σύνδρομα στὸν Σαρωνικό Κόλπο — Προσέγγιση λιμένος Πειραιῶς).
- D' Βορείου Αμερικῆς — 'Ακτῆς Ατλαντικοῦ.
- E' Βορείου Αμερικῆς — 'Ακτῆς Ειρηνικοῦ..
- Z' Ερυθρᾶς Θαλάσσης καὶ Περσικοῦ Κόλπου.

Ἐπί παραβάσεως ΣΔΘΚ, ἐφ' ὅσον αὐτὴ συνιστᾶ παράβαση τῶν διατάξεων τοῦ κανόνα 10 τοῦ Δ.Κ.Α.Σ., ἐφαρμογή ἔχουν ὡς πρός τὴν ποινική καὶ πειθαρχική διώξη καὶ τίς διοικητικές κυρώσεις, τὰ ἀνωτέρω ἀναφερθέντα επί παραβάσεως ΔΚΑΣ.

Ἐπίσης τὸ Π.Δ. 794/75 προβλέπει διτὶ, Πλοίαρχοι ή 'ΑΞ/κοί φυλακής γεφύρας ἐλληνικῶν πλοίων, τὰ δοπία, διελθόντα διά περιοχῆς πού καλύπτεται ἀπό ὅποιοδήποτε τῶν συστημάτων αὐτῶν, ἀναφέρθηκαν ἀπό ἀρμόδια Ἐλληνική ή ἀλλοδαπή ἀρχή ὅτι ἐπλεαν ἀντίθετα πρός τὴν καθορισμένη σ' αὐτά γενική κατεύθυνση κυκλοφοριακῆς ροής, θά τιμωροῦνται μὲ πρόστιμο μέχρι 100.000 δρχ. αὔξανόμενο στὸ διπλάσιο σε περίπτωση ύποτροπῆς (ἀρθρ. 3, παρ. 1).

Γιά κάθε δλλη δέ παράβαση τῶν διατάξεων τῶν ΣΔΘΚ πού περιγράφονται στὸ παράρτημα τοῦ Π.Δ. οἱ παραβάτες θά τιμωροῦνται μὲ πρόστιμο μέχρι 20.000 δρχ. αὔξανόμενο στὸ διπλάσιο σε περίπτωση ύποτροπῆς (ἀρθρ. 3, παρ. 8).

β' 'Ο ἐφοδιασμός τῶν σκαφῶν μὲ δργανα καὶ ἐν γένει βοηθήματα

Οι ἐφαρμογές τῆς τεχνολογίας στὴν ναυτιλία καὶ ἡ καθιέρωσή τους ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου, κατέστησαν δυνατή τὴν προαγωγή τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας γενικά καὶ τῆς προλήψεως καὶ ἀποφυγῆς τῶν συγκρούσεων εἰδικώτερα, σε βαθμό μεγαλύτερο ἀπό αὐτόν πού ἐπιτυγχάνεται μὲ τὴν ρύθμιση τῆς κυκλοφορίας τῶν σκαφῶν, ἡ ἐφαρμογή τῶν κανόνων τῆς δοπίας ἔχει πάρα τούτης της δικαιούσιας στὴν πορειῶν, καὶ δυνατότητες.

Στὰ στοιχεῖα αὐτά τοῦ ἀνθρωπίνου παράγοντος ἡ τεχνολογία προσθέτει τὶς αὔξημένες δυνατότητες τῶν ναυτιλιακῶν δργάνων καὶ τὴν ἐν γένει συμβολή τῶν λοιπῶν βοηθημάτων μὲ τὰ δοπία ἐφοδιάζονται τὰ πλοῖα.

Τὸ θέμα τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων μὲ τὰ ναυτιλιακά δργανα καὶ βοηθήματα πού συμβάλλουν στὴν πρόληψη καὶ ἀποφυγή τῶν συγκρούσεων ρυθμίζουν, ἀπό πλευρᾶς διεθνοῦς δικαιου ἡ ἐκάστοτε ισχύ-

complete shipping services by:

Your Man in MANILA (Philippines)



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

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

ουσα δ.ο. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. (SOLAS) και άπο πλευράς έσωτερικού δικαιου δέ έκαστοτε ίσχυον σχετικός Κανονισμός «περί έφοδιασμού των έμπορικων πλοίων διά ναυτιλιακών όργανων, βιβλίων και χαρτών (ό σήμερα ίσχυον Κανονισμός κυρώθηκε και τέθηκε σε έφαρμογή με το Π.Δ. 192/1980).

Η ισχύουσα σήμερα δ.ο. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. στο Κεφάλαιο V, Κανονισμός 12, «Ναυτιλιακά δργανα φερόμενα έπι πλοίων» καθορίζει τά άκολουθα:

I. "Όλα τά δάν των 1.600 KOX πλοία πρέπει νά είναι έφοδιασμένα με μία συσκευή RADAR (8) έγκεκριμένου από την 'Αρχή τύπου, καθώς και μέ δλα τά μέσα γιά την ύποτύπωση τών ένδειξεων τού RADAR.

II. "Όλα τά δάνω τών 1.600 KOX πλοία έφ' δσον έκτελούν διεθνείς πλόδες πρέπει νά είναι έφοδιασμένα με συσκευή ραδιογνωνιομέτρου και γυροσκοπική πυξίδα έπιπλον τής μαγνητικής. Η 'Αρχή μπορει νά έχαιρεσι τής ύποχρεώσεως έφοδιασμού με τά δάνωτέρω δργανα, πλοία κάτω τών 5.000 KOX.

III. "Όλα τά δάνω τών 500 KOX πλοία, έφ' δσον έκτελούν διεθνείς πλόδες πρέπει νά είναι έφοδιασμένα με μία ήχοβολιστική συσκευή.

IV. Τέλος δλα τά δάνω τών 1.600 KOX ν ε α πλοία, έφ' δσον έκτελούν διεθνείς πλόδες θά είναι έφοδιασμένα με μία ραδιοεντοπιστική συσκευή έπι τής ραδιοτηλεφωνικής συχνότητος κινδύνου.

Έκτος τών δάνωτέρω, ή διαρκώς έκσυγχρονίζομενη σύμφωνα με τίς τεχνολογικές έξελίξες δ.ο., με μία τροποποίησή της καθιερώνει τόν σταδιακό (άνάλογα με τήν κατηγορία και τήν χωρητικότητα) έφοδιασμό τών πλοίων με σύστημα RADAR άποφυγής συγκρούσεων (A.R.P.A.) (9).

Άπο πλευράς έσωτερικού δικαιου τό Π.Δ. 192/1980 έντάσσει τά έμπορικά πλοϊα σε κατηγορίες άνάλογα με τό είδος (Ε/Γ, Φ/Γ, Ρ/Κ) τήν χωρητικότητα και τούς πλόδες (Υπερωκένειος, Μεσογειακούς, Μεγάλης ή Μικρής

'Ακτοπλοΐας, Περιωρισμένων — Τοπικών Διεθνών ή 'Ακτοπλοϊκών Πλόων) και καθορίζει τόν κατά κατηγορία έφοδιασμό τους με τά άκολουθα, μεταξύ τών δλων, δργανα και έφόδια τά όποια συμβάλλουν στήν πρόληψη και άποφυγή τών συγκρούσεων:

Αύτόματα σειρήνα διμίχλης.

Γυροσκοπική πυξίδα.

Διεθνή Κανονισμό 'Αποφυγής Συγκρούσεως.

'Ηχοβολιστική συσκευή.

Κύμβαλο διμίχλης.

Κώδωνα διμίχλης.

Μαγνητική πυξίδα.

Προβολέα σημάτων.

RADAR.

Φορητό προβολέα σημάτων μετά συσσωρευτού (ALDIS)

Ραδιογνιόμετρο

Φανό Μόρς

"Εκδοση περί συστημάτων διαχωρισμού τής θαλασσίας κυκλοφορίας κλπ.

'Η παράλειψη έφοδιασμού τών πλοίων με τά προβλεπόμενα από τό Π.Δ. 192/1980 δργανα και είδη, έπισύρει τίς προβλεπόμενες από τό δρθρ. 45 ΚΔΝΔ κυρώσεις (πρόστιμο 2.000 — 150.000 δρχ.), δ πλούσ δέ δνευ τών άπαραιτών όργανων και έφοδιον συνιστά παράβαση ηπηρεσιακής ύποχρεώσεως τού πλοιάρχου τιμωρουμένη διά φυλακίσεως μέχρι έξι μηνών. (δρθρ. 235.1 ιε ΚΔΝΔ).

Σκόπιμο κρίνεται έποιης νά άναφερθει, δτι πλέον τών όργανων και βοηθημάτων με τά δποια έφοδιάζονται τά πλοία ή δ.ο. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. στό Κεφάλαιο V Κανονισμός 14 («βοηθήματα ναυσιπλοίας») προβλέπει δτι τά συμβαλλόμενα κράτη άναλαμβάνον τήν ύποχρεώση νά μεριμνούν γιά τήν έγκατάσταση και συντήρηση τέτοιων βοηθημάτων ναυσιπλοίας περιλαμβανομένων τών ραδιοφάρων, και ήλεκτρικών βοηθημάτων, πού κατά τήν γνώμη τους δικαιολογει δ δγκος τής ναυτιλιακής κινήσεως και άπαιτει δ βαθμός

τού κινδύνου και νά μεριμνούν δπως οι πλροφορίες οι σχετικές πρός τά βοηθημάτα αύτά τίθενται στήν διάθεση δλων τών ένδιαφερομένων (11).

γ) Ο άνθρωπινος παράγοντας

Οι προσπάθειες γιά τήν πρόληψη και άποφυγή τών συγκρούσεων δέν περιορίζεται στήν καθιέρωση τών κανόνων πού ρυθμίζουν τήν κυκλοφορία τών σκαφών και τόν έφοδιασμό τους με δπαραίτητα δργανα και βοηθημάτα.

Μεγάλη σημασία άποδίδεται στόν άνθρωπινο παράγοντα δ όποιος θά κληθει νά τηρησει τούς κανόνες κυκλοφορίας και νά χρησιμοποιησει τά δργανα πλοίων, ώστε νά έπιευχθει δ έπιδιωκμένος σκοπός, ή πρόληψη και άποφυγή τών συγκρούσεων.

Γιά τήν συμμετοχή τού άνθρωπινου παράγοντας, στήν έπιτευξη τού σκοπού αύτού, άπαιτειται έπαρκης και ποιοτική έπανδρωση τών πλοίων και έκπαιδευση τών πληρωμάτων τους.

'Ως πρός τήν έπανδρωση τών πλοίων δ Κανονισμός 13 τού V Κεφαλαίου τής δ.ο. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 προβλέπει δτι: «Τά συμβαλλόμενα Κράτη άναλαμβάνουν, έκαστον διά τά πλοία τής έθνικότητός του, νά τηρούν έν ισχύει, ή, έάν είναι άναγκαιον, νά ιοιθετούν μέτρα πρός τόν σκοπόν νά έξασφαλίζεται δτι, από άποφεως άσφαλείας τής άνθρωπίνης ζωής έν θαλάσση, δλα τά πλοία θά είναι έπαρκως και ποιοτικώς έπηγνωμένα».

'Από πλευράς έθνικου δικαιου τά θέματα έπανδρωσεως ρυθμίζει τό E' Κεφάλαιο τού B' Μέρους τού ΚΔΝΔ «περί Συνθέσεως Προσωπικού τών Πλοίων».

Σύμφωνα με τό δρθρ. 87.2 ΚΔΝΔ, ή όργανη σύνθεση τού προσωπικού τών πλοίων καθορίζεται διά Π.Δ.

Οι συνθέσεις καθορίζονται κατά κατηγορίες πλοίων άναλόγως τού μεγέθους τους, τού είδους τους (Ε/Γ, Φ/Γ, κ.λ.π.), τού είδους και τής ισχύος τών μηχανών τους, τής αύτο-

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

CbIs: 281/Tehran and RedSea to all Iranian ports

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 PANOS GR.

ματοποιήσεως στούς χειρισμούς κ.λ.π.

"Οσον άφορά στην έκπαιδευση τών πληρωμάτων και τήν έκτελεση φυλακών γεφύρας ή δ.σ. «περί προτύπων έκπαιδεύσεως, έκδοσεως πιστοποιητικών και τηρήσεως φυλακών τών ναυτικών 1978» (STCW 1978) (12) καθορίζει τίς βασικές άρχες πού πρέπει νά προϋποταί πρός έξασφαλιση διαρκούς άσφαλείας τών έκτελουμένων φυλακών γεφύρας και τίς έλαχιστες γνώσεις πού άπαιτούνται γιά τήν άποκτηση πιστοποιητικών Πλοιάρχων, 'Αξιωματικών και πληρώματος κλάδου καταστρώματος.

Στήν έν λόγω σύμβαση, μεταξύ δλλων, μεγάλο μέρος τών βασικών άρχων και έλαχιστων γνώσεων άναφέρεται στήν καθ' οιονδήποτε τρόπο πρόληψη και άποφυγή συγκρούσεων (διαδικασία έκτελεσης φυλακών, έπιτηρηση γεφύρας, χρήση και λειτουργική ικανότητα ναυτιλιακών βοηθημάτων, σχεδίαση πλού και έλεγχος πορείας και στίγματος, καθήκοντα όπτηρων, γνώση και έφαρμογή ΔΚΑΣ, έλιγμούς και χειρισμούς πλοίου κ.λ.π.)

Τα καθήκοντα και τίς ύποχρεώσεις του Πλοιάρχου και τού πληρώματος τών 'Ελληνικών πλοίων καθορίζουν ό ΚΔΝΔ (άρθρ. 106, 113, 125, 130) και οι θεσπιζόμενοι κατ' έξουσιοδότηση τών άρθρ. 129 και 135 ΚΔΝΔ, Κανονισμοί, (κανονισμός 'Εργασίας επί 'Ελληνικών Φ/Γ Πλοίων 800 ΚΟΧ και διων και Κανονισμός 'Εσωτερικής 'Υπηρεσίας επί 'Ελληνικών Ε/Γ πλοίων 500 ΚΟΧ και διων).

Και οι διατάξεις τών σχετικών άρθρων τού ΚΔΝΔ διως και αύτές τών Κανονισμών, καθορίζουν μεταξύ τών δλλων τόν τρόπο διακυβερνήσεως τού πλοίου και τής έκτελεσης φυλακών ώστε νά έξασφαλιζεται ή άσφαλης πλούς τού πλοίου και στά πλαίσια αύτου ή πρόληψη και άποφυγή τών συγκρούσεων.

"Οσον άφορά στην έκπαιδευση και τήν άποκτηση πιστοποιητικών ικανότητος προσωπικού κλάδου καταστρώματος, τά διδασκόμενα (13) στίς Σχολές προπαίδευσεως, έκπαιδευσεως και μετεκπαίδευσεως στελεχών Ε.Ν. μαθήματα και οι έξετάσεις (14) γιά τήν άποκτηση διπλωμάτων και πτυχίων παρέχουν ή άπαιτούν άντιστοιχα και τίς άπαρατητες γνώσεις πού θά έξασφαλιζουν τήν πρόληψη και άποφυγή τών συγκρούσεων.

Τέλος η έλλειψη τής προβλεπομένης ύπο τών οικείων Π.Δ. και Υ.Α. (σύμφωνα με τό άρθρ. 87 ΚΔΝΔ) οργανικής συνθέσεως συνεπάγεται τήν άπαγόρευση ύπο τής Λιμενικής ή Προξενικής 'Αρχής τού 'Απόπλου τού

πλοίου, έκτός δη ή έλλιπης σύνθεση έμπιπτει τίς έξαιρέσεις τών άρθρ. 88, 89 και 90 τού ΚΔΝΔ (άρθ. 92 ΚΔΝΔ). Έπι πλέον ό πλοιούς ύπο έλλιπη σύνθεση πληρώματος συνιστά ειδικό ναυτικό έγκλημα διαπραττόμενο ύπο τού Πλοιάρχου και τιμωρούμενο διά φυλακίσεως (άρθρ. 229 ΚΔΝΔ).

ΥΠΟΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

- (1): Τό ποσοστό τών συγκρούσεων έλληνικών πλοίων επί τού συνόλου τών έξι δλλων αίτιών ναυτικών άτυχημάτων (πυρκαϊών, προσαράξεων, βυθίσεων, προσκρούσεων κ.λ.π) ήταν ένδεικτικά κατά τήν: 1970 - 9,87%, 1971 - 9,45%, 1976 - 7,72%, 1977 - 9,64%, 1978 - 11,47% και 1981 - 10,1% («Ναυτ. Χρονικά» 15(1972, 15/1/1979, 15/1/1982). Ο μέσος δρος δε κατά τήν δικαιεία 1966-1973 άνηλθε σε 11,6%.
- (2): δ.σ. περί 'Ασφαλείας τής 'Ανθρωπ. Ζωής 'Εν Θαλάσσῃ (SAFETY OF LIFE AT SEA). Κυρώθηκε μέ τον v. 1045/80 και άντικατέστησε ούτην τού 1960.
- (3): I.M.O. (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION διως μετανομάσθηκε από τό 1982 δ. I.M.C.O. (INTERGOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION).
- (4): Παπαμιχαλόπουλος: 'Η συγκρουση ποίων ('Αθήνα 1949).

- (5): Τό θέμα πραγματεύεται έκτενώς δ. Ε. Μητρόπουλος στό βιβλίο «Άποφυγή Συγκρούσεων έν Θαλάσσῃ» (Πειραιεύς 1978).
- (6): Μέ τό Π.Δ. 403/1980 έπεκτάθηκε ή έφαρμογή τών ΔΚΑΣ και επί πάσης κατηγορίας πλοίων πού πλέουν στά 'Ελληνικά χωρικά υδάτα και φέρουν σημαίες κρατών μή κυρωσάντων τήν δ.σ.
- (7): 'Έκτενώς εις «Συστήμα Διαχωρισμού τής Θαλάσσιας Κυκλοφορίας» Ε. Μητροπούλου. (Πειραιεύς 1976).

- (8): RADAR = (RA)DIO — (D)ETECTION — (A)ND — (R)ANGING ('Ανίχνευση και ύπολογισμός άποστασεως διά ραδιοκυμάτων). Είναι τό κυριώτερο από τα χρηματοποιούμενα γιά τήν άποφυγή συγκρούσεων στή θάλασσα ναυτιλιακών βοηθημάτων. Ή χρήση του στά έμπορικά πλοία δρχίσει μετά τόν Β' Παγκόσμιο Πόλεμο τά δέ στοιχεία πού παρέχεται είναι, θεωρητικά τουλάχιστον, πολύτιμα, κυρίως δταν τό πλοίο πλέος στέ περιοχές αύξημένης ναυτιλιακής κινήσεως ή ύπο συνθήκες περιωρισμένης δρατόπτητας. Παρά τόν έφοδιασμό δημάς τών περισσοτέρων έμπορικών πλοίων με συσκευές RADAR δίκινδυνος συγκρούσεων στή θάλασσα έξακολουθεί νά ύπαρχει σε ύψηλό βαθμό. Αυτό άφελται στήν ύπερεκτίμηση τής άξιας του, τήν ύποτιμηση τών κλασικών μεθόδων ναυσιπλοΐας, τήν μή έγκαιρη ή άρθρη λόγω κακής έκπαιδεύσεως τών ύπευθυνών) χρήση

του, τά σφάλματα τής ίδιας τής συσκευής καθώς και τήν έσαφαλμένη έκτιμηση τών στοιχείων πού παρέχει (Ε. Μητρόπουλος «Άποφυγή Συγκρούσεων έν Θαλάσσῃ σ. 117 έπομ. — Δημαράκης — Ντούνης «Άποφυγή συγκρούσεων διά τού Radar. Πειραιεύς.

(9): A.R.P.A. = (A)TOMATIC — (R)ADAR — (P)LOTTING — (A)IDS (βοηθήματα RADAR αύτοματο ύποτυπωσέως).

Ο σταδιακός έφοδιασμός τών ύπαρχοντων και ναυπηγουμένων μέχρι 1-9-1984 πλοίων προβλέπεται ως έξης:

ΔΞ δη τών 40.000 κόρων έχρι 1.1.1985

ΔΞ 10.000 - 40.000 κόρων μέχρι 1.1.1986

Φ/Γ δηνών 40.000 κόρων μέχρι 1.9.1986

Φ/Γ 20.000 — 40.000 κόρων μέχρι 1.9.1987

Φ/Γ 15.000 - 20.000 κόρων μέχρι 1.9.1989

Τά ναυπηγούμενα μετά τήν 1.9.1984 πλοία πρέπει νά είναι έφοδιασμένα με σύστημα A.R.P.A.

Οι Η.Π.Α. προηγούμενες χρονικά, άποφάσισαν δημάς τά δηνών 10.000 κόρων ΔΞ πού καταπλέουν στά λιμάνια τους μετά τήν 1.7.1982 είναι έφοδιασμένα με τό έν λόγω σύστημα. («Άργω» Φεβρ. 1982 σ. 20).

(10): Μέ συσκευή RADAR πρέπει νά είναι έφοδιασμένα τά έξης πλοία:

Ι. "Ολα τά E/G δηνών τών 500 ΚΟΧ, πλήν αύτων πού έκτελον τόποικού πλόες και τά μεταφορικής ικανότητος δηνών 200 έπιβατών άνεξαρτήτως χωρητικότητος (Τά Y/K — E/G πρέπει νά φέρουν 2 συσκευές).

ΙΙ. Τά Φ/Γ πλοία 250-500 ΚΟΧ έφ' δηνούς έκτελον έωτερικού, τά Φ/Γ δηνών 500 ΚΟΧ άνεξαρτήτως πλόων και τά ναυαγοσωστικά και ρυμουλκά διεθνών πλόων άνεξαρτήτως χωρητικότητος.

ΙΙΙ. Τά δηνών 10.000 ΚΟΧ. Φ/Γ πλοία ύποχρεούνται νά φέρουν και δεύτερη συσκευή ικανή νά λειτουργεί άνεξαρτήτως από τήν πρώτη. Τά έφοδιασμένα με RADAR πλοία πρέπει νά διαθέτουν στήν γέφυρά τους εύκολιες ύποτυπώσεων τών άνδειξεων αύτων πάντοταν.

(11): π.χ. Παράκτιοι κοινοί ή τηλεοπτικοί σταθμοί RADAR οι δηνοί παρέχουν στά κινούμενα στήν περιοχή τους πλοία, στοιχεία ή μεταδίδουν εικόνα τής περιοχής αντίστοιχα, διευκολύνοντας έτοις σε μεγάλο βαθμό την ναυσιπλοΐα σε περιοχές πού ή κίνηση είναι μεγάλη ή καλύπτονται γιά μεγάλες χρονικές περιόδους από θύμηλη. (Δημαράκης — Ντούνης σ. 92 έπομ.).

(12): 'Η σύμβαση μέχρι τόν 'Ιούλιο 1981 είχε ύπογραφει από 12 χώρες πού οι στόλοι τους άντιπροσώπουν τό 40,9% τής παγκόσμιας θλικής χωρητικότητος, θά τεθεί δε σε ισχύ 12 μήνες μετά τήν έπικυρωση τής άξιας του, τήν ύποτιμηση τών κλασικών μεθόδων ναυσιπλοΐας, τήν μή έγκαιρη ή άρθρη λόγω κακής έκπαιδεύσεως τών ύπευθυνών) χρήση

(13): Τά διδασκόμενα στίς Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. μαθήματα και ή διδακτέα ύλη αύτών καθορίζονται με Κανονισμό πού έκδιδεται από τόν 'Υπουργό Ε.Ν. κατ' έξουσιοδότηση τού άρθρ. 68 ΚΔΝΔ. Σήμερα ισχύουν δη Κανονισμός 'Έκπαιδεύσεως ΔΣΕΝ πού κυρώθηκε με τήν άποφαση YEN 82032/4/75/26.9.75 και τό Π.Δ. 544/1980 «περί καθορισμού τών ώρολογιών και άναλυτικών προγραμμάτων τών 'Ανωτέρων Δημόσιων σχολών Δοκίμων Πλοιάρχων Ε.Ν.».

(14): Τά θέματα τών έξετάσεων (μαθήματα, ύλη κ.λ.π.) καθορίζονται διά Π.Δ. πού έκδιδεται κατ' έξουσιοδότηση τού άρθρ. 76.1 ΚΔΝΔ.

Σήμερον ισχύουν: α) τό Π.Δ. 440/74 «περί καθορισμού προγραμμάτων έξεταστέας ύλης κατά τάς έξετάσεις ύποψηφίων πρός άποκτησικών ναυτικής ικανότητος κλάδου προσωπικού καταστρώματος», β) 'Η Υ.Α./YEN 82018/1/75/4.1.1975 «περί Κυρώσεως Κανονισμού έκπαιδεύσεως Κέντρων 'Επιμορφώσεως Ε.Ν.» και γ) τό Π.Δ. 996/79 «περί ειδικών προσόντων ύποψηφίων πρός άποκτησικών ναυτικής ικανότητος 'Άξιωματικών Καταστρώματος, Μηχανής και Άσυρμάτου.



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, 469 — Praia do Canto
Cx. Postal 680 Vitoria - Espírito Santo - Brazil

Telephone: PABX (027) 227.5499 (4 lines) — A.O.H. 227.4596

Telex: 272313 PMLV BR. — Telegrams POSEIDON — VITORIA ES

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

Άριθ. 61/1983

Προεδρεύων: Ν. Παραθύρας

Εἰσηγητής: Ν. Κακαλῆς

Δικηγόρος: Κ. Μίγγος, Κ. Θωμόπουλος

Σύμβαση ναυτολογήσεως ἀλλοδαπού σε πλοιού ζένης σημαίας — Άπολυτη λόγω βλάβης (ἀποκολλήσεως κερατοειδούς χιτώνα) δεξιού δφθαλμού — Χαρακτηρισμός τοῦ συμβάντος ως ἀσθένειας (δχ ως ἐργατικού ἀτυχήματος) — Παραγραφή τῶν ἀξιώσεων τοῦ ναυτικοῦ γιὰ τὴν ἀσθένειά του.

"Ἄν ή βλάβη τοῦ δφθαλμοῦ (ἀποκόλληση κερατοειδούς χιτώνα) τοῦ ναυτικοῦ δέν διεφέλεται σε ἐπενέργεια ἀξωτερικοῦ αἴτιου, δέν ὑπάρχει ἐργατικό ἀτύχημα.

"Ἄν τὸ συμβάν γίνεται σε ἀλλοδαπό ναυτολογμένο σε ζένο πλοιοῦ ποὺ ναυλοχεῖ σε λιμάνι τρίτης πολιτείας, ή διάταξη τοῦ ἄρθρ. I τῆς διεθνούς συμβάσεως ἐργασίας ὑπ' ἀριθ. 19 πού κύρωσε ἡ χώρα μας μὲ τὸ ν.δ. τῆς 30/31-10-1935 δέν ἔχει ἐφαρμογή.

"Ἐπειδὴ διά τῆς ἀπό 10-10-1980 ἀγωγῆς του δ νῦν ἐκκαλῶν ἀλλοδαπός ναυτικός ἡ τήσατο τὴν καταψήφισην τῶν ἐναγομένων καὶ νῦν ἐφεσιβλήτων, ἐκ τῶν δοιών ή πρώτη τυγχάνει πλοιοκτήτρια, ή δέ δευτέρα ἐφοπλιστρία τοῦ ὑπό κυπριακήν σημαίαν φορτηγοῦ πλοίου «Ε», ἐπί τοῦ δοιού οὗτος ὑπηρέτησε δυνάμει τῆς ἀπό 18-1-1976 ἐν Πειραιεῖ συναφθείσης μετά τῆς δευτέρας τούτων συμβάσεως μέχρι τῆς 18-12-1978, δε ἀπελύθη συνεπεία τοῦ ἐπισυμβάντος εἰς αὐτὸν ἐργατικού ἀτυχήματος, εἰς τὴν καταβολήν ἀποζημιώσεως διά δολικήν ἀνικανότητα, μερικήν διαρκή ἀνικανότητα, μισθούς ἀσθενείας, διαφοράν ἀδείας, ἐπίδομα ἐκ τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας καὶ ἀπόδοσιν τῶν παρακρατηθεισῶν ὑπέρ τοῦ NAT εἰσφορῶν. Διά τῆς ἐκκαλούμένης ἀποφάσεως ἀπερρίφθη ἡ ἀγωγή. Κατά τῆς τοιαύτης κρίσεως τοῦ πρωτοδίκως δικάσαντος Δικαστηρίου παραπονεῖται νῦν δ ἐκκαλῶν δι' ἐσφαλμένην ἐφαρμογήν τοῦ νόμου καὶ πλημμελή ἐκτίμησιν τῶν ἀποδείξεων διατεινόμενος εἰδικώτερον, διτού οὐχί δρθῶς ή ἐκκαλούμενη: α) ἐδέχθη, διτού ή ἀποκόλλησις τοῦ κερατοειδούς χιτώνος τοῦ δφθαλμοῦ του ἐν δράσῃ ἐργασίας δέν συνιστᾶ ἐργατικόν ἀτύχημα, β) δέν διέταξε τὴν διενέργειαν ιατρικής πραγματογνωμοσύνης, γ) ἔχαρακτήρισε τὸ συμβάν (ἀποκόλλησις κερατοειδούς), ως ἀσθένειαν, δ) ἔκρινεν, διτού αἱ ἀπαιτήσεις του λόγω ἀσθενείας ὑπέκυψαν εἰς τὴν παραγραφήν τοῦ ἄρθρου 291 KINΔ ἀπορρίψασα τὴν προβληθεῖσαν ὑπ' αὐτοῦ ἀντένστασιν περὶ ἀναστολῆς τῆς παραγραφῆς κατ' ἄρθρ. 255, 256 A.K.

Ἐπειδὴ ἐκ τῶν ἐπικαλουμένων καὶ νομίμως προσαγομένων ἐγγράφων, τῶν ὑπό τῶν διαδίκων εἰς τὰς προτάσεις των διαιμειβομένων καὶ τῆς ἐν γένει διαδικασίας, ἀπεδείχθησαν τὰ κάτωθι: Δυνάμει συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας ἀρίστου χρόνου συναφθείσης ἐν Πειραιεῖ τὴν 18-1-1976 μετά τῆς δευτέρας τῶν ἐναγομένων ἐν Πειραιεῖ ἐδρευούσης Ἐταιρίας, ἐφοπλιστρίας τοῦ ὑπό Κυπριακήν σημαίαν φορτηγοῦ πλοίου «Ε» χωρητικότητος ἀνω τῶν 4.500 τόννων d.., ἀνήκοντος κατά κυριότητα εἰς τὴν πρώτην τῶν ἐναγομένων, ἐν Πειραιεῖ ἐδρευούσαν Ἐταιρίαν, δ ἐνάγων, ἀλλοδαπός ναυτικός, προσελήφθη, ως ναύτης ἐπί τοῦ ἀνωτέρου πλοίου ἀντί τοῦ ὑπό τῶν οἰκείων συλλογικῶν συμβάσεων προβλεπομένου μισθοῦ καὶ τούς δρους τῆς λισχούσης Ἐλληνικῆς νομοθεσίας. Ο ἐνάγων ναυτολογηθεὶς αὐθημερόν ἐπέβη ἐπί τοῦ πλοίου, ἐπί τοῦ δοιού καὶ ὑπηρέτησε μέχρι τῆς 18-12-1978, δε τε καὶ ἀπελύθη πράγματι λόγω ἀσθενείας. Συγκεκριμένως τὴν 18.12.1978, καὶ ἐνώ τὸ πλοίον εὑρίσκετο εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνστάντζας Ρουμανίας δ ἐνάγων αἰσθανθεὶς πόνον εἰς τὸν δεξιού δφθαλμόν ἐπεσκέψθη τὴν ἐκεῖ Πολυκλινικήν δουν διεπιστώθη ἀποκόλλησις τοῦ κερατοειδούς χιτώνος δεξιού δφθαλμοῦ καὶ συνεστήθη ἡ παλιννόστησίς του πρός ὑποβολήν εἰς ἐγχείρησιν. (πρβλ. τὸ ἀ-

πο 8.12.1978 ἐν μεταφράσει προσαγόμενον Πιστοποιητικόν τῆς Πολυκλινικῆς Κωνστάντζας — Τμῆμα Ὀφθαλμολογικόν διαλαμβάνον «Ἀποκόλλησις κερατοειδούς χιτώνος δεξιοῦ δφθαλμοῦ ἀναγκαίᾳ ἡ παλιννόστησίς του πρός ὑποβολήν εἰς ἐγχείρησιν» κατά τὴν μετάφρασιν).

Τὴν 18.12.1978 δ ἐνάγων ἀπελύθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνστάντζας πράγματι λόγω τῆς ἀνωτέρω παθήσεώς του, λυθείσης τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας. Παλιννόστηθεὶς δ ἐνάγων εἰς τὴν χώραν του (Αιγαίου) ὑπεβλήθη τὴν 30.12.1978 εἰς ἐπιτυχή ἐγχείρησιν «δι' ἀποκόλλησιν κερατοειδούς» (πρβλ. τὸ ἀν μεταφράσει προσαγόμενον ἀπό 13.1.1980 Πιστοποιητικόν τοῦ Καθηγητοῦ Α. ΙΙΑΜ, διαλαμβάνον «Ὑπεβλήθη εἰς ἐπιτυχῆ ἐγχείρησιν δι' ἀποκόλλησιν κερατοειδούς υφ' ἡμάν γενομένην τὴν 30.12.1978. Ὁπτική δξύτης τοῦ ἐν λόγῳ δφθαλμοῦ 6/24 μετά διορθώσεως, τοῦ ἀριστεροῦ 6/6 ἀνευ διορθώσεως. Ή ἐν λόγῳ ἀποκόλλησις δύναται νά θεωρηθῇ, ως ἀποτέλεσμα ὑπερβολικῆς ἐξάρσεως τῶν δφθαλμῶν ή τοῦ σώματος κατά τὴν διάρκειαν τῆς ἐργασίας....»). Εἰς τὴν ἀγωγήν του δ ἐνάγων ισχυρίζεται, διτού ή ἀποκόλλησις τοῦ «κερατοειδούς» χιτώνος τοῦ δεξιοῦ δφθαλμοῦ του ἐλαβε χώραν κατά τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας ἐπί τοῦ πλοίου, δταν εἰς δεδομένην στιγμήν ἐσκυψε, διτού νά σηκώσῃ ἐργαλεῖν ἐκ τοῦ καταστρώματος. Τά περιστατικά ταῦτα καὶ ἀνεξαρτή-

BOSTON — U.S.A. is our Domain



PARALIA CORPORATION
Steamship Agencies

P.O. Box 399, Boston, Mass. 02101

Athan Galanis

PRESIDENT

CHARTERING
INTERNATIONAL FORWARDING
BUNKERING
STEVEDORING
HULL & CARGO SURVEYS

Phone: (617) 426 - 3143

Cable: Paralia

Telex: 940656

τως τού διτί δέν έπιβεβαιούνται έκ τῶν ἀνωτέρω ἀποδεικτικῶν στοιχείων, δέν συνιστοῦν ἐργατικόν ἀτύχημα κατά τὴν ἐννοιαν τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ διά τοῦ β.δ. τῆς 24/7-25/8/1920 κωδικοποιηθέντος N. 551/1914, δ ὅποιος διετηρήθη ἐν Ισχӯ διά τοῦ ἄρθρου 38 Εἰσ. Ν.Α.Κ. καὶ δ ὅποιος κατά τά ἄρθρα 1 ἔδ. β καὶ 66 Κ.Ι.Ν.Δ. τυγχάνει ἐφαρμογῆς καὶ ἐπὶ ναυτικῶν, οἷον θεωρεῖται πάσα βλάβη ἡ ὅποια εἶναι ἀποτέλεσμα βιασίας καὶ αἰφνιδίας ἐπενεργείας ἑξωτερικοῦ αἰτίου, ἀσχέτου μὲν πρὸς τὴν σύστασιν τοῦ ὁργανισμοῦ τοῦ παθόντος καὶ πρὸς τὴν βαθμαίαν καὶ προοδευτικήν ἑξασθένησιν καὶ φθοράν, ὡς ἐκ τῆς φύσεως καὶ τοῦ εἰδούς τῆς ἐργασίας του καὶ τῶν συμφιών πρὸς αὐτήν δυσμενῶν ἐπαγγελματικῶν δρῶν, ἐπελθούσης δ' ὅμως κατά τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας ἡ πρὸ ἡ μετά ταῦτην, ἔξ ἀφορμῆς αὐτῆς. (Α.Π. 1529/1980 Ε.Ε.Ν. 48, 544· ΑΠ 538/1978 ΔΕΝ 34, 683 Α.Π. 117/1978 ΔΕΝ 35, 201· Εφ. Θεσ. 1641/1980 Ἀρμ. 35, 214), ἐφ' δισον ἡ διαπιστωθεῖσα βλάβη τοῦ ὁφθαλμοῦ του, ὑπὸ τά ἀνωτέρω πραγματικά περιστατικά δέν δύναται νά ἀποδοθῇ εἰς αἰφνιδίαν ἐπενεργειαν ἑξωτερικοῦ αἰτίου. Ἐξ ἑτέρου ἐκ τῶν αὐτῶν, ὡς ἀνω ἀποδεικτικῶν στοιχείων, δέν ἀπεδείχθη, δτι δ πλοιάρχος, καίτοι πληροφορηθεῖς τὴν σοβαρότητα τῆς περιπτώσεως χρηζούσης ἀμέσου χειρουργικῆς ἐπεμβάσεως, ἡμέλησε νά ἀπολύσῃ ἀμέσως καὶ ἐν συνεχείᾳ νά παλιννοστήσῃ τὸν ἐνάγοντα, ἐν δψει τοῦ διτί μάλιστα δέν ἐπισημαίνεται ὑπὸ τοῦ ἑξετάσαντος ἰατροῦ εἰς τὸ χορηγηθέν πιστοποιητικόν τὸ ἀμεσον καὶ ἐπείγον τῆς χειρουργικῆς ἐπεμβάσεως, ἡ ὅποια, ἐάν παρίστατο ἀμεσος ἀνάγκη, θά ἡμποροῦσε νά γίνη καὶ εἰς τὴν κλινικήν, δπου ἐγένετο ἡ ἑξέτασις. Σημειωτέον, δτι ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 1 τῆς ὑπ' ἀριθ. 19 Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ ἑξομοιώσεως τῶν ἀλλοδαπῶν καὶ ίθαγενῶν ἐν τῇ ἀποζημιώσει τῶν ἀτυχημάτων ἐργασίας κυρωθείσης διά τοῦ ν.δ. τῆς 30/31-10-1935, δριζούσης «πᾶν μέλος τῆς Διεθνοῦς Ὀργανώσεως τῆς Ἐργασίας ἐπικυροῦν τὴν Σύμβασιν, ὑποχρεοῦται νά παρέχῃ εἰς τοὺς ὑπηκόους παντός ἑτέρου μέλους, ἐπικυρώσαντος τὴν ρηθεῖσαν ούμβασιν, οἱ δροῖοι θέλουσι καταστή θύματα ἀτυχημάτων τῆς ἐργασίας λαβόντων χώραν ἐπί τοῦ ἑδάφους των, η τούς ἔλκοντας δικαιώματα ἔξ αὐτῶν, τούς αὐτούς δρους ἀποζημιώσεως, οὓς ἑξασφαλίζει καὶ εἰς τοὺς ἴδιους αὐτοῦ ὑπηκόους ἐν τῇ ἀποζημιώσει τῶν ἀτυχημάτων τῆς ἐργασίας, η τοιαύτη ισότης δρων θά ἑξασφαλίζεται καὶ εἰς τοὺς ἀλλοδαπούς ἐργάτας καὶ τοὺς ἔλκοντας ἔξ αὐτῶν δικαιώματα ἀνευ δρου διαμονῆς», συνάγεται, δτι ἡ κατ' ἐφαρμογήν τῆς ἑξομοιώσις τῶν ἀλλοδαπῶν καὶ ἡμεδαπῶν ἐργαζομένων ἔχει, ὡς προϋπόθεσιν, δτι τὸ ἐργατικόν ἀτύχημα συνέβη ἐπί ἑδάφους ἐλληνικοῦ, ὡς ἐπέκτασις τοῦ δροίου θεωροῦνται κατ' ἀρχήν καὶ τά ὑπό ἐλληνικήν σημαίαν ἐμπορικά πλοϊα, ἔξ οὐ παρέπεται, δτι ἐπί τοῦ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος συμβάντος εἰς ἀλλοδαπόν ἐκτός τοῦ ἑδάφους τῆς Ἐλληνικῆς Ἐπικρατείας δέν χωρεῖ ἐφαρμογή τῆς προμηνυθείσης διεθνοῦς συμβάσεως, η

άξιωσις δε αύτοῦ πρός άποζημώσιν τελεύτη τούς περιοριστικούς δρους τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ ν. 551/1915 ἀπαιτούντος, εἴτε διαμόνην τοῦ ἀλλοδαποῦ ἐν Ἑλλάδι κατά χρόνον τοῦ ἀτυχήματος, εἴτε σύμβασιν τῆς Ἑλλάδος μετά τῆς πολιτείας τοῦ ἀλλοδαποῦ ἀναγνωρίζουσαν ὑπέρ αὐτοῦ τὴν προστασίαν τοῦ ν. 551/1915 ὑπό τὸν δρον τῆς ἀμοιβαιότητος, εἴτε τέλος τὴν ὑπαρξίαν εἰς τὴν πολιτείαν, τῆς ὅποιας ὑπήκοος είναι ὁ παθών, νομοθεσίας παρεχούσης εἰς τοὺς ἀλλοδαπούς ἐργαζομένους προστασίαν ἀνάλογον πρός ἐκείνην τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ ν. 551/1915 (Ἐφ. Πειρ. 396/1981 NoB 29, 911).

Συνεπῶς δὲ ἐνάγων (κάτοικος σημειωτέον Ἀλεξανδρείας Αιγαίου) δέν δικαιοῦται ἀποζημώσεως ἐκ τοῦ ν. 551/1915 καὶ δέν παρίσταται ἀνάγκη διενεργείας ἱατρικῆς πραγματογνωμοσύνης. Ἐξ ἔτερου ή ἀξένωσις τοῦ ἐνάγοντος διὰ μισθούς ἀσθενείας, ἡ ὑποχρέωσις καταβολῆς τῶν δποίων σημειωτέον ἀρχεται ἀπό τῆς λύσεως τῆς συμβάσεως λόγω ἀσθενείας (Ιδε Δ. Κ α μ - β ύ σ η « Ναυτεργατικόν Δίκαιον » ἔκδ. 1977, σελ. 167), μή ληφθεῖσαν ἀδειαν, ἐπίδομα χρόνου ὑπηρεσίας καὶ ἀπόδοσιν παρανόμως παρακρατηθεισῶν εἰσφορῶν ὑπέρ τοῦ NAT ὑπέκυψε, κατά τὴν βάσιμον περὶ τούτου ἐνστασιν τῶν ἐναγομένων, εἰς τὴν ἐνιαυσίαν παραγραφήν τοῦ ἄρθρου 289 K.I.N.Δ., ἐν συνδυασμῷ πρός τὸ ἄρθρον 281 KINΔ, ἐφ' δσον δ ἐνάγων ἀπελύθη τὴν 18.12.1978, ἡ δέ κρινομένη ἀγωγή ἡσκήθη τὴν 20.11.1980. (Ιδε ύπ' ἀριθ. 13726/20.11.1980 « Ἐκθεσιν ἐπιδόσεως τοῦ παρά τῷ Πρωτοδικείῳ Ἀθηνῶν Δικ. Ἐπιμελητοῦ « Λ.Μ. ». Ἐκ τῶν αὐτῶν, ὡς ἄνω ἀποδεικτικῶν στοιχείων δέν ἀπεδείχθη, δτι ὁ ἐνάγων ἐκωλύθη ἐκ λόγων ἀνωτέρας βίας νά ἀσκήσῃ (ἐντός τοῦ τελευταίου ἁξαμήνου) τὴν ἀξίωσίν του, δοθέντος δτι ἐκ μόνου τοῦ προσαγομένου ὑπ' αὐτοῦ, ἐν μεταφράσει, ἀπό 13-1-1980 Πιστοποιητικοῦ ἱατρού A. SIAM βεβαιοῦντος, δτι «.. ούτος εὑρίσκεται εἰσέτι ὑπό πολύ θεραπείαν...», δέν προκύπτει, δτι δέν ἡδυνήθη λόγω ἀνωτέρας βίας νά ἀσκήσῃ ἐγκαίρως ἐντός τοῦ νομίμου χρόνου τὴν ἐνδικον ἀξίωσίν του, ἀπό τῆς παλλινοστήσεώς του (Δεκέμβριος 1978). Συνεπῶς είναι ἀπορριπτέος δ ἰσχυρισμός τοῦ ἐνάγοντος περὶ ἀναστολῆς τῆς ἐνιαυσίας παραγραφῆς λόγω ἀνωτέρας βίας κατ' ἄρθρον 255 A.Κ., καὶ κατ' ἄρθρον 256 δ. 4 A.Κ., δρίζοντος «.... ἀναστέλλεται ἡ παραγραφή τῶν ἀξιώσεων ... 4. τῶν ὑπηρετῶν κατά κυρίων διακρούσης τῆς σχέσεως ὑπηρεσίας, οὐχί δμως καὶ πέραν τῆς δεκαπενταετίας», μή ἔχοντος ἐφαρμογήν ἐπι τῆς προκειμένης περιπτώσεως ἀφορώσης ἀξιώσεις ναυτικοῦ λυθείσης τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας. Ειρήσθω, δτι δ ἐνάγων (ἐκκαλῶν) δέν προβάλλει αὐτοτελῆ καὶ συγκεκριμένον ἴσχυρισμόν περὶ διακοτῆς τῆς παραγραφῆς τῆς ἀξιώσεως του πρός καταβολή τῶν νοσηλείων, δι' ἀναγνωρίσεως τῆς δφειλῆς ὑπό τῶν ἐναγομένων τά δέ ύπ' αὐτοῦ εἰς τάς πρωτοδίκους προτάσεις του ἀναφερόμενα «...πέραν δέ τούτου ἐνεκα τοῦ γεγονότος, δτι δευτέρα αντίδικος ἀναγνωρίσασα τὴν ὑποχρέωσιν

της, ώς πρωτοφειλέτιδος, δοσον ἀφορᾶ τά ἀπαιτηθέντα ποσά πρός νοσηλείαν με ἀπέτρεψη δολίως καὶ κατά τρόπον ὀπωσδήποτε ἀπάδοντα πρός τά χρηστά καὶ συναλλακτικά θῆται καὶ τήν καλήν πίστην νά ἀσκήσω τήν ὑπό κρίσιν ἀγωγήν μου, διότι ἀκριβώς ἐτέλουν ἐν τῇ πεποιθήσει, διτι αἱ ἀντιδίκοι θά ἔξεπλήρουν τάς πρός ἐμέ ὑποχρεώσεις των, ἀνευ ἀνάγκης διεξαγωγῆς δικαστικοῦ ἀγῶνος, ώς δ παρών, συνεπῶς ἀπορριπτέα διά τούς ἀνωτέρω λόγους τυγχάνει ἡ ἐν λόγῳ ἁντασίας τῶν ἀντιδίκων», ἀναφέρονται προφανώς εἰς ἐπίρρωσιν τοῦ ἰσχυρισμοῦ του περὶ ἀναστολῆς τῆς παραγραφῆς ἐκ δολίας συμπειριφορᾶς τῶν ἐναγομένων, συνεπεία τῆς δροιας ἀπετράπη οὗτος νά ἀσκήσῃ ἔγκαιρως τήν ἀξίωσίν του, τοῦθ' δπερ δέν ἀπεδείχθη δμως ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀποδεικτικῶν στοιχείων. «Ἀλλως καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει δ ἰσχυρισμός, τοῦ ἐνάγοντος περὶ διακοπῆς τῆς παραγραφῆς τῆς ἀξιώσεως αὐτοῦ πρός καταβολήν τῶν νοσηλείων (περὶ οὐ σημειωτέον προσάγεται ἀπλῶς πιστοποιητικόν ἐν 'Αραβικῇ ἀνευ νομίμου μεταφράσεως) τυγχάνει ἀπορριπτέος καθόσον ἐκ μόνου τοῦ προσαγομένου, ἐν μεταφράσει, ἔγγραφου τῆς δευτέρας τῶν ἐναγομένων, ἐν σχέσει πρός τὸν ἐνάγοντα ἀνευ ἡμερομηνίας, διαλαμβάνοντος «.. διά τῆς παρούσης ἐπιστολῆς ὑποχρεούμεθα νά καλύψωμε τά ἔξοδα τά ἀπαιτηθσόμενα διά τήν θεραπείαν τοῦ ἀνωτέρω προσώπου εἰς τὸν δεξιόν ὀφθαλμόν ἐπί τῇ ἐμφανίσει τῶν ἀποδείξεων συμπειριλαμβανομένης τῆς Ἰατρικῆς Ἐκθέσεως...», δέν προκύπτει, διτι ἐγένετο νομοτύπως διακοπή τῆς παραγραφῆς τῆς ἀξιώσεως τοῦ ἐνάγοντος, δοθέντος διτι, διά νά ἐπιφέρῃ ἡ ἐνέργεια τοῦ ὀφειλέτου ἀποτέλεσμα διακοπῆς τῆς παραγραφῆς συμφώνως πρός τὸ ἄρθρον 260 Λ.Κ., δέον νά γινη πρό τῆς συμπληρώσεως ταύτης, καθόσον, ἐάν γίνη μετά ταῦτα, ἐφαρμογήν έχουν τά ὑπό τοῦ ἄρθρου 272 παρ. 2 Α.Κ. δριζόμενα συμφώνως πρός τό δροιον «τό ἐν ἀγνοίᾳ τῆς παραγραφῆς καταβληθέν δέν ἀναζητεῖται, ἡ ἐν ἀγνοίᾳ τῆς παραγραφῆς ἔγγραφος διά συμβάσεως ἀναγνώρισις παραγραφήσης ἀξιώσεως, καθώς καὶ ἡ παροχή ἀσφαλείας είναι ἔγκυροι». (Α. Γεωργιάδης — Μ. Σταθοπούλου, ὑπό ἄρθρον 260, ἐδ. 4), ἐνῷ ἐν προκειμένω δέν προκύπτει, διτι αὖτη ἐγένετο πρό τῆς συμπληρώσεως τῆς παραγραφῆς οὐδέ εάν ἐγένετο μετά ταῦτα δ ἐνάγων ἐπικαλεῖται τά ὑπό τοῦ ἄρθρου 272 παρ. 2 στοιχεῖα. (Τίδε Α. Γεωργιάδη — Μ. Σταθοπούλου, ἐνθ' ἀν. ὑπό ἄρθρον 272 ἐδ. 6)

Περαιτέρω ύπό τά ἐκτεθέντα, ώς ἄνω περιστατικά, ή δισκησις τοῦ δικαιώματος ύπό τῶν ἐναγομένων διά τῆς προβαλλομένης ἐνστάσεως δέν ύπερβαίνει κατά τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου προφανῶς τὰ δρια τὰ ἐπιβαλλόμενα ἐκ τῆς καλῆς πίστεως ή τῶν χρηστῶν ήθῶν ή ἐκ τοῦ κοινωνικοῦ ή οἰκονομικοῦ σκοποῦ τοῦ δικαιώματος. Κατά ταῦτα δέον, δπως ἀπορριφθῇ, ώς ἀβάσιμος, ή κρινομένη ἔφεσις.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Δύο νέοι τύποι πλοίων από Βρεταννικά Ναυπηγεῖα

Οι δύο μεγαλύτερες σήμερα ναυπηγικές έταιρίες της Μεγάλης Βρεταννίας, ή «Μπρίτις Σιπμπιλντερς» και ή «Χάρλαντ έν Γούλφ», έδωσαν πρόσφατα στη δημοσιότητα τίς προδιαγραφές σχετικά με τούς δύο νέους τύπους πλοίων που προσφέρουν στήν άγορά γιά ναυπηγήσεις έν σειρά τό φορτηγό πολλαπλής χρήσεως MP17 και τό πρόντακτ κάρριερ 40K.

Τό φορτηγό MP 17

Δημιούργημα τής σύγχρονης τεχνολογίας τών «Μπρίτις Σιπμπιλντερς», με ιδιαίτερη βαρύτητα στήν έξοικονόμηση καυσίμων, ο νέος τύπος τού φορτηγού αύτού σκάφους έλαβε τήν χαρακτηριστική όνομασία multipurpose 17 γιατί με πλήρωμα μόνο 17 άτομων και κατανάλωση 17 τόννων τό 24ωρο, προσφέρει χωρητικότητα μεταφορᾶς 17.000 τόννων.

Σύμφωνα με τίς έκτιμήσεις τών δημιουργών του, ο νέος αύτός τύπος τού κλασσικού τουηντέρ φθερείται διτί στά χρόνια πού θά άκολουθησουν θά άντικαταστήσει μέ επιτυχία τά παλαιότερα φορτηγά τών 12 - 15.000 τον. d.w. προσφέροντας χαμηλό κόστος έπανδρωσεως και οικονομία καυσίμων.

Τό MP 17 μπορεί νά μεταφέρει γενικό φορτίο, φορτίο χύδην καθώς και έμπορευματοκιβώτια και, διόπως φαίνεται και στό παρατίθεμενο σχέδιο γενικής διατάξεως, έχει σχεδιαστεί με τρία μεγάλα άμπαρια και ένα μικρότερο πλωραίο, με στόμια πού λειτουργούν ύδραυλικά και πού έξυπηρετούνται με τρεῖς γερανούς τών 35 τόννων.

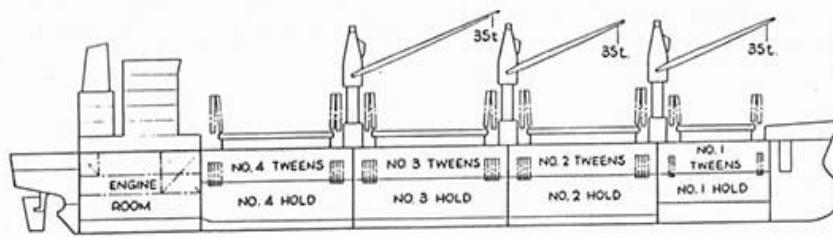
Τά σκάφη τού τύπου αύτού μπορούν νά έφοδιασθούν μέ μηχανές Σούλτζερ, τής νέας σειράς RTA, 4 κυλίνδρων προσδίδουσες ύπηρευσιακή ταχύτητα 14,5 κόμβων μέ κατανάλωση 17 τόννων, ή έναλλακτικώς μέ μηχανές Μπουρμάιστερ, τύπου 4LGO MCE.

Τά κύρια χαρακτηριστικά του είναι:

- Μήκος άλικο 147 μ.
- Εύρος μέγιστο 23 μ.
- Πλευρικό ύψος 13,10 μ.
- Βύθισμα 9,50 μ.
- Σύστημα προώσεως ... Σούλτζερ 4RTA 58
- Ήπποδυνάμεως 7.660 BAP στήν 123 στροφές/λεπτό.
- Ταχύτης μεγίστη 15,3 κόμβοι
- Μεταφορική ικανότης ώς κοντεΐνερόλοιος: 650 TEU's
- Νηογνώμων: Λλόδς, κλάση + 100 A1 + LMS, UMS.

Τό δεξεμανόπλοιο 40 K.

Πρόσφατο δημιούργημα τής «Χάρλαντ έν Γούλφ» πού έδρεύει στό Μπέλφαστ τό νέο πρόντακτ κάρριερ τών 40.000 τον. d.w. άποτελεί τήν τελευταία προσθήκη στούς άλλους δυό τύπους δεξαμενοπλοίων τών 62.000 τον. d.w. και 80.000 τον. d.w. πού προσφέρονται γιά ναυπηγηση άπο τά ναυπηγεία τής Βό-



Γενική διάταξη τού φορτηγού πολλαπλής χρήσεως MP17.

ρειας Ίρλανδιας.

Σύμφωνα με τίς δηλώσεις τού νέου διευθυντού τών ναυπηγείων, κ. Τζών Πάρκερ, ο νέος αύτός τύπος δημιουργήθηκε γιά νά προσφέρει μεγάλη εύελιξία και στήν βασική μορφή του διατίθεται γιά τή μεταφορά ρυπαρών προϊόντων πετρελαίου, ένώ οι δεξαμενές του μπορούν νά έπιχρισθούν έσωτερικά γιά μεταφορές καθαρών φορτίων. Σάν τό κυριότερο πλεονέκτημα τού νέου σκάφους κρίνεται ή μεγάλη άναλογία πλήρους φορτίου και έκτοπισμάτος και ή ικανότης του νά φορτώσει 40.000 τόννους μέ βύθισμα 11,5 μέτρων, γεγονός πού τού έπιπρέπει νά εισέρχεται στούς βασικώτερους λιμένες διακινήσεως πετρελαίου και νά διαπλέει τήν διώρυγα Παναμά.

Τό σκάφος έχει 27 κύριες δεξαμενές φορτίου χωρητικότητας 48.900 κυβ. μέτρων καθώς και άποκλειστικές δεξαμενές έρματος 11.950 κυβ. μέτρων. Τέσσερες στροβιλοκίνητες άντλίες δυναμικότητος 1.200 κυβ. μέτρ./ώρα παρέχουν τήν εύχερεια ταυτόχρονης φορτοεκφορτώσεως τεσσάρων δια-

φορετικής κατηγορίας φορτίων ένω τό σκάφος είναι έφοδιασμένο μέ σύστημα άδρανούς άερίου και σωλήνες θερμάνσεως άργού.

Η έπιθυμητή οικονομία καυσίμων έπιτυχάνεται μέ τήν χρησιμοποίηση χαμηλόστροφης μηχανής Μπουρμάιστερ, τύπου 5L70 MCE, άποδίδουσα 12.250 ήππους και προσδίδουσα ύπηρευσιακή ταχύτητα 14 κόμβων μέ μία μέση κατανάλωση 26 τόννων ήμερησίως.

Τά κύρια χαρακτηριστικά τού πλοίου είναι:

- Ολικό μήκος 175,80 μ.
- Εύρος 32,25 μ.
- Πλευρικό ύψος 17,40 μ.
- Βύθισμα 11,50 μ.
- Χωρητικότητα δεξαμενών φορτίου 48.900 κυβ. μ.
- Σύστημα προώσεως... Μπουρμάιστερ, κατασκευής Χάρλαντ & Γούλφ, ισχύος 12,250 BHP στήν 95 στροφ./λεπτό.
- Ταχύτης μεγίστη 15,5 κόμβοι
- Νηογνώμων: Λλόδς, κλάση + 100 A1 Oil Tanker + 16 SYS + LMC + UMS.

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

‘Η χρηματοδότηση έπισκευών πλοίων

Μέ απόφαση της Έπιτροπής Νομισματικών και Πιστωτικών Θεμάτων, ή ύπ' άριθ. 272/5/30.5.80 της Νομισματικής Έπιτροπής άντικαθίσταται ως έξης:

1. Έγκρινεται ή χορήγηση από τις Τράπεζες πού λειτουργούν στήν Ελλάδα δανείων σε:

α) ήμεδαπά ή άλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα, γιά τήν πληρωμή σέ ελληνικές ναυπηγεσιπισκευαστικές βιομηχανίες τής άξιας έπισκευαστικών έργασιών σε κάθε είδους πλωτά μέσα πού έκτελούν πλόες έξωτερικού, και

β) ναυπηγεσιπισκευαστικές έπιχειρήσεις στήν Ελλάδα γιά τίς πιστώσεις πού παρέχουν στήν πελατεία τους γιά έπισκευές πλοίων τους πού έκτελούν πλόες έξωτερικού. Ή χρηματοδότηση στήν περίπτωση αύτη πρέπει νά καλύπτεται μέ συναλλαγματικές άποδοχής τής πιό πάνω πελατείας και προθεσμίας δπως καθορίζεται στή συνέχεια.

2. Η χορήγηση τών δανείων θά γίνεται σύμφωνα μέ τίς πιό κάτω προϋποθέσεις και δρους:

α) Τό υψος τών δανείων μπορεί νά φθάσει μέχρι ποσοστού 70% τής τιμολογημένης δαπάνης τής έπισκευής.

β) Τό δάνειο θά συνομολογείται σέ δραχμές και θά έξοφλειται μέ είσαγωγή συναλλαγμάτους μή ύποχρεωτικά έκχωρητέου στήν Τράπεζα τής Ελλάδος άπό άλλη έκτος τής

συγκεκριμένης έπισκευής αιτία. Στή δανειοδοτούσα Τράπεζα θά προσκομίζονται άπό τους δανειολήπτες γιά άκυρωση: (i) οι βεβαιώσεις άγοράς συναλλάγματος πού εισάγεται γιά τήν έξόφληση τού δανείου ή βεβαιώση τής Τράπεζας τής Ελλάδος περί χρεωσεως έξωλογιστικού λογαριασμού συναλλάγματος τού δανειολήπτη, και (ii) οι βεβαιώσεις άγοράς συναλλάγματος (ή βεβαιώση τής Τράπεζας τής Ελλάδος γιά χρέωση έξωλογιστικού λογαριασμού) πού άντιστοιχούν στήν κάλυψη τής ίδιας συμμετοχής τών πλοιοκτητών πού θά πρέπει νά προηγείται τής έκταμεύσεως τού δανείου.

γ) Ή έξόφληση τών δανείων θά γίνεται κατά τά πιό κάτω:

i) Σέ δύτω (8) ίσες έξαμηνιαίες τοκοχρεωλυτικές δόσεις, κατ' άνωτα δριο, έφοδον τό ποσό τού δανείου άντιστοιχεί σε \$ 150.000 και άνω.

ii) Σέ τέσσερις (4) ίσες έξαμηνιαίες δόσεις, κατ' άνωτα δριο, γιά δάνεια μικροτέρων ποσών.

Σέ κάθε περίπτωση, ή πρώτη δόση θά καταβάλλεται μετά τήν πάροδο έξι (6) μηνών άπό τήν περάτωση τής έπισκευής.

δ) Τό έπιτοκίο τών δανείων δρίζεται σε 14% τό χρόνο (χωρίς προμήθεια).

3) Έπιτρέπεται στήν Τράπεζες νά δανειοδοτούν, μέ τους δρους τής προηγούμενης παραγράφου, και τήν έπισκευή πλοίων πού έ

κτελούν πλόες έσωτερικού, μέ τήν προϋπόθεση δτι ο δανειοδοτούμενος πλοιοκτήτης θά αναλάβει τήν ύποχρέωση νά καλύψει τή δική του συμμετοχή καθώς και τήν έξόφληση τού δανείου μέ είσαγωγή μή ύποχρεωτικά έκχωρητέου συναλλάγματος.

4. Διευκρινίζεται δτι οι διατάξεις τής άποφάσεως NE. 85/5/14.7.75 περί χορηγήσεως έπισκευαστικών δανείων, δπως τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν μεταγενέστερα, έξακολουθούν νά ισχύουν και συνεπώς οι Τράπεζες μπορούν νά χορηγούν τά προβλεπόμενα άπό τίς διατάξεις αύτές έπισκευαστικά δάνεια, δηλαδή:

i) Δάνεια σέ δραχμές, προκειμένου γιά έπισκευές σκαφών πού έκτελούν πλόες έσωτερικού, διάρκειας μέχρι 4 έτών, έξοφλούμενα μέ δραχμικά διαθέσιμα, μέ τό έπιτοκίου πού ίσχύει στής χρηματοδότησεις τής βιομηχανίας γιά πάγιες έγκαταστάσεις (σήμερα 18,5%) (NE. 85/5/75, Κεφ. Α' παρ. 111/2α, β, Κεφ. Γ' παρ. 111/2 και NE. 275/3/80, Κεφ. Α' παρ. 11/B).

ii) Δάνεια σέ συνάλλαγμα ή μέ ρήτρα συναλλαγμάτος, προκειμένου γιά έπισκευές σκαφών πού έκτελούν πλόες έξωτερικού, διάρκειας μέχρι 4 έτών, μέ έπιτοκίο 8,5%, χορηγούμενα είτε άπό τέ κεφάλαια πού άντλούν οι Τράπεζες άπό τό έξωτερικό είτε άπό ίδια διαθέσιμά τους και έξοφλούμενα μέ είσαγωγή μή ύποχρεωτικά έκχωρητέου συναλλάγματος (NE. 85/5/75, Κεφ. Α' παρ. III/2γ, 3 και NE. 275/3/80, Κεφ. Α' παρ. IV/ia).



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.**

Πληροφορίατ εν Ελλάδι:
Κον ΕΛ. ΜΠΕΛΕΞΗ
Τηλ: 8084671-4

‘Η έκθεση τοῦ ύπουργοῦ ’Εθνικῆς Οἰκονομίας καὶ Διοικητοῦ τῆς Τραπέζης ’Ελλάδος

Κ. Γ. ’Αρσένη

Τὴν αἰσιοδοξία του γιά τὴν πορεία τῆς οἰκονομίας διατύπωσε στήν ἐτήσια ἔκθεσή του πρός τούς μετόχους τῆς Τραπέζας ὁ ύπουργος ’Εθνικῆς Οἰκονομίας καὶ διοικητής τῆς Τραπέζας τῆς ’Ελλάδος κ. Γεράσιμος ’Αρσένης. Τὸνισε διτὶ ἡ ἀνάκαμψη τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητας ἀναμένεται ν’ ἀρχίσει μέσα στὸ 1983. Εἰδικά γιά τὴν ἀνεργία, ἐπεσήμανε διτὶ ἡ Κυβέρνηση τὸ θεωρεῖ πρόβλημα πρώτης προτεραιότητας καὶ εἶπε διτὶ γιά τὴν ἀντιμετώπιση τῆς σχεδιάζονται πρόσθετα μέτρα μὲν βάσιση σαντονισμένο πρόγραμμα δημόσιων ἔργων.

Τὰ κύρια σημεία τῆς ὅμιλίας τοῦ κ. ’Αρσένη είναι τὰ ἔχει:

Ἡ πιωτική πορεία τῆς οἰκονομίας, πού ἀρχίσε μὲ τή δεύτερη πετρελαϊκή κρίση τό 1979, ἀνακόπηκε τό 1982 καὶ οἱ προοπτικές πού διαγράφονται σήμερα συγκλίνουν στή διαιστώσα διτὶ ἡ ἀνάκαμψη τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητας θά ἀρχίσει μέσα στὸ τρέχον έτος. Παράλληλα, στό 1982 ἐπιτεύχθηκε σημαντική πρόοδος στήν ἀνάσχεση τοῦ πληθωρισμοῦ καὶ στόν περιορισμό τοῦ ἐλλείματος τοῦ ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγῶν. Ἡ διαιτήση δημως γιά ἀρκετά χρόνια πολὺ χαμηλοὶ ρυθμοῦ ἀνόδου, σέ συνδυασμό μὲ τή σταθερή αὔξηση τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ, πού διευρύνθηκε καὶ ἀπό τό αὐξανόμενο ρεῦμα τῆς ἐπανόδου τῶν ’Ελλήνων ἐργατῶν, εἶχε ὡς ἀναπόφευκτο ἀποτέλεσμα τὴν δινοδο τῆς ἀνεργίας σέ ἐπίπεδα πού, δὲν καὶ σημαντικά χαμηλότερα ἀπό πολλές ἄλλες χώρες, τίνουν νά τῆς προσδώσουν διαστάσεις σοβαροῦ προβλήματος.

Τό εἰσόδημα

Τό ἀκαθάριστο ἐγχώριο προϊόν, δημως ἐκτιμάται ἀπό την ’Υπηρεσία ’Εθνικῶν Λογαριασμῶν τοῦ ’Υπουργείου ’Εθνικῆς Οἰκονομίας, αὔξηθηκε τό 1982 κατά 0,2% ἐνώ τόν προηγούμενο χρόνο εἶχε μειωθεῖ κατά 0,2%. Ἡ μικρή αὔξηση τοῦ ἐγχώριου προϊόντος τό 1982 προήλθε ἀπό τό γεωργικό τομέα πού σημείωσε ἀνοδο 3,5%, ἐνώ τό 1981 εἶχε ση-

μειώσεις πτώση 1,4% καὶ ἀπό τόν τομέα τῶν ὑπηρεσιῶν τό προϊόν τοῦ ὅποιου ὑπολογίζεται διτὶ αὔξηθηκε 1,6% ἐναντὶ ἀνόδου 1,5% τό 1981. Ἀντίθετα, τό εἰσόδημα ἀπό τό δευτερογενή τομέα μειώθηκε σημαντικά γιά τρίτο χρόνο (1982: 3,7%, 1981: 2,5%, 1980: 2,4%), ἐξελιξή ἡ σοβαρότητα τῆς ὅποιας, τόσο γιά τή βραχυχρόνια ἀνάκαμψη δησ καὶ γιά τή μακροχρόνια ἀνάπτυξη τῆς οἰκονομίας, δέν ὑποτιμάται ἀπό τίς οἰκονομικές καὶ νομισματικές ἀρχές.

Ἡ αὔξηση τοῦ ἐγχώριου προϊόντος τό 1982, στηρίχτηκε κυρίως στήν ἑσωτερική ζήτηση καὶ εἰδικότερα στήν ἀνοδο τῆς κατανάλωσης καὶ τῶν δημόσιων ἐπενδύσεων, ἐνώ ὑστέρησαν καὶ κατά τό 1982 οἱ ἐπενδύσεις του ίδιωτικοῦ τομέα. Ἀρνητική, ἐξάλλου, φαίνεται διτὶ ἡταν ἡ συμβολή τοῦ ἑξωτερικοῦ τομέα τῆς οἰκονομίας, τόσο λόγω τῆς μείωσης τοῦ δηγού τῶν ἑξαγωγῶν δησ καὶ λόγω τῆς αὔξησης τῆς διεισδυσης εἰσαγωγῶν στήν ἐγχώρια ἀγορά, πού σέ ὄρισμένους κλάδους δημιούργησε δέντα προβλήματα. Ἐπισημάνεται διτὶ ἡ ἀνοδος τῆς ίδιωτικής κατανάλωσης ὑπῆρξε ἀποτέλεσμα τῆς αὔξησης τοῦ ίδιωτικοῦ διαθέσιμου εἰσοδήματος, ἀλλά καὶ τῆς ἀναδιανομῆς του ὑπέρ τῶν οἰκονομικά ἀσθενεστέρων εἰσοδηματικῶν τάξεων πού ἀπότελεσε βασική ἐπιδίωξη τῆς εἰσοδηματικῆς πολιτικῆς τό 1982. Ἀύξηση, πολὺ δημως χαμηλότερη σέ σύγκριση μέτο 1981, σημείωσε καὶ ἡ δημόσια κατανάλωση.

Σημαντική πρόοδος ἐπιτεύχθηκε στήν προσπάθεια γιά τήν καταπολέμηση τοῦ πληθωρισμοῦ. Ὁ ρυθμός ἀνόδου τοῦ δεικτή τιμῶν καταναλωτῆ, σέ μέσα ἑτήσια ἐπίπεδα, μειώθηκε κατά 3,5 ποσοστιαίας μονάδες καὶ ἐπεσε σέ 21% ἀπό 24,5% τό 1981. Είναι σημαντικό νά παρατηρηθεῖ διτὶ ἡ μείωση τῶν πληθωριστικῶν πιέσεων σημειώθηκε παρά τήν ούσιωδη αὔξηση τοῦ κόστους ἐργασίας. Σέ κάποια δέκταση, αύτό ὀφείλεται στήν πτωτική ἡ χαλαρή ἀνόδική τάση τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ύλων καὶ στή μειωμένη ἐπίδραση

τῶν τιμῶν σέ δραχμές τῶν εἰσαγομένων ἔτοιμων ἀγαθῶν. Σέ σημαντικό δημως βαθμό, αύτό ὀφείλεται στόν περιορισμό τῶν κερδῶν καὶ στήν ἔξοικονόμηση ἀσκοπων δαπανῶν πού ἐπιβάρυναν τό κόστος παραγωγῆς καὶ πολλές φορές διαστρέβλωναν τή λειτουργία τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ἀγορᾶς. Τά ἐπιτεύγματα στόν τομέα αύτό συνδέονται ἀμεσα μέτην ἀποτελεσματικότερη λειτουργία τοῦ συστήματος ἐλέγχου τῶν τιμῶν, ἀλλά καὶ μέ τό διάλογο πού διεξάγεται μέ τίς ἐνδιαφερόμενες τάξεις.

Στό χρόνο πού πέρασε τό ισοζύγιο τρεχουσῶν συναλλαγῶν τῆς χώρας παρουσίασε σαφῆ δείγματα βελτίωσης, παρά τίς δυσμενεῖς συνθήκες πού ἐπικράτησαν στή διεθνή οἰκονομία καὶ πού ἐπηρέασαν σοβαρά τόσο τή ζήτηση γιά ἑξαγωγές δησ καὶ τή διαμόρφωση τῶν βασικῶν κονδυλίων τῶν ἀδήλων πόρων καὶ τήν εἰσροή ίδιωτικῶν κεφαλαίων. Ἔται, τό ἐλλειμμα τοῦ ισοζυγίου τρεχουσῶν συναλλαγῶν μειώθηκε κατά 500 ἑκατομ. δολλάρια καὶ περιορίστηκε σέ 1.900 ἑκατομ. δολλάρια περίπου, δηλαδή στό 4,8% τοῦ ἀκαθάριστου έθνικοῦ προϊόντος ἀπό 6,3% πού ἦταν τό 1981. Παρά τόν ούσιωδη περιορισμό τοῦ ἐλλείματος τρεχουσῶν συναλλαγῶν, ἡ συνέχιση τῆς μείωσης τῆς εἰσροής ίδιωτικῶν κεφαλαίων, πού εἶχε ἀρχίσει ἀπό τίς ἀρχές τοῦ 1981, εἶχε ὡς ἀποτέλεσμα τήν αὔξηση τοῦ δανεισμοῦ τοῦ δημόσιου τομέα — στόν ὄποιο περιλαμβάνεται καὶ ἡ Τράπεζα τῆς ’Ελλάδος — ὁ ὄποιος δημως ἔγινε χωρίς ἰδιαίτερα προβλήματα καὶ μέ εύνοικούς δρους χάρη στήν ύψηλή πιστοληπτική ίκανότητα τῆς χώρας.

Ἐπιπτώσεις

Ἡ χαλαρότητα τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητας πού διαιτηρεῖται ἡδη γιά τέσσερα χρόνια εἶχε ἀναπόφευκτα ἀντίστοιχες δυσμενεῖς συνέπειες στό υψος τῆς ἀπασχόλησης, ἐπομένως καὶ στό ἐπίπεδο ἀνεργίας. Ἀρχικά οἱ ἐπιπτώσεις αύτές συγκαλύπτονται μέ τή διόγκωση τῆς ὑποαπασχόλησης

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

και τή διεύρυνση τής παραοικονομίας. Μέ τη συνέχιση δύμως της υφεσης τά περιθώρια αύτά έξαντλήθηκαν, ώστε ή άνεργια πήρε άνοικτές διαστάσεις και ή άντιμετώπιση της πιεστικό χαρακτήρα.

Οι έπιδιώξεις τής οικονομικής πολιτικής στό 1982 άποκτησαν, έπομένως, και νέα διάσταση.

Παρά τήν πρόοδο πού έγινε στό 1982 γιά τή σταθεροποίηση τής οικονομίας, τά προβλήματα πού είχαν έπισημανθεί και στήν περισηνή έκθεση δέν βρήκαν τήν δριστική και μόνιμη λύση τους. 'Η έπιτευξη δύμως τού στόχου αύτού δέν ήταν δυνατό νά γίνει μέσα σέ ένα χρόνο, γιατί τά προβλήματα αύτά είναι κυρίως δομικής φύσης μέ βαθιές ρίζες και σοβαρές προεκτάσεις, άλλα και γιατί ή δυσμενής διεθνής οικονομική συγκυρία έθετε περιορισμούς στίς δυνατότητες χειρισμῶν γιά τήν άντιμετώπιση τους.'

Πληθωρισμός

Πρώτο, παρά τήν έπιβράδυνση τού πληθωρισμού, έξακολουθούν νά ύπαρχουν σοβαρές πληθωριστικές πιέσεις πού διατηρούν τίς άνατιμητικές τάσεις σέ έπιπεδα συγκριτικά πολύ ύψηλότερα από τά άντιστοιχα τών έμπορικων μας έταίρων και ύποσκάπτουν τήν άνταγνωνιστικότητα τών έλληνικών προϊόντων, άλλα και δυσχεράινουν κάθε έξυγιαντική προσπάθεια στόν τομέα τής παραγωγής ή τών έπενδύσεων. 'Ομως, παρά τίς άναπόφευκτες άνατιμητικές έπιδράσεις από τήν ύποτιμηση τής δραχμής και τήν άναγκαιά άναπροσαρμογή τών τιμών τών δημόσιων έπιχειρήσεων ή δυνοδος τού δείκτη τιμών καταναλωτή άναμένεται νά διαμορφωθεί κατά τό τρέχον έτος σέ έπιπεδα κάτω από τό 20%.

Δεύτερο, ό χαμηλός ρυθμός τών έπενδύσεων πάγιου κεφαλαίου και ή μή όρθιογική κατανομή τους συνδέονται μέ τίς πιό κρίσι-

μες άδυναμίες, πού παρουσιάζει σήμερα ή οικονομία. 'Η Κυβέρνηση έθεσε ώς βασικό στόχο τήν προώθηση τής έπενδυτικής δραστηριότητας μέ άπωτερο σκοπό τή βελτίωση τής παραγωγικότητας και μέσω αύτής τήν ένισχυση τής άνταγνωνιστικότητας τής οικονομίας. 'Από τή φύση του τό έργο αύτό είναι δύσκολο και άπαιτει χρόνο, κόπο, συντονισμό και έμμονή στούς μακροχρόνιους στόχους. Προϋποθέτει, έπισης, κλίμα συνεργασίας και συνεχή διάλογο μέ τίς παραγωγικές τάξεις και τούς κοινωνικούς έταιρους.'

Μέ τήν ψήφιση τού N. 1262/1982 και τών δλλων ρυθμίσεων πού δλοκληρώνονται σύντομα δριστικοποιείται τό καθεστώς τών κινήτρων και γίνονται άπολυτα σαφεῖς «οί δροι τού παιγνιδιού» γιά τήν ιδιωτική πρωτοβουλία.

Τρίτο, ή βελτίωση τού ίσοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών τό 1982 όφειλεται σέ σημαντική έκταση σέ πρόσκαιρους εύνοικους πράγοντες. Οι διαρθρωτικές άδυναμιες τής έλληνικής οικονομίας πού προκαλούν τό χρόνιο έλλειμμα τού ίσοζυγίου πληρωμών παραμένουν και θά άπαιτήσουν άρκετό χρόνο και έπιμονες προσπάθειες γιά νά διορθωθούν.

Τό έλλειμμα

'Η εύνοική έπιδραση τών μέτρων αύτών πού έλληφθησαν τό 1983 στήν άνταγνωνιστικότητα τών έλληνικών προϊόντων σέ συνδυασμό μέ τήν προβλεπόμενη άνακαμψη τής διεθνούς οικονομίας και τήν πτώση τής τιμής τού πετρελαίου, άναμένεται θά έχουν ώς άποτέλεσμα τό έλλειμμα τού ίσοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών πού προβλέπεται έτοις νά μειωθεί τουλάχιστον κατά 300 εκατομ. δολλάρια.

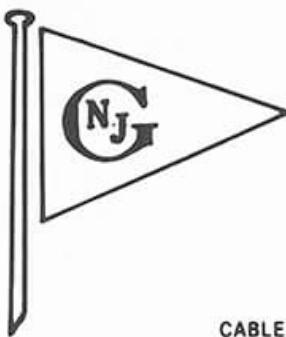
Τέταρτο, ή άνασχεση τών πληθωριστικών πιέσεων και ταυτόχρονα ή ύποβοήθηση τής άνακαμψης τής οικονομίας άποτέλεσε τούς

δύο βασικούς πόλους στούς όποιους στριχήηκε ή νομιματική και πιστωτική πολιτική τής χώρας τό 1982. 'Ετσι, ή πιστωτική ή προσφορά κεφαλαίων γιά μακροπρόθεσμες έπενδυσεις ύπηρξε δινετη. Παράλληλα, ζητούνται άνοικτές διαμόρφωση τών νομιματικών και πιστωτικών μερικά κρίσιμα χρηματοδοτικά προβλήματα τόσο στό δημόσιο δσο και στόν ιδιωτικό τομέα τής οικονομίας. 'Εξαλλου, ή διαμόρφωση τών νομιματικών και πιστωτικών μεγεθών τό 1983 άναμένεται νά άκολουθησε σε γενικές γραμμές τό ίδιο βασικό πρότυπο τών έξελιξεων τού 1982.'

Μέτρα

Πέμπτο, παρά τήν άναμενόμενη άνάκαμψη τής οικονομικής δραστηριότητας τό 1983, τό έπιπεδο τής άνεργιας στό τέλος τού έτους είναι άμφιβολο δν θά βελτιωθεί συνεπεία και μόνο τής άναθέρμανσης τής παραγωγής και τών έπενδύσεων. 'Αν και τό έπιπεδο άνεργιας παραμένει σημαντικά χαμηλότερο από δλλες χώρες, ή Κυβέρνηση τό θεωρεί πρόβλημα πρώτης προτεραιότητας, γιατί έκτός τών δλλων πλήττει τούς νέους πού γιά πρώτη φορά ζητούν έργασία αλλά και δλλες άμάδες πού έχουν άνάγκη κοινωνικής προστασίας. Γιά τήν άμεση άντιμετώπιση τού προβλήματος αύτού ή κυβέρνηση σχεδιάζει νά λάβει μέτρα στά πλαίσια ένός συντονισμένου προγράμματος δημοσίων έργων μέ τή συμμετοχή τών δημιων και κοινοτήτων, καθώς και τούς 'Οργανισμούς Απασχόλησης 'Εργατικού Δυναμικού πού θά έχουν ώς βασικό σκοπό τήν άπορρόφηση άνεργων, ιδίως νέων.

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



ΑΙΓΑΙΟΝ

Οι εισπράξεις της διώρυγος

Οι εισπράξεις της διώρυγος του Σουέζ θάξεπεράσουν φέτος τό ένα δισεκατομμύριο δολλαρίων. Τόσο ό όριθμός των πλοίων δύο και τό τοννάς πού δηλώθε διά της διώρυγος κατά τό διάστημα του πρώτου τριμήνου τού έτους έφθασαν σέ νέα ρεκόρ, παρά τήν αύξηση τών τελών διελεύσεων πού έφαρμόσθηκε από της ίντης Ιανουαρίου.

Οι άρμοδιες Αιγαυπτιακές Άρχες είχαν έλπισει δτι και κατά τό 1982 οι εισπράξεις θά πλησίαζαν τό 1.25 δισεκ. δολ. άλλα τούτο δέν έπετεύχθη τελικά λόγω της κάμψεως της διακινήσεως του πετρελαίου και της ναυτιλιακής κρίσεως.

Κατά τίς δηλώσεις τών άρμοδιών, οι σημερινοί όριμοι ρεκόρ, δείχνουν δτι ή διώρυγα ικανοποεῖ τούς έφοπλιστάς, πράγμα πού έπιβεβαίωνε τό γεγονός δτι ό όριθμός τών μεγάλων πλοίων πού χρησιμοποιούν τή διώρυγα ούδεποτε έπαισε νά αύξανε.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Γιά τόν άνθρακα

Μέ τήν χορήγηση δανείου ύψους 192 έκατομ. στερλινών και τήν συμμετοχή 21 ιαπωνικών έταιριών ύλοποιείται τό σχέδιο κατασκευής του μεγάλου σταθμού διακινήσεως άνθρακος στόν λιμένα Νιουκάστλ στήν περιοχή Νέας Νοτίου Ουαλλίας τής Αυστραλίας.

Το νέο τέρμιναλ άνθρακος «Κούραγκανγκ» προγραμματίζεται νά τεθεί σέ λειτουργία όπό τά μέσα του έπομένου έτους, γεγονός πού θά μειώσει δραστικά τίς καθυστερήσεις φορτώσεων πού σημειώνονται στήν Αυστραλία κατά τήν τελευταία πενταετία, ή δέ συμμετοχή τών ιαπωνικών έταιριών ύποδηλοι τό ένδαφέρον τών Ίαπώνων γά είσαγωγές μεγαλυτέρων ποσοτήτων άνθρακος από τήν Αυστραλία στά έπόμενα χρόνια.

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Η άνάπτυξη τού στόλου

Κατά τό διάστημα τών τελευταίων έτών δ βουλγαρικός έμπορικός στόλος παρουσίασε άξιοσημειωτή άνάπτυξη. Από τό 1976 τέθηκαν σέ ύπηρεσία 25 φορτηγά πλοία συνολικού τοννάζ 700.000 τόννων. Έται ή έμπορική ναυτιλία της χώρας περιλαμβάνει σήμερα 110 μονάδες άντιπροσωπεύουσες 1.6 έκατομ. τον. d.w.

Στό έθνικό πρόγραμμα ναυτιλιακής άναπτυξεως περιλαμβάνεται ή περαιτέρω αύξη-

ΙΑΠΩΝΙΑ

81 τά νέα σκάφη τής Σάνκο

Τελικώς ή «Σάνκο Στήμασιπ» όλοκλήρωσε συμφωνίες γιά τήν ναύλωση 81 νέων μπάλκ κάρριερς τά όποια θά ναυπηγηθούν στήν Ιαπώνια έντός της έπομένης τριετίας.

“Οπως είχαμε σημειώσει σέ προηγούμενο τεύχος, τά σκάφη, χωρητικότητος μεταξύ 30 — 40.000 τον. d.w. Θά ναυπηγηθούν γιά λογαριασμό έμπορικών οίκων μέ χρονοναύλωση διαρκείας στή «Σάνκο» μετά τό πέρας τής όποιας θά ανήκουν σ’ αυτήν.

Σύμφωνα μέ άνεπιβεβαίωτες πληροφορίες, τό κόστος τών ύπό ναυπηγηση σκαφών κυμαίνεται περί τά 3.200 έκατομ. γιέν ανά σκάφος, ποσόν πού είναι κατά 10—12% χαμηλότερο τών προσφερομένων ύπό τών Ιαπώνων στήν έλευθερη άγορά.

Έπιχορηγήσεις διαλύσεως

‘Η ιαπωνική κυβέρνηση αύξησε κατά 64% κατά μέσο δρο περίπου, τίς έπιδοτήσεις πού χορηγεῖ πρός τίς ναυπηγικές μονάδες τής χώρας, στήν προσπάθειά της νά στηρίξει τήν αύξηση τών νέων ναυπηγήσεων αύξανοντας τόν ρυθμό τής διαλύσεως παλαιοτέρων πλοίων.

‘Επίσης τό ύπουργειο Μεταφορών άποφασίσε νά παρατείνει γιά τρία άκομη χρόνια, μέχρι τό τέλος τού οικονομικού έτους 1985, τό πρόγραμμα έπιχορηγήσεων γιά διάλυση σκαφών, τό όποιο έξεπνεις στό τέλος Μαρτίου. ‘Από τήν 1 Απριλίου οι έπιχορηγήσεις αύτές άνερχονται σέ 2.840 γιέν κατά τόννο όλικης χωρητικότητας γιά τά ποντοπόρα πλοία και σέ 1.430 γιέν κατά τόννο όλικης χωρητικότητας γιά τά λοιπά σκάφη.

‘Από τήν έφαρμογή τού προγράμματος έχουν ληφθεΐ 82 αίτησεις έπιχορηγήσεως γιά σκάφη συνολικού τοννάζ 1.128.000 τ. γκρός και οι έπιχορηγήσεις έφθασαν τό 1.600 έκατομ. γιέν.

YEMEN

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 MDEST YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 72302 / 75303 / 71777

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

ΙΣΠΑΝΙΑ

Τά ναυπηγεία

Δραστική μείωση της τάξεως του 52,5% σημειώθηκε στή ναυπηγική παραγωγή της Ισπανίας κατά τό πρώτο τρίμηνο τού έτους σε συγκριση μέ την άντιστοιχη περιουσινή περίοδο.

Συνολικά μόλις 19 σκάφη, 49.473 τον. γκρός, παραδόθηκαν στήν περίοδο 'Ιανουαρίου — Μαρτίου 1983 ένω τήν ίδια περίοδο τού 1982 τά ισπανικά ναυπηγεία είχαν παραδόσει 28 σκάφη, 104.300 τον. γκρός, καί διατήρησαν τήν Ισπανία στήν τέταρτη θέση ναυπηγικής παραγωγής σε διεθνές έπιπεδο.

'Εν δψει τής σημειουμένης συρρικνώσεως ή "Ένωση τών Ναυπηγοβιομηχάνων ζήτησε από τήν κυβέρνηση τής Μαδρίτης νά έπιτρέψει τήν μείωση τού άπασχολουμένου προσωπικού γιά τήν έπιβίωση τών ύποασχολουμένων έπιχειρήσεων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Νέο δεξαμενόπλοιο πολλαπλής χρήσεως

"Ένας νέος τύπος δεξαμενοπλοίου, ίκανον νά μεταφέρει δλες τίς κατηγορίες προϊόντων πετρελαίου καί χημικά προϊόντα βρίσκεται ύπό τελειοποίηση από Νορβηγούς καί φέρει τό χαρακτηριστικό δνομα «Σούπερφλεξ».

Σύμφωνα μέ τίς μέχρι σήμερα πληροφορίες, οι Νορβηγοί έχουν τελειοποήσει σχέδια γιά τήν ναυπηγηση δύο μεγεθών τού νέου τύπου δεξαμενοπλοίου σέ χωρητικότητα 69 τον. d.w. καί 95.000 τον.d.w., άμφοτερα δέ τά μεγέθη σύμφωνα μέ τούς μελετητές τους θά έχουν τήν δυνατότητα εισόδου σέ δλους τούς λιμένες φορτοεκφορτώσεως προσφέροντας δυνατότητα πολλαπλής χρησιμοποίησεώς τους.

Έπιφυλάξεις τού έφοπλισμοῦ

"Ένω ή νορβηγική κυβέρνηση έπαναθέσπισε μέτρα κρατικών έγγυησεων γιά νά ένισχυσει τήν έθνική ναυπηγοβιομηχανία, οι Νορβηγοί πλοιοκτήτες έμφανιζοντας πολύ έπιφυλακτικού στό νά άναθέσουν νέες παραγγελίες πρίν ή ναυλαγορά έπιστρέψει σέ τέ-

τοια έπιπεδα πού νά δικαιολογεῖ νές έπενδυσεις.

Τά πρόσφατα μέτρα τής νορβηγικής κυβερνήσεως καλύπτουν μέ κρατική έγγύηση τό 18% τής άξιας τού παραγγελλομένου πλοίου, ύπό τόν δρο δι οι πλοιοκτήτες θά καταβάλλουν τοίς μετρητοΐς μέ τήν παραγγελία τό 20% τής άξιας τού σκάφους καί θά έξασφαλίσουν δανειοδότηση καλύπτουσα τό ύπολοιπο 62% άπο μία άναγνωρισμένη Τράπεζα μέ έγγύηση τήν πρώτη ύποθήκη τού σκάφους.

Γιά νά καλυφθεῖ τό πρόγραμμα αύτό τών κρατικών έγγυησεων γιά σκάφη παραγγελλόμενα έντός τού 1983, ή νορβηγική κυβέρνηση διέθεσε ήδη άπο τόν κρατικό προϋπολογισμό ποσό 650 έκατομ. κορώνων, αλλά ό σκεπτικισμός τών έφοπλιστικών κύκλων άμφισθητεί τήν άπορρόφησή τους έφόσον διατηρηθεῖ τήν ά σημερινή κάμψη τής διεθνούς ναυλαγοράς.

ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ

Ένισχυση τής ναυπηγικής παραγωγῆς

Τό 'Υπουργείο Έμπορίου καί Βιομηχανίας ισιθέτησε νέο ναυπηγικό πρόγραμμα, σύμφωνα μέ τό δρο ή ναυπηγική παραγωγή τής χώρας θά φθάσει τό 1987 τά 2.800.000 τον. γκρός έναντι τών 1.400.000 τον. γκρός τού 1982. Οι έξαγωγές θά φθάσουν τά 5 δισ. δολ. άντι τών 2,8 τού 1982. Τέλος ή χρησιμοποίηση έγχωριων πρώτων ύλων γιά τά ναυπηγεία θά φθάσει τό 90% έναντι τού σημερινού 60%.

Γιά τήν έπίτευξη τών στόχων αύτών, τό πρόγραμμα κατατάσσει τά ναυπηγεία τής χώρας σέ 3 κατηγορίες. Τά μεγάλα ναυπηγεία θά βοηθηθούν ώστε νά ένισχυσουν τή θέση τους στή διεθνή άγορά. Τά μεσαία ναυπηγεία θά πρέπει νά έπεκτείνουν κι' αύτά τή δράση τους πρός τό έξωτερικό. Και τά μικρά ναυπηγεία θά κληθούν νά ένισχυσουν καί νά έκουγχρονίσουν τήν παραγωγική τους δυναμικότητα. Παραλλήλως τό πρόγραμμα προβλέπει τήν όρθολογικώτερη χρησιμοποίηση τών σημερινών έγκαταστάσεων, τήν ένθραρνση τών έξαγωγών, τήν δημιουργία αύξημένης ζητήσεως πλοίων, τή βελτίωση τής τεχνικής άποδόσεως καί τήν τόνωση

τής διεθνούς θέσεως τής ναυπηγικής βιομηχανίας τής χώρας.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Τό μέλλον τής RSV

Ναυάγησε τελικώς τό σχέδιο πού είχε προταθεῖ γιά τή διατήρηση σέ λειτουργία βάσεως RDM πού άποτελεί τμήμα τού συγκροτήματος τής «Pain Σέλντε Βερόλμε».

Μετά τήν έγκατάλειψη τής λύσεως αύτής περίπου 500 έργατοι πάλληλοι τής παραπάνω μονάδος θά ένταχθούν στούς πίνακες άνεργων τής Όλλανδικης κυβερνήσεως.

Άνανέωση τού στόλου

Η γνωστή ναυτιλιακή έταιρία «Νεντλόντντ», προχωρεί στό πρόγραμμα άνανέωσης τού στόλου τής μέ ναυπηγήσεις νέων σκαφών άξιας 118 έκατομ. στερλινών.

Γιά τήν άλδηληρωση τού ναυπηγικού τής προγράμματος ή 'Όλλανδική έταιρία θά προβεί στήν πώληση 21 παλαιοτέρων τής σκαφών έντός τής διετίας 1983-85, άπο τά όποια τουλάχιστον 10 σκάφη πρόκειται νά τεθούν πρός πώληση έντός τού τρέχοντος έτους.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Άθρόες πωλήσεις

Η έταιρία «Γκράντ Μαρίν Χόλντινγκς» συνεχίζει τίς άθρόες πωλήσεις σκαφών σέ μία προσπάθεια νά μειώσει τό ύψος τών δανειακών τής ύποχρεώσεων κατά 100 έκατομ. δολλάρια.

Μετά τήν πρό έξι έβδομάδων περίπου πώληση 20 σκαφών στήν οικογένεια Λή, οι όποιοι έλέγχουν περί τό 18% τών μετοχών τής έταιρίας, άνακοινώθηκε δι οι δικτών πτώσης πρός τό 34.000 τον. d.w. τά όποια άγορασε πρό διετίας ή έταιρία διατίθενται πρός πώληση σέ τιμή πού κυμαίνεται περί τά 10 έκατομ. δολλάρια άνά σκαφος, ένω ένα άκομη παλαιότερο μπάλκερ τής ίδιας έταιρίας, τό «Grand Globe», 19.184 τον. d.w., έγρισκεται ύπο διαπραγμάτευση έναντι τίμης περί τά 3,5 έκατομ. δολλάρια.

Tel.: 361-6490, 362-0044/0088

NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR

CABLES Q STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Η διέλευση πλοίων τράνζιτ ἀπό τα έλληνικά λιμάνια

Ρυθμίστηκε κατά τόν καλύτερο δυνατό τρόπο τό θέμα τής διελεύσεως έλληνικών πλοίων από έλληνικά λιμάνια μέν καθεστώς τράνζιτ, και μέ τήν εύκαιρια ἐπαναλαμβάνομε διτι δυτικά ή απαιτουμένη πολιτική βούληση είναι δυνατόν νά γίνουν οι ρυθμίσεις ἐκείνες πού έχουν πρετούν και τό πλοϊο και τό συρόντα τού τόπου.

Η ρύθμιση έγινε μέ έγκυκλιο πρός τίς λιμενικές άρχες πού ύπογράφει ή γεν. γραμματέας τού YEN κ. Βασ. Σαραντίτης κατ' έντολή τού ύπουργού κ. Γ. Κατσιφάρα και προβλέπει τά έξης:

- Κατά τή διέλευση τράνζιτ πλοίους ἀπαιτεῖται ή άπλη ἐπίσκεψη ιατρού.
- Δέν υφίσταται περιορισμός στόν άριθμό ἐπισκεπτών συγγενών τών μελών τού πληρώματος τού διερχομένου τράνζιτ πλοίου και θά είναι δυνατή ή ἐπιβίβαση όλιγομελούς συνεργείου γιά τήν ἐπιθεώρηση ήλεκτρονικών και λοιπών οργάνων τού πλοίου.
- Ἐπιτρέπεται ή ἀντικατάσταση όποιουδήποτε άριθμου ή πλέον τού πληρώματος τού καταπλέοντος τράνζιτ πλοίου. Οι λιμενικές άρχες θά ἐπιλαμβάνονται στίς περιπτώσεις πού ύπάρχουν σοβαρές καταγγελίες γιά ήλιπη ή ἀντικανονική σύνθεση ή γιά ἐπίληπτη ναυτεργατική διαφορών.
- Τά διερχόμενα τράνζιτ πλοία θά ἐπιθεωρούνται μόνον ἐφ' δσον ύπαρχουν έμφανεις ἐνδείξεις ήλειψεων και ἀντικανονικοτήτων οι όποιες δημιουργούν κινδύνους γιά τήν ἀξιοποίηση τους ή ύπαρχουν σοβαρές καταγγελίες γιά τήν υπαρξή τους. Εάν τό πλοϊο μπορεί νά ἀποκαταστήσει τίς ήλειψεις και ἀντικανονικότητες χωρίς νά ἐλευθεροκινήσει, τό πλοϊο μπορεί νά παραμείνει τράνζιτ.
- Ο ἀπόπλους θά ἀπαγορεύεται μόνον δταν ύπαρχουν ληξιπρόθεσμα ναυτολόγια και ἐφ' δσον ζχει περάσει 12μηνο και δέν δχει γίνει διακανονισμός μέ τό NAT.

"Ηδη καλούνται οι πλοιοκτήτριες ἔταιρες νά ἐπωφεληθούν από τίς ρυθμίσεις αύτές πού εύνοούν και τό πλοϊο ἀλλά και τούς ναυτικούς, οι όποιοι ἐφ' δσον δέν θά ξεμπαρκάρουν κατά τή διέλευση τού πλοίου τους από έλληνικό λιμάνι θά μπορούν νά συναντήσουν ἄνετα τούς δικούς τους.

Υπό τήν Κυανόλευκο

Στό "Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας" υποβλήθηκαν αίτησεις γιά τήν έγγραφή στό "Έλληνικό Νηολόγιο, βάσει τού ἀρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών.

1. «Φόρος Χόουπ» φορτηγό πρώην

κατασκευή τεσσάρων μπάλκ κάρριερς τῶν 29.000 τον. d.w.

Η παράδοση τῶν νέων σκαφών προβλέπεται ἀντίστοιχα τόν 'Απριλίο, 'Ιούλιο, 'Οκτώβριο και Δεκέμβριο τού 1984.

Παραδόσεις

Παραδόθηκε στίς 29 'Απριλίου ἀπό τά ναυπηγεία τού Σάντερλαντ τό έλληνικό μπάλκ κάρριερ «Μάρκος Λύρας», 35.650 τον. d.w., τό πρώτο ἀπό τά δύο ἀδελφά σκάφη τού τύπου B35 πού παρήγγειλε ή ἐταιρία «Αδελφοί Λύρα» τού Λονδίνου.

Τό δεύτερο σκάφος πού έλαβε το δόνομα «Τζώρτζ Λύρας» πρόκειται νά παραδοθεί τόν προσεχή 'Ιούνιο.

Άγοραπλησίες

— "Έλληνες τού Λονδίνου ἀγόρασαν τό υπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «World Pageant» 72.073 τον. d.w. 34.400 τον. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής τού 1975, σέ τιμή περί τά 6,4 ἑκατομ. δολλάρια.

— "Έλληνες τής Νέας Υόρκης φέρονται ώς ἀγόραστές τού βρετανικού μπάλκ κάρριερ «Trongate» 29.586 τον. d.w., 18.600 τον. γκρός, τού 1977, ἐναντι τιμῆς περί τά 8,3 ἑκατομ. δολλάρια.

— Σέ "Έλληνες ἐπωλήθη τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Tamanu Maru», ιδιοκτησίας τής NYK, 117.900 τον. d.w. τού 1972 ἐναντι τιμῆς περί τά 3,6 ἑκατομ. δολλάρια.

— "Έλληνες ἐπίσης είναι οι ἀγόραστές τού Παναμαϊκού μπάλκ κάρριερ «Suzanne H.» 36.632 τον. d.w. 21.451 τον. γκρός, βρετανικής κατασκευής τού 1965, σέ τιμή περί τά 1,1 ἑκατομ. δολλάρια.

— Μεταξύ "Έλλήνων ἐπωλήθη τό δηζελοκίνητο μπάλκ κάρριερ «Pluthia» 17.644 τον. d.w., 10.351 τον. γκρός τού 1972 ἐναντι τιμῆς πού κυμαίνεται περί τά 3 ἑκατομ. δολλάρια.

— "Έλληνες τού Λονδίνου ἀγόρασαν τό νορβηγικό δηζελοκίνητο μικτό σκάφος «Oro Chief» 125.173 τον. d.w. 70.983 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1977 ἐναντι τιμῆς πού κυμαίνεται περί τά 8,2 ἑκατομ. δολλάρια.

— 'Αγοράστηκε τό παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Continental Shipper» 26.400 τον. d.w. τού 1968 σέ τιμή περί τά 2,5 ἑκατομ. δολλάρια.

— "Επίσης ἀπό "Έλληνες ἀγοράστηκε τό νεώτερο μπάλκ κάρριερ «Hasselt» 29.830

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ ΠΕΡΙ ΚΙΝΗΤΡΩΝ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΕΩΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΕΚ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Γνωστοποιούμε ὅτι διατίθενται κεφάλαια δι' ἐπενδύσεις:

- α) Σέ σοβαρά προγράμμα Οικοδομικών 'Επιχειρήσεων
- β) Γιά ἐπεκτάσεις Τουριστικών 'Επιχειρηματικών Μονάδων
- γ) 'Επεκτάσεις Διαλυτηρίων Πλοίων
- δ) Ναυπηγεοπισκευαστικές Μονάδες
- ε) Κεφάλαια γιά προβληματικές ἐπιχειρήσεις πού έχουν ἀνάγκη νά ἀποκτήσουν νέα ζωτικότητα.

MINIMOUM ΠΟΣΟ ΔΟΛ. Η.Π.Α. 500.000 = ΜΟΝΟΝ ΣΟΒΑΡΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Πληφορίες: Κ. Σ. ΚΑΛΟΥΜΕΝΟΝ

Ταχ. Θυρίς 97 — Θεσσαλονίκη

Τηλέφ.: 0231 — 235360

'Επιστημονικό φοιτητικό συνέδριο με θέμα τό νέο Δίκαιο της Θάλασσας

Για πρώτη φορά στήν 'Ελλάδα όργανώθηκε στήν Πάντειο Σχολή, από τούς τεταρτοετείς φοιτητές του Πολιτικού Τμήματος της Σχολής, με την ένεργο συμπαράσταση του Σπουδαστηρίου του Δημοσίου Διεθνούς Δικαίου της Σχολής, φοιτητικό έπιστημονικό συνέδριο που είχε ως στόχο τη διερεύνηση και άξιολόγηση του νέου Δικαίου της Θάλασσας δημιουργώνται μετά την ύπογραφή της Διεθνούς Συμβάσεως στό Μοντέγκο Μπαϊ της Τζαμαϊκας (10.12.82).

Τό συνέδριο αύτό, που παρουσίασε έξαιρετικό ένδιαφέρον, ήταν τό έπιστεγασμα τών σεμιναριακών μαθημάτων που έγιναν δύο το χρόνο με συμμετοχή δεκάδων σπουδαστών οι οποίοι είχαν χωρισθεί σε τέσσερις μεγάλες θέματα. Κάθε θέμα διεπεργάσθηκε και μελέτησε από δύο γενικό θέμα που χωρίζονται σε διάφορες ένοτητες. Συνολικά οι ένοτητες ήσαν 24. Καί μόνο από την παράθεση τών τίτλων τών θεμάτων καταδεικνύεται τό ένδιαφέρον που σε πολλές περιπτώσεις έχει ζωτική σημασία για τη χώρα μας.

Τά θέματα ήταν:

- Βυθός τών Θαλασσών, κοινή κληρονομιά τής άνθρωπότητας. (Έκμετάλλευση του βυθού, έξω από την έθνική δικαιοδοσία. Πολυεθνικές έταιρεις και κοινή κληρονομιά. Η στάση τών ΗΠΑ και ή λειτουργία της διεθνούς άρχης κλπ).

• 'Εθνική κυριαρχία και νέο δίκαιο της θάλασσας. ('Υφαλοκρηπίδα, νέα άρχη της άποκλειστικής οικονομικής ζώνης, διέλευση από τά θαλάσσαια στενά κ.ά.).

• Προβλήματα θαλάσσαιας ρύπανσης και μετάσηση τεχνολογίας (ραδιενέργεια κατάλοιπα, δρόλος του IMO, 'Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, Μεσόγειος).

• 'Ελλάδα και νέο Δίκαιο της Θάλασσας. (Ξένες δυνάμεις και έπεκταση της αιγαλείτιδας ζώνης από 6 και 12 μίλια, ή ύφαλοκρηπίδα του Αιγαίου, τό έλληνοτουρκικό πρόβλημα από νομική και πολιτική διόψη).

Κατά τό συνέδριο άνεπτυχθησαν τά συμπεράσματα από τίς έργασίες και τό ποιοτικό έπιπεδο γενικά ήταν πολύ ικανοποιητικό. Έκεινο που πρέπει νά τονισθεί ίδιαίτερα είναι διτι μέ την πρωτοβουλία αυτή, που για πρώτη φορά στήν 'Ελλάδα έκφραζεται με φοιτητικό έπιστημονικό συνέδριο, διεπεργάσθηκε σε έπιστημονα — κριτικό — αφού περάσει από τή φάση του φοιτητή — άκροατη — αφομοιωτή. Γενικά έπικράτησε, σε δλες τίς έργασίες, προβληματισμός που άποκτούσε πρόθετη σημασία καθώς καρία θέματα τών σεμιναρίων και τού συνέδριου είχαν διμεση σύνδεση με τήν έλληνική πραγματικότητα και τίς μελλοντικές διαστάσεις της.

N. P. LINARDOΣ

τον. d.w. τού 1971 σε τιμή περί τά 6,1 έκατομ δολλάρια.

— 'Αγοράστηκε από Νορβηγούς τό διζελοκίνητο μπάλκ κάρριερ «Nortrans Elma», 118.733 τον. d.w. 63.928 τον. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής τού 1976 σε τιμή περί τά 9,8 έκατομ δολλάρια.

— 'Εναντι τιμής en bloc 3,3 έκατομ δολλάριων άγοράστηκαν τά τρία φορτηγά «Al Aridiah» 13.717 τον. d.w. τού 1971, «Al Mansouriah» 13.656 τον. d.w. τού 1969 και «Al Omariah» 13.717 τον. d.w. τού 1971.

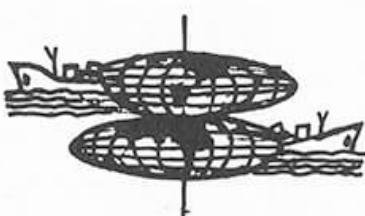
— 'Ελληνες άγόρασαν τό γαλλικό φορτηγό «Douce France 3» 13.420 τον. d.w. ναυπηγήσεως 1977, σε τιμή πού κυμαίνεται περί τά 4,4 έκατομ δολλάρια.

— 'Ελληνες της Νέας 'Υόρκης άγόρασαν τό «πάναμαξ» μπάλκερ «Belgium» 66.513 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1976, σε τιμή πού κυμαίνεται περί τά 7,2 έκατομ δολλάρια.

— 'Αγοράστηκε τό μπάλκ κάρριερ «Maritime Investor» 41.035 τον. d.w., 22.296 τον. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής τού 1976, σε τιμή πού κυμαίνεται περί τά 8 έκατομ δολλάρια.

— 'Ελληνες τού Λονδίνου άγόρασαν τό δηζελοκίνητο μικτό σκάφος «Navios Conqueror» 104.856 τον. d.w. και 52.830 τον. γκρός, σουηδικής κατασκευής τού 1973, σε τιμή πού κυμαίνεται περί τά 4,6 έκατομ δολλάρια.

— 'Επίσης 'Ελληνες τού Λονδίνου άγόρασαν τό νεότευκτο «πάναμαξ» μπάλκ κάρριερ «Voreda» 65.748 τον. d.w. ιαπωνικής κατα-



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 TSIOUTIS
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

σκευής τού 1981, έναντι τιμής περί τά 13 έκατομ. δολλάρια.

— Αντί τιμής περί τά 4,8 έκατομ. δολλάρια άγοράστηκε τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Sprague Capella» 37.836 τον. d.w. τού 1973.

— Τέλος, "Ελληνες άγόρασαν τό σκάφος μεταφοράς αύτοκινήτων «Winona» 40.999 τον. d.w. 22.600 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στήν 'Οσάκα τό 1975, σέ τιμή πού κυμαίνεται περί τά 8 έκατομ. δολλάρια.

Μετονομασίες

— Τό φορτηγό «'Αγγελική III» 1.241 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1957 μετονομάσθηκε «Κατερίνα Μ.» και υψώσε σημαία Μάλτας.

— Τό φορτηγό «Ζίρια» 4.635 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1971 μετονομάσθηκε «'Υπαπαντή» και υψώσε σημαία Παναμά.

— Σέ «Βέντσιουρ» μετονομάσθηκε τό 'Ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Θίσλ Βέντσιουρ» 39.580 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1966. 'Η κυανόλευκος διατρήθηκε.

— Τό φορτηγό «Κλαδίτης 'Εμμανουήλ» 8.300 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1958 υψώσε σημαία Μάλτας μένο δόνομα «Βερμπιέρ».

— Τό μπάλκ κάρριερ «Μυκάλη II» 16.267 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1977 μετονομάσθηκε σέ «'Άμυ» και υψώσε σημαία Παναμά.

— Τό έλληνικό δεξαμενόπλοιο «Χριστίνα II» 41.402 τον. γκρός τού 1966 μετονομάσθηκε σέ «'Πάο» και υψώσε σημαία Μάλτας.

— Σέ «'Αριστείδης» μετονομάσθηκε τό ύ-

Παραδόθηκε τό «'Ελλένικ Γουέηβ»



Στό πρόγραμμα έκαυγχρονισμοῦ τών σκαφών τής «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ», όλοκληρώθηκε πρόσφατα ή μετασκευή τού «'Ελλένικ Γουέηβ» 21.250 d.w. τό όποιο άπέκτησε δυνατότητα μεταφορᾶς 1.200 έμπορευματοκιβώτων, διατηρώντας συγχρόνως ταχύτητα 17 κόμβων και τήν άρχική του εύστάθεια. Τό πλοϊο δρομολογήθηκε ήδη στήν τακτική γραμμή μεταξύ Μ. Βρετανίας, Β. Εύρωπης, Μεσογείου, κάθε 18 ήμέρες μεταξύ Μ. Βρετανίας, Β. Εύρωπης και 'Αραβικού Κόλπου και κάθε 20 ήμέρες μεταξύ 'Ανατολικών Ακτών Η.Π.Α., Μεσογείου, 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης και 'Αραβικού Κόλπου, ένω μέ τό «'Ελλένικ Πέρλ» ή έξυπηρέτηση έπεκτείνεται άπό τόν 'Αραβικό Κόλπο πρός τήν 'Ινδική Χερσόνησο.

λόκληρωση και τού τετάρτου «'Ελλένικ Σάν».

Μέ τά πλοϊα αύτά, καθώς και μέ τά νεότευκτα «'Ελλένικ Κέηπ», «'Ελλένικ Ντόουν» και «'Ελλένικ 'Αιλαντ», ή «ΕΛΛΗΝΙΚΗ» πραγματοποιεί τακτικά δρομολόγια κάθε 13 ήμέρες μεταξύ Μ. Βρετανίας, Β. Εύρωπης, Μεσογείου, κάθε 18 ήμέρες μεταξύ Μ. Βρετανίας, Β. Εύρωπης και 'Αραβικού Κόλπου και κάθε 20 ήμέρες μεταξύ 'Ανατολικών Ακτών Η.Π.Α., Μεσογείου, 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης και 'Αραβικού Κόλπου, ένω μέ τό «'Ελλένικ Πέρλ» ή έξυπηρέτηση έπεκτείνεται άπό τόν 'Αραβικό Κόλπο πρός τήν 'Ινδική Χερσόνησο.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

Directors:

GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G. A. STATHOPOULOS

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIOPWNER AND CHARTERER • GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS • MANNING WITH ITALIAN CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • CHARTERING, SALE AND PURCHASE BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • TRAVEL AND TOUR OPERATORS.

Head Office: GENOA — VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361/268532 — Telex: 270046/271460/213836 — Cables: MEDOV

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

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

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

πό σημαία Λιβερίας δεξαμενόπλοιο «"Άγιος Νίκολας» 36.115 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1964.

— Τό παναμαϊκό δεξαμενόπλοιο «Ντάνιελ I.» 12.299 τον. γκρός τού 1959 μετονομάσθηκε σε «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.» και παρέμεινε στήν ίδια σημαία.

— Σε «Ούλτιμα» μετονομάσθηκε τό φορτηγό σκάφος «Μάουντ Δίρφυς» 15.159 τον. d.w. τού 1971. Ή κυανόλευκος διατηρήθηκε.

Διαλύσεις

— Τό μπάλκ κάρριερ «'Άγγελικαί Δυνάμεις» 16.630 τον. d.w. 9.517 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1962 έπωλήθη γιά διάλυση.

— Τό φορτηγό σκάφος «Πολάνα» 12.551 τον. d.w. 8.414 τον. γκρός έπωλήθη σε Πακιστανούς διαλυτές σε τιμή περί τά δολ. 76,50 άνα τον. έλ. έκτοπισματος.

— Κορεάτες διαλυτές άγόρασαν τό VLCC «Νίκος Μ.» 229.110 τον. d.w. τού 1971 σε τιμή δολ. 107 άνα τον. έλ. έκτοπισματος.

Διήμερη συνάντηση γιά τίς έπισκευές και τήν συντήρηση τών πλοίων

Πραγματοποιήθηκε στό ξενοδοχείο Χίλιαν τών Αθηνών στις 12 και 13 Μαΐου ή 1η Διεθνή Συνάντησης πού όργάνωσε τό περιοδικό «The Motor Ship» μέ θέμα τίς έπισκευές και τήν συντήρηση πλοίων.

Λόγω τού περασμένου χρόνου, τά «Ναυτικά Χρονικά» θά δημοσιεύσουν σχετικά στό έπομενο τεύχος τους.

124 χωρες — μέλη τού I.M.O.

Μετά τίς πρόσφατες προσχωρήσεις στόν Διεθνή Διακυβερνητικό Όργανοσμό τής Γουατεμάλας και τών Νήσων Φίτζι ό I.M.O. περιλαμβάνει στούς Κόλπους του 124 κράτη-μέλη.

Τό Δ.Σ. τής HELMEPA

Στις 28 Απριλίου πραγματοποιήθηκε ή

πρώτη γενική συνέλευση τών μελών τής Έλληνικής «Ενωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA γιά τήν έκλογή Διοικητικού Συμβουλίου, πού συγκροτήθηκε σε σώμα ώς έξης:

Πρόεδρος, Γιώργος Λιβανός, Άντιπρόεδρος, Γρηγόρης Β. Χατζηλευθεριάδης, Γεν. Γραμματέας, Παναγιώτης Ν. Τσάκος, Ειδικός Γραμματέας, Γιώργος Μ. Φουστάνος, Ταμίας, Ματθαίος Δ. Λώς και Μέλη, Γιώργος Στ. Λιβανός, Ιωάννης Γκ. Γκούμας, Πέτρος Ν. Γουλανδρής, Παύλος Ι. Ιωαννίδης, Γιώργος Δ. Δαλακούρας και Ιωάν. Κ. Λύρας.

Έκδήλωση τού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας

Τό Έλληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας σε συνεργασία σε τούς Οίκους «Πτήσικ» και «Αλστόμ Ατλάντικ» τής Γαλλίας και τών Γερμανικό Οίκο «Μπλόμ & Βόζς» διοργανώνει τό άπόγευμα τής Δευτέρας 16 Μαΐου, στό ξενοδοχείο «Λήδρα Μάρριοτ» τών Αθηνών σειρά διαλέξεων με τά έξης θέματα:

— Τελευταίες έξελίξεις Μεσόστροφων Μη-

ΔΩΡΕΕΣ

Στή μνήμη ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ

- Ό κ. Κώστας Μ. Λεμός προσέφερε δρχ. 20.000 ύπερ τού Οίκου Ναύτου.
- Ή κυρία Ζηνοβία Δημάδη προσέφερε δρχ. 50.000 ύπερ τού Οίκοτροφείου Πειραιϊκός Φάρος.

Στή μνήμη ΒΑΣΟΥ ΚΑΒΟΥΝΙΔΗ

- Ό κ. Κώστας Μ. Λεμός προσέφερε δρχ. 20.000 ύπερ τού Οίκου Ναύτου.
- Οι κ.κ. Νίκος και Δημήτρης Λ. Νομικός προσέφεραν δρχ. 10.000 στή Παιδική Στέγη Κρώσφηλντ.

χανῶν τύπου PC.

— Σύγχρονες έγκαταστάσεις μέ μηχανές PC

4, και

— Τεχνο-οικονομικά άποτελέσματα από τήν χρήση βαρέων καυσίμων σε μεσόστροφες μηχανές τύπου PC.

· Υπογραμμίζεται δτι οι παραπάνω διαλέξεις θά γίνονται στήν Αγγλική, θά έπακολουθήσει δέ δεξιώσις προσφερομένη ύπο τών προαναφερομένων Οίκων.

Ο Έλληνο-Νορβηγικός Σύνδεσμος

· Υπό τήν αιγίδα τού Δημάρχου Αθηνών κ. Δημ. Μπέη και τού Πρέσβυτού τής Νορβηγίας κ. K. Ράσμουσεν πραγματοποιείται στίς 16 Μαΐου και ώρα 17:45 στήν Αίθουσα Παρνασσούς ό έτησιος έσορτασμός γιά τήν Εθνική Επέτειο τής Νορβηγίας.

Κύριος όμιλητης θά είναι ό πρόεδρος τού Συνδέσμου κ. Νικόλαος Οικονόμου μέ θέμα: «Η 17η Μαΐου 1814».

Ο χορός τού PCC

· Υπενθυμίζουμε δτι στίς 27 Μαΐου θά δοθεί στό ξενοδοχείο «Απόλλων Παλάς» στό καβούρι ό έτησιος χορός τής Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακών «Επιχειρήσεων Port Captains Club» ό δποιος άναμενεται δτι θά σημειώσει έξαιρετική έπιτυχια.

— ΕΚΔΟΣΕΙΣ —

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

· Έκυκλοφόρησε τό τεύχος 3 τού Μαρτίου 1983 τής νομολογιακής ναυτικής έπιθεωρήσεως, στό όποιο δημοσιεύεται στήν άρχη ένδιαφέρουσα μελέτη τού έκδότου αύτης δικηγόρου κ. Ιακ. Σέργη με τόν τίτλο «Σύνθετη άλλοδαπού πλοίου και μισθός έλλειποντος» συμπληρούμενη όποι 3 δικαστικές αποφάσεις άναφερόμενες στό ίδιο θέμα.

· Στή συνέχεια δημοσιεύονται 14 πρόσφατοι απόφασεις τού Πρωτοδικείου και Έφετείου Πειραιώς γιά θέματα ναυτικής έργασίας, ύποθηκης και πλειστηριασμού πλοίου, ναυτεργατικών σωματείων κ.λ.π.

· Τέλος όποι τήν τελευταία ναυτιλιακή νομοθεσία δημοσιεύεται ό νόμος 1314/83 γιά τήν κύρωση τής διεθνούς συμβάσεως τού Λονδίνου 1978 «περί προτύπων έκπαιδεύσεως κ.λ.π.» και διάφορα διατάγματα τρεχούσης φύσεως.

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, Pernabuco

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.



Θαλάσσια άτυχήματα

Όνομα	Σημαία	"Έτος ναυπηγήσ.	Τ.Γκρός	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Έλληνική	1969	12.061	Συγκρούστηκε με τό κοντεΐνερόπλοιο «Dania» και ύπέστη σοβαρές ζημιές στήν πλώρη. Άνελήφθησαν μόνιμες έπισκευές στήν Όλλανδια.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ	Κύπρου	1982	11.988	Έπιθεωρήθηκε έν πλώ στό Λέγκχορν στίς 26 Απριλίου λόγω ζημιών στό κατάστρωμα κατά τήν φόρτωση του σκάφους στό ίδιο λιμένα. Άνελήφθησαν μόνιμες έπισκευές.
ΑΡΗΣ	Έλληνική	1970	9.842	Συγκρούστηκε με τό μπάλκ κάρριερ «Woudensdrecht» στίς 24 Απριλίου άνοικτά τού Πειραιώς και ύπέστη μικρές έλασματουργικές ζημιές.
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	1973	7.594	Σάντος γιά Σίντνεϋ έμφορτο έμεινε άκυρόντο σέ θέση πλάτος 36 52 δυτικό μήκος 61 47 άνατολικό λόγω βλάβης τής μηχανής στίς 9 Μαΐου. Ρυμουλκό άνέλαβε τήν ρυμούλκηση του σκάφους στό Ντώρμπαν γιά έπισκευές.
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	Έλληνική	1964	9.406	Υπό δεξαμενισμό στό Μοντεβίδεο στίς 9 Μαΐου λόγω ζημιάς στή προπέλλα από πρόσκρουση σέ άγνωστο πλωτό άντικειμένο.
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΛΑΡΝΤ	Έλληνική	1978	10.832	Συγκρούστηκε με τήν φορτηγίδα «Eiko Maru No. 6» στίς 27 Απριλίου και ύπέστη έλασματουργικές ζημιές. Άνελήφθησαν έπισκευές στό Κόμπε.
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	Έλληνική	1968	4.350	Σουέζ γιά Μομβάσα ύπέστη στίς άρχές Μαΐου ζημιά στήν κυρ. μηχανή και προσόρμισε στό "Αντεν. Αναγκαία άνταλλακτικά και προσωπικό γιά τήν έκτέλεση έπισκευών άπεστάλησαν από τόν Πειραιά.
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	Έλληνική	1966	1.597	Λέγκχορν γιά Τρίπολη έξεπεμψε σήμα κινδύνου στίς 5 Μαΐου λόγω πυρκαϊάς στό μηχανοστάσιο τό όποιο άργότερα άκυρθηκε καθώς ή πυρκαϊά τέθηκε ύπό τόν ξεγχο τού πληρώματος.
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	Έλληνική	1978	10.299	Έπιθεωρήθηκε στήν Πύλο στίς 3 Μαΐου λόγω ζημιάς στούς κυλίνδρους κυρ. μηχανής.
ΜΠΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ:				
ΑΘΗΝΑ	Έλληνική	1963	10.170	Ρουέν γιά Κορέα προσάραξε σέ θέση πλάτος 27 36 12 βόρειο μήκος 33 51 36 άνατολικό στίς 3 Μαΐου. Άποκολλήθηκε μετά δύο ήμέρες και άγκυροβόλησε γιά έπιθεώρηση.
ΑΙΓΑΙΝΗΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	Έλληνική	1968	13.388	Στό Σακάι, έξετέλεσε έπισκευές τιμονιού οι όποιες όλοκληρώθηκαν στή 1 Μαΐου.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	Έλληνική	1965	11.906	Υπό ρυμούλκηση άνοικτά τού Ντουμπάϊ έμφορτο, χωρίς νά γνωσθεῖ ή ζημία.
ΛΑΡΡΥ Λ.	Έλληνική	1970	16.306	Προσέκρουσε στά λόκς τού Παναμᾶ στή 1 Μαΐου και ύπέστη έλασματουργικές ζημιές. Τό σκάφος άνεχώρησε από Κριστομπάλ τήν έπομένη.
ΠΥΘΕΥΣ	Έλληνική	1972	10.351	Πειραιά γιά Βόλο κενό φορτίου ύπέστη ζημία τής κυρ. μηχανής στίς 3 μαΐου. Ρυμουλκήθηκε στόν Πειραιά γιά έπισκευές.

Η ναυλαγορά

Οι έσορτές του Πάσχα τών Όρθοδόξων, ή έσορταστική πρώτη έβδομάδα του Μαΐου στην Ιαπωνία, στή Νότια Κορέα και οι έσορτές της Πρωτομαγιάς αεί διάφορες διάλεις χώρες περιορίσαν τις έργασιμες ημέρες τού τελευταίου δεκαπενθημέρου. Γεγονός πού δέν έπειτρεψε πλήρη διαμόρφωση τών έξελιξεων της άγοράς, ή όποια παρέμεινε φαινομενικά στά προηγουμένων διαμορφώμένων έπιπεδων.

Έτσι, τά σιτηρά όποι τών Κόλπο γιά τό Κόντινεντ πλήρωσαν δολ. 8 γιά 72.000 τόννους και δολ. 8,25 γιά 73.000 τόννους (κλειστήματα Ζης και δης Μαΐου, άντιστοιχως). Στίς φορτώσεις γιά Ιαπωνία ύπηρξε χαρακτηριστική άπραξία με μόνο άξιόλογα κλειστήματα, μόλις περί τά μέσα της τελευταίας έβδομάδας, τριών

πλοίων γιά 30.000 τόννους περίπου τό καθένα στά δολ. 21,75 όντα τόννο (φορτώσεις Ιουνίου και Ιουλίου).

Άλλες διεισιδημόνευτες ναυλώσεις:

— 43.000 τόννοι, όποι Κόλπο γιά Ελλάδα, δολ. 12,25 φίο, 5 ημέρες/6.000 τον., Μάιο.

— 25.000 τόννοι, όποι Κόλπο γιά Νορβηγία, δολ. 18 φίο, 4 ημέρες/4.000 τον., Μάιο.

— 20.000 τόννοι, όποι Κόλπο γιά Δ. Μεξικό, δολ. 21,25 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον., Μάιο.

— 16.000 τόννοι όποι Τολέδο με συμπλήρωση στούς 20.000 τον., όποι Άγ. Λαυρέντιο, δολ. 21,65 και δολ. 14,65, άντιστοιχα, με 4 ημέρες/2.000 τον., Μάιο.

— Περίπου 30.000 τόννοι, όποι Δ. Ακτή ΗΠΑ γιά Χιλή, δολ. 17,90 με 4.000/2.500 τον., Ιούλιο.

— 13.000 τόννοι, όποι Ρουέν γιά Δυτ. Μεσογείο, δολ. 9,50 με 5.000/3.000 τον., Μάιο.

Μία σχετικά ζωηρότερη κίνηση όποι Ν. Αμερική έκφραστη με χρονοναυλώσεις μάλλον παρά ταξίδια.

Μετρημένες στά δάχτυλα οι ναυλώσεις στό κάρβουνο και τά μεταλλεύματα, τουλάχιστον δύος έπισημα άνακοινώθηκαν, δέν άφηνουν περιθώρια σχολιασμού.

— 66.000 τόννοι, κάρβουνο όποι Χ. Ρόντς γιά Ιταλία, δολ. 7 άντα τόννο με 2,5 ημέρες φόρτωση ή έκφρωση, Μάιο.

— 140.000 τόννοι μεταλλεύματος, όποι Σέβεν "Αιλαντς γιά Ιαπωνία, δολ. 9 φίο με 90.000/35.000 φορτοεκφρωση, Ιούνιο.

NIPPON YUSEN KAISHA (N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξι Ιαπωνίας και τάναπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως
μέ προσεγγίσεις και είς έτέρους λιμένας "Απω Ανατολής.

Γενικοί Πράκτορες δι' όλην τήν Ελλάδα:
«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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



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

Έλαχιστη ή κίνηση στά λιπάσματα μέχρι περιοριστική την δύναση των ινδών. Τό ίδιο και τά τοιμέντα. 'Αντίθετα, ή ζάχαρη έκφραστηκε, δυνατού πιστεύεται, μέσειρά χρονοναυλώσεως, κυρίως από Βραζιλία. Θά διακρίναμε τούς 15.000 τόνους από Αύστραλια για Κίνα στά δολ. 17,50 φίο.

OI XRONONAYLΩΣΕΙΣ

Ίκανος άριθμός χρονοναυλώσεων κατά ταξίδι έκαλυψε σε άρκετό βαθμό την προσφορά χωρητικότητας. Σέ μια γενική θεώρηση και πάντα με μέτρο σύγκρισης τό πρόσφατο παρελθόν, τά πληρωθέντα μισθώματα δείχνουν σταθερότητα. 'Ακριβέστερη είκόνα μόνο μερικά παραδείγματα μπορούν νά δώσουν:

- 75.000 τον. d.w., από Άμμεροα γιά κυκλικό N. Αμερικής μέπαναπαράσοη Γιβραλτάρ — Άμβούργο, δολ. 6.500.
- 70.000 τον. d.w., από Φλόριντα γιά 'Απω Άνατολή, δολ. 6.500 πλέον δολ. 250.000 γιά πλού ύπο έρμα.
- 54.000 τον. d.w. από Σιγκαπούρη γιά Κόντινεντ, δολ. 2.500.
- 53.500 τον. d.w. από Πασαρέρ γιά Ιαπωνία μέσω Πλείτ, δολ. 5.840.
- 39.500 τον. d.w. από Πορτογαλία γιά N. A. Ασία μέσω Κόντινεντ, δολ. 7.300.
- 33.600 τον. d.w., από N. Άφρικη γιά N. Κορέα μέσω N. Αμερικής, δολ. 6.000.
- 26.700 τον. d.w., παράδοση Σικάριο γιά Τυνησία, δολ. 4.360 πλέον δολ. 120.000.
- 17.000 τον. d.w. από Άμβούργο γιά N. A. Ασία,

δολ. 4.350.

Τέλος, μπάλκ κάρριερ 140.000 τον. d.w. ναυλώθηκε γιά ένα έτος μέ δολ. 1.10 άνα τον. d.w. τό μήνα.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

'Η ναυλωση ένός άκαθορίστου άριθμου VLCC μέ έμπιστευτικούς δρους δέν μπορεί νά σημαίνει, κατά τούς παραπηρέτες τής άγνοράς, τίποτα δλλο μιά δύναδο τών ναυλών πού οι ναυλωτές προσποθούν νά άποκριψουν. Από τά λίγα έποιμως άνακοινωθέντα, δηνώς οι 230.000 τόνοι από Κάρυκ γιά Κόντινεντ στά WS 23, δέν προκύπτει, βεβαίως, καρμία βελτίωση. 'Ετσι, ή έξαγωγή άνθαλεστέρων αυμπερασμάτων άποτελεί δύκομη κάποιο χρόνο.

Στό μικρότερα πλοια, ή δραστηριότητα τής ΒΡ άξιολογη όλλα τοπικής μάλλον ομοσίας δύο ή περιοχή τών τοξιδών περιέκλει τό 'Ηνωμένο Βασίλειο — Κόντινεντ — Σκανδιναυσία:

- 61.000 τον., από Τής γιά Σκανδιναυσία, WS 82-5
- 56.000 τον. από Τής γιά Ρότερνταμ, WS 102-5

Δραστήρια και ή δυορά τής Δ. Άφρικής μέ μεγάλο άριθμό ναυλώσεων από Νιγηρία. Ένδεικτικά αναφέρομε:

— 120.000 τον., από Δ. Άφρική γιά Καραϊβική ή Κόλπο, WS 36,5 μέ δύψιν 'Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ στά WS 39 και WS 41 γιά Μεσόγειο/Κόντινεντ.

— 100.000 τον., γιά Κόντινεντ, WS 62,5.

'Η Μεσόγειος δέν παρουσίασε άξιολογη κίνηση και οι 135.000 τόνοι γιά ένδομεσογειακή μεταφορά πληρώθηκαν WS 35.

'Αριθμός ναυλώσεων μικροτέρων πλοίων από Περσικό, μέ έμπιστευτικούς δρους, έδωσε μιά αισιοδοξία στούς πλοιοκτήτες.

Τέλος, τά καθαρό φορτία κινήθηκαν σέ έπιπεδο «ρουτίνας» μέ έλαχιστες έξαιρσεις:

— 30.000 τον., από Καραϊβική γιά 'Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 122,5 έως 115.

— 20.000 τον., από 'Αντεν γιά Μπαντάρ 'Αμπάς, WS 110.

— 19.000 τον., από Άλεξάνδρεια γιά Κόντινεντ, WS 150, δύψιν ΗΠΑ WS 120, Μεσόγειο 160.

Tá naυλωθέντα 'Ελληνικά πλοῖα

APO BOREIO KAI NOTIO AMERIKH, KANADA

ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ: Πουέρτο Κορτέζ δύψιν Γουατεμάλα 5.800 τον. ζάχαρη Αμερικ. Κόλπο, δολ. 14,25 από Γουατεμάλα ή δολ. 17,50 γιά Πουέρτο Κορτέζ 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, δημοσι.

Elegance at sea

The widest choice of distinguished

◆ EPIROTIKI CRUISES

MTS OCEANOS 3 & 4 Days THE GREEK ISLES & TURKEY

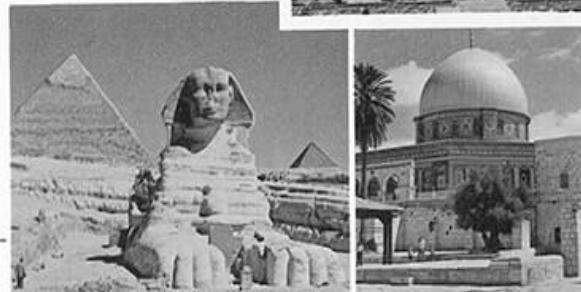
TSS ATLAS 7 Days EGYPT, ISRAEL, TURKEY

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

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΦΙΝ: Αμερικ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Νορβηγία δολ. 18 φίο 4 ήμέρες/4.000 τον. Μαΐου 17-23.
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ: Σαΐντ Λόρενς 25.000 τον. γεννήματα Μασαλία δολ. 15,25 φίο 4 ήμέρες/2.500 τον. Μαΐου 10-18.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Αμερικ. Κόλπο 72.000 τον. γεννήματα Γιούροπορ δολ. 8 φίο 12 ήμέρες, Μαΐου 13-20.

ΖΕΥΦΡΟΣ: Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα άνατολ. άκτη Μεξικού δολ. 10,50 φίο 4 ήμέρες/1.000 τον. Μαΐου 11-23.

ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ: Μεγάλες Λίμνες 12.000 τον. γεννήματα Βενεζουέλα δολ. 31 φίο 3 ήμέρες/1.000 τον. διεσε.

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ: Μπουένος Αύρες 9.000 τον. πλέλετς Ραβέννα δολ. 25 φίο 2.000/1.500 τον. Μαΐου 20-30.

ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚΗ: Μπουένος Αύρες 17.000 τον. ζυχαρ χύδην Βέρα Κρούζ, δολ. 37 φίο, 750/1.000 τον., όψιμον Αμερικ. Κόλπο δολ. 33, όψιμον άκτη Ατλαντικού δολ. 34, Μαΐου 14-16.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ: Νότιο Κορέα 19.000 τον. τοιμέντα Ινδία, δολ. 16,50 φίο 2.000/1.000 φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 1-10.

ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ: Ταιβάν 18.000 τον. τοιμέντα Ινδία, δολ. 16, φίο φορτοεκφόρτωση ώς παραπάνω, Απρίλιος 26 — Μαΐου 5.

ΝΕΦΕΛΗ: Σαουθάμπτον 19.000 τον. αιτηρά Λεμεσού, δολ. 14 φίο 4.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάιο.

ΑΙΔΗΨΩΣ: Ρουέν 13.000 τον. χύδην όραβοσιου Σαρδηνία, δολ. 9,50 φίο, 5.000 τον./3.000 τον. Μαΐου 10-15.

ΙΣΜΗΝΗ: Ήπιοσουίζ 5.250 τον. κριθής Άλγερια, δολ. 26,25 φίο 1.250/300 τον. φορτοεκφόρτωση διμεση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΑΣΣΙΑ: 26.246 τον. d.w. τού 1972. Παράδοση Ταυτικό μέσα Μαΐου, κυκλικό ταξίδι μέσω θαρρ. Κόλπου και έπανωπαράδοση άνατ. άκτη Μεξικού δολ. 4.500 την ήμέρα.

ΦΡΗΠΟΡΤ: 51.981 τον. d.w. Παράδοση Πάσσορε Απρίλιος 28, ταξίδι Ρίβερ Πλέτη και έπανωπαράδοση Ταιβάν δολ. 5.200 την ήμέρα, πλέον όμοιβής 100.000 δολ. για πλού ύπο έρμα.

ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ: 16.170 τον. τού 1967. Παράδοση Ιαπωνία διμεση, ταξίδι Μπαντάρ Αμπός, έπανωπαράδοση Μούσκατ δολ. 4.100 την ήμέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: 37.472 τον. τού 1977. Παράδοση Νότιο Κορέα διμεση, ταξίδι Μπουγκασούβιλ με έπανωπαράδοση Η.Β./Κόντινεντ δολ. 3.750 την ήμέρα, πλέον υπερωριών.

ΕΠΤΑΝΗΣΣΟΣ: 53.180 τον. d.w. δεξαμενόπλοιο τού 1962. Ταξίδια 10 έως 45 ήμερών πρός δολ. 7.750 την ήμέρα, Μαΐου 10.

ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ: 47.456 τον. d.w. τού 1968. Παράδοση Ντράμπων διμεση, ταξίδι μέσω άνατ. άκτης Νοτίου Αμερικής έπανωπαράδοση Πάσσορε ή Δυτ. Ιταλία δολ. 5.000 την ήμέρα.

ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ: 34.700 τον. d.w. τού 1976. Παράδοση με την άφετη πιλότου Λιοσαβέννας Μαΐου 9-14 έπανωπαράδοση Αίγυπτο δολ. 4.175 την ήμέρα.

ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ: 13.800 τον. d.w. τού 1983. Παράδοση Ιαπω-

νία Μαΐου 11-15, ταξίδι Βρετ. Κολομβίας με έπανωπαράδοση Αγγλία/Κόντινεντ δολ. 3.850 την ήμέρα.

ΓΚΡΕΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛΑ: 39.442 τον. d.w. τού 1966. Παράδοση Σετούμπαλ Μαΐου, ταξίδι Κόντινεντ, έπανωπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 7.300 την ήμέρα.

ΚΙΝΓΚ ΝΕΣΤΩΡ: 23.780 τον. d.w. τού 1963. Παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ διμεση, ταξίδι άνατολ. άκτης Αμερικής, έπανωπαράδοση Πάσσορε/Αμβούργο δολ. 3.650 την ήμέρα.

ΜΕΛΙΤΗ: 72.063 τον. d.w. τού 1975. Παράδοση Η.Β./Κόντινεντ διμεση ταξίδια 5-7 μηνών, έπανωπαράδοση Ατλαντικού δολ. 5.100 την ήμέρα.

ΑΠΟΛΩΛΗΝ: 22.240 τον. d.w. τού 1972. Παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ διμεση, ταξίδι άνατολ. άκτης Αμερικής, έπανωπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 3.500 την ήμέρα.

ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗ: 70.020 τον. d.w. τού 1968. Παράδοση Κή Γουέστ Μαΐου 15-25, ταξίδι μέσω Κόλπου και έπανωπαράδοση Απω Άνατολή δολ. 6.500 την ήμέρα πλέον δολ. 2500 για πλού ύπο έρμα.

ΦΡΗΝΤΟΝ: 15.175 τον. d.w. τού 1970. Παράδοση στόν πιλότο Αμερ. Κόλπου Μαΐου 11-17, έπανωπαράδοση με την άφετη Μπουεναβέντούρα δολ. 4.750 την ήμέρα.

ΟΥΛΤΙΜΑ: 15.159 τον. d.w. τού 1971. Παράδοση Ταξιν Μαΐου 10-15, ταξίδι με έπανωπαράδοση Κούβα δολ. 3.200 την ήμέρα.

ΜΙΣΤΕΡ ΜΑΪΚΕΛ: 53.836 τον. d.w. τού 1974. Παράδοση Κή Γουέστ Μαΐου 15-25, ταξίδι μέσω Κόλπου και έπανωπαράδοση Απω Άνατολή δολ. 5.000 την ήμέρα πλέον όμοιβής 160.000 δολ. για πλού ύπο έρμα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ: Περού 35.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Ατλαντικού/Κόλπο WS 120, Μαΐου 5.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ: Διυτ. Αφρική 100.000 τον. μέρος φορτίου Σαΐντ Κρουά WS 42,5, Μαΐου 5.

ΛΙΜΠΡΑ: Κίνα 18.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου διυτ. άκτη Ήνωμ. Πολιτειών WS 115, Μαΐου.

ΛΟΤΝΤΑ: Ανατ. άκτη Μεξικού 45.000 τον. μέρος φορτίου Αμερικ. Κόλπο WS 110, Μαΐου 3.

ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α: Κάραργκ Αίλ. 220.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου Σιγκαπούρην ναύλος δεν άνακοινώθηκε, Μαΐου 3.

ΜΑΡΙΑ: Σαλλόμ Βό 65.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Ατλαντικού WS 40, όψιμον Αμερικ. Κόλπο WS 37,5, Μαΐου 8.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑΓΚΙΝΤ: Σαλλόμ Βό 64.000 τον. μέρος φορτίου διυτική άκτη Αγγλίας/Κόντινεντ WS 80, όψιμον άνατολ. άκτης Η.Β. WS 90, Μαΐου 3.

MANNA: Σαλλόμ Βό 110.000 τον. μέρος φορτίου Αγγλία/Κόντινεντ WS 50, όψιμον Αμερ. Κόλπο/Μπαχάμες WS 30, όψιμον άκτη Ατλαντικού WS 35, όψιμον άποθήκευσης μέχρι 30 ήμερες πρός δολ. 11.000 ήμερης, Μαΐου 7.

ΘΕΟΔΑΙΓΜΩΝ: Καραϊβική 33.000 τον. άκτη Ατλαντικού/Κόλπο WS 48, Μαΐου 4.

ΑΘΗΝΑ: Ταξίδι Καραϊβικής 42.500 τον. κατ' άποκοπή δολ. 167.500, Μαΐου 4.

ΜΑΝΤΟ V: Καραϊβική 28.000 τον. άκτη Ατλαντικού WS 125, Μαΐου 1.

ΧΙΟΣ: Περού 30.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Ατλαντικού/Κόλπο WS 125, Μαΐου 13.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΔΟΞΑ: Αντεν 20.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου Μπαντάρ Αμπάς WS 110, Μαΐου 8.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Διυτ. Αφρική 120.000 τον. μέρος φορτίου Σαΐντ Κρουά, WS 42, Μαΐου 15.

ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ: Σαλλόμ Βό 66.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Ατλαντικού WS 43,5, όψιμον Αμερ. Κόλπο WS 41, Μαΐου 11.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Ίνδονηρία 45.000 τον. μέρος φορτίου, διυτ. άκτη Η.Π./Ατλαντικό/Κόλπο ή Καραϊβική WS 92 ή WS 96 για θέρμανση όργανο, Μαΐου 10.

ΤΡΑΙΑΝΤΑΡ: Ανατολ. Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου, Αμερικ. Κόλπο WS 92, Μαΐου 12.

ΤΟΡΝΑΝΤΟ: Έκουαντόρ 60.000 τον. μέρος φορτίου Ίντσαν WS 70, Μαΐου 15.

ΜΕΓΑΣ: Σαΐντ Κρουά 70.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Ατλαντικού/Κόλπο WS 67,5 Μαΐου 6.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Αρξό 90.000 τον. μέρος φορτίου Φός WS 75, όψιμον Κόντινεντ WS 70, Μαΐου 5.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΑΛΟΥ: Διυτ. Αφρική 80.000 τον. μέρος φορτίου Σαΐντ Κρουά WS 52,5, Μαΐου 16.



"ΑΙΓΙΣ"

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Π.Ε

Αργυρουπολεως 2α Καλλιθεα
Τηλ: 958.5061-75 (15 γραμμες)

Telex: 219113-8

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

Η έσορταστική περίοδος, δημιουργεί στις στήλες της Ναυλαγοράς, σήμαναν μία άναπτυξιακή στην άγοραπωληστική δραστηριότητα. Έτσι, η σημερινή μας στήλη άναφέρεται βασικά στα παραλειπόμενα της προηγουμένης περιόδου και μερικές νέες συμφωνίες μόνο.

Έλληνες της Νέας Ύρκης άγραφασαν το ULCC "COASTAL HERCULES" (327.741 TDW τού 1978, με IGS/COW/κλπ) στά δολ. 5.600.000. Τιμή λίαν συμφέρουσα στον άγοραστη ήταν ληφθεὶς ύψη δύψη ή λικία και τά λοιπά χαρακτηριστικά του πλοίου.

Σχόλια προκάλεσε και ή πώληση του πλοίου παραγώγων M/T "ARDMORE" (31.600 TDW, τού 1975) στά δολ. 8.500.000 ήταν ληφθεὶς ύψη δύψη ήτις άδελφος ακάφος πολύ πρόσφατα έπωλήθη στά δολ. 7.200.000.

Στόν τομέα των μπαλκ κάρριερς, θά σημειώσουμε τήν πώληση του M/V "MOUNT PELION" στά δολ. 3.100.000 και τήν του M/V "THORUNN" σε Ισαρλίνιούς έναντι δολ. 5.300.000.

Στόν φορτηγά γενικού φορτίου, τά τρια ασβεστικής κατασκευής άραβικά πλοια "AL ARIDHIAH/AL OMARIAH/AL MANSOURIAH" (13.700 TDW, τού 1969/71) έναντι δολ. 1.100.000 (έκαστον), άποτελούν πράξη πού καλείται κανείς νά κρίνει μόνο κάτω άπο τό πρίσμα του βαθμού συντήρησης των.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ζωηρό τό άγοραπωληστικό ένδιαφέρον στό Πακιστάν, έν δ-

ψει τής διακοπής τής δραστηριότητας λόγω τής προσεχούς περιόδου τών μουσώνων. Σεβαστός άριθμός πλοίων άγοράστηκε σε έπιπεδα πού δείχνουν μιά (πρόσκαιρη;) σταθερότητα. Χαρακτηριστικά άναφέρομε:

M/V ORIENT HORIZON: 7.355 τόννοι, δολ. 84
T/T POINT REVERE: 6.486 τόννοι, δολ. 88
M/V SOULA K: 5.060 τόννοι, δολ. 79
M/V PELOPS: 4.650 τόννοι, δολ. 79
T/T STALAND: 36.563 τόννοι, δολ. 90

Άριθμός μικρών πλοίων (περίπου 2.000 τόννων βάρους) στά δολ. 65.

Γιά πρώτη φορά άπο μακρού χρόνου, δισήμαντη ή κίνηση στήν Ταιβάν. Άντιθετα, τό Μπαγκλαντές έκανε τήν έμφανσή του μέ την άγορά του M/V "GOLDEN LADY" στά δολ. 84 (7.220 τόννοι).

Τέλος, τό M/V "GALINI" πωλήθηκε μέ παράδοση Ρόπτερνταμ σε Ισπανούς διαλυτές στά δολ. 34.

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

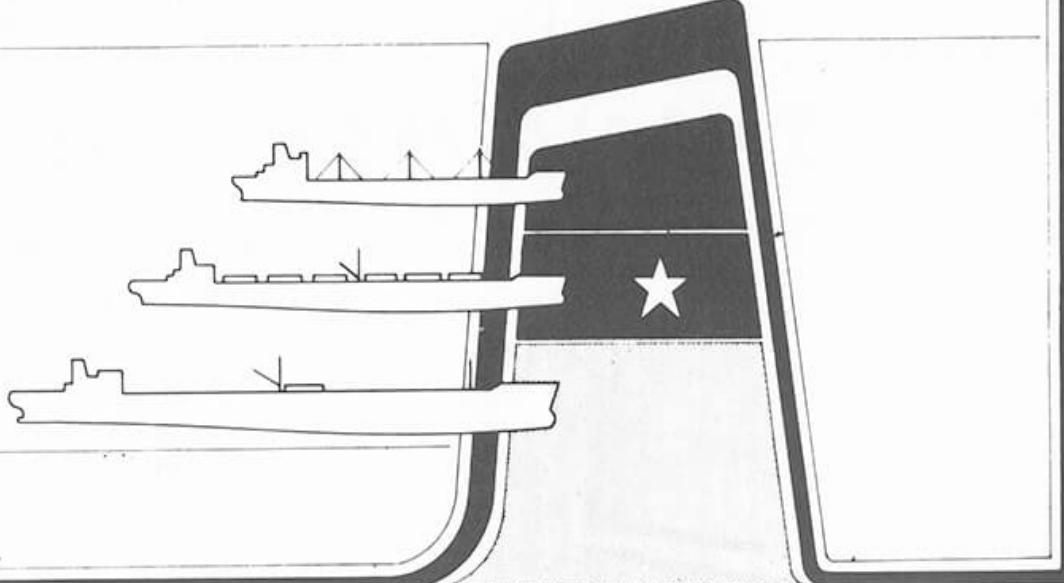
Ένώ στόν Ευρωπαϊκό χώρο ή έξασφάλιση νέων παραγγελιών άποτελεί τό βασικό και έν πολλοίς άλιτο πρόβλημα τών ναυπηγείων, στήν Άπω Ανατολή ή κατά τάση φαίνεται νά έχει πρόσφατα μεταβληθεὶς κατά τρόπο έντυπωσιακό.

Στήν Ιαπωνία, ή συμπλήρωση τού ναυπηγικού προγράμματος τής SANKO μέ τήν τοποθέτηση 78 (κατ' άλλους 81) συνολικώς παραγγελιών μπάλκ κάρριερς, πού κάλυψαν μερικώς διά σχεδόν τά μεγάλα ναυπηγεία, δύωσα μιά λύση στό πρόβλημα τής συμπληρώσεως τών κενών ναυπηγικών κλινών και τής άνεργιας. Λύση πού έπικυρώθηκε άπο τήν σειρά τών παραγγελιών Έλληνων πλοιοκτητών. Δεδομένου ότι οι διαπραγματεύσεις γιά μερικά συμβόλαια συνεχίζονται άκομη και λαμβανομένου ύπ' δψη ότι έχουν συνομολογηθεὶ πολλά δψιόν, ή παράθεση καταλόγου παραγγελιών παραμένει έπισφαλής. Μπορούμε δώμας σε αύτό τό στάδιο νά πούμε, ότι οι πρόσφατες παραγγελίες βασικώς άφορούν στούς γνωστούς τύπου FREEDOM MARK II και FUTURE -32 τής IHI, τούς 32 κάι 40.000 TDW, τής MHI και παρόμοια σχέδια μπάλκ κάρριερς πού, γιά λόγους δχι άπολυτα κατανοητούς, συγκεντρώνουν τήν γενική προσαρχή.

Στήν N. Κορέα, ή έπισημοποίηση τής παραγγελίας τής U.S. LINES γιά 12 πλοία - κοντέινερς στήν Daewoo και ή σημαντικός άριθμός τών συμβολαιών πού έξασφάλισε ή Hyundai (πιθανολογείται ή πρόσφατη ύπογραφή συμβολαιών γιά 28 πλοία) παρέχει τό δικαιώμα στούς έκει ναυπηγούς άναμονής γιά έξασφάλιση καλυτέρων τιμών. Έλληνες, Άμερικανοί, Γάλλοι, Αιγύπτιοι, Σκανδιναβοί, άναφέρονται μεταξύ τών άγοραστών.

Ηδη οι ναυπηγικές τιμές έχουν ακληρύνει, ένώ πολλοί ναυπηγοί είναι ήπιρθμοι νά καλύψουν θέσεις μετά τό τέλος του 1984 ή τά μέσα του 1985.

Η ΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR



DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



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

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Broström Shipping Co., Sweden and The Finland Steamship Co., Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

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

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α. Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

English Supplement

Issue No: 1150/910 ~ May 15, 1983

STRIKE THREAT

The Seamen's Union and the Engineer's Union have threatened a strike against the draft law with the measures to meet the shipping crisis and increase the competitiveness of the Greek fleet. The following points should be noted with regard to the people who are calling the strike:

First, the leaders of these unions now only represent themselves and a handful of followers who persist in ignoring the signs of the times.

Secondly, these union bosses are fully aware of their lack of support and, in spite of their continual rantings against foreign crews, they are now appealing to them and to the competitors of Greek shipping to achieve their aims.

Thirdly, they take nobody into account in striving for these aims, neither those who say they oppose foreign crews, nor the unemployed seamen who are anxiously waiting for someone to sign off so they can find a job.

Fourthly, their sole aim is not to protect the interests of Greek seamen, which nobody is threatening, but to do away with the Greek ship, for reasons best known to themselves.

These points are not conjectural. They are based on specific facts and should be known to all our seamen so they can cast aside those who are scheming so industriously against them.

The fact that the leadership of these unions represents only itself is proved by the meagreness of the attendance at the assemblies in which their decisions were taken. At the March general meeting of the Engineers' Union there were only 125 members in attendance when there were more than 2,500 unemployed engineers in the capital area at that time, according to the Ministry's labour exchange figures. At the general meeting of the Seamen's Union, less than 65 attended while there were 230 unemployed seamen at the time, without calculating another 180 deck boys who belong to this union. So it is the leadership of these unions which is carrying out decisions taken at general meetings attended by 125 and 65 members respectively and which affect the entire body of their membership.

However, because they are aware of their lack of support and that those who

follow them appear to be wearing blinders, they have resorted to support from foreigners.

The measures in the draft law to meet the shipping crisis will be of benefit to our seamen, first and foremost. Because they will render Greek ships more competitive and make it possible for laid-up ships to be recommissioned. And this means employment for those who are out of work and security for those who are working. They should all, therefore, think twice before opposing these measures and give the proper answer to those whose tactics can lead only to disastrous consequences.

THE DRAFT LAW

There is every indication that the draft law for measures to meet the shipping crisis will finally be revised in such a way as to serve its aims without arousing the opposition of the shipowners. In any case, unemployment is not as bad as it was and looks like disappearing entirely as soon as it becomes possible for all laid-up ships to be recommissioned. We repeat that the opposition of the shipowners to the original draft was chiefly based on the fact that

it contained provisions which conflicted with the institutional framework of shipping legislation and which were therefore unacceptable. We repeat also that to our mind, the government should contain itself to serving Greek Shipping and nothing more. To interfere with the functions of shipping enterprises, even if only to cope with a circumstantial emergency, is something to be avoided at all costs because it will not be accepted.

It is to be hoped that the draft law will be enacted by parliament with the consent of the main interested parties, which means unanimous consent.

VICIOUS CIRCLE

Britain's Minister of Shipping has declared in Parliament that only reduced complements can stop the continuing decline in Britain's merchant fleet. He asks why Britain cannot do this when the Norwegians have successfully reduced their complements without sacrificing safety.

Moreover, British owners believe that they can survive only if, in addition to reduced complements, they can continue to use Asiatic crews, as they have done for the past two centuries.

Naturally, the British unions do not agree and maintain that Asiatics should

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

be replaced by Britons who become unemployed as a result of the decline in number of the British fleet.

The owners reply that it is precisely for this reason that their ships are no longer competitive and that they will be obliged either to sell them or transfer them to other registries, which would further reduce the fleet and job opportunities for British seamen. And so the vicious circle continues.

SHIPPING JOINT VENTURES IN DEVELOPING COUNTRIES

Maritime experts from the established shipping nations have started fact-finding studies in eight developing countries on the prospects for successful joint ventures in shipping.

In accordance to the terms of the "Caracas Declaration", senior executives of major companies, are visiting Asian countries India, Mexico and Brazil as part of a drive by the world sea transport industry to convince developing nations that shipping operations should be based on free market principles rather than government intervention.

The project was launched by the Sea Transport Commission of the International Chamber of Commerce and the studies now in progress are part of a joint exercise by the European Community Commission and the ICC. The ICC plans to send out more experts later in the year to other countries in Latin America and in Africa.

IMO GROWS TO 124 MEMBER STATES

IMO, the United Nations specialized agency concerned with shipping safety and the prevention of pollution from sh-

ips, now has 124 Member States. The two newest Member States are Fiji and Guatemala. Fiji's instrument of acceptance of the IMO Convention was deposited on 14 March and Guatemala's on 16 March.

FLOATING WAREHOUSES

In order to relieve the congestion at most ports in developing countries in taking delivery of grain cargoes it has been proposed to create a fleet of warehouse ships composed of modified tankers and bulk carriers.

It has been indeed noted that in many of these ports the lack of warehousing facilities and the lack of proper handling equipment often causes damage to cargoes or the pollution of goods. It is also a fact that grain storage installations are usually costly and mostly unavailable at these ports, as a result of which ships have to wait a long time for their turn to unload.

For these reasons, the use of floating units, mainly tankers and bulkers, which are now laid up, would not only solve the problem of storage but of congestion as well.

THE BLACK MENACE

As announced by the Health Minister of Kuwait, Iranian and Iraqi delegates are meeting in Kuwait to discuss the problem of the giant oil slick which is menacing the entire area.

This slick was caused by a leak from two Persian oil wells when Iraqi bombings damaged three pipelines carrying the oil to a terminal. As might be expected, the slick is growing daily and is now estimated to have a length of 50 km. and

50 YEARS AGO

— The Minister of the Navy and the Director of Merchant Shipping, Mr. Christofidis, are to be congratulated for their legislation on the regulation of our shipping.

— Proof of the wealth contained in our seas is the fact that from 6th March to 4th May 140 tons of fresh fish were exported to Italy.

— Hellenic Coast Lines have inaugurated a regular line from Piraeus to Cyprus, Palestine, Syria and Egypt.

— The Navy Minister, Mr. Hadjikyriacos, acted swiftly to ascertain that the choice of a Danish ship instead of Greek one to carry grain from the Plate to Greece was coincidental.

— The cargo ship "Eleftherios Venizelos" of 4,572 grt. built in 1898 and belonging to the bankrupt Chios S.A. company was sold for scrap to Italian yards for 3,000 pounds with delivery in Chios where it is laid up or 3,250 pounds (14/3 per grt.) with delivery at Spezzia.

(Naftika Chronika No. 58 — 15/5/1933)

a breadth of 30 km. representing about 50,000 tons of oil. It is creeping towards the northern shore of Bahrain and is already threatening the desalination plants of Saudi Arabia and Qatar.

Meanwhile, the Iraqis have not yet decided whether they will agree to suspend hostilities to enable repairs to be carried out while the Iranians refuse to accept proposals made by the Environment Protection Organisation, accusing the Iraqis of trying to take advantage of a ceasefire.

VAKIS VLAHOULIS S.A.

SHIPBROKERS

- SALE & PURCHASE OF SECOND HAND TONNAGE
- NEWBUILDING CONTRACTING
- TIMECHARTER
- THE ONLY PIRAEUS SHIPBROKING FIRM
SPECIALIZING IN REEFER CHARTERING & S + P

6, SKOYZE STREET,
PIRAEUS — GREECE

TELEPHONES: 452 2903

452 2974

TELEX: 21 2196 STAR

21 3958 STAR

‘Η κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

ΑΒΑΝΣ	60	6646	άργει Πειραιά	ΑΙΓΑΙΟΝ	66	14383	άργει 'Αργοστόλι
ΑΒΑΙ	62	10405	άργει Γαλαξείδι	ΑΙΗΤΣΑΞ	63	1142	εις Ρία περ Νοντεβέρα 21/4
ΑΒΙΝ ΟΓΓΑ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	69	104616	άργει 'Αλιβέρι	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ε. 'Ορισταν 19/4
ΑΒΙΝ ΟΓΓΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	άργει 'Αλιβέρι	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	2938	α. Κόρινθο 27/4 διά 'Ελευσίνα
ΑΓΑΘΑ	74	6017	άργει 'Αστακό	Α'ΙΓΑΝΤ ΚΩΣ	56	3129	δ. Κωνιόπολη 17/4 διά 'Οδησσός
ΑΓΑΘΟΦ Φ.	61	13092	άργει Ρόττερνταμ	Α'ΙΓΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	α. Δ. 'Αντζελές 26/3 διά Βουβάλη
ΑΓΑΠΗΝ	69	10006	α. Τζένταν 16/4 διά Βουβάλη	Α'ΙΓΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6975	δ. Σούετ 24/4
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	ε. Τζένταν 23/4 διά Ίνδια	Α'ΙΓΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	ε. Καβάδας 17/4
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ.	62	12243	άργει Λαυρίο	Α'ΙΓΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Μπάχα Μπλάνκα 17/4
ΑΓΓΕΛΙΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	62	9517	άργει Σιγκαπούρην	ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	α. 'Αλεξανδρεία 16/4 διά 'Ισπανία
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	άργει Γαλαξείδι	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.	63	11502	άργει Πειραιά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Πειραιά	ΑΙΟΛΙΟΣ	55	7737	άργει Στυλίδα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	ύπο παραλαβή	ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	ε. 'Αμπέρα 16/4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	άργει Πειραιά	ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	δ. Ντόβερ 2/4
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	άργει Πειραιά	ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	
ΑΓΓΗΝΟΣ	71	9875	α. Γάνδη 11/4 διά 'Αλεξάνδρειαν				
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	άργει Λευκόδα	A'ΙΓΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083	ε. Λάγος 30/3
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	άργει Λευκόδα	A'ΙΓΡΗΝΣ ΖΕΑΛ	68	13633	α. Ν. 'Ορλέανην 25/3 διά Π. Καμπέλο
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	ε. Μόντρεαλ 25/4	A'ΙΓΡΗΝΣ ΣΕΣΤ.	69	13942	ε. 'Αγ. Φραγκισκο 22/4
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	δ. Γιβραλτάρ 2014 διά Κούβα	A'ΙΓΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	άργει Πειραιά
ΑΓΓΙΑΣ	82	36000	α. Λ. Αντζέλες 21/3	A'ΙΓΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	άργει Πειραιά
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	α. Λισσαβώνη 19/3 διά Ντουάλα	A'ΙΓΡΗΝΣ ΝΤΑ'ΙΜΟΝΤ	81	10714	ε. Ρεσίφε 12/4 διά Ρίγα
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	άργει Πειραιά	A'ΙΓΡΗΝΣ ΣΑΣΕΣ	65	20119	α. Π. 'Αντζέλες 14/4
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	άργει Πειραιά	A'ΙΓΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	10153	α. Ν. 'Ορλέανην 18/3
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	άργει Πρέβεζα	A'ΙΓΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	ε. Σακάλι 16/4
ΑΓΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	ε. 'Αλεξάνδρεια 15/4	AΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ	77	38484	α. Σιγκαπούρην 3/4 διά Κόμπε
ΑΓΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΣΤΙΝΟΣ	59	8852	άργει 'Αστακό	AΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ.	61	13184	άργει Πειραιά
ΑΓΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	δ. Παναόδι 25/4	AΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ.	63	6303	α. Ρ. 'Ιανέριο 14/4 διά 'Αλεξάνδρεια
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	α. 'Άλεξάνδρεια 24/4	AΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ.	57	5289	ύπο παραλαβή
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	άργει Πειραιά	AΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	α. Σαβόνα 8/4
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει Πειραιά	AΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517	α. Μίνα Κομούς 24/4
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	ε. Ρόττερνταμ 19/4	ΑΙΤΩΔΙΑ.	71	16018	α. Ντόρπρων 16/4 διά Ν. 'Αμερική
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8067	άργει Πειραιά	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Μονρόβια 19/4 διά 'Αμπιτζόν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	άργει Χαλκίδα	ΑΚΑΡΝΑΙΑ	73	9044	α. Σάντος 7/1 διά Γκουάνα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές	ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2276	δ. Κωνίπολη 17/5 διά Βάρνα	ΑΚΜΗ.	77	16080	α. Μανζανίκι 5/4
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	άργει Κουβέτη	ΑΚΜΩΝ	71	15119	άργει Πειραιά
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III.	70	15345	α. Πειραιά 6/4 διά Βαρκελώνη	ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	α. Καστελαμάρι 15/3
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV.	61	6038	ε. Κινουόρα 14/4	ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	68	24696	α. Σαράρ 8/4 διά Ντόρπρων
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ύπο παραλαβή	ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	α. Μπάχια Μπλάνκα 5/3 διά Κίνα
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	άργει Πειραιά	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	ε. Αμέρισα 7/4 διά Λάγος
ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	ε. Σαντούνη 11/4 διά 'Αρούμπρα	ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ	68	25084	α. Μπάχια Μπλάνκα 5/4 διά Κίνα
ΑΓΝΩΣΤΗΣ.	79	5178	άργει Πειραιά	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Φρηπόρ (Μπαχ) 17/4 διά Κ. Κριστί
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	66	32687	ε. Ρόττερνταμ 25/4 διά 'Αρούμπρα	ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25433	α. Μπάχια Μπλάνκα 9/ διά Κίνα
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	58	5037	άργει Χαλκίδα	ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΝΟ	68	24341	ε. Σινκαπούρη 19/2
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	69	9982	δ. Σουέτ 12/4	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	α. Βριτό 25/12 διά 'Αλεξάνδρεια
ΑΔΑΜΑΣ	69	10008	ε. Βόλο 8/2	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	άργει 'Αστακό
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΕΜΕΛΟΥ	77	10459	άργει Πειραιά	ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ε. Μαντζόύλι 14/4
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	67	6842	ε. Τζένταν 6/4 διά 'Αντεν	ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	δ. Παναόδι 19/4
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	άργει Πειραιά	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Στεττόντων 23/4
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΣΕΡ	70	4231	δ. Τζένταν 15/4 διά Γένοβα	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ.	72	13638	α. Ρόττερνταμ 25/4
ΑΔΩΝΙΣ Τ.	71	9999	άργει Πειραιά	ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Κωνίπολην 17/4 διά Ρωσία
ΑΕΤΟΣ	65	18315	δ. Π. Σάδι 15/4 διά 'Αλεξάνδρεια	ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	α. Αμβορίη 19/4
ΑΕΤΟΣ	72	3065	άργει Βενετία 22/4 διά 'Αλεξάνδρεια	ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	άργει Τρικομαλή
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	άργει Πειραιά	ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	άργει Εκουώνια
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	άργει Στυλίδα	ΑΛΑΣΚΑ 2.	59	1012	α. Ιζιρ 18/4 διά Μπιζέρτα
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	άργει Πειραιά	ΑΛΒΥΩΝ.	62	13122	ε. Σουέτ 21/4
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	άργει Χαλκίδα	ΑΛΒΟΡΔΑ	77	5868	ε. Λίκεν 17/4
ΑΘΑΝΑ.	56	13555	α. Ραγκούν 15/3 διά Σιγκαπούρην	ΑΛΕΑ.	73	8824	άργει Γαλαξείδι
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	άργει Ελευσίνα	ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	στόν Πειραιά
ΑΘΕΝ ΣΚΑ'Υ.	56	7369	άργει Ελευσίνα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	στόν Λουόντα
ΑΘΕΝΣ ΣΗ.	81	5023	άργει Αντικύρα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Κωνίπολη 29/3
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ.	54	7311	άργει Ιθάκη	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ.	69	13212	α. Τάμια 11/4 διά Ιμπινχάρ
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	δ. Γιβραλτάρ 25/4 διά Κορέα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΑ.	63	10170	άργει Πειραιά	ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	άργει Πειραιά
ΑΘΗΝΑ.	58	10662	άργει Πειραιά	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	δ. Κωνίπολη 18/4
ΑΘΗΝΑ.	68	8905	α. Π. 'Αλφεντ 21/4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ	78	15688	άργει Στυλίδα
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	άργει Πειραιά	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9206	α. Αλεξανδρεία 25/4
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	δ. Σουέτ 15/3 διά 'Ιράν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ.)	78	60653	άργει Πειραιά
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	α. Τενερίφη 24/4 διά Ρ. 'Ιανέριο	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ	57	4385	άργει Χαλκίδα
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	άργει Πειραιά 7/4/82	ΚΓΡΕ'ΙΤ (δ.)	73	152372	α. Φουτζέρια 30/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	άργει Σάντον 20/4 διά Μάλμπο	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΙΣΜΗΝΗ	68	9395	α. 'Αλγεθίρας 15/4 διά Σάντος
ΑΘΗΝΙΩΝ (μ.)	67	48747	ε. Σέβεν δίλ. 26/4	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΜΙΝΤ.	61	5376	άργει Σαλαμίνα
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	άργει Πειραιά	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ.	67	7560	άργει Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Μπέλφαστ 26/4	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΘ.	61	7704	άργει Πειραιά
ΑΘΘΟΛ ΦΟΡΡΕΣ.	67	17418	α. 'Αμπέρα 17/4 διά Τόκιο	ΑΛΕΣΙΑ (δ.)	58	7644	μεταφορές Κούβας
ΑΘΘΩΣ 1.	69	10008	δ. Γιβραλτάρ 15/4 διά Τζαμάικα	ΑΛΕΣΙΩΝ ΧΟΟΥΠ.	68	9084	άργει Σαρζά
ΑΘΘΩΣ 1.	64	7997	α. Χόβρη 18/4	ΑΛΘΑΙΑ.	74	23757	α. Ροζάριο 12/4
ΑΙΑΣ	67	9457	ε. Σουραμάνια 3053	ΑΛΙΑΓΚΑ ΣΤΑΡ.	64	2717	στό Λαυρίο 8/12
ΑΙΓΑΙΟΝ.	77	14274	α. Σάντος 30/3 διά Μπαρμπάντος	ΑΛΙΑΚΜΟΝ	68	16229	άργει Πειραιά
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΝΒ.	64	6387	α. Σιγκαπούρην 28/3	ΑΛΙΑΚΜΟΝ ΡΙΒΕΡ	71	9564	άργει Μπλάκουωτερ
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΔΥΒΟΣ.	64	1706	μεσογειακές μεταφορές	ΑΛΙΑΡΤΟΣ.	56	5772	άργει Πειραιά
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΩΤΙΡ.	64	4463	άργει Πειραιά	ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ.	68	11434	α. Βαρκελώνη 21/4
ΑΙΓΑΙΣ ΑΘΗΝΙΩΝ.	76	12498	ε. Πενάγκ 21/4	ΑΛΙΚΗ.	59	12996	άργει Γαλαξείδι
ΑΙΓΑΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ.	76	12498	δ. Σουέτ 17/3 διά Κίνα	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	άργει Πειραιά
ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΓ'ΟΝΗΡΗ.	74	18963	δ. Σουέτ 30/3 διά Σαγκάη	ΑΛΙΣΙΑ.	66	3762	α. Μάλτα 23/4
ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΤ'ΝΤ.	75	12498	άργει Πειραιά	ΑΛΚΑΖΑΡ.	65	9677	άργει Λάς Πόλμας
ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ.	70	9178	δ. Σουέτ 13/3	ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	άργει Στευπούλα
ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.	71	15204	άργει Πειραιά	ΑΛΚΑΙΟΣ.	75	11284	άργει Πειραιά
ΑΙΓΑΙΣ ΣΠΩΤΙΡ.	70	9078	μετων. «ΠΗΛΕΥΣ»	ΑΛΚΑΙΟΣ.	77	11213	α. Βαλένθια 13/4
ΑΙΓΑΙΣ ΣΤΟΙ'Κ.	71	11208	άργει Πειραιά	ΑΛΚΥΟΝΙΣ.	76	30277	α. Σιγκαπούρην 8/4
ΑΙΓΑΙΣ ΤΟΠΙΚ.	74	12498	α. 'Αλεξάνδρεια 19/4	ΑΛΚΥΟΝΙΣ.	73	13631	α. Σιγκαπούρην 8/4
ΑΙΓΑΙΣ ΤΡΕΙ'ΝΤ.	70	9025	δ. κωνταντίνη 14/4 διά Κωντάντζα	ΑΛΚΥΩΝ.	68	17374	δ. Πάσι 12/4
ΑΙΓΑΙΣ ΦΕ'ΙΜ.	69	8928	δ. Κωνίπολη 11/2 διά Νιγηρία	ΑΛΚΥΩΝ.	64	6274	ε. Πειραιά 26/2
ΑΙΓΑΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ.	72	11225	ε. Ιμπάνχα 13/4	ΑΛΜΑ.	80	11584	α. Ρεσίφε 18/2 διά ΗΠΑ
ΑΙΓΑΙΗΣ ΔΗΨΩΣ.	73	9369	α. 'Ανναπού 5/3	ΑΛΜΑ.	63	1594	α. Μαδίδια 14/4

ΑΛΜΑΡ	69	10373	ε. Πειραιά 2/3 (έπισκευες)	ΑΝΤΙΓΩΝΗ	68	12550	α. Χιμέζι 14/4
ΑΛΜΙ ΣΚΑΪ'	74	22246	ύπο παραλαβή	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	δ. Γιβραλτάρ 13/4
ΑΛΜΠΑΜΙΣΣΙΟΝ	64	15716	όργει Πειραιά	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Φιλαδέλφεια 15/3 διά Νιγηρία
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	58	4037	όργει Πειραιά	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 6/4
ΑΝΤΑ	66	2562	ε. Λεμεσός 3/2	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7961	ε. Αγαδρί 9/4
ΑΝΤΑΙΡ	70	16973	α. Τερψάτη 8/4 διά Αρούμπα	ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Βενετία 26/2
ΑΝΤΕΝΒΕΔΣ	78	12598	ύπο παραλαβή	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Αμβέρσα 14/4
ΑΝΤΙΣ	79	11000	ε. Μπρισμπάϊν 7/4 διά Ιαπωνία	ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	ε. Λάγος 16/1
ΑΝΤΙΣ	70	2605	ε. Μάικλ 17/4	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	όργει Έλευσινα
ΑΛΦΑ	62	4722	όργει Αστακό	ΑΝΤΩΝΙΟΥ Π.	62	14939	α. Ρ. Ιανέριο 7/4
ΑΛΦΑ	71	1571	α. Λισσαβώνα 17/4	ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΙΙ.	77	38515	α. Αύγουστα 8/4 διά Νάπολη
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	α. Κόρπους Κριότι 1/4	ΑΠΕΕ	73	16397	όργει Έλευσινα
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	α. Ν. Όρλεάνην 1/4 διά Λισσαβώνα	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	όργει Έλευσινα
AMAZONIA	77	9328	α. Αμβούργο 21/3 διά Κούβα	ΑΠΙΚΟ	64	9868	υπό παραλαβή
AMAZON	79	10966	δ. Σουεζ 25/4 διά Καράτσι	ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	ε. Άλεξανδρειαν 20/4
ΑΜΑΛΙΑ	58	8574	δ. Σουεζ 3/3	ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Τζένταν 13/4 διά Γέννυπο
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51844	όργει Πειραιά	ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	72	13136	όργει Πειραιά 12/12
ΑΜΑΛΙΑΝΤΑ	58	5164	ε. Π. Σάιδ 7/2	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	16210	ε. Σάντος 30/3
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	α. Μπαγιάδ 6/4	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I.	58	17899	δ. Κωνίπολη 1/4
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	στό Τόκιο ύπο συμπλήρωση	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV.	56	4979	μεσογειακές μεταφορές
ΑΜΙΤΣ ΚΑΤΑΣΥΡΤΗ	71	5895	ε. Τάραντα 30/1	ΑΠΟΥΣ	70	3275	όργει Πειραιά
ΑΜΕΘΟΥΣ	78	13889	α. Λισσαβώνα 15/4	ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ	60	3500	ε. Βαρκελώνη 22/4
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΣΕΡ	72	6680	δ. Παναμά 9/4	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	δ. Παναμά 7/4
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	Σαρζό 30/3 διά Ιαπωνία	ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Αμβέρσα 25/4
ΑΜΠΟΥΕΛΟ Δ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16887	όργει Πειραιά	ΑΡΑΝ ΜΠΑΙ'Υ	59	3593	όργει Πειραιά
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε. Αμβέρσα 19/4	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	ύπο παραλαβή
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	ε. Βαλένθια 18/4	ΑΡΓΚΟΝΟΤ	68	24877	δ. Π. Σάιδ 24/3
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	ε. Γιοκοχώμα 31/3	ΑΡΓΟΣ	69	9842	δ. Ελανόρε 13/4
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	Πάνωμα 14/4	ΑΡΓΥΡΟ	59	8775	όργει Έλευσινα
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	όργει Πειραιά	ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	όργει Λευκάδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΟΤ	81	36061	α. Φουκουνιάν 19/4	ΑΡΓΥΡΩ Μ.	60	1577	α. Π. ντέ Μπούκ 6/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Χάρπτον Ρόδος 29/3 διά ΗΠΑ	ΑΡΓΩ	72	16207	όργει Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	α. Λ. Αντζέλες 13/4	ΑΡΓΩ ΒΑΛΩΡ	78	1587	ε. Πειραιά 12/11 (έπισκευες)
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΓΙ'ΣΤΟΝ Μ	74	13348	α. Ρίταρντς Μπαι 2/2	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1587	α. Ρότερνταν 21/4 διά Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Ντάρντον 3/4 διά Χιούστον	ΑΡΓΩ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	76	1578	α. Νάντη 14/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	όργει Πειραιά	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Στάνλου 3/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Χιούστον 9/4	ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	δ. Κωνίπολη 14/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Τ	78	13889	όργει Πειραιά	ΑΡΓΩ ΦΑΙΘΟ	76	1579	ε. Πόρτσιουπο 15/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Χόκυ Κόκυ 10/4	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Γκρίνοκ 19/4 διά Λιβερπούλ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	όργει Έλευσινα				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Σαβάνα 22/4 διά Ναγκόγια				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	α. Ρίταρντς Μπαι 5/4				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΪ'	79	10993	όργει Αλιβέρι				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Μαπούτ 8/4				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙ'ΟΜΦ	76	13633	α. Τζένταν 10/4				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Σιγκαπούρη 7/3 διά Ντακάρ				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Ραγκούν 4/4				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Μοχάμεντ Μπάι Κασίμ 19/4				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΖΗΝ (δ.)	64	35333	α. Αμβούργο 13/4 διά Π. Σάιδ				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	όργει Έλευσινα				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Μανίλα 30/3 διά Ειβονμασούθ				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Γιοκοχώμα 12/4 διά Κολούμπια ρίβερ				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	δ. Παναμά 5/4				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	77	15378	α. Κέιπ Τάουν 1/4				
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	α. Χόκυ Κόκυ 14/4 διά Κελλάγκ				
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Ρουέν 10/4				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Τζένταν 5/4				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Ρίο Γκράντες 27/3				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	54	4493	α. Τζένταν 26/3				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β	69	15869	α. Γκέντ 8/4				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Δ	67	53448	όργει Έλευσινα				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	77	4713	α. Τέμα 13/4				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Ρίταρντς 12/4 διά Φρεντερίδια				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ	62	11503	όργει Έλευσινα				
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	όργει Αμβούργο				
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	ε. Σουδάμπα 10/4				
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Κολούμπια ρίβερ 13/4				
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	69	9627	α. Λ. Αντζέλες 22/3				
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	63	3387	α. Καβάλα 24/3				
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΤΛ	83	10470	α. Π. Ελιζίπετ 27/3				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Πούλο Μπούκου 8/4				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΛΑΣ (μ.)	72	119505	όργει Πειραιά				
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	όργει Πειραιά				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781	δ. Παναμά 31/3 διά Ρότερνταμ				
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Ντουμπάρα 18/3 διά Ποχάγκ				
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	ε. Γένοβα 24/4 διά Περσικό				
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Φρημάντι 18/4 διά Τούρκεστον				
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Τζέντα 2654				
ΑΝΕΜΟ Κ	71	4981	α. Κόνακρι 27/4 διά Κοτονού				
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Αμβούργο 22/3 διά Βενεζουέλα				
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	α. Νιούπορτ 15/4				
ΑΝΘΙΑ	64	11034	όργει Έλευσινα				
ΑΝΘΟΣ	79	11000	δ. Π. Σάιδ 5/4				
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Ν. Ορλεάνη 26/2 διά Π. Καμπέλο				
ΑΝΝΑ	64	2020	α. Ρουέν 16/4				
ΑΝΝΑ Α	57	10376	δ. Κωνίπολη 4/4				
ΑΝΝΑ ΑΤΤΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	όργει Έλευσινα				
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΔΟΥ	74	8915	α. Αμβούργο 14/4 διά Πειραιά				
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	δ. Σουεζ 12/3 διά Περσικό				
ΑΝΝΑ Κ	62	11503	όργει Πειραιά				
ΑΝΝΑ Κ. Π	57	9367	όργει Γαλαξείδι				
ΑΝΝΑ ΜΠΕΛΛΑ	67	20501	δ. Γιβραλτάρ 14/4				
ΑΝΝΑ Χ	66	21883	ε. Ντώρμπαταν 14/3				
ΑΝΝΙΚΑ Ν	69	11726	όργει Πειραιά				
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	δ. Κωνίπολη 3/4				
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ	65	19758	α. Τζένταν 14/4 διά Καράτσι				
ΑΝΝΟΥΔΑ	71	9826	α. Ριο Γκράντες 8/3 διά Ίραν				
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ε. Γένοβα 15/4				
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡΙ	54	5383	δ. Παναμά 22/3				
ΑΝΤΑΡ	69	11430	ε. Μογκαντίο 12/4				
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ	70	11474	α. Τζένταν 20/3				
ΑΝΤΖΕΑΛΑΝΤΙΚ	74	7557	ύπο παραλαβή				
ΑΝΤΖΕΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	62	4207	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΝΤΖΕΑ	67	24829	όργει Πόρτηπουρι				
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	όργει Πόρτηπουρι				
ΑΝΤΖΕΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	όργει Πόρτηπουρι				
ΑΝΤΖΕΛΑΝΤΙΚ	68	9122	α. Χιούστον 17/4				
ΑΝΤΖΕΛΑΝΤΙΚ	78	24941	όργει Αργοστόλι				
ΑΝΤΖΟΥΑΕΤΤΑ	66	15404	όργει Πειραιά				
ΑΝΤΖΙΓΚΟΥΑ	76	23149	δ. Γιβραλτάρ 24/2				
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	69	10373	α. Πειραιά 2/3 (έπισκευες)				
ΑΝΤΙΟΠΗ	74	22246	ύπο παραλαβή				
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	64	15716					

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	δ. Κων/πολη 19/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	δργει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	δ. Κων/πολη 12/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	δργει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στήν "Αλέξανδρεια 13/1
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	ε. Α."Αντζέλες 19/4
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	δργει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	δργει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Κολόμπο 10/4
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Χόγκ Κόχ 14/4
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	δργει 'Αλιβέρι
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	ε. Καλόδ 21/3
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	δ. Π. Σάδι 13/4
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ε. Σάντος 11/4
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Αιβέρρα 15/4
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δργει Συλίδα
ΑΥΓΑΣ	72	16402	δ. Σουέζ 21/3
ΑΥΓΑΣ	79	10993	α. Φρημάντη 7/4
ΑΥΓΑΣ ΕΣΠΡΕΣ	60	3476	δργει Χαλκίδα
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44467	δργει 'Ελευσίνα
ΑΥΡΑ	68	9624	δργει Πειραιά
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	α. Πούερτο Μαντρίν 31/3
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΣΕΡ	73	6680	ε. Βαλπαράϊσο 8/4
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	δργει Πειραιά
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	δργει Πειραιά
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	δργει 'Αλιβέρι
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	δργει Γκέντ
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	δργει Πειραιά
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	δργει 'Αμοτέρνταμ
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	δ. Κον/πολη 13/4
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Βαρκελώνη 17/4
ΑΧΙΛΛΕΑΤ (δ.)	62	13017	α. Αντεν 27/3 διά 'Ιράν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	δργει Τρινκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Πειραιά 14/4
ΒΑΓΙΑ	69	9985	ε. Νοεβίτας 30/3
ΒΑΛΑ ΠΕΡΟ	63	8406	ε. Καμπέλο 16/4
ΒΑΝΤΑ	66	13762	δ. Σκώ 10/4
ΒΑΝΠΟΡΙΑ	67	14720	δργει Γαλαξείδι
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	δργει 'Αργοστόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΑΣ	76	11802	δ. Μπρούνιμπούτε 11/4
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Βοστόνη 12/4
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	δργει Συλίδα
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	δργει 'Αλιβέρι
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. Τάουνοβιλ 10/4
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	9991	α. Πειραιά 17/3
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	δ. Σουέζ 25/3
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Σάρχος 9/4 διά Βραζιλία
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	δργει Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	ε. Βομβάτ 10/4
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Ν. 'Ορλεάνην 16/4
ΒΕΝΗ	58	13871	δργει 'Αντικύρα
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Μεθί Ρόδος 23/4
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ε. Πειραιά 11/3
ΒΕΡΑ...	65	20806	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΒΕΡΓΙΩ (μ.)	72	57527	ε. Ν. 'Ορλεάνην 13/4
ΒΕΤΑ	72	3246	στή Θέση 17.45 Β. — 17.24 Δ. 8/3
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ.	66	10210	α. Ρότερντρην 9/4 διά Οδησσό
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΑΚ.	63	9269	α. Γάνδη 3/4 διά 'Ιταλία
ΒΗΤΑΣΑΝ...	66	19633	ύπο παραλαβή
ΒΙΒΗ...	59	4532	δργει Πειραιά
ΒΙΚΟΡΙΑ...	70	2818	δ. Γιβραλτάρ 14/4
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	δργει Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Μπρανκίλια 2/4
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	δργει 'Αλιβέρι
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	18500	ε. Αμέρια 19/4
ΒΙΝΚΕ...	71	6717	δργει Μασσαλία
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ...	58	7058	δργει 'Ελευσίνα
ΒΟΜΑΡ	71	16313	δργει Συλίδα
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	-31464	α. Ντουμπάτ 25/3
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	δργει 'Ελευσίνα
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ	61	2408	δργει Βερακρούζ
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	δργει Χαλκίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	δργει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Βαρκελώνη 29/3
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	α. Ν. 'Ορλεάνην 24/2 διά Λά Γκουάρια
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	δ. Παναμά 5/4
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	ε. 'Αιβέρρα 23/4
ΓΑΛΗΝΗ	59	8528	ύπο παραλαβή
ΓΑΛΗΝΗ	77	35516	ε. Ρότερντρην 29/1 επισκευές
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	α. Πλάσια 14/4
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ε. Σιγκαπούρην 23/3
ΓΑΡΥΦΑΛΑ Κ.	70	9778	ε. Πειραιά 10/3
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Τέμα 14/4 διά Λάγος
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΣ	76	16037	ε. Σιγκαπούρην 14/4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Ν. 'Ορλεάνην 9/4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	α. Τάμπη 20/4 διά Μαζατλάν
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ...	61	8592	δργει 'Ηγουμενίτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	α. Ραβέννα 5/2 διά Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	ε. Θεσσαλονίκη 9/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α...	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Ν. Ντε Μπούτ 25/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	δργει 'Αλιβέρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ...	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ...	61	7116	δργει Ντάρ ες Σαλάμη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16805	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΥΔΑΣ	70	18634	α. Ν. 'Ορλεάνην 2/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Λονδίνο 26/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	δργει Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙ Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17509	δ. Σουέζ 18/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	δ. Σουέζ 29/3 διά Σιγκαπούρην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ...	68	10544	περιπλοισμένο 'Έλευσίνα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	δργει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΑ Α...	57	3894	δργει Χαλκίδα
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	ε. Πειραιά 10/3
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	δργει Πειραιά 27/8
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	δργει Πειραιά 27/8
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	α. Σέτες 17/12
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ...	77	14782	α. 'Αιβέρρας 24/3 διά Βαλτιμόρη
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	69	2932	δ. Σουέζ 18/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ...	81	16500	α. Κεμπέκ 10/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ...	81	5491	ε. Έλλεισμερ 30/3

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	ε. Ρότερντρην 2254
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ...	71	9093	άργει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	α. Δουνκέρκη 14/4 διά Κούβα
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν...	65	21374	άργει Πόρτμουρι
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	άργει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	70	9087	άργει Ελευσίνα
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Βιόρια 5/4
ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ...	53	3524	άργει Σαρά (ΕΠΩΔ.)
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28601	α. Ντόρμπιταν 10/1
ΓΙΟΥΛΑ...	68	9717	ε. Δουνκέρκην 15/4
ΓΙΟΥΝΙΑΚ...	61	7585	ε. Μπεντι 29/9
ΓΙΟΥΝΙΑΡ...	61	10671	άργει Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΓΝ...	67	13091	άργει Στυλίδα
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Ράγκον 11/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	άργει Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΧΟΥΠ...	60	3847	άργει Σέτες
ΓΙΟΥΠΤΕΡ...	52	8129	άργει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	άργει Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ...	64	7435	άργει Τρινκομάλη
ΓΙΟΥΡΓΟΤΙΟΥΝΤY	77	14275	α. Ρίο Ιανέριο 17/4 διά 'Ιράν
ΓΙΟΥΡΚΑΡΙΕΡ...	73	16095	α. Ντόρμπιταν 30/3 διά Σάντος
ΓΙΟΥΡΩΝΗΤΕΡ...	72	17971	ε. Φουτζέρια 29/3
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ...	61	16561	άργει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΣΗ...	77	14274	ε. Ιμινχάρ 18/4
ΓΙΟΥΡΣΚΑ'Υ	74	19702	δ. Σουέζ 8/4
ΓΙΟΥΡΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	ε. Μη. 'Άμπας 29/3
ΓΙΩΡΓΗΣ...	73	9290	ε. Στυλίδα 2/1
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ...	67	2920	ε. Φόρο 20/4
ΓΙΩΤΑ...	62	10163	α. Θεούτα 15/4
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	άργει Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	δ. Σάδι 6/4
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	δ. Σάδι 16/4
ΓΚΑΖ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	71	8739	δ. Σουέζ 5/4
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΤ'ΙΝΤ...	83	21200	ύπο αυτηλήρωση
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ...	60	7669	α. Ρότερντρην 15/4 διά Βαλτική
ΓΚΑΦ ΦΡΙΟ...	48	1192	άργει Λαύριο
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ...	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ...	62	4823	άργει Πειραιά
ΓΚΙΚΑΣ...	80	10991	δ. Παναμά 25/4
ΓΚΛΟΜΙΤΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ...	58	8058	άργει Μασδούα
ΓΚΛΟΜάρι...	67	48717	δ. Θερόνται διά. 15/3
ΓΚΟΚΟΚΛΑ...	71	3002	άργει Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜI...	65	5836	α. Ρότερντρην 13/4
ΓΚΟΛΕΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-	73	16439	α. Ν. 'Ορλεάνην 12/3
ΓΚΟΛΕΝΤ ΗΡΓΚΑ...	76	13036	δ. Παναμά 16/4
ΓΚΟΛΕΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΖ...	73	16439	α. Ν. 'Ορλεάνην 3/4
ΓΚΟΛΕΝΤ ΚΡΑΟΥΝ...	71	12959	δ. Παναμά 14/4
ΓΚΟΛΕΝΤ ΚΡΟΣ...	68	11148	άργει Πειραιά
ΓΚΟΛΕΝΤ ΛΑΚ...	77	13027	δ. Παναμά 30/3
ΓΚΟΛΕΝΤ ΝΑΓΟΣ...	74	16439	ε. Ταμπικο 9/4
ΓΚΟΛΕΝΤ ΝΤΟΦΙΝ...	77	16432	α. Λ. 'Αντζέλες 1/4
ΓΚΟΛΕΝΤ ΠΑΝΑΓΙ...	76	13027	α. Ν. 'Ορλεάνην 15/4
ΓΚΟΛΕΝΤ ΠΑΡΓΚ...	83	25200	ε. Ντάρεντον 25/4
ΓΚΟΛΕΝΤ ΦΛΑΓΚ...	72	43479	δ. Γιβραλτάρ 10/4 διά Πειραιά
ΓΚΟΛΕΝΤ ΦΛΙΣ...	69	11148	άργει Στυλίδα
ΓΚΟΛΕΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ...	77	13027	δ. Παναμά 2/4
ΓΚΟΛΕΝΤ ΧΟΟΥΓI...	77	14531	δ. Παναμά 21/3
ΓΚΟΛΕΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ...	75	13036	α. Ν. 'Ορλεάνην 7/4
ΓΚΟΥΛΙΑΣ...	67	20178	α. Σιγκαπούρην 3/4
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ...	77	10076	άργει Μπόρα
ΓΚΟΥΝΤ ΚΟΜΜΟΝΤΟΡ...	70	12379	α. Σουάμπα 15/4 διά Μπουσίρε
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙ'ΟΝ...	64	10141	α. Ρίο Ιανέριο 1/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ...	73	59193	α. Ν. 'Ορλεάνην 13/4 διά Όλλανδια
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ...	66	36276	α. Φουτζέρια 23/3
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ...	65	21388	α. Ν. 'Ορλεάνην 2/4
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΓΚΕΤ...	67	38636	δ. Σουέζ 27/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ...	71	12202	α. Λ. 'Αντζέλες 4/4
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (μ.)	67	42273	α. Νταμάρ 10/3 διά 'Ιράν
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ...	70	9954	α. Ν. 'Ορλεάνην 5/4
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ...	67		

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22817	α. Αύγουστα 5/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ	67	22817	δ. Γιβραλτάρ 14/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	74	18204	α. Ταρμασία 14/4 διά Πειραιά
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	ε. Λάγος 11/3
ΓΡΕΦΟΣ	59	9191	όργει Γαλαξείδη
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	α. Αμπιτζάν 23/3 διά Τύνιδα

ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	όργει Πειραιά
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	α. Σφάδ 8/4 διά Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	όργει Άργοστόλη
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	α. Ν. Όρελαντη 18/2
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΑΦΟΙ	65	19049	όργει Πειραιά
ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	όργει Αμετερνταμ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ε. Λουάτα 9/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Πασάγιες 24/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	ε. Πειραιά 2/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	όργει Αστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	ε. Δάντιαχ 19/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	όργει Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΑΒΡΙΔΗ	67	11659	όργει Στυλίδα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	δ. Σουέζ 29/1
ΔΗΛΑΟΣ	70	8825	α. Θέουτα 19/3
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Λιβερπούλ 28/3
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. Αλεξανδρεία 17/4
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Η.Φ.	68	11670	δ. Σουέζ 6/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	α. Βενετία 16/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	δ. Σουέζ 7/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	όργει Μπαντάρ Αμπάς
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	ε. Ρουέν 6/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.	63	17681	όργει Πειραιά 4/8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	όργει Γαλαξείδη 11/7
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	όργει Λιασσώβανα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	69	13053	προσρόμις
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	όργει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	όργει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7780	δ. Πειραιά 23/3
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ- ΤΗΣ	63	8380	ε. Κόλντιγκ 15/4
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	δ. Γιβραλτάρ 6/4
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	όργει Έλευσίνα
ΔΙΑΚΑΗΣ	63	8872	όργει Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	60	8868	ε. Καλαμπάρ 13/2
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	όργει Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	όργει Πειραιά
ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Μπουρίερ 9/4
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Κολούμπια ρίθερ 14/4
ΔΙΔΩ	70	10378	δ. Παναμά 8/3
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	όργει Ιδάκη
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	όργει Λευκάδα
ΔΙΩΝΩΝ (δ.)	67	44646	όργει Πειραιά
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Μπάχια Μπλάνκα 8/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	όργει Σαλαμίνα
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	όργει Έλευσίνα
ΔΡΥΣ	65	20201	όργει Έλευσίνα
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	δ. Ντόβερ 6/4 διά ΗΠΑ
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΔΔΩΝΗΝ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΠΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 25/3
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΔΙΝ	78	16326	ε. Κολούμπια ρίθερ 22/4
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ	72	16398	α. Σουάμπτα 16/4
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Χάλιφαξ 26/4 διά Αρούμπατα

ΕΒΕΑΥΝ	63	11893	ε. Κολόμπο 27/4
ΕΒΙΑ	61	10029	όργει Μάδρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Π. Κελάρηκ 18/4
ΕΒΡΟΣ	62	20372	όργει Γαλαξείδη
ΕΔΕΣΣΑ	64	8083	όργει Τρικομπάλι
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	όργει Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	όργει Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	ύπό παραλαβή
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	όργει Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	δ. Σουέζ 26/4
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8399	α. Λάς Πλάμας 25/3
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	ε. Γουόρρι 19/4
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	όργει Έλευσίνα
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	31638	ε. Σάρρος 21/4
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	όργει Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	23552	α. Κολόμπο 7/4
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	όργει Πειραιά
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	α. Κρίστα 18/4
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	όργει Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	όργει Γαλαξείδη
ΕΚΤΟΡ	70	16258	ε. Κίγκοτον 25/3
ΕΚΤΟΡ	75	14523	ύπό παραλαβή
ΕΓ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	ε. Γουόρερφορτ 23/4
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Μπάχια Μπλάνκα 9/2
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	ε. Μόζι 6/4
ΕΛΓΙΑΝΝΗ	70	12142	ε. Χιούλτα 11/4
ΕΛΕΑΊΣΤΡΙΑ	66	10659	ε. Πειραιάς 26/12
ΕΛΕΑΊΣΤΡΙΑ I	64	10652	όργει Στυλίδα
ΕΛΕΑΊΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	όργει Πειραιά
ΕΛΕΝ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	όργει Σουέζ
ΕΛΕΝΑ	66	16677	ε. Δάντιαχ 12/4
ΕΛΕΝΑ B.	73	20713	α. Ν. Όρελαντη 21/4
ΕΛΕΝΗ	60	1995	όργει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	δ. Σουέζ 21/4
ΕΛΕΝΗ B. (δ.)	64	1927	
ΕΛΕΝΗ Δ.	69	3784	α. Σπέτζια 22/4 διά Ακαρπά
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	όργει Γάνδη
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	ε. Γάνδη 2/4
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	ε. Σιγκαπούρη 25/4
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Λάς Πλάμας 19/3
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	58	12025	ε. Πειραιάς 15/4
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ	63	11315	ε. Λάγος 15/3
ΕΛΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	62	8429	
ΕΛΚΑ	64	18044	α. Γκέντα 19/4 διά Μπαβναγκάρ
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	όργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΓΓΝΗΑΛ	72	8987	όργει Πειραιό
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	73	13098	δ. Σουέζ 25/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	δ. Π. Σάιδ 26/4

ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΪΣ	62	6846	α. Ν. Ύρκην 20/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΣ	71	10328	στό Παλέρμο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	α. Ν. Ύρκην 22/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΪΤΟΡ	78	17172	στό Τζένταν 22/4 διά Βομβάνη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΡΟΠ	73	13098	δ. Σουέζ 25/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	61	7293	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	72	8987	α. Ν. Ύρκην 15/4 διά Μονρόβια
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	άργει Έλευσίνα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	62	8927	ε. Πειραιά 9/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Σαρδά 10/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	α. Καράτιον 23/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	71	10327	α. Γκάλιεστον 5/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	άργει Παλέρμο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	δ. Σουέζ 25/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Τζένταν 24/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'	62	6846	ε. Μόμπιλ 14/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ε. Καλκούτα 22/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ε. Ν. Ύρκην 21/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΘΟ	72	10329	δ. Π. Σάιδ 19/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	δ. Π. Σάιδ 23/4
ΕΛΛΗΝ	58	6391	άργει Πειραιά
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Ασταμπούλ 17/4
ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Ταρραγκόνα 8/4 διά Θέουτα
ΕΛΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Ντουμπαράδο
ΕΑΜΠΕΛΛΑ ΙΙΙ	69	12102	ε. Μπουαρίρε 9/4
ΕΑΟΝΑ	69	6162	α. Πλάμας 16/1
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	ε. Μπαντάρ Αμάτα 24/1
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	ε. Φλώνιννη 28/3
ΕΑΠΑΝ	67	5487	δ. Κωνιπολή 5/4
ΕΑΠΙΔΑ	66	9918	άργει Πειραιά
ΕΑΠΙΔΑ	56	8352	άργει Βομβάνη
ΕΑΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Ντόρμπρον 5/4
ΕΑΠΙΣ (δ.)	58	12262	α. Αλεξάνδρεια 3/4
ΕΑΠΙΣ	71	9885	ε. Τανιχουαντάρο 23/3
ΕΑΜΜΑ	69	12216	ε. Βόλτανγκτον 24/4
ΕΑΜΜΑΝΟΥΧΗ ΚΟΜΝΗΟΣ	65	27830	άργει Σετουμπάλ
ΕΑΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	ε. Πειραιά 19/4
ΕΑΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Δουνικέρκη 21/4
ΕΑΝΑΤΟΝ	67	9548	άργει Πειραιά
ΕΑΠΙΔΥΡΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	72	10013	ε. Σούδα 12/4
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Μπαγκόκ 8/4
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Μπαγκόκ 17/2
ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	άργει Πειραιά
ΕΠΟΣ	77	9786	άργει Πειραιά
ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ.	66	16301	άργει Έλευσίνα
ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ.	65	15765	δ. Σουέζ 29/1
ΕΠΤΑ ΔΑΘΩΝ	64	16323	άργει Πειραιά
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	62	31051	δ. Παναμά 22/4
ΕΡΗΝΙΟΣ	65	16405	άργει Πειραιά
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	άργει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	άργει Πειραιά
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Λεμεσός 22/4
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	δ. Παναμά 15/4
ΕΡΟ'ΙΚ Σ. ΣΕ'ΥΛΟΡ	57	2074	δ. Π. Σάιδ 16/3 διά Πειραιά
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. Π. Σάιδ 16/4
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Κολόμπο 11/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	59	11894	άργει Αστακό
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	64	2763	άργει Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	12757	α. Αλεξάνδρεια 15/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	6942	άργει Πειραιά
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	63	14609	άργει Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Χιούστον 8/4
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	57	9061	νέο δονομα «ΚΑΤΕΡΙΝΑ»
ΕΥΗ Α.	67	14569	δ. Σκάω 2014
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Ντουμπάρι 21/4
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	δ. Σουέζ 16/4
ΕΥΛΑΙΑ	59	8630	άργει Πειραιά
ΕΥΝΟΙΑ			

ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	άργει Πειραιάδ	ΚΑΠΤΑΙΝΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Άμπου Ντάμπι 24/4
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	ε. Πειραιά 28/3	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	άργει Νουεβίτας
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	άργει Πειραιάδ	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΘΑΣΟΣ Α'ΙΓΑΛΑΝΤ	76	9444	ε. Ασαλιμποργκ 25/4	ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	ε. Χόρ Φακάν 22/2
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Λ. Πάλμας 1054	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	58	9585	άργει Αντικύρα	ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Μπουένος "Άύρες 20/2
ΘΕΑΝΤΟ	69	10650	άργει Σόλεντ	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	α. Ρότερντα� 1/4 διά Λένινγκραντ
ΘΕΚΟΣ	78	16685	ε. Άλεξανδρειαν 14/4	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	δ. Κωνίπολη 23/4
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ	68	35477	άργει Πειραιάδ	ΚΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	α. Κ. Τάουν 15/4
ΘΕΟΔΕΓΜΟΝ (δ.)	60	19674	α. Τσάρλεστον 22/4	ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ	65	16903	άργει Γαλαξείδι (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	α. Κορώνης 25/4	ΚΑΡΕΡΑ	67	5453	α. Κουβέτι 17/4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	61	6456	α. Σούνια 6/4	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Κωνίπολη 18/4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10722	άργει Πειραιάδ	ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Ν. Όρλεάνην 15/4
ΘΕΟΔΗΠΤΟΣ	65	41872	άργει Πειραιάδ	ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	άργει Στεσουμπάλ
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	α. Φός 20/4	ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	άργει Γουόρρι
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	άργει Στυλίδα	ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	ε. Ρούάριο 24/4
ΘΕΟΣΚΕΛΑΣΤΗ (δ.)	62	25717	α. Αύγουστα 8/4 διά Γιβραλτάρ	ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Σιγκαπούρην 22/4
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	άργει Φορταλέζα	ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	ε. Μ. Μαουγκανού 26/4
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	στό Ναυκασάκι (συμπλήρωση)	ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Τένταν 7/3
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	δ. Παναμά 31/3	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Βακαματσού 9/4
ΘΕΡΜΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	77	10460	ε. Ροζέριο 30/3 διά Κούβα	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	ύπό παραλαβήν
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άργει Πειραιάδ	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Μιζουσίμα 28/4
ΘΕΤΙΣ	74	35540	άργει Γλασκώθη	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	άργει Πειραιάδ
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	α. Τζένταν 21/4	ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Καράται 14/4
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	α. Χόμπρον Ρόδς-17/4	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	δ. Σουέζ 25/1
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	43339	ε. Μεθιλ ρόδς 20/3	ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ύπό παραλαβή
ΘΙΦΕΙΛΙΟΣ	57	11489	άργει Π. Αρθρούρ	ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΑΟΡΥ	59	4632	άργει Χαλκίδα
ΘΙΩΜΑΣ Α.	58	11201	α. Τζένταν 24/1	ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	δ. Σκά 20/3
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	άργει Λονδίνο	ΚΑΣΤΑ ΣΗΛΑ	68	26537	ε. Πειραιάδ 6/2
ΙΑΣΩΝ	70	11489	άργει Πειραιάδ	ΚΑΣΤΑ ΠΡΑΓΚΙΝΤ	58	2448	ε. Μαπούτο
ΙΚΑΝ	58	2882	ε. Βρέστη 16/4	ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ	57	1235	άργει Χαλκίδα μεσογειακές μεταφορές
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	άργει Στυλίδα	ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	άργει Πειραιάδ
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	άργει Π. Αρθρούρ	ΚΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	δ. Τόβερ 23/4
ΙΝΓΚΑ	58	3860	άργει Πειραιά (ΕΠΩΛ.)	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	ε. Μάλτα 24/4
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	άργει Πειραιάδ	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	μεσογειακές μεταφορές
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	άργει Χαλκίδα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	ε. Αλεξανδρεία 7/4
ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΤΚ	60	8109	όποιαθή στό Π. Σάιδ	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Αλεξανδρεία 25/4
ΙΝΤΕΡΣΠΙΡΙΤ	60	14840	ε. Τζένταν 27/3	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Σουάμπα 22/4
ΙΝΤΕΡΦΕΛΙΣΤΥ	63	15806	δ. Τζένταν 5/4	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	α. Τζακάρτα 22/2
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέζ 28/4	ΚΑΤΙΑ	61	12959	άργει Γαλάτοι
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	άργει Αλιβέρι	ΚΑΤΙΕ	60	10187	ε. Σάντος 19/4
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	α. Κριστούπαλ 21/4	ΚΑΤΙΕ	69	5068	α. Βενετία 22/4 διά Πειραιάδ
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45251	άργει Αλιβέρι	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	α. Βαρκελώνη 23/4				
ΙΟΣ	57	2875	άργει Αστακό				
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Λ. Πάλμας 22/4				
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	δ. Παναμά 1/4				
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	ε. Ίνταρ 16/2				
ΙΧΘΕΙΣ	72	4999	άργει Χαλκίδα				
ΙΩ	77	19166	α. Ροζάριο 2/1				
ΙΩΑΝΝΑ	69	8909	α. Νάπολη 21/4				
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	65	10232	ε. Καστελάμπρε 14/4				
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	22075	δ. Π. Σάιδ 22/4				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Ραβέννα 7/3				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Γκάλεστον 6/4 διά Ακαμπά				
ΙΩΝ	71	11506	δ. Ράς Τανούρα 26/3				
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	άργει Λονδίνο				
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Αμερικανών 25/4				
ΚΑΒΑΚΟ	53	5239	άργει Χαλκίδα				
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ	67	10322	ε. Κινούσια 15/4				
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	68	10322	δ. Σουέζ 21/4				
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	άργει Πειραιάδ				
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Άμπου Ντάμπι 24/4				
ΚΑΒΟ ΞΦΙΑΣ	61	21305	άργει Πειραιάδ				
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Ιταζά 23/4				
ΚΑΘΡΙΝ	63	8293	α. Αμερικανών 24/4 διά Ρότερνταμ				
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	δ. Κωνίπολη 14/4				
ΚΑΙΤΗ	65	23391	α. Φιλόδελφεια 21/4				
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	άργει Πειραιάδ				
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	άργει Πειραιάδ				
ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	α. Φιλόδελφεια 7/4 διά Αρούμπα				
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ'	60	4240	άργει Δάνδη				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Σιγκαπούρην 24/3				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ε. Γκουδιάνια 16/4				
ΚΑΛΑΜΑΡ	51	6199	άργει Λούντα				
ΚΑΛΑΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	άργει Πειραιάδ				
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	69	11430	ε. Τζένταν 29/3				
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Αμέρειο 26/4				
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Ν. Όρλεάνην 23/4				
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	άργει Αστακό				
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	δ. Κωνίπολη 23/4				
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	ύπό παραλαβή				
ΚΑΝΑΡΙΑ	78	151225	α. Γκέντες 11/4				
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Αλεξανδρεία 21/4				
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	ε. Κ. Τάουν 19/4				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	άργει Χαλκίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	άργει Χαλκίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ II	68	24801	άργει Χαλκίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9219	α. Μπαλμάριο 21/4				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	άργει Όημ Κάρο				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	άργει Χαλκίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	άργει Πειραιάδ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	ε. Μη. Αύρες 12/4				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	άργει Στυλίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Λ. (δ.)	62	39169	προσφαρμένον Αλγέρι				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	άργει Στυλίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	άργει Γαλαξείδη				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΞΙΩΤΗΣ	67	16098	ε. Χαλκίδα 28/2				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Λισσαράνων 24/4				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	66	16048					
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600					
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	ε. Γιβραλτάρ 7/4				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	άργει Στυλίδα				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	ε. Πειραιά 18/4				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	άργει Ελευσίνα				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	ε. Γιβραλτάρ 11/4				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Παναμά 25/4				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΕΜΟΣ	69	9731	άργει Ρίβερ Ντάρτ				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΕΟ	62	3144	νέο δυναμ. «ΓΚΟΥΝΤΑ ΛΑΚ»				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άργει Βούρμα				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Ν. Όρλεάνην 12/4				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.	72	16207	στό Μπανάτρο Αμπάς				

ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Φιλαδέλφεια 29/3	ΜΑΪΥ'ΣΑΝ II.	58	5376	ε. Τζένταν 13/4
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΟΥΣΤ	82	11500	α. Γέρνηπο 10/4	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9504	ε. Λύτελτον 24/4
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Νταμάρ 9/3	ΜΑΚΡΑ	73	8957	άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	δ. Κωνίπολη 23/4	ΜΑΛΑΙΚΟΣ	62	9721	άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΑΝΤ	78	10832	στή Θέση 33.16 B. — 132.03 A. 21/4	ΜΑΝΘΩΣ.	77	5874	α. Τζένταν 17/4 διά Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. 'Οσάκα 20/4	ΜΑΝΙΑ .	68	2918	στό Πειραιά 15/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Μίλφροντ Χόφεν 25/4	ΜΑΝΝΑ (δ).	70	65223	α. Φρήπορτ (Μπαχ) 5/4
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Κόμπε 9/4 διά Τζένταν	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ).	83	32300	ε. Σιγκαπούρην 14/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΟΝΤ	82	11500	στό Γκντάνστ (αυμπήτηρωση)	ΜΑΝΤΟ V.	72	17432	α. Χιούτον 13/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Ντουμπάτ 1954	ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	α. 'Αμβωύργο 3053
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Κόμπε 13/4 διά Ντουμπάτ	ΜΑΝΩΛΗΣ Χ.	62	15405	ε. Πειραιά 9/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Φόρπορτ (Μπαχ) 954	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ.	77	12526	α. Ν. Όρλεάνην 25/3
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	α. Τζένταν 18/4 διά Ράς Τανούρα	ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ.	71	9372	άργει Ρίβερ Μπλάκουσώτερ
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Ομαλάτς 24/4	ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ.	58	9163	άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΤΣΕ'ΙΝΤ	82	11500	ε. Κουρέπ 19/4	ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ.	68	18525	άργει Πειραιά
ΚΡΙΟΣ.	59	16875	άργει Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ.	78	17149	α. Σιμζούν 5/4 διά Γιοκοχάμα
ΚΡΙΤΙΑΣ	75	7028	ε. Βενετία 20/4	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ.	77	19678	α. "Αγ. Φραγκίσκο 25/3
ΚΡΙΤΩΝ	67	9549	α. Ρενίνιον 31/3 διά Λισσαβώνα	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.	73	36264	α. Χάμπτον ρόδς 20/4
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	59	7158	άργει Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ.	81	33500	δ. Κωνίπολην 25/3
ΚΡΙΤΩΝΑΣ.	72	10078	α. Λ. "Αντίζελες 19/4	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΑΗ.	80	33500	α. Ν. Όρλεάνην 17/4
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Ωληπανι (Άντρα) 14/4 διά Ιαπωνία	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΙΑΝΟΝ.	68	57204	α. Γκιζόν 10/4 διά Λιβερία
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	α. Λ. Πάλμας 1/4	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.	74	33147	δ. Παναμά 21/4
ΚΡΟΥΣΕ'ΙΝΤΕΡ	58	1596	άργει Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ.	82	32300	δ. Θέρνταη διά. 26/3
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Μίνα Καμπύς 22/4	ΜΑΡΑΘΩΝ.	61	12847	άργει Πειραιά
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΑΘΩΝ ΑΕΤ'ΙΚ.	62	8967	ε. Ροζάριο 25/4
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άργει Πειραιά	ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9505	ε. Σάντος 23/4
ΚΥΘΗΝΟΣ	62	4784	ε. Αύγουστα 20/4	ΜΑΡΑΚΙ.	76	11282	α. Ντόρμπαν 12/4
ΚΥΘΗΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Λ. Πάλμας 25/4	ΜΑΡΑΜΠΟΥ.	78	8845	δ. Παναμά 9/4
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Λάγος 16/4	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ I.	66	18155	άργει Τρινκούμαλη
ΚΥΜΑ	60	7758	άργει Πειραιά	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.	66	15404	άργει Πειραιά
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	64	31040	άργει Πειραιά	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.).	58	11849	άργει Άστακό
ΚΥΡΑ	63	10032	άργει Πειραιά	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.	60	10748	άργει Άργοστόλι
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	ε. Κολούμπια 22/4	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607	άργει Χαλκίδα
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	άργει Αστακό	ΜΑΡΓΚΟ (δ.).	76	81106	άργει Έλευσινα
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	δ. Παναμά 15/4	ΜΑΡΓΚΟ.	58	2966	ε. Πειραιά 24/2
ΚΥΡΙΑΚΗ.	66	8943	α. Ρόττερνταμ 7/4	ΜΑΡΕΛΙΑ.	63	15929	α. Ντουμπάτ 24/4
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	άργει Πειραιά	ΜΑΡΕΣΟΛ.	69	9623	α. Λόντσεστον 2054
ΚΩΣΤΑΣ.	60	6808	ε. Κατάκωλον 2/4	ΜΑΡΦΑΚΙ (δ.).	70	17485	ε. Αύγουστα 22/4
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙ.	74	8925	άργει Χαλκίδα
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ.	66	18569	άργει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ν. Όρλεάνην 16/4	ΜΑΡΙΑ (δ.).	65	47544	δ. Γιβραλτάρ 23/4
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	13271	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ.	70	9101	άργει Λεμεσό
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	ε. Ρίο Γκράντε 24/4	ΜΑΡΙΑ.	59	5379	άργει Χαλκίδα
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	άργει Πειραιά
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	65	14088	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.	74	15938	δ. Παναμά 2054
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΓ'Υ	68	4350	α. Καζαμπλάνκα 20/4	ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΤΗ.	70	9565	ε. Πειραιά 31/3
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ	68	4350	δ. Σουέζ 24/4	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	51602	δ. Σάδι 24/4
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	ε. Πειραιά 4/2	ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	δ. Κωνίπολη 8/4
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	άργει Λευκάδα	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.	67	11001	α. Ν. Όρλεάνην 25/3
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Π. Σάδι 26/4	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	άργει Πειραιά
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	α. Βαλποράϊδ 12/4	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	δ. Νιόβερ 19/4
ΛΑΙΓ'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'ΓΡΙΟΥΣ	80	2925	ε. Πειραιά 25/2	ΜΑΡΙΑ Ζ.	68	11361	α. Ιανούμακι 31/3
ΛΑΙΓ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	άργει Τρινκομάλη	ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ.	67	9365	άργει Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	ε. Πειραιά 4/3	ΜΑΡΙΑ Σ...	58	9028	α. Πειραιά 19/3 διά Θεσσαλονίκη
ΛΑΚΥ ΡΟΥΓΑΙΗΒ	78	9485	α. Αμπού Ντάμπι 21/4	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'ΙΘ (δ.).	66	42799	άργει Σ. Τζών
ΛΑΚΥ ΡΑ'ΓΝΤΕΡ	81	7000	δ. Εκανόρες 17/4	ΜΑΡΙΑΝΘΗ.	70	9767	ε. Πειραιά 23/4
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Δουνκέρκη 21/4	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).	73	17432	α. Γκουγιακίλ 9/4
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	άργει Ελεύσινα	ΜΑΡΙΑΝΝΑ.	79	5700	α. Τάνκρονβιλ 16/4
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.).	75	68411	άργει Πειραιά
ΛΑΟΔΙΚΗΝ	64	10305	δ. Μπαντάρ Χοενίν 9/4	ΜΑΡΙΒΙΚ.	62	23805	ε. Λισσαβώνα 18/4
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	δ. Κωνίπολη 23/4	ΜΑΡΙΓΩ.	72	9824	ε. Μπαλμπό 2/4
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	δ. Παναμά 23/4	ΜΑΡΙΕΒΑ.	67	3953	ε. Κονηλούδη 24/4
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Βανκούμπερ 19/4	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.).	75	115207	άργει Αλιβέρι
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.	81	30644	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΕΤΤΑ.	65	8344	α. Ρίο Ιανέρο
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.).	67	40075	δ. Κονηλούδη 19/4
ΛΕΔΕΑ.	63	17879	δονέζ Γαλαξείδι	ΜΑΡΙΚΑ.	62	9055	α. Πειραιά 15/3 διά Αντίκυρα
ΛΕΜΑΝ.	66	2953	α. Νίκαια 12/4	ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	άργει Πειραιά
ΛΕΝΙΩ Χ.	63	15929	μετονομ. «ΡΗΝΗ»	ΜΑΡΙΛΥ.	71	16269	δ. Σουέζ 21/4
ΛΕΡΟΣ Α'ΙΑΝΤΑΝ.	61	13480	α. Ρόττερνταμ 23/4	ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569	α. Λ. Αντίζελης 20/4 διά Νοχόντκα
ΛΕΣΒΟΣ.	74	3259,	στή Λισσαβώνα 20/9	ΜΑΡΙΝΑ (δ.).	80	40000	α. Αγκρα ντός Ρέις 24/4
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.	60	4489	άργει Λευκάδα	ΜΑΡΙΝΑ.	60	4116	δ. Π. Σάδι 11/4
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Ιμμινάρ 20/4	ΜΑΡΙΝΑ Δ.	65	19566	δ. Κονηλούδη 22/3
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ.	58	9079	άργει Χαλκίδα	ΜΑΡΙΝΑ Γ.	61	7838	άργει Πειραιά
ΛΕΩΝ	75	15684	δ. Σουέζ 17/3	ΜΑΡΙΟΝ.	67	33586	άργει Σετούμπαλ
ΛΕΩΝ	72	2311	άργει Ήνουμενίτσα	ΜΑΡΙΤΣΑ.	68	29224	ε. Πειραιά 18/4
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Κολόμπια 10/3 διά Ίραν	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.	72	17510	ε. Ειβονγκαουθ 25/3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Λισσαβώνα 18/3	ΜΑΡΙΦΑΙΛ.	58	2140	άργει Χαλκίδα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	άργει Στυλίδα	ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Αγύρωστα 27/3 διά Αβάνα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	άργει Πειραιά	ΜΑΡΚΑΛΑΝ.	68	14771	άργει Γαλαξείδι
ΛΗΓΚ	61	8658	ε. Μομπάσα 4/4	ΜΑΡΚΙΖ.	75	28082	άργει Σετούμπαλ
ΛΗΔΑ II.	63	8566	στό Πειραιά (έπισκευες)	ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.	82	21000	άργει Σάντερλαντ
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	δ. Γιβραλτάρ 1/3	ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Ταϊγκουαράμας 8/4
ΛΗΤΟ (δ.)	67	44846	α. Φάσ 9/4 διά Σκίκντα	ΜΑΡΛΕΝ.	57	5087	άργει Χαλκίδα
ΛΙΑ ΠΕΡΟ.	61	7963	ε. Ελίζαμπετ 26/4	ΜΑΡΟΥΔΙΟ.	78	19974	δ. Παναμά 18/4
ΛΙΑΝ Χ. (δ.)	67	48719	άργει Πειραιά	ΜΑΡΟΥΚΑ.	57	8899	άργει Αρνοστόλι
ΛΙΜΠΕΞΕΠΟΡΤ	82	19800	ε. Λάγος 16/4	ΜΑΡΟΥΛΑ.	82	32300	ε. Νιούκαστλ (Άντρα) 7/4
ΛΙΜΠΕΞΕΠΡΕΣ	82	19337	ύπό παραλαβή	ΜΑΡΣ.	48	3388	μεσογειακές μεταφορές
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ.	76	75134	ε. Λάγος 16/4	ΜΑΡΥΝΙΖΑ.	70	15806	άργει Στυλίδα
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Μ. Δ. Αχαντι 8/4	ΜΑΡΩ.	73	32510	ε. Πειραιά 18/4
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.	62	8937	άργει Ηνουμενίτσα	ΜΑΣΣΑΛΙΑ.	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Πειραιά 18/4 διά Λαύριο	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.	69	22391	άργει Σετούμπαλ
ΛΙΨ.	68	9650	α. Σάντος 18/4	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).	62	12197	ε. Πειραιά 16/2
ΛΟΓΙΑΙΔΤ	69	9045	άργει Μπάρα	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ.	65	10554	α. Π. Σάδι 18/4
ΛΟΤΙΝΤΑ (δ.)	75	24408	ε. Φιλαδέλφειαν 14/4	ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.).	65	34185	άργει Πειραιά
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Πειραιά 15/4 διά Γιβραλτάρ	ΜΑΤΘΕΙΔΑ.	65	7696	άργει Πειραιά
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	άργει Πειραιά	ΜΑΤΙΝΑ.	63	2911	μεσογειακές μεταφορές
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	ε. Σίδνεϋ 27/4	ΜΕΓΑΣ (δ.).	67	43231	α. Φιλαδέλφεια 19/4
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Βρέμη 23/4 διά Ν. Όρλεάνην	ΜΕΘΟΔΙΚ (μ.).	66	39617	άργει Πειραιά
ΛΟΥΣΥ	74	16006	άργει Πειραιά	ΜΕΘΩΝΗ (δ.).	81	33500	α. Ν. Όρλεάνην 5/4
ΛΥΔΙΑ	64	6547	ε. Ρόττερνταμ				

ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	ο. Πειραιά 21/4 όργει Αργοστόλι	ΜΥΡΣΙΝΙΔΑΙ	77	5511	α. Π. Σάδι 4/4 διά Βενεζουέλα
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	δ. Κωνίπολη 2/4	ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	α. Άλεξανδρεια 24/4
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	στό Γαλάτιο (συμπλήρωση)	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ	57	9345	ε. Πειραιά 25/4
ΜΕΝΤΙΠΕ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	81	9969	δ. Σουέτ 22/4	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Αύγουστος 8/4 διά Κουβά
ΜΕΝΤΙΠΕ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	όργει Πειραιά	N. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	όργει "Αματερνταμ
ΜΕΝΤΚΕ'ΙΠ	62	9092	όργει Πειραιά	ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	66	20199	α. Λάς Πάλμας 19/4
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	όργει Πειραιά	ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Ποντίτσερι 28/3
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	όργει Πειραιά 1/3	ΝΑΝΟΥΛΑ	63	2589	μετον. *ΝΤΑΛΙΑ*
ΜΕΝΤΤΖΟΥ'	57	3709	όργει Πειραιά	ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Θέσσαλη 22/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ο. Μανφεντόνια 11/4 διά Γιβραλτάρ	ΝΑΞΟΣ Α' ΙΑΝΤ	80	10982	α. Σιγκαπούρη 25/4
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ο. Μπιλπόδη 7/4	ΝΑΤΑ	77	9359	α. Χόνγκ Κόνγκ 14/4 διά Γιοκοχάμα
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	ε. Σανγκά 11/4	ΝΑΤΑΙ Κ.	53	3577	όργει Κενίτρα
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	ο. Σιγκαπούρη 14/4	ΝΑΥΚΡΑΤΙΑ (δ.)	75	115207	ε. Τζεπτέλ "Αλί 18/4
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	ο. Γουεστερνπορτ 17/4	ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ.	61	5584	όργει Πειραιά
ΜΕΣ. ΔΩΣΑ (δ.)	70	17485	ο. Μπορέβιν 24/4	ΝΑΥΤΙΔΟΣ	66	6845	α. Βανκούβερ 14/3 διά Ίνδια
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ο. Ρότερνταν 21/4 διά Ν. Ύόρκην	ΝΑΥΤΙΔΟΣ	70	16224	όργει Λανδίνο
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Τζένταν 16/4	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	δ. Νότιορ 16/4
ΜΕΣ. ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	μετον. «ΠΑΡΟΣ»	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Ν. Ύόρκην 25/4
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	ε. Πούλο Μπούκομ 16/4	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Μόδιπιλ 27/3 διά Ιαπωνία
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	ο. Σούλομ Βόε 7/4	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ'	78	33191	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΤΣΩΟΒΟ (δ.)	80	45000	ο. Σιγκαπούρη 22/4 διά Ντουμπάι	ΝΕΙ'ΙΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ.	71	1997	ε. Άλεξανδρεια 24/4
ΜΗΛΟΣ Α' ΙΑΝΤ	79	10991	ε. Αγκάρα τήσ Ρέις 19/4	ΝΕΛΗ Π. (δ.)	57	12483	α. Φος 24/3 διά Χάμπτον ρόδς
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	όργει Πειραιά	ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Λισαβόνης 21/4
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	ε. Πειραιά 23/4	ΝΕΜΕΑ	79	10993	όργει Πειραιά
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	68	2983	ο. Αύγουστα 1/4 διά Τρίπολη	ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	α. Άλγκεθίρας 16/4
ΜΙΛΛΑ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	δ. Π. Σάδι 4/4	ΝΕΝΑ	74	39866	όργει Πειραιά
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	ο. Χάμπτον ρόδς 2/4	ΝΕΝΙ	69	2985	ε. Ρότερνταν 18/4
ΜΙΝΑ	67	12843	ε. Βιζακαπανάν 22/4	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Λ. "Αντελέσες 27/3
ΜΙΝΙ ΑΓΚΟΥΝ	70	1591	όργει Ν. Όρλεάνην	ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	όργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	όργει Πειραιά	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	ύπο συμπλήρωση (Τσιμπό)
ΜΙΝΙ ΑΙΤΟΝΕΣ	72	1563	ο. Καρθαγένη 17/3 διά Μιζουράτα	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	όργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	όργει Πειραιά	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Νταμάρ 16/4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	όργει Πειραιά	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8213	α. Καράτια 5/2 διά Ίρόν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνην 16/4	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	όργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Ν. Όρλεάνην 20/4	ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	ε. Ρότερνταν 18/4
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ο. Φόρμα 15/4 διά Καστέλον	ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	α. Λ. "Αντελέσες 27/3
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Κόρπους Κριάτι 18/4	ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	όργει Ελασσόνη
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνην 9/4	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο "ΕΑ Χάλι (άποθηκη)
ΜΙΝΙ ΑΙΤΙΜΠΟΡ	71	1563	όργει Ν. Όρλεάνην	ΝΗΡΗΣ	77	18080	ε. Αιμέροπα 20/4
ΜΙΝΙ ΑΙΤ'Ν	70	1582	μεσογειακές μεταφορές	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	όργει Χαλκίδα
ΜΙΝΙ ΑΙΤΣ	69	1570	α. Γκάλιθετον 8/4	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	δ. Κυνίπολη 15/4
ΜΙΝΙ ΑΗΝΤ	70	1592	όργει Ελευσίνα	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	όργει Τρινκομάλη
ΜΙΝΙ ΑΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Ν. Όρλεάνην 15/4	ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	ε. Αλγκεθίρας 13/4
ΜΙΝΙ ΑΗΦ	71	1584	α. Ν. Όρλεάνην 16/4	ΝΙΚΗ	71	9075	όργει Ελευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ο. Βαρκελώνη 22/4	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	όργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Πειραιά 8/3	ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	65	29721	ε. Ρόκυ Πόιντ 13/4
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ο. Βενετία 13/4 διά Ριγέκα	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	68	10239	μετον. «ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ*
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	όργει Ν. Όρλεάνην	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	όργει Αστακό
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	προσάραξη Τζέζελι	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	όργει Πειραιά	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Π. Αρθρου 15/4
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Ν. Όρλεάνην 15/4	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	ε. Σουεζ 1/2
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ο. Τζένταν 22/4 διά Γκιζάν	ΝΙΚΟΛΑΟΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΟΥΔΥ	74	1577	όργει Ν. Όρλεάνην	ΝΙΚΟΛΑΕΤΑ Κ.	69	11434	δ. Παναμά 15/4 διά Μπορντών
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ο. Μπαρμπάντον 19/4	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	στο "Αίδι πρός συμπλήρωση
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1592	όργει Πειραιά	ΝΙΚΟΣ	61	1543	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΥΓΜ	75	1578	ο. Ν. Όρλεάνην 10/4	ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	α. Χοντέντα 5/4 διά Γκιζάν
ΜΙΝΙ ΑΙΟ	71	1594	α. Ν. Όρλεάνην 15/4	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	όργει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΑΙΩΝΤ	70	1592	ε. Κίγκατον 20/4	ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	71	65347	όργει Αλιβέρι
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Ζαβάνη 19/4	ΝΙΚΟΣ Μ.	62	20201	δ. Παναμά 24/4
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	57	4535	όργει Αστακό	ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	όργει Πειραιά
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	ο. Ν. Όρλεάνην 15/4	ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	ε. Βενετία 22/4 διά Πειραιά
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22127	όργει Μπιλπόδη	ΝΙΚΥ	58	9087	όργει Πειραιά
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	όργει Στεουμπάλη	ΝΙΜΠΛΑ	71	2994	όργει Πειραιά
ΜΙΧΑΗΑ Κ. Λ. ΕΛΜΟΣ (δ.)	75	60930	δ. Π. Σάδι 25/4	ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	όργει Σουεζ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	όργει Πειραιά	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	ε. Σεμάγκα 20/4
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Σ. Νικολάς (Άργυρη) 26/4	ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	όργει Αλεξανδρεια
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	ο. Τής 22/4 διά ΗΠΑ	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	όργει Στυλίδα
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	όργει Γαλαξείδη	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	όργει Στυλίδα
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	ε. Πειραιά 2/3	ΝΟΡΘ ΧΑ'ΙΝΕΣ	62	15110	όργει Στυλίδα
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	όργει Σαρδά	ΝΟΡΘΟΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	δ. Γιβρατάρ 5/4	ΝΟΡΜΑΝΔ (δ.)	72	118662	ε. Πειραιά 16/3
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	61	12662	ε. Σιγκαπούρη 25/4	ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	α. Ν. Ύόρκην 16/4 διά Ζυτάνοφ
ΜΗΝΗΣΟΥΝΗ	68	36168	ε. Ιντάδη 6/4	ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	α. Λ. Πάλμας 25/4 διά Γουόρρι
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	δ. Νότιβερ 2/4	ΝΟΤΗΣ	55	3956	όργει Νάντη
ΜΟΜΠΛΙΑΤΑ (δ.)	69	47958	ε. Μασσαλία 6/4	ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	όργει Γαλαξείδη
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ο. Τεντρίφη 23/4 διά Φόρς	ΝΟΤΟΣ	61	7351	ε. Γιβρατάρ 2/4
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	α. Ν. Όρλεάνην 5/4 διά Ιαπωνία	ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	66	22260	όργει Στούτα 12/4
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	όργει Πειραιά	ΝΤΑΛΙΑ Α.	57	9132	δ. Σουεζ 18/4
ΜΟΥΝΤΕΡΑΕΙΝΤΣ	60	9365	όργει Στρινκομάλη	ΝΤΑΝΙΕΛΑ (δ.)	59	12299	ε. Μοντόρ 7/4
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8937	όργει Σφάδ	ΝΤΑΠΟ ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	58	7396	ε. Άλγκεθίρας 21/4
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	όργει Σφάδ	ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	61	13054	όργει Στρινκομάλη
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	όργει Σφάδ	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓ'	77	15320	όργει Στρινκομάλη
ΜΠΕΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	όργει Πειραιά	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Λάγος 11/4
ΜΠΕΑΣΚΑ'Υ	57	7974	όργει Λάς Πάλμας	ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ.	77	15320	ε. Λάγος 15/4
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Ταμπάτ 7/4	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΚΟΝ	80	17100	ο. Μπιλπόδη 8/4 διά Λάγος
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές	ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΤ	68	13553	όργει Πειραιά
ΜΠΛΑΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	όργει Αστακό	ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	65	7700	όργει Γαλαξείδη
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΙ'Υ	63	9657	όργει Πειραιά	ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	όργει Γαλαξείδη
ΜΠΛΟΥ ΣΗ.	58	3778	όργει Σφάδ	ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ο. Φιλαδέλφεια 13/4
ΜΠΟΝΑΤΣΑ	68	16005	όργει Σφάδ	ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	όργει Πειραιά
ΜΠΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	3621	ο. Μούτσα 26/4	ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	όργει Αργοστόλι
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	δ. Παναύλια 22/4	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	όργει Πειραιά
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-	64	32756	όργει Πειραιά	ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	α. Πειραιά 29/4 διά Καστάλο
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	ο. Σουδάμια 21/4	ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μ.)	66	37670	α. Τάραντα 15/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	όργει Πειραιά	ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ.)	59	12463	ε. Μόντρεαλ 26/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ο. Χιούστον 7/4	ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	όργει Πειραιά	ΝΤΟΝΑ ΕΥΤΕΝΙΑ (δ.)	70	17782	ο. Ν

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Γιουροπόρτ 26/4	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	δ. Παναμά 4/4
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΡΙΚΑΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Μ. Άχμαντ 28/3 διά Αγγλία
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ	63	10617	στο Ρόττερντα� όποι 4/12	ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	ύπο παραλαβή
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	δργεί Πειραιά	ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ'	71	9623	δ. Μπρουνσμπουτελ 25/3
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Ναπέρ 22/4	ΠΕΡΑ	69	4718	ε. Αγ. Φραγκίσκο 29/3
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	δ. Ντόβερ 26/4	ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	δργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	δ. Γιβραλτάρ 17/4	ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	α. Μπάχια Μπλάνκα 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΙ'ΝΜΠΟΟΥ (δ.)	69	15688	δργεί Πειραιά	ΠΕΤΡΑ	76	23149	δργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΙΕΝΤΟΡ (δ.)	75	43744	δ. Ντουμπάι 23/4	ΠΕΤΡΑΔΙ	72	9350	α. Πειραιά 24/3 διά Τύνιδα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ε. Πούλο Μπούκομ 18/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	μεταφορές Τζέντας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Αμέρερα 25/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	δργεί Τζέντα
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	δργεί Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	ε. Πειραιά 4/4
ΟΛΥΝΩΙΑ	72	11946	α. Ντουμάι 19/3	ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	α. Πειραιά 2/4 διά Βουλγαρία
ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	α. Τζένταν 8/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Τζένταν 25/3
ΟΜΕΡ	58	2556	παροπλιωμένο Σκαραμαγκά	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	δργεί Πειραιά
ΟΝΗΣΙΛΑΣ	63	24992	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 24/3
ΟΠΑΠΑ ΚΟΡΑΛ	76	6744	στή Λαντσκρόνα 21/2	ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	μεταφορές Τζέντας
ΟΡΑ'ΙΟΝ	63	14595	ύπο παραλαβή	ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	δργεί Πειραιά
ΟΡΑ'ΙΟΝ.	65	3034	δργεί Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	α. Πόρτ ντε Μπούκ 23/4
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Λάτ Πόλμας 7/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	δ. Σουεζ 5/4
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	δ. Σουέζ 7/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 4/4
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	δ. Κωνίπολη 20/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 18/3
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΐ'ΝΤ	83	19544	στό Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	άργει Βομβάη
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	79	14884	στό Μπιλμπό (συμπλήρωση)	ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑΙΤ'	57	8776	α. Τζένταν 7/3
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	ε. Τσιταγκόκ 15/4	ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	ε. Αλεξανδρεία 20/3
ΟΣΕΑΝ ΚΙΡΚ'	83	20487	δργεί Φερρόλ	ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	α. Σινκαπούρη 24/3 διά Ίντσον
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	στό Μπιλμπό (συμπλήρωση)	ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Αλεξανδρεία 2013 (σημ. Λιβύης)
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	72	14675	δργεί Πειραιά	ΠΗΓΑΣΟΣ.	63	9707	ε. Αμεριγού 26/4
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	δ. Ντόβερ 24/4	ΠΗΓΑΣΟΣ.	69	4522	α. Π. Σάδι 28/3
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ	66	11153	δργεί Τζοχόρε ρίβερ	ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Πειραιά 2/4
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΛΛΕΝΤ	73	7100	δργεί Πειραιά	ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	άργει Ιτέα
ΟΥΑΪΤ ΡΟΟΥΖ	60	7504	δργεί Πειραιά	ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	ΠΗΝΕΑΟΠΗ
ΟΥΑΪΤ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές	ΠΗΝΕΑΟΠΗ	62	6299	δργεί Αστακό
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές	ΠΗΝΕΑΟΠΗ	68	3035	α. Τύνιδα 7/4
ΟΥΐ'ΝΣΤΟΝ	70	15579	δργεί Στυλίδα	ΠΗΝΕΑΟΠΗ Β.	56	6642	δργεί Χαλκίδα
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (βραζ.)	ΠΗΝΕΑΟΠΗ ΙΙ.	56	6198	δργεί Ηγουμενίτσα
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΑΙΝΤΕΝ	71	11055	ε. Βενετία 21/4	ΠΗΤΕΡ Α.	61	13336	δργεί Πόρτλαντ (Ορεγκ.)
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	ε. Αλιβέρι	ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	άργει Γαλαξείδι
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. Χάμπτον ρόδς 11/4	ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	δ. Ντόβερ 29/3 διά Αλεξανδρεία
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	α. Κέπει 23/3 διά Λάργος	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	άργει Λομπίτο
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	δργεί Γκρέιτ Μπίτερ	ΠΙΣΤΙΣ.	55	3768	α. Φός 18/4 διά Ράς Σουκερ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΑΣ	59	10363	ε. Ρίο Γκράντε 24/4	ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	α. Οριστάνο 20/4 (σημ. Παν.)
Π. Σ. ΠΑΛΑΟΣ	63	18430	α. Σιγκαπούρη 26/1	ΠΛΕΙΑΣ	64	5854	άργει Επιστρέψεις
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	77	9736	α. Μπιλμπό 1/4	ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	δργεί Πόρτλαντ
ΠΑΙΑΝ	60	9317	δργεί Στυλίδα	ΠΟΛΛΑ ΔΥΟ.	66	10233	ε. Λάγος 16/3
ΠΑΚΤΟΛΟΣ	59	7052	δργεί Πειραιά	ΠΟΛΛΑΝΑ	60	8414	δργεί Λομπίτο (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΠΑΛΛ Β. (δ.)	58	21489	α. Λείσεος 11/4	ΠΟΛΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΑ.	68	5537	ε. Καζαπλάνκα 15/4
ΠΑΛΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	5149	α. Μομπάδα 23/4	ΠΟΛΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΗ.	68	5523	α. Σήνες 21/4
ΠΑΛΜΑ	61	5816	α. Αμέρερα 16/4	ΠΟΛΑΥΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Τέμα 21/4
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	δργεί Ν. Ορλεάνην	ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	α. Αμέρερα 12/3 διά Γιβραλτάρ
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	δργεί Στυλίδα	ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	α. Μη. Αύρες 18/4
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ύπο παραλαβή	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	α. Πολ. Εισαγγελέας
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	θ. Θεώπη 19/4	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Ν. Ορλεάνην 13/4
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	δργεί Γαλαξείδι	ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	δ. Σουεζ 8/4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	δργεί Παναμά	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Νιαμάδ 23/4
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	δργεί Παναμά	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	δργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	δργεί Πειραιά	ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	ε. Λάρνακα 17/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΔ...	70	7773	δ. Π. Σάδι 25/12	ΠΟΠΗ Π.	67	11002	δργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	ε. Αλεξανδρεία 13/4	ΠΟΣΕΙΔΟΝΙΑ	55	5033	δργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΥΔΑΣΣ	58	8764	δργεί Πειραιά	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	δ. Παναμά 7/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	α. Γιβραλτάρ 19/3	ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	δ. Ντόβερ 5/4 διά ΗΠΑ
ΠΑΝΔΩΡΑ (δ.)	75	19144	ύπο παραλαβή	ΠΟΣΕΙΔΩΝ.	68	10691	α. Ν. Ορλεάνη 8/3
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	δργεί Έλευσίνα	ΠΟΣΕΙΔΩΝ.	61	9404	α. Χοντέντα 5/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Πειραιά 24/4	ΠΟΣΕΙΔΩΝ Β.	58	11048	στό Σουεζ (όποθήκη)
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	δργεί Γαλαξείδι	ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	δ. Ντόβερ 16/4
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	ε. Βαρκελώνη 19/4	ΠΡΙΝΣΕΣ.	58	6406	δργεί Πειραιά
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	δργεί Πειραιά	ΠΡΟΓΚΡΕΣ.	66	36764	ε. Ρόττερνταμ 6/4
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	δργεί Πειραιά	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	ε. Τζένταν 6/4
ΠΑΟΛΙΝΟ	54	1020	α. Αλεξανδρεία 25/4	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	δργεί Αστακό
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	μεσογειακές μεταφορές	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Πειραιά 23/4 διά Ιταλία
ΠΑΠΑΚΟΣΤΑΣ	58	9603	δργεί Πειραιά	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	δργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	δργεί Πειραιά	ΠΡΟΣΩΣ.	68	34640	δ. Παναμά 23/4
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	δργεί Πειραιά	ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	ε. Φερρόλ 11/4
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	δργεί Πειραιά	ΠΡΩΤΟΚΑΗΤΟΣ	62	9229	δργεί Ρίβερ Μπλακογκούντερ
ΠΑΠΑΦΟΤΗΣ	73	16640	α. Αλεξανδρεία 25/4	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	α. Κολούμπια ρίβερ 3/3
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	στό Τσέντα 25/2	ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	α. Αλεξανδρεία 16/4
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	δ. Ντόβερ 22/4 διά Κωνσταντίνα	ΠΥΘΙΑ.	72	10351	ε. Σάντος 20/4
ΠΑΡΑΛΟΣ (δ.)	64	30735	δργεί Ορντάς	ΠΥΘΕΥΣ.	63	22201	ε. Πειραιά 18/3
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9638	δργεί Γαλαξείδι	ΠΥΛΟΣ (δ.)	81	13800	δ. Γιβραλτάρ 21/4
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Κ. (δ.)	73	30067	ε. Γένοβα 2/4 (σημ. Παν.)	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	δ. Μάλτα 25/4
ΠΑΡΓΑ	59	10065	δργεί Πειραιά	ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	α. Ρόττερνταμ 14/4 διά Κλαϊπέντα
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ.	65	1982	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΤ'ΙΝΑ	81	32247	α. Νιούκσταλ 24/4 διά Ιαπωνία
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	62	9455	ε. Αύγουστα 9/4	ΠΑΤ'ΙΝΒΕΛΣ.	78	2598	ύπο παραλαβή
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	δ. Μπρούντομπούτελ 21/4	ΠΑΤ'ΙΝΟ (δ.)	59	12413	ε. Πειραιά 10/3
ΠΑΡΟΣ	65	8883	δ. Κουνίπολη 16/4	ΠΑΤ'ΙΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.	63	5249	α. Κ. Τάουν 18/4 διά Ρεύνιον
ΠΑΡΟΥΘ	69	1999	στή Αμέρερα 10/4	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 1 (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 20/4
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127	δργεί Αλιβέρι	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 20/4 διά Λιβύη
ΠΑΣΦΙΚ (δ.)	65	38116	στή Τσέντα 25/2	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.)	78	69016	δ. Σουεζ 26/4
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	δ. Ντόβερ 22/4 διά Κωνσταντίνα	ΡΕΑ.	71	9025	ε. Μαυρίκιο 25/4
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	δργεί Πειραιά	ΡΕΑ.	56	4275	δργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	δργεί Πειραιά	ΡΕΑ ΣΗ.	61	4152	στό Πειραιά 15/1
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	δργεί Πειραιά	ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	69	2995	α. Σάρτρες 18/3 διά Αλιγερία
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ	62	11756	α. Αμέρερα 13/	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΥΤ.	65	9417	ε. Βαρκελώνη 15/4
ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	ε. Λάγος 11/	ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ.	63	11841	δργεί Τρινκομάλη
ΠΑΤΡΕΑ	74	13036	α. Κοκούρα 22/2	ΡΗΓΚΑΛ ΣΤΑΡ.	61	14961	δργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	δργεί Πειραιά	ΡΗΓΚΑΛ ΙΙ (δ.)	56	23548	δργεί Αμπερτάμ
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	δργεί Πειραιά	ΡΗΓΛΑΤ'ΑΝΤ'	56	12494	α. Λιβρεύνα 28/3 διά Καραϊβικήργει Τάμπα (σημ. Παν.)
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	δ. Μόντρεαλ 3/4	ΡΗΜ Ι.	61	2981	δργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	1630					

ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ)...	71	77049	δργει Ἀλιβέρι
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΠΙΕΡ...	69	2997	δ. Ντόβερ 14/4
ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑΪ'	69	2995	δ. Κωνιόλη 4/4
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ...	72	4932	ε. Ἀλεξανδρεία 27/3
ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	ε. Ἐλλασ 24/4
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ο. Ν. Ὀρλέανη 1/4
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	ο. Ρότερνταν 21/4
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	δργει Πειραιά
ΡΟΥΜΠΙΝΙ.	60	11632	

ΣΑΙΑΝΤ ΖΑΛ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ...	64	760	ε. Μοτρίλ 21/4
ΣΑΙΑΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ)...	68	5316L	ο. Ἀγ. Φραγκίσκο 9/4
ΣΑΙΑΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ...	57	8532	δργει Μαντράς
ΣΑΙΑΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	ύπο παραλαβήν
ΣΑΙΑΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	δργει Βομβάη
ΣΑΙΑΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	66	16186	δργει Στυλίδα
ΣΑΙΑΝΤΗΣ	63	9579	δργει Ἀλιβέρι
ΣΑΙΜΜΕΡ	68	4598	ε. Πειραιά 18/4
ΣΑΙΜΜΕΡ ΛΑΐΤ	71	4995	ε. Αμέρια 22/4
ΣΑΙΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ...	70	7005	δ. Ντόβερ 14/4
ΣΑΙΜΜΕΡ ΜΟΥΝ...	70	5951	δ. Ντόβερ 16/3
ΣΑΙΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	ε. Ἀμέρια 26/4
ΣΑΙΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ...	68	9812	ε. Μασσαλία 24/4
ΣΑΙΜΜΕΡ ΡΕΐ	71	7013	ο. Χόρβη 12/4
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	δ. Σουέζ 18/4
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ο. Ναυγάνια 18/4
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΚΑΪ'	71	6189	ε. Ρεύνιν 24/4
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ο. Σιγκαπούρη 16/4
ΣΑΙΜΟΣ	66	17208	ο. Πειραιά 25/4
ΣΑΙΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	ο. Σαμεράντη 29/3
ΣΑΙΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ε. Αιτελέτον 20/4
ΣΑΙΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ...	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΙΜΟΣ ΣΤΟΡΜ...	65	5775	ο. Π. Χάρκουρτ 25/3
ΣΑΙΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝY...	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΙΜΠΛΑΕ (δ.)	65	2916	ο. Τζένταν 16/4 διά Μπερμπέρα
ΣΑΙΜΠΛΑ (δ.)	57	13247	ε. Πειραιά 24/3
ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	στό Πειραιά 9/1
ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ...	75	29260	δργει Πειραιά
ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΜΠΑΪ'Υ...	74	11452	δργει Σάν Λορέντζο
ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ...	72	11505	δργει Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ...	68	11002	ο. Χόγκ Κόγκ 20/4
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ε. Φώλεϋ 26/4
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	δργει Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	15338	δ. Π. Σάδι 14/4
ΣΑΝ ΤΑΐ'ΡΟΝΑ...	81	10990	ο. Μόντρεαλ 16/4
ΣΑΝ ΤΖΩΝ...	79	10600	ε. Μπανάρη 'Αμπάς 5/3
ΣΑΝ ΤΖΩΝ...	67	10329	δργει Τρινικούμηλη
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ...	61	11034	ο. Τζένταν 26/4
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ...	71	9084	δ. Ντόβερ 23/4
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	ε. Σ. Κίττς 25/4
ΣΑΝΤΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	ο. Π. δφ Σπαι 14/4
ΣΑΝΝΑΡΙΑ	78	10994	ο.Σ. Τζών 19/3 διά Λιβερπούλ
ΣΑΝΖΕΤ...	78	9864	ε. Βαρκελένη 14/4
ΣΑΝΡΑΐ'Ζ...	75	1999	ο. Καράπτη 21/1
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	ε. Πειραιά 13/3
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	67	6160	ύπο παραλαβή
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	ε. Ἀλεξανδρεία 11/4
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	βιβλιοπέτρε' 5/2
ΣΑΝΤΟ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ...	78	9773	ο. Λιοσαβάνα 17/4
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ...	78	13646	ε. Σάντος 11/4
ΣΑΣΕΞΟΡ	58	11946	δργει Ακτίκυρα
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΖ	72	16402	δ. Παναδά 22/4
ΣΑΠΩΦ...	63	17876	δργει Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	δργει Ρίο Ιανέρο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ...	67	4281	δργει Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	ο. Αμέρια 25/4
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	δργει Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	δργει Πειραιά
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	ο. Κάιρυς 12/4
ΣΕΑΛΑΣ	63	10947	δργει Γαλαξείδη
ΣΕΑΕΣΤΙΑΛ...	62	6172	ο. Χώμπιτον ρόδς 25/4
ΣΕΜΕΛΑH...	63	11071	δ. Κονιόλη 23/4
ΣΕΜΕΛΗ...	64	9962	ο. Καλαμπάρ 21/3
ΣΕΜΙΡΑ...	65	11928	δργει Όρπτας
ΣΕΜΙΟ ΜΟΥΝ...	72	1583	ε. Αναδήρ 7/4
ΣΕΝΑΝΤΟΔA...	74	16273	ο. Φλαδέλφεια 29/3 διά Σορέλ
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ...	62	22156	δργει Πειραιά
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438	δ. Σουέζ 23/4
ΣΕΡΙΦΟΣ...	67	12228	ο. Παρανάγκουα 14/4
ΣΕΡΡΑI...	73	30058	δ. Γίβρατάρ 18/4
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ...	69	12061	δργει Πειραιά
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡY...	60	7746	δργει Λευκάδα
ΣΗ ΚΕΗ...	75	15223	
ΣΗ ΛΟΡΝΤ...	70	9793	ο. Σάντος 30/3 διά Λουάντα
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ...	72	9824	ο. Σαγκάη 1/4
ΣΗ ΡΕΐ'ΝΤΖΕΡ...	59	10075	δργει Πειραιά
ΣΗ ΣΤΑΡ...	76	9784	δ. Σουέζ 4/12
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΑΕΡ...	64	1906	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΤΑΐ'ΓΚΕΡ...	71	13631	ο. Καοσιούγκ 25/3
ΣΗ ΤΑΐ'ΝΤ...	71	9810	δ. Ντόβερ 25/4
ΣΗΓΚΑΑ...	71	9767	δργει Ντώρμπαν
ΣΗΓΟΥΐ'ΝΤ...	57	2926	στην Βομβάη
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ...	77	14484	ο. 'Αμπον Ντάμπι 21/4
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Σουάνθ 27/4
ΣΙΘΩΝΙΑ...	68	10016	ο. Ρότερνταν 26/4

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ...	73	9948	ο. Κάλιαρι 20/4
ΣΙΛΒΕΡ Αΐ'ΜΠΕΞ...	76	11866	ε. Κόμπη 21/4
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ...	78	11272	ο. Ναγκόνια 25/3
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡY...	56	6660	δργει Αντίκυρα
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΐ'ΝΤ...	77	11272	ο. Κόμπη 25/4 διά Σ. Μάρτα
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ...	78	11272	ο. Χάρη 16/4
ΣΙΛΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ...	75	8981	ε. Ίσκεντερούν 16/4
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑΐ'Υ...	69	9305	ο. Χόγκ Κόγκ 15/4
ΣΙΛΒΕΡ ΣΤΙΥ...	60	10631	δργει Πειραιά
ΣΙΜΠΥΛΑ...	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ...	59	2870	ο. Λάδις Πάλμας 9/4
ΣΙΦΝΟΣ...	72	16018	ε. Ν. Όρλεανη 24/4
ΣΙΦΝΟΣ...	66	10663	ε. Σάντος 22/4
ΣΙΦΝΟΣ Αΐ'ΔΑΝΤ...	81	10990	ύπο παραλαβή
ΣΚΑΠΤΟΥΐ'ΝΤ...	70	9077	δργει Πειραιά
ΣΚΑΠΛΕΐ'Κ...	53	3899	δργει Χαλκίδα
ΣΚΑΠΛΟΜΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	στό Μπαντρ Χομενί
ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ...	71	9085	ε. Πειραιά 25/1
ΣΚΑΠΤΡΕΐ'ΝΤ (δ.)	60	21230	δ. Ντουμπάδι 23/3
ΣΚΑ'ΥΦΡΟΣ...	63	1280	δ. Δαρδανέλια 12/4
ΣΚΑΙΘΟΣ (δ.)	67	48058	δργει Πειραιά
ΣΚΛΗΡΙΩΝ...	69	9057	δ. Παναμά 23/3
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	58	12492	μετον. «ΘΕΟΔΟΣΙΑ»
ΣΚΟΡΠΙΟΣ...	77	19166	ο. Νεκοτάδα 25/4
ΣΚΥΠΤΡΟΝ...	70	21777	δ. Σουέζ 16/2
ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ...	57	1094	ε. Χουανγκούν 6/4
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ...	58	8640	ε. Βουβάτη 3/4
ΣΚΥΡΟΝ...	64	17487	δργει Πειραιά
ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	δργει Χαλκίδα
ΣΝΟΟΥ ΦΡΩΤ...	63	2211	δ. Δαρδανέλια 19/4
ΣΩΒΕΡΕΐ'ΝΤ ΣΤΑΡ...	66	8534	δργει Γαλαξείδη
ΣΩΜΚΛ 2 (δ.)	67	2439	δργει Τζένταν
ΣΩΝΙΝ...	68	11659	ο. Σιγκαπούρην 9/4
ΣΟΥΑΝ...	63	5404	δργει 'Εμδεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕΐ'Κ (δ.)	61	20433	ε. Μπιλμπάδ 25/4
ΣΟΥΕΡΤΕ...	63	14803	ε. Μπεντι 30/3
ΣΟΥΛΑ Κ...	58	10635	ο. Πειραιά 19/4 διά Κωνσταντζά
ΣΟΥΝΙΟΝ...	68	13894	δ. Ντόβερ 14/4
ΣΟΦΙΑ Κ...	71	15696	δ. Μπρουναμπούτελ 9/4
ΣΟΦΙΑ Μ...	78	15364	ο. Σετερ 19/3 διά Θεσσαλονίκη
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ...	65	16432	ο. Αγ. Φραγκίσκο 16/4
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖE (δ.)	65	42810	δργει Στουμπάλ
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	δργει Πειραιά
ΣΠΙΡΙΤ...	64	10595	ο. Τόρλεστον 9/4
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ο. Μεβί Ρόδης 14/4
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	δργει Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ Γ...	63	10736	δργει Στυλίδα
ΣΤΑΔΙΟΝ...	75	18701	ο. Π. 'Εθεργκλείντς 14/3
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	δργει Ιτίτα
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	ο. Βαλτιμόρη 13/4 διά Αμβούργο
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δργει Πειραιά
ΣΤΑΜΥ...	72	30315	ο. Ρότερνταν 15/4 διά Αργεντινή
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	δργει Πειραιά
ΣΤΑΡ...	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡ I...	58	7100	δργει Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ...	72	18876	ο. Νεκοτάδα 14/4 διά Κίνα
ΣΤΑΡ ΓΚΕΐ'ΖΕΡ...	68	16611	ο. Κολούμπια ρίβερ 25/4
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ...	68	16612	ε. Καβασάκι 2/3
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	δ. Ντουμπάδι 9/4
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ...	73	14667	ε. Πόχαγκ 17/4
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ...	77	19886	ε. Κασισιούγκ 16/4
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ...	73	18892	ο. Κιττιάτη 25/4
ΣΤΑΡ ΠΡΑΐ'ΝΤ...	62	15649	ε. Πειραιά 2/2
ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ...	75	16191	ο. Κασισιούγκ 1/4
ΣΤΑΡ ΣΙΠ...	62	4357	δργει Πειραιά
ΣΤΑΣΙΑ...	70	16644	δ. Σουέζ 14/3
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II...	71	1584	ε. Π. Χάρκουρτ 7/4
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	δργει Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΑ Ζ...	69	16789	δργει Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΑ Κ...	52	2445	δργει 'Αμπιτζάν
ΣΤΕΛΛΑ...	69	23472	δ. Παναμά 20/3
ΣΤΕΛΙΤΣΑ...	55	8021	δργει Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ...	59	6678	δργει Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ...	69	11432	ε. Τζένταν 27/3
ΣΤΕΦΑΝΟΣ...	60	2517	ε. Σεβίλη 25/4
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ...	73	8953	δργει 'Αργοστόλη
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ...	73	3700	στην Αύγουστο
ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ...	56	8818	δ. Γίβρατάρ 10/3 διά Κούβα
ΣΤΡΥΜΟΝ...	69	16229	δργει Πειραιά
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ...	62	11034	ο. Σιγκαπούρην 7/3
ΣΥΜΜΑΧΙΑ...	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	δργει Πειραιά
ΣΥΝΤΟΜΙΑ...	57	3241	δργει Λευκάδα
ΣΥΡΑ...	77	16380	ε. Τάραντα 20/4
ΣΥΡΟΣ...	64	5237	ο. Πειραιά 11/4
ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ...	66	7952	ε. Ρότερνταν 10/4
ΣΥΧΙΝΙΑΣ...	65	10115	δργει Γαλαξείδη
ΣΩΚΡΑΤΗΣ...	58	8584	δργει Ίσθακη</

ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	δ. Κύνιπολη 3/3	ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	α. Πειραιά
ΤΖΙΝΙ	61	11125	ε. Μπρ 20/4	ΦΙΛΙΩ ΑΥΓΕΡΗ	59	7801	δρυει Πειραιά
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	α. Αύγουστο 24/3	ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	ε. Μαρίνα ντι Καράρα 9/4
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ II	68	16258	α. Μπ. Αύρες 14/4	ΦΙΛΟΝ	80	11730	α. Λιβερπούλ 16/3
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Βαλτιμόρη 18/4	ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Γκάλιθστον 15/3
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	δργει Πειραιά	ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥΓ'ΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Π. Σάδι 16/4
ΤΖΟΥΓΙΑ Δ.	68	14569	α. Ριο Γκράντε 15/3 διά Ρωσία	ΦΙΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	υπό παραλαβή
ΤΖΩΝ	71	13857	υπό παραλαβή	ΦΙΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Ναυκόγια 9/4
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Πειραιά 22/4	ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑΔΙ'ΕΡ	56	13408	δ. Σουέζ 26/4
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	α. Αύγουστο 13/4	ΦΙΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΓΝΤΕΡ	72	7201	ε. Άλεξάνδρεια 25/4
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Ταυτικό 16/4	ΦΙΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	α. Τάραντα 19/4 διά Βόλο
ΤΖΩΝ Κ.	72	5303	α. Ν. Όρλενσον 30/3	ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δργει Πειραιά
ΤΖΩΝ ΥΠΡΑΣ	71	20045	δργει Πειραιά	ΦΙΛΟΡΥ	58	2874	δργει Γκάνα
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Ντακάρ 12/2	ΦΙΛΟΡΑ Κ.	78	15364	α. Σαντάντερ 13/4 διά Χιούστον
ΤΖΩΝ Π.	68	12011	α. Σιγκαπούρη 14/4	ΦΙΛΟΡΑ Ν.	73	17519	δργει Πειραιά
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	δργει Μανφρέντονια	ΦΙΛΩΡΑ ΙΙ.	60	5044	δργει Πειραιά
ΤΖΩΝΗ	65	19750	α. Βαρκελώνη 5/4	ΦΙΟΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	δργει Πειραιά
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	α. Βαλέντια 20/4	ΦΙΟΝΙΕ	69	11489	δ. Σουέζ 19/4
ΤΖΟΡΤΖ	79	14100	α. Τζεμέλα "Αλί 25/4	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	α. Μόντρεαλ 18/4
ΤΖΟΡΤΖ	65	4323	α. Λιβράριο 9/4 διά Συρακούσες	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕΙ'Σ	63	16141	α. Ήμισχαφέν 3/3
ΤΖΟΡΤΖ Α.	75	14786	δ. Παναμά 25/2	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	δ. Σουέζ 3/3
ΤΖΟΡΤΖΙΝΑ	77	11348	δ. Γιβραλτάρ 1/4	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	11825	υπό παραλαβή
ΤΗΘΥΣ	73	3717	δργει Χαλκίδα	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΖ	73	10192	α. Καντίζ 20/4
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	δργει Αστακό	ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.	62	12038	δργει Πειραιά
ΤΗΝΟΣ	68	8825	ε. Ρουέν 22/4	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	δ. Ρότερντρημ 20/4
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	α. Οριστάνο 8/4	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	δργει Πειραιά
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	δργει Πειραιά	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	ε. Ρότερντρημ 20/4
ΤΙΝΑ	65	1222	ε. Πειραιά 3/4	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444	δργει Πειραιά
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51288	δργει Έλευσίνα	ΦΟΡΤΟΥΝΥ Υ.	59	8665	α. Μάλτα 24/11 (επισκευές)
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Φουτζέρια Ανκόρ. 5/4	ΦΡΑΝΚΥ...	63	5417	ε. Ρύνιόν 23/4
ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	19922	α. Φρητίδων 11/4 διά Μιτόνι	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	δργει Μηδόρα
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	δργει Έλευσίνα	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΗ	79	9418	ε. Τοιταγκόγκ 24/4
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	ε. Πειραιά 23/3	ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	α. Καντίζ 14/1 διά Σεβίλη
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Πειραιά 22/4	ΦΡΗΝΤΟΝ.	70	9839	α. Ροζάριο 14/3
ΤΟΕΩΝ	77	15981	μετονομάσθηκε «ΧΕΡΟΥΒΙΝ» σ. Παν.	ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	ε. Άλεξάνδρεια 16/4
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	α. Τζένταν 25/4	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	δ. Σάδι 9/4
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Πειραιά	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Μπαχρέιν 19/4
ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΗ	60	9838	δργει Αργοστόλι	ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Πειραιά 27/3 διά ΗΠΑ
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	α. Γιοκοχώρα 16/4	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Λονδίνο 18/4
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	δργει Συλίδια	ΦΡΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Άλεξάνδρεια 17/4
ΤΟΥΑΙΝ	70	32758	υπό παραλαβή	ΦΡΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	ε. Πειραιά 18/3
ΤΟΥΑΙΝ Β. (δ.)	62	22272	α. Χάμπτον ρόδης 8/4	ΦΡΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Χιούστον 8/4
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	δργει Πειραιά 30/4	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	δργει Αστακό
ΤΡΑΓΑΛΑΙΤ'	75	60670	υπό παραλαβή	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	δργει Πειραιά
ΤΡΑΓΙΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	α. Ν. Όρλενσον 21/4	ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	δργει Πειραιά
ΤΡΑΓΙΟΥΜΦ (δ.)	68	46827	ε. Φιλαδέλφεια 9/4	ΧΑΡΡΥ Δ.	69	4025	α. Αμερικήν 7/4 διά Πειραιά
ΤΡΑΓΙΣΤΑΡ (δ.)	66	36548	α. Γκλάρεστον 10/4	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	ε. Μπράουναρθ 31/3
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗΝ.	64	7070	α. Γκόθεντμπουργκ 8/4	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Πειραιά 14/4 διά Θεσσαλονίκη
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	α. Τής 22/4	ΧΑΤΑΝ	58	12377	α. Πειραιά 16/4 διά Αλιβέρι
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	δργει Ηγουμενίτσα	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	δργει Πειραιά
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕ'ΥΛΟΡ	59	3865	δργει Χαλκίδα	ΧΕΛΜΑΡ	60	4657	δργει Πειραιά
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	ε. Φιλαδέλφεια 25/4	ΧΙΑΝ Α'ΙΓΑΝΤ	69	10016	ε. Ξινάγκ 21/3
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤΛΑΙΤ'	66	25327	α. Ν. Όρλενσον 12/4	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΗ	68	10016	παναμά 19/4
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	α. Κολόνιτο 17/4	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. Μουτσούρε 29/3
ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	δργει Αλιβέρι	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	δργει Χαλκίδα
ΤΡΕΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. Καράτοι 7/1	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ε. Βάλευφιλντ 20/4
ΤΡΕΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	δ. Γιβραλτάρ 24/4	ΧΙΑΝ ΖΑΝ	69	10016	δ. Παναμά 16/3
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΟΥΓΟΥ'ΙΝΤ.	64	17295	δ. Σουέζ 29/3	ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	68	10121	δ. Παναμά 26/3
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΟΥΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	α. Μόμπιλ 4/4 διά Πότρα	ΧΙΑΝ ΣΗ...	69	10016	ε. Ράγκον 17/4
ΤΡΙΒΕΑΣ	74	11644	δ. Θέρωπαντ δήλ. 10/4	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	δ. Κωνιόπολ 9/2
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	α. Οραντοντ 16/4	ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	δργει Χαλκίδα
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	δργει Πειραιά	ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	α. Φρητάουν 3/4
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	ε. Ρουέν 21/4	ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	ε. Τόρ Μπαι 13/4
ΤΡΟΙ ΕΝΝΙΜΠΕΑΣ	60	9255	α. Μπαγκόκ 4/4	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΖΑΝΤ	61	11587	ε. Βάλβις Μπαι 19/10
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Τζένταν 23/4	ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	α. Ναπίρ 14/4 διά Αμέρερα
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΑΣ	74	11644	α. Ρεσίφε 11/4 διά Ίράν	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	64	4454	α. Ρεσίφε 9/4
ΤΣΑΙΤ' ΤΡΕΙΝΤΕΡ	58	68867	α. Κολούμπα 16/4	ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	δ. Παναμά 21/4
ΤΣΕΡΡΥ	76	13863	α. Μπούριση 9/4	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	ε. Ντάρμπιταν 25/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13863	α. Μπουνγκόπουρ 22/4	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	62	1768	δ. Κουνιόπη 22/4
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	δργει Συλίδια	ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	δ. Σουέζ 19/4 διά Καράτοι
ΤΥΧΗ	70	10886	α. Τζένταν 25/2	ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	79	1594	α. Τζένταν 21/4
ΥΔΡΑ	66	8306	στήν Μπιζέρτα 20/1	ΧΙΩΝ ΛΟΗ	75	16421	δργει Αργοστόλι
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	δργει Πειραιά	ΧΙΩΝ ΛΑΛΛΑΝΤ	61	4877	δργει Χαλκίδα
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	α. Ριο Γκράντε 14/3	ΧΙΟΥΝ (δ.)	64	33316	α. Χιούστον 1/4
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Φουτζέρια 27/3	ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΣ	67	9433	δ. Παναμά 23/4
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	δργει Μηδόρα	ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	δργει Τζένταντι
ΦΑΔΕΩΝ	68	9266	α. Σιμιρού 12/4 διά Σιγκαπούρην	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II.	72	4999	ε. Φόδ 25/4
ΦΑΙΑΣΕ	71	11502	δργει Πειραιά	ΧΡΗΣΤΟΝ ΤΡΕ'ΓΝΤΕΡ	70	4145	δργει Πειραιά
ΦΑΙΔΡΑ	70	11489	α. Σιμιρού 12/4 διά Σιγκαπούρην	ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	α. Γκουαγιακήλ 12/4
ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	δργει Πειραιά	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	δργει Πειραιά
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	α. Κιότσια 20/4 διά Άλεξάνδρεια	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Λάγος 24/3
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	δργει Μηδόρα	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	α. Καλκούτα 2/4
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41946	στήν Τζένταν 7/4
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	α. Ρεσίφε 11/4 διά Ίράν	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	δ. Παναμά 23/4
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤ	64	16299	α. Κολούμπα 16/4	ΧΡΥΣΑΝΘΕΜΑ	70	3025	α. Π. Σάδι 30/3
ΦΑΙΑΚΟΝ	78	13889	ε. Γκοκούδα 16/4	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Α.	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΑΚΟΝ	60	4100	δργει Πειραιά	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	71	16246	δργει Ντάρμπιταν
ΦΑΙΜΙΛΑΥ ΑΓ'ΒΟΡΥ	77	9477	δργει Πειραιά	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δργει Πειραιά
ΦΑΙΜΙΛΛΥ ΑΝΤΖΕΛ.	63	9854	δργει Πειραιά	ΧΡΥΣΩΝ Β. (δ.)	61	13360	α. Πειραιά 13/4
ΦΑΙΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	α. Π. Σάδι 25/4	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΜΙΛΛΥ ΑΡΡΟΟΥ	66	10046	δργει Πειραιά	ΨΑΡΑ	56	8524	υπό παραλαβή
ΦΑΙΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	δργει Πειραιά	ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ.	65	7952	α. Σήρνες 9/4 διά Κ. Τάουν
ΦΑΙΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	ε. Ριο Ιανέριο 20/4	ΨΗΛΗ	65	12369	δ. Σουέζ 24/2
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	δ. Σουέζ 17/4	ΟΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.	73	6680	α. Νταμάρ 18/4
ΦΑΝΗΣ	55	3382	δργει Τζουνί	ΟΚΕΑΝΙΣ.	76	18080	δργει Πειραιά
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	δ. Παναμά 11/4	ΟΚΕΑΝΙΣ.	71	10024	δργει Χαλκίδα
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	α. Ν. Όρλενσον 16/4	ΟΚΕΑΝΙΣ.	73	3717	ε. Πειραιά 10/4
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	δργει Χαλκίδα	ΟΚΕΑΝΟΣ.	67	28021	δργει Λαύριο
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	δργει Συλίδια	ΟΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ.	61	5201	δργει Λαύριο
ΦΕΤ'Θ (δ.)	66	36997	υπό παραλαβή	ΟΜΕΓΑ ΛΕΡΟΣ.	60	57	

Τά ύπό ξένες σημαίες



ΑΒΕΝΙΡ (π.δ.)	62	10753	άργει Λεμεσός	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	64	36115	δ. Γιβραλτάρ 12/4
ΑΓΑΠΗΙ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.	76	125465	άργει Αλιβέρι
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)*	62	5930	α. Κ. Τάουν 5/4	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	66	1163	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)*	50	1321	ε. Τζένταν 15/4	ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. Τζένταν 16/4
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	ε. Ν. Όρλεάνην 17/4	ΑΡΟ (κ.)*	68	2571	άργει Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)*	72	3908	α. Βενετία 14/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	άργει Πειραιά	ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	α. Γιβραλτάρ 5/1 διά Ν. "Υόρκην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ				ΑΡΧΩΝ (δ.)*	66	35280	δ. Παναγία 11/4
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)*	77	120204	ε. Φόξ 17/4	ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ (π.)	63	6478	δ. λό Παλλίς 19/4
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	ε. Ν. Όρλεάνην 5/4	ΑΣΤΡΟ (κ.)*	52	1559	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΚΟΡΑΣ (ΜΩΔ.)	62	8975	ε. Λίβερπολ 25/4	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Α' Ι'Λ(π.)	71	1453	ε. Κ. Τάουν 5/4
ΑΓΡΙΑΙΑ (π.)*	57	9144	προδάρει	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	69	7574	α. Σάντος 12/4 διά Όδησσο
ΑΔΕΛΦΑ (π.)*	66	11536	ε. Βόλο 8/2	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	άργει Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ε. Ρότερνταν 19/4	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ (π.)	60	19962	άργει Τρινκομάλη
ΑΕΛΛΟ Δ. (π.)	57	20745	άργει Πειραιά	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	82	23000	α. Παρανάγκουα 12/4
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)*	51	2430	άργει Σαντινέτρο	ΑΤΑΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	23000	α. Νίτον Τέρρη 8/4 διά Ρόττερνταμ
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940	ε. Ρότερνταν 13/4	ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078	άργει Αστακό
ΑΘΗΝΑ (π.)	64	30682	α. Μόμπικ 4/4 διά "Αρούμπα	ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	α. Μάλτα 18/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)*	82	11988	δ. Π. Σάδι 22/3 διά Πειραιά	ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ (π.)	64	6474	ε. Τζένταν 13/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.δ.)*	81	18495	δ. Κυνιόλη 21/4 διά "Οδησσός	ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑ'ΙΟΛΕΤ Ι (π.)	66	2966	ε. Κίνκατον 14/4
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΒΑΓΓΕΛΗΣ (π.)	69	12360	δ. Σουέζ 18/3
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	δ. Π. Σάδι 15/4				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΕΞΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	α. Μίλαφρον Χάφεν 20/4				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	δ. Π. Σάδι 18/4				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ*	59	8724	άργει Πειραιά				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	α. Σουδάμια 15/4	ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	ε. Σάρπινες 15/4
ΑΘΟΣ ΙΝ(π.)	66	1716	άργει Πειραιά	ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	2895	α. Λ. Πόλιμας 18/4
ΑΙΓΙΣ (π.)*	61	4364	μεσογειακές μεταφορές	ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΤ (κ.)	71	19392	δ. Σουέζ 24/3 διά Σιγκαπούρην
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥ'Ι ΣΝΤΟΜ (π.)	72	11185	α. Πιραιά 18/4 διά Τζένταν	ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	α. Νίτας διά 17/3 διά Ιαπωνία
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΟΣ (π.)	76	12498	ε. Ντέρμπιαν 20/4	ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143	άργει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	δ. Κυνιόλη 11/4 διά Κίνα	ΒΕΝΟΥΣ (Μαλ.)	62	4991	α. Πύλο 26/3 διά 'Ελ Τζαζίρ
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	ε. Τζένταν 18/4	ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΤΙΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	μεσογειακές μεταφορές
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΤΙΚ (π.)	77	12498	άργει Μπάρδα	ΒΕΡΑ *	65	24314	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ'Ι ΒΕΡΥ (π.)	71	15205	δ. Κυνιόλη 13/4	ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654	ε. Νέα Υόρκη 23/4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	δ. Σουέζ 11/1	ΓΑΛΑΤΕΙΑ*	56	9537	άργει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΥΟΥΠ (π.)	72	11185	δ. Πύλο 15/3	ΓΑΛΗΝΗ*	55	9418	άργει Αλιβέρι
ΑΙΓΙΣ ΣΩΝΙΟΣ (π.)	73	12498	α. Σιγκαπούρην 4/2	ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	μεσογειακές μεταφορές
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	69	9199	α. Μομπάσα 21/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754	δ. Σουέζ 22/4
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	άργει Πειραιά	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.*	70	10006	άργει Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	ύπο παραλαβή	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	άργει Πειραιά
Α'ΙΚΟΝ*	71	27958	ε. Ν. Όρλεάνην 12/4	ΓΙΑΝΝΗΣ (η.)	64	22062	άργει Πειραιά
Α'ΙΓΑΝΤΑΙ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	α. Νεκτάρεα 6/4	ΓΙΟΥΝΙΤΥ* (Μαλ.)	68	28879	α. Ροδάριο 19/3
Α'ΙΓΑΝΤΗΑΛ (Μαλ.)	65	9223	ε. Θέσσατα 7/4	ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΣ (κ.)	69	12087	άργει Μαλαλάγκ Μπαίη
Α'ΙΓΡΗΝΗΣ ΓΚΑΛΑΞΙ (π.)	69	15850	α. Γκουνιάδας 13/4 διά Δ. "Αντζελες	ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μαλ.)	59	8647	δ. Παναμά 24/4 διά Κοτούκο
Α'ΙΓΡΗΝΗΣ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	69	6200	ε. Τζάκονσβιλ 4/3	ΓΙΩΡΓΟΣ (Μαλ.)	60	3351	ε. Τεργέστη 15/4
Α'ΙΓΡΗΝΗΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	α. Μόντρεαλ 25/2	ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	α. Άννα Μπαίη 11/4
Α'ΙΓΡΗΝΗΣ ΡΑΨΩΝΤΥ (κ.)	67	29256	άργει Πειραιά	ΓΚΑΖ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	α. Μπαχρέιν 11/3
Α'ΙΓΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΣΠ (π.)	65	8914	δ. Σουέζ 17/4	ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	ε. Αύγουστος 12/4
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Σιγκαπούρην 2/34	ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	άργει Πειραιά
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	ε. Φόξ 17/4 διά Χάμπτον ρόδς	ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	α. Ρίο Εκράντε 15/2
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	ε. Λόνδον 20/4	ΓΚΑΛΟΜΠΑ ΜΕΝΤ	62	8530	ε. Λάγος 30/3
ΑΚΜΗ (π.)	68	4158	ε. Πέλιρο 24/9	ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΕΝΤ	78	5351	δ. Κωνιόλη 31/3
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	δ. Νότιοβρ 14/4	ΓΚΟΥΝΤ Α'ΙΛΑΝΤΕΡ (π.)	68	1804	ε. Φουτζέρια 17/4
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝ (δ.π.)	73	61300	α. Φουτζέρια 16/3	ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ π.	70	11525	α. Κ. Τάουν 28/3
ΑΛΑΜΕ'ΓΝ (π.)	62	10403	άργει Χαλκίδα	ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ (π.)	60	8840	α. Αμστερνταμ 18/4
ΑΛΕΚΟΣ (π.)	57	2707	άργει Ελευσίνα	ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	67	60433	άργει Πειραιά
ΑΛΕΝΤΕΤΑ Δ. (δ.)	70	51615	άργει Ελευσίνα	ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	ε. Λάγος 17/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (ημ.)	71	68731	άργει Γαλαξείδι	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΗ (π.)	63	8628	ε. Αλγκεθρός 29/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ζ.				ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067	ε. Νταμάδι 2/4
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	άργει Αλιβέρι	ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (π.)	62	8891	ε. Αγ. Φραγκίσκο 10/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	άργει Χάιφα	ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ π.	63	10141	α. Αλιβέρι
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Κ. (λιβ.δ.)	60	12762	ε. Τούκα 22/1	ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	ε. Μπατόντο 26/2
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΙ (ημ.)	74	6042	άργει Γαλαξείδι	ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΦΙΝ (π.)	68	9070	ε. Ελίζανθη 18/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΤΡΑΣΤ (ημ.)	62	7704	άργει Πειραιά	ΓΚΟΥΝΤ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (π.)	60	4470	ε. Μπαντόρ 3/1 διά Αιγαίν
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	δ. Σουέζ 7/3	ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (π.)	68	9079	α. Π. Κελάγκ 26/3 διά Μπρισμπάιν
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	α. Χαροκόπιο 3/2 διά Λουάντα	ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (π.)	68	9067	α. Μπράουνταθ 4/3 διά Π. Καμπέλο
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	άργει Χώνεκσαντ	ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'ΥΛΑΟΡ (κ.)	74	3279	ε. Χόβρη 22/4
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	άργει Αλίβερι	ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ (π.)	60	11838	α. Σ. Κίττις 2/4 διά ΗΠΑ
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΑ (ημ.)	56	1873	ε. Αντεν 16/4	ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ (π.)	75	3523	άργει Αστακό
ΑΛΦΙΤΟ (ημ.)	63	15929	ε. Λόγος 8/4	ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	9079	ε. Μομπάσα 17/4
ΑΜΑΡ Ι (ημ.)	60	4735	ε. Τζένταν 12/4	ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	άργει Πειραιά
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (ημ.)	82	13800	ύπο παραλαβή	ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ (π.)	58	8891	ε. Ντουμπάι 31/1
ΑΜΒΡΩΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	α. Φουτζέρια 9/4	ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (π.)	58	7054	δ. Σουέζ 12/3
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	δ. Μπανγκάρη 12/11	ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (η)	62	8631	ε. Πειραιά 2/4
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ π.	73	6415	ε. Π. Αρθρουρ 17/3
ΑΝΑΜΑΡΙΑ (ημ.)	58	8952	άργει Τζεμπέλ "Αλί"	ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (π.)	75	3520	α. Μπουάδι 31/3 διά Ίντσαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (ημ.)	59	4493	ε. Γκέντ 6/4	ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	α. Τζένταν 6/3
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΓΑΝΤ	67	21457	α. Α'Μπούργκ 16/4 διά Φιλαδέλφειαν	ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΗΤ (ημ.)	60	7187	ύπο παραλαβή
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Πούλο Μπούκοι 8/4	ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (Όνδ.)	63	2603	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	δ. Ποναμά 31/3 διά Κίνα	ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (ημ.)	57	2876	δ. Π. Σάδι 15/4
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Ν. Όρλεάνην 12/4	ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ.)	68	8915	δ. Σκά 24/4 διά Ρίγα
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	δ. Παναμά 15/4	ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	στο Ντώρμπαν 10/9 (ΕΠΩΛ.)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Μαγκούκ 3/4 διά ΗΠΑ	ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΝΑΒ (π.)	57	9433	α. Πειραιά 18/4 διά 'Ελ Τζαζίρ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ε. Ναούκογια 6/4	ΓΟΥΕΣΤΕΤΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	α. Τρινκομάλη 12/4
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	άργει Πειραιά	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	α. Φουτζέρια 16/4
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΥ (δ.)	74	129796	μεσογειακές μεταφορές	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Ροδάριο 14/4
ΑΝΘΟΥΔΑ Ι. (κ.)	65	1204	ε. Καρτίφ 14/4	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΟΣ	67	23347	δ. Σουέζ 23/4 διά Καράτσι
ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617	άργει Λισσαρώνα	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΙΣΤ	68	22782	ε. Μπ. Αύρες 18/4
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	άργει Χαλκίδα	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΤ'ΣΑΡ	67	23437	δ. Κυνιόλη 12/4
ΑΝΝΟΥΔΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	α. Γιοκούδα 14/4 διά Τόκιο	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Κυνιόλη 13/4 διά "Ιλιτσεφάκ
ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (ημ.)	68	9122	ε. Φουτζέρια 16/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	άργει Πειραιά
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)*	73	129665	άργει Τραπάνι	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙ			

ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.η)*.....	71	17805	α. Σιγκαπούρην 1/4 διά Μποχρέιν δ. Κωνίπολη 1/4 διά Γαλάτοι	KATA ΕΞΠΡΕΣ (η)*.....	62	5870	α. Βίγκο 3/4 ε. Νουάρ 3/4
ΔΙΑΜ (η)*.....	60	8750	α. Φρημάντλ 15/4	KΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (η)*.....	65	9799	άργει Μπλάκυουώτερ
ΔΟΚΤΟΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*.....	68	50999	α. Τάραντα 12/4	ΚΕΪ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*.....	68	13694	στό Τζιμπούτι
ΔΩΤΩ*.....	68	35191	α. Κοπέρα 2/4 διά Τρίπολη	ΚΕΪ'Π ΓΚΡΕΚΟ (κ.)*.....	60	6978	ύπο παραλαβή
ΕΒΙΤΑ II (κ.)*.....	65	1442	ε. Ν. Όρλεάνην 13/4	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)*.....	58	5709	ε. Τζένταν 9/2
ΕΚΤΟΡ (κ.)*.....	72	4922	δργει Γαλαξείδι	ΚΕΡΒΑΝ (η.).....	61	10444	δ. Σουέζ 27/3
ΕΛΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (η.).....	63	24810	άργει Χαλκίδα	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑΐΤ (κ.)*.....	67	21706	ε. Πειραιά 9/4
ΕΛΑΐΤΣΗΤΡΙΑ IV (κ.).....	52	2484	μεσογειακές μεταφορές	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒΣ (Μ.)*.....	52	5674	ε. Πειραιά 27/1
ΕΛΑΐΤΣΗΤΡΙΑ V (κ.).....	55	4037	άργει Χώρκεσαντ	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΠΡΩΣΠΕΡΙΤΥ (Μ.)*.....	57	5250	ε. Ν. Όρλεάνη 12/4
ΕΛΕΝ*.....	67	27989	α. Σεπετάνη 24/3	ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η.).....	61	13308	προσάρδετε 40.05 B – 26.22 A 13/4
ΕΛΕΝΗ Π. (ι.π.)*.....	72	94989	α. Λάρνακα 22/4 διά Καζαμπλάνκα	ΚΛΕΙΟ Κ. (η.).....	62	6039	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ.δ)*.....	65	38279	α. Σπέτζια 6/4	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II (η.)*.....	59	20880	α. Ν. Ύρκης 4/4 διά Αρούμπα
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)*.....	65	9694	αργει Μπαλάκη Μπαι	ΚΟΡΑΛ (κ.)*.....	48	1562	άργει Πειραιά
ΕΛΕΡΑΝΤΑ*.....	73	17042	αργει Μπαλάκη Μπαι	ΚΟΡΑΙΔΙ (δ.)*.....	64	37348	α. Βαγγαρέδη 14/4
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Ι(η.δ.)*.....	59	12662	α. Ρές Τανούσα 4/4	ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)*.....	51	7126	ύπο παραλαβή
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ (η.).....	63	4390	ε. Ντώμπατ 18/4	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*.....	75	16221	ε. Ζ. Άννα Μπαι 14/4
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)*.....	67	24766	α. Αύγουστα 28/3	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*.....	75	16221	ε. Ν. Όρλεάνη 12/4
ΕΛΛΕΝΙΚ Α'ΓΑΝΤ (Σιγκ.).....	82	5225	α. Μομπάσα 12/4	ΚΟΥΗΝ ΣΗ (κ.)*.....	55	4565	άργει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΕΐ'Π (Σιγκ.).....	82	4280	α. Αμβέρα 22/4	ΚΡΑΝΤΟΡ (ηη.)*.....	64	2304	ε. Σ. Άννα Μπαι 14/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΑΟΥΝ (σιγκ.).....	81	4280	δ. Γιβραλτάρ 24/4 διά Φελειέτου	ΚΡΙΟΣ (ηη.)*.....	60	4089	ε. Νοεμβίτας 28/12
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ (η.).....	72	13294	α. Πειραιά 2/4 διά Παλέρμο	ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)*.....	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΛΕΣΠ ΚΛΑΟΡΥ (Σιγκ.δ.).....	75	45001	α. Τενέρφη 24/3	ΚΡΙΟΣΩΣ (λιβ.)*.....	58	5058	α. Έλειπνδρεα 18/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*.....	67	47344	ε. Λισσαβάνη 12/4	ΚΥΘΗΡΑ*.....	70	16043	δ. Π. Σάδη 18/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)*.....	73	03961	δργει Μπρουέν Μπαι	ΚΥΚΑΟΠΑΣ (λιβ.)*.....	57	9118	δ. Ντόβερ 25/4 διά Βηρυτό
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΐΤΖ*.....	76	22893	ε. Σαφάρκα 16/4	ΚΥΜΩ (δ.)*.....	56	24234	άργει Ιτέα
ΕΛΛΕΣΠ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (δ.)*.....	75	60491	α. Σιγκαπούρην 6/4	ΚΥΝΘΙΑ*.....	69	11315	ε. Λισσαβάνη 18/2 (έπισκευες)
ΕΛΛΗ (Μαλ.)*.....	66	9135	δργει Πειραιά	ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)*.....	63	24424	ύπο παραλαβή
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)*.....	65	1113	μεσογειακές μεταφορές	ΚΩΣΤΗΣ (Μάλτ.)*.....	60	3325	ε. Πειραιά 8/4
ΕΛΛΤΑΝΙΑ (κ.)*.....	65	7498	ε. Μιτιλήποδ 11/4	ΛΑΒΙΝΙΑ Β.....	77	15949	άργει Κολούμπια ρίβερ
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)*.....	69	41477	ε. Φλώσιγκ 28/3	ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.).....	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)*.....	70	119729	α. Γιβραλτάρ 15/4	ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΦΥ (δ.)*.....	53	11230	άργει Πειραιά
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ (δ.)*.....	68	45988	δργει Πειραιά	ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)*.....	67	49339	α. Φάς 24/4 διά Γένοβα
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)*.....	60	5513	άργει Αστακό	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (ηη.)*.....	78	11162	α. Μπαρμπάντος 19/3
ΕΡΓΙΝΑ I (η.).....	61	9335	δ. Γιβραλτάρ 8/4 διά ΗΠΑ	ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ (Μαλ.)*.....	62	8819	α. Ροζάριο 29/1 διά Κούβα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)*.....	67	1498	μεσογειακές μεταφορές	ΛΑΡΑ (κ.)*.....	56	6921	προσαραγμένο Στρέιτ σφ Ταιβάν
ΕΥΑΛΗ (ηη.).....	59	7059	άργει Πειραιά	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)*.....	68	22244	α. Πούλο Μπούκος 8/4
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)*.....	64	35410	άργει Ιτέα	ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.).....	69	2993	ε. Π. Νογκάρο 15/4
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*.....	79	29875	α. Ροζάριο 23/3	ΛΕΜΠΑΟΝ (κ.).....	60	4068	άργει Πειραιά
ΕΥΝΙΚΗ*.....	77	29875	α. Γκένη 11/4 διά Κή Σουετ	ΛΕΝΑ*.....	68	22449	ε. Πειραιά 31/3
ΕΥΠΑΙ ΚΑΙΤΗ (ηη.)*.....	69	8876	α. Πειραιά 21/4 διά Πολωνία	ΛΕΝΤΟΥΑΝΗ ΚΙΚΗ (ηη.)*.....	63	8427	ε. Κούβα 9/4
ΕΥΠΑΙΔΙΚΗ (ηη.)*.....	69	10900	α. Αλεξανδρεια 11/4	ΛΕΝΤΟΥΑΝΗΣ ΕΥΑ. (ηη.)*.....	61	8627	ε. Μη. "Άυρες 18/4
ΕΦΥΡΑ (δ.)*.....	65	35406	άργει Ιτέα	ΛΕΣΙΝΤΚΤΟΝ (ηη.)*.....	67	7718	βιβιστικής
ZAK (ηη.).....	62	10028	δ. Γιβραλτάρ 16/4	ΛΕΤΑ (κ.).....	55	1000	μεταφορές Ινδονησίας
ΖΕΥΣ I (ηη.).....	60	17447	άργει Μπλακουώτερ	ΛΕΥΘΕΡΩ (ηη.)*.....	62	14027	ε. Έλειπνδρεα 13/4
ΖΕΥΦΡΟΣ II*.....	77	18838	ε. Τζένταν 11/4	ΛΕΥΚΑΣ (κ.).....	65	2435	ε. Πειραιά 31/3
ΖΗΝΑ (λιβ.)*.....	68	31093	α. Νιώρωντας 18/4 διά Κίνα	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.....	67	28648	α. Λ. "Αντζέλες 12/4
ZINK ΤΡΕΐΝΤΕΡ(ηη)*.....	66	10051	δ. Κωνίπολη 13/4 διά ΗΠΑ	ΛΗΤΟ II (ηη.)*.....	72	6106	δ. Αυγούσταν 7/4
ΖΩΗ (δ.).....	67	43231	δ. Σουέζ 23/4	ΛΙΖΑ (ηη.)*.....	58	8370	άργει Πειραιά
HΡΑ*.....	79	16390	α. Νάπολη 8/4	ΛΙΛΑ (ηη.)*.....	50	2734	δ. Σουέζ 18/4
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ.)*.....	58	5266	δ. Γιβραλτάρ 16/4	ΛΥΑΥΜΑΡΕ (κ.).....	68	1599	άργει Πειραιά
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ.)*.....	53	5691	άργει Μπλακουώτερ	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΛ.)*.....	81	16700	άργει Τάουν 19/8
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*.....	78	11003	α. Λίμπεκ 21/4 διά Αλεξανδρεια	ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓΛ.)*.....	81	16700	άργει Τάουν 22/11
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.).....	65	37431	δργει Μπάρα	ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*.....	68	39617	α. Αύγούστα 1/4
ΘΑΡΡΟΣ (ηη.).....	63	3293	δ. Σουέζ 17/3	ΛΟΥΣΥ (ηη.)*.....	54	2557	άργει Χαλκίδα
ΘΑΖΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Σαλαβάντρ 13/4	ΛΥΡΙΚ (ηη.)*.....	61	12497	ύπο παραλαβή
ΘΕΟΔΩΡΑ*.....	72	69874	δ. Κωνίπολη 12/4	ΜΑΓΚΑΝΑ ΣΠΛΕΣ (κ.).....	47	5010	μεσογειακές μεταφορές
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)*.....	61	8943	α. Γιοκοχάμα 9/4 διά Δ.Αντζελες	ΜΑΙΡΗΡ Κ.Χ.Ο.Κ. (ηη.)*.....	75	136991	α. Τουμπάρο 4/4
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (ηη.)*.....	61	9266	α. Λ. "Αντζέλες 16/4	ΜΑΪ'ΣΤΡΟΣ.....	69	16840	ε. Π. Σάδη 23/3
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)*.....	58	11765	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	36881	α. Μπορνώ 30/3
ΘΕΟΧΑΡΗ (ηη.)*.....	68	9803	ε. Τζένταν 21/4	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.).....	68	6116	α. Σαβόνα 18/4 διά Βόλο
ΘΩΔΡΟΣ II (κ.).....	60	3847	δργει Σαρζά	ΜΑΡΑ Λ. (ηη.)*.....	59	8596	άργει Μπιλιμάρ
ΘΥΕΛΛΑ (μ.).....	66	40933	α. Π. Θάλης 8/3 διά Λιβύη	ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (ηη.)*.....	64	3947	ε. Ν. "Ορλεάνην 13/4
ΙΑΜΑ*.....	68	27989	ε. Μπράκες 14/4	ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.η.)*.....	60	13339	άργει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΓΑΝΤ (Μαλ.)*.....	52	2497	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΚΑ Π. (ηη.)*.....	73	45500	α. Αίδιο 10/4 διά Σιγκαπούρην
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΓΑΝΤ (Μαλ.)*.....	56	4828	ε. Χοσέ "Ιγκνάθιο 12/4				
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)*.....	54	7528	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΛΑ (δ.)*.....	67	43649	ε. Πειραιά 21/10 (έπισκεψη)
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)*.....	55	5690	ε. Τζένταν 21/4	ΜΑΡΙΟΥΛΑ Δ. (κ.)*.....	74	30341	άργει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΐΣ (Μαλ.)*.....	58	3825	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ ΙΙ (κ.δ.)*.....	65	46941	ε. Σιγκαπούρην 13/3
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΐΝΤ (Μαλ.)*.....	45	3684	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ IV (δ.η.)*.....	65	13512	α. Α'γυόστα 8/4 διά Γιβραλτάρ
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)*.....	58	3834	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)*.....	69	8773	δ. Α'γυόστα 12/4
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΣ (Μαλ.)*.....	45	4621	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ Δ. (ηη.)*.....	66	57027	δ. Α'ν Σουήνα 12/4
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)*.....	59	3704	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ ΙΙ (δ.)*.....	61	30236	δ. Π. Σάδη 17/4
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΡΙΣΣ (ηη.)*.....	61	8999	α. Ριόνερι 20/3 διά Ντακάρ	ΜΑΡΙΤΙΣΑ III (ηη.)*.....	65	10596	α. Κολόμπο 23/4 διά Π. Σάδη
ΙΟΣ Ι (ηη.).....	70	3971	δργει Σαρζά	ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (ηη.)*.....	73	72336	άργει Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (ηη.)*.....	68	4202	α. Π. Θάλης 19/11	ΜΑΡΙΩ (ηη.)*.....	65	17238	άργει Στυλίδα
ΙΣΤΡΙΑ*.....	81	31000	ε. Πειραιά 24/2	ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)*.....	61	8831	άργει Λευκάδα
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*.....	52	1575	δργει Πειραιά	ΜΕΝΤ ΤΡΕΐΝΤΕΡ (κ.)*.....	56	3903	άργει Κουβέτι
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)*.....	60	4067	α. Τουμπάρο 11/4	ΜΕΡΙΤΑ (κ.)*.....	60	3745	άργει Αλεξανδρεια
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)*.....	60	4068	δργει Σαρζά	ΜΕΡΡΥΑΝΤ (ηη.)*.....	66	71337	άργει Πειραιά
ΚΑΡΝΤΙΠ (κ.)*.....	71	9206	μεσογειακές μεταφορές	ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (ηη.)*.....	61	9194	άργει Πειραιά
ΚΑΡΡΑΣ (ηη.)*.....	62	10834	δ. Σουέζ 19/4	ΜΕΣΙΣ.....	69	9650	δ. Γιβραλτάρ 4/4
ΚΑΣΣΟΣ (κ.)*.....	53	2806	α. Αντόνιόντ 12/4	ΜΕΣΙ ΑΡΕΤΗ (δ.)*.....	70	17355	α. Σιγκαπούρην 12/4
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ*.....	59	9493	δργει Μανίλα	ΜΕΣΙ ΛΑΜΨΙΣ (δ.)*.....	72	17355	ε. Μαντάκη 12/4
ΚΑΣΤΑΝΙΑ (ηη.)*.....	81	3900	α. Λ. Πόλμας 20/3	ΜΕΣΙ ΛΗΠΟΝ (ηη.)*.....	72	17355	ε. Φάς 17/4
ΚΑΣΤΑΛΑ (κ.)*.....	72	17674	ε. Γιοκατσί 13/4	ΜΕΣΙ ΛΗΓΚ (ηη.)*.....	70	1592	άργει Πειραιά
ΚΑΣΤΩΡ (κ.)*.....	63	8671	δ. Δάντοιχ 11/4	ΜΕΣΙ ΛΙΔΑΥ (ηη.)*.....	70	1781	άργει Ν. Ορλέανην
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	68	15842	ε. Λεικ Τάρρας 14/3	ΜΕΣΙ ΛΙΝΤ (ηη.)*.....	71	1562	ε. Ν. Ορλέανην 12/4
ΚΑΤΙΑ Κ.η.)*.....	57	1324	δργει Πειραιά	ΜΕΣΙ ΛΙΟΡΥ (ηη.)*.....	71	1584	ε. Σ. Χούν 16/10
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)*.....	59	2850	α. Μποχρέιν 17/3	ΜΕΣΙ ΛΟΤΣΙΚ (ηη.)*.....	70	1592	ε. Ν. Ορλέανην 21/4
			ε. Πειραιά 18/4	ΜΕΣΙ ΛΑΚΟΥΡΑ (ηη.)*.....	70	1584	ε. Ν. Ορλέανην 8/4
			ε. Πειραιά 27/3	ΜΕΝΤΟΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)*.....</			

ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (η.)	57	2281	άργει Πειραιά
ΜΠΑΣΤΙΩΝ (κ.)*	68	13706	δ. Παναμά 8/3 διά Βενεζουέλα
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (η.)	61	1460	άργει Πειραιά
ΜΠΕΛΑΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΟΝΑΤΑ (κ.)*	47	1591	ε. Τεργέστη 18/4
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (η.)	64	16073	στό Μπόνο (απόθηκη)
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (η.)	67	4659	άργει Ν. Υόρκη
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (η.)	67	3861	άργει Ν. Υόρκη
ΜΠΡΗΤΕΝ (η.δ.)	65	40284	ύπο παραλαβή
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.)	64	8403	α. Ριο Γκράντε 14/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	άργει Αλίβετοι

ΝΑΓΟΣ	61	9037	άργει Σ. Άννα Μπαΐν
ΝΑΤ'Σ (κ.)	66	7264	ε. Πειραιά 25/3
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	άργει Καβάλα
ΝΕΔΙ (δ.π.)*	65	35324	μεταφορές "Ερυθράς Θαλάσσης
ΝΕΟ (κ.)	67	2996	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άργει Ήπειρος
ΝΕΦΕΛΗ (η.)	69	5801	δ. Π. Σάδι 11/4
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)*	52	11234	άργει Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Νικάρ 3/4
ΝΗΣΟΣ ΣΠΥΤΕΣΣ (Μ.)	63	5955	α. Λάς Πάλμας 5/4
ΝΙΚΗ (η.)	62	6171	δ. Σουέζ 25/4
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	άργει Αλίβερι
ΝΙΚΟΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	ε. Σαβόνα 18/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (η.)	67	4016	α. Ν. Ορλεάνη 9/4
ΝΙΚΟΛΑΣ Ρ. (η.)	61	6123	α. Λάς Πάλμας 22/3
ΝΙΚΟΣ Α. (η.)	56	2163	άργει Χαλκίδα
ΝΙΜΑΣ Ι. (η.)*	56	3274	ε. Π. Σουδάν 30/1
ΝΙΟΒΗ (Μάλατ.)	69	21427	α. Λιτεών 15/4
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	α. Τζένταν 7/4
ΝΙΧΟΝ (κ.)	65	13458	ε. Μπανάτρ Αμπάς 14/3
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ'ΑΝΤ	67	22817	α. Ροζόριο 7/4
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	67	25837	άργει Στυλίδα
ΝΟΡΦΟΓΟΥΙΝΤ	70	12063	α. Πειραιά 31/3 διά Λάγος
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	άργει Πειραιά
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	ε. Ν. Ορλεάνη 22/4
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (η.)*	61	5816	άργει Μίνα Σάκρ
ΝΤΕΝΕΜΠ (η.)	68	2534	α. Λ. Πάλμας 8/4
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	δ. Σουέζ 20/2
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (η.)	67	9854	ε. Ιμιάχων 16/4
ΝΤΟΜΙΝΙΚ (η.)	62	6980	άργει Κολομπό
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	ε. Σεμάγκα 12/4
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	ε. Μπανάτρ Αμπάς 4/4
ΝΥΜΦΗ Κ. (η.)	66	22260	δ. Γιβραλτάρ 9/4
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	ε. Μασσάνα 25/3
ΟΑΣΙΣ (η.δ.)	62	22424	άργει Φορταλέζα
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2878	άργει Κύμαλο
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	άργει Αστακό
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	δ. Π. Σάδι 12/4
ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΡΥ	68	45678	ύπο παραλαβή
ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.)	64	26174	α. Χιούστον 4/4
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	άργει Ήπειρος
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	70	98566	ε. Σιγκαπούρη 26/3 διά Διάλυση
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (η.)	75	138037	άργει Έλευσίνα
ΟΔΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΙ'ΣΟΝ (δ.)	72	106123	άργει Ήπειρος
ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.)	64	32380	άργει Τζάνκονσβιλ (ΕΠΩΛ.)
ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δ.)	65	32478	άργει Τζάνκονσβιλ (ΕΠΩΛ.)
ΟΔΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	65	32407	άργει Τζάνκονσβιλ (ΕΠΩΛ.)
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Φουτζέρια 15/3
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	άργει Ήπειρος
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	ε. Φουτζέρια 14/4
ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΖ (δ.)	73	128561	ε. Φουτζέρια 26/3
ΟΔΥΜΠΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (δ.)*	64	32379	άργει Τζάνκονσβιλ (ΕΠΩΛ.)
ΟΔΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΡΙΤΥ	66	15668	άργει Πειραιά
ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	66	15625	άργει Πειραιά
ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΑΥΟΕΡ	68	15809	άργει Ελευσίνα
ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΖ	65	15577	άργει Ελευσίνα
ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΙΙ'ΙΣ	69	15688	δ. Παναμά 12/4
ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΡΑΙ'ΙΝΤ	67	15897	α. Θεούτα 10/3
ΟΔΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άργει Πειραιά
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	ε. Πειραιά 20/4
ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	άργει Αλίβερι
ΟΔΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	65	15178	άργει Πειραιά

ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	ε. Πειραιά 14/4
ΟΡΕΓΚΟΝ (δ.)	65	36370	α. Παναμά 21/4
ΟΣΕΑΝ (κ.)	66	10825	ε. Ντόρμπιταν 19/4
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	άργει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΣΚΑ'Υ (η.)	67	24128	α. Πειραιά 2/4
ΟΣΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	άργει Χώρκεσαντ 13/11
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σινκ.)	73	20354	ε. "Αγ. Φραγκούκον 17/4
ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (η.)	74	9712	ε. Χουαγκούν 29/3
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	63	10318	άργει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ (κ.)	70	11525	ε. Πειραιά 17/3
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΗΗΛΙΑΝΗ (η.)	59	3906	α. Μαρίνα ντι Καράρα 23/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΟΝ (η.)	66	7463	ε. Πειραιά 28/3
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕΙΤ'Μ (δ.η.)	64	33621	α. Τζεπτέλ "Αλι 13/3
ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559	άργει Πειραιά
ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	άργει Μπρούνει Μπαιν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑΙ'ΙΝΤ (κ.)	60	8721	ε. Μπουένος "Αίρες 23/4
ΠΑΤΒΙΝ (η.)	62	14112	άργει Χαλκίδα
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	δ. Γιβραλτάρ 30/3
ΠΑΤΡΟΚΛΑΣ (κ.)	55	7738	άργει Καμπάνας
ΠΑΥΛΟΣ XII (η.)	69	1999	ε. Πειραιά 11/3
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	άργει Πειραιά
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.η.)	65	33595	ύπο παραλαβή
ΠΕΛΩΤΩ	68	35191	α. Παρανάγκουα 13/4
ΠΟΙ'ΝΤ ΚΑΗΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Λόρνακα 10/4
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Μασσαλία 21/3
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	άργει Πειραιά
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	άργει Μπρούνει Μπαιν
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η.)	70	3825	α. Ν. Ορλεάνη 17/3 διά Π. Καμπέλο
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (η.)	56	3597	άργει Κατάκωλο
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (η.)	66	15565	άργει Πειραιά
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	α. Ντόρμπιταν 1/4
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άργει Στυλίδα
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Λ. Αντζελες 3/3
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.η.)	64	27376	άργει Σήρνες
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ.)	68	48781	α. Χάμπτον ρόδης 6/4
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (η.)	61	3966	δ. Ντόρμπιταν 24/3
ΠΡΟΣΠΕΡΤΥ (η.)	73	11383	άργει Πειραιά
ΡΗΦΕΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ Κ.)*	68	1243	α. Νεκοτάβη 1/4 διά Κίνα
ΡΙΟ ΚΑΡΟ (δ.)	67	35540	ε. Φλώρινη 11/4
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΔΑΝΟΗ (Μ.)*	62	12040	δ. Π. Σάδι 14/11
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η.)	58	8920	στή Φουτζέα
ΡΟΝΣΩΝ (η.)	63	6100	δ. Κωνίπολη 1/4 διά Βόλο
ΡΟΝΧΙΑ (η.)	63	6063	ε. Πειραιά 22/3
ΡΟΥΜΠΙΝΙ Η (η.)	71	2932	ε. Πειραιά 22/2
ΣΑΝΝΙΟΡ ΖΥΠΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	α. Θέουστα 17/4
ΣΑΒΒΑΣ (δ.η.)	59	20514	δ. Κωνίπολη 15/4 διά Κωνιτάντζα
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)	51	4788	άργει Λ. Πάλμας
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.η.)	69	99134	ε. Ράς θλ Χαιμάδη 9/3
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	α. Βαλέντην 8/4
ΣΑΜΠΙΡΑ (κ.)	70	5746	ε. Ν. Υόρκη 13/4
ΣΑΝ ΜΑΙ'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (η.)	73	10630	ύπο παραλαβή
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.η.)	75	11171	α. Μίνα άλ Φαξάλ 20/2
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.η.)	75	11171	α. Ταϊπέη 13/4
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	ε. Σύγκαπούρην 2/4
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	ε. Σάν Χουάν 2/4
ΣΑΝΠΙΒΕΡ (η.)	65	12102	α. Ναγκόγια 31/3
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	α. Φος 22/4 διά Νάπολη
ΣΑΝΤΑΝΣ	65	19019	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η.)	57	1674	άργει Γκέντ
ΣΑΝΤΟΣ (η.)	58	9017	α. Σάβδονα 11/4 διά Χιούστον
ΣΑΟΥΘΦΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	ε. Αύγουστα 10/4
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4176 658 - 4122 537

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ 76

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

ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές		ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	δ. Κων/πολ 15/3 διά 'Οδησσό
ΣΗ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ	71	11055	α. Χάρμπον ρόδς 25/3		ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	α. Στόρονγουαίλ 8/4
ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ I (η.)	70	9966	α. Σάντος 13/4		ΤΡΕΙ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	δ. Παναμά 23/3
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η.)*	62	9979	ε. Νταμάρ 14/4		ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	ε. Αιμέρρος 24/4
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η.)	71	11379	δ. Π. Χάρκουρτ 1/12		ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΥΙ'Α	72	18723	α. Κουβέτ 20/4
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043	δ. Κωνιπόλη 25/3		ΤΡΕΙ'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	α. Μονρόβια 18/3
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	α. Λ. Πάλμας 28/11		ΤΡΕΙ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	ε. Γιουροπόρτ 26/4
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	α. Ν. 'Ορλέανη 9/4		ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	δργει Χαλκίδα
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (η.)	80	9015	α. "Ηστ Λόντον 12/4		ΤΣΕΛΣΗ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ(δ.η.)	61	8816	δργει Τουλών
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Φλωσινγκ ρόδς 13/4		ΥΖΩΝΑ (κ.)	52	3256	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΑΒΕΡ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)*	66	33855	α. Λ. Πάλμας 26/3		ΥΠΑΠΑΝΤΗ (η.)	71	4635	α. Πύλο 28/1
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	μεσογειακές μεταφορές		ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.η.)	78	45330	α. Γιβραλτάρ 10/4
ΣΙΝΟΕ	77	4719	α. Ρ. Όρλεάνη 9/4		ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	ε. Ρινέκα 15/4
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	α. "Ηστ Λόντον 12/4		ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	δργει Ίτεά
ΣΚΙΠΠΕΡ (η.)	57	3070	ε. Φλωσινγκ ρόδς 13/4		ΦΕΛΙΣΙΑ Β	78	15950	α. Μορμουγκάδ 1/4
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η.)	58	4414	α. Λ. Πάλμας 26/3		ΦΕΛΛΑΣΩΠ Λ. (δ.)	74	118215	α. Φουτζέρια 23/3
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	μεσογειακές μεταφορές		ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	δ. Σουέζ 22/2
ΣΟΛΑΝΖ Π. (η.)	60	8294	ε. Χάλντια 14/4		ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	δργει Πειραιά
ΣΟΛΩΝ (δ.)	70	91954	δργει Σιγκαπούρην		ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (η.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	ε. Πειραιά 15/4		ΦΛΑΜΙΓΚΟ ΙΙ (η.)	63	4647	α. Άλεξανδρεια 15/4
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Ροζάριο 15/4		ΦΟΙΒΟΣ (λ.β.)	58	5063	μεσογειακές μεταφορές
ΣΩΤΗΡΗΣ (η.)	70	5278	δ. Ντόβερ 22/4		ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Π. 'Ελιζαμπεθ 25/4 διά Ντώρμπαν
ΣΟΥΖΑΝΑ (η.)	68	7701	α. Σιγκαπούρην 16/4 διά Σάντος		ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	δργει Πειραιά
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές		ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (η.)	71	10586	δ. Γιουροπόρτ 23/4
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (η.)	63	12758	δ. Κωνιπόλη 9/4		ΦΡΑΤΣΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	ε. Μαυρίκιο 18/4
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Σ. Χοόδ 18/3		ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122.945	δργει Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	α. Λευκόδ 26/3		ΦΡΗΝΤΟΜ I	59	1229	ε. Ρόττερνταμ 19/4
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η.)	80	32000	α. Λ. Αντίζελες 10/4		ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	δργει Πειραιά
ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.η.)	68	103176	δ. Ντουμπάι 25/3		ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (η.)	60	3563	α. Λ. Πάλμας 11/4
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	δργει Πειραιά		ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (η.)	61	1652	α. Λ. Πάλμας 12/4
ΤΑΜΑΡΑ II (η.)	60	8420	προσαρ. 27.50 Β. — 33.40 Α. 10/3		ΦΡΙΟ ΑΠΑΦΙΚ (η.)	61	1695	ε. Λάγος 29/1
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δ.)	63	29739	δργει Πειραιά		ΦΩΤΕΙΝΗ Φ (η.)	59	9604	ε. Πειραιά 13/4
ΤΑΡΤΟΥΣ (η.)	58	4231	προσάραξε		ΧΑΒΑΓ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Ούλαδ 24/3
ΤΑΥ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	δ. Γιβραλτάρ 16/4		ΧΑΒΑΓ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Σιγκαπούρην 27/3
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	μεσογειακές μεταφορές		ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	45267	ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ
ΤΖΕΙ'ΝΤ (κ.)*	56	6500	δργει 'Αστακό		ΧΑΡΙΣ (η.)	55	2740	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (η.δ.)	73	9842	ε. Ρόττερνταμ 19/4		ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (η.)	68	48559	ε. Ν. Όρλεάνην 10/4
ΤΖΩΝ Α. (η.)	68	10016	δργει Λ. Πάλμας		ΧΕΡΟ (η.)	57	1368	δ. Κωνιπόλη 10/4
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	δργει Πειραιά		ΧΡΥΣΗΝ'ΙΣ (η.)	59	4378	δργει Καράται
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)	64	15910	δργει 'Αστακό		ΧΩΚ (κ.)	64	10292	α. Πειραιά 8/3
ΤΙΝΑ Μ.Π. (η.)	65	11245	δργει Αστακό		ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	δργει Ελευσίνα
ΤΟΞΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	δ. Κων/πολ 12/4		ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (η.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η.)	73	8848	δ. Σουέζ 15/3		ΩΚΕΑΝΙΑ (η.)	62	10530	ε. Μεσοίνα 5/2
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (η.)	60	8070	ε. 'Αβάνα 13/3					

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

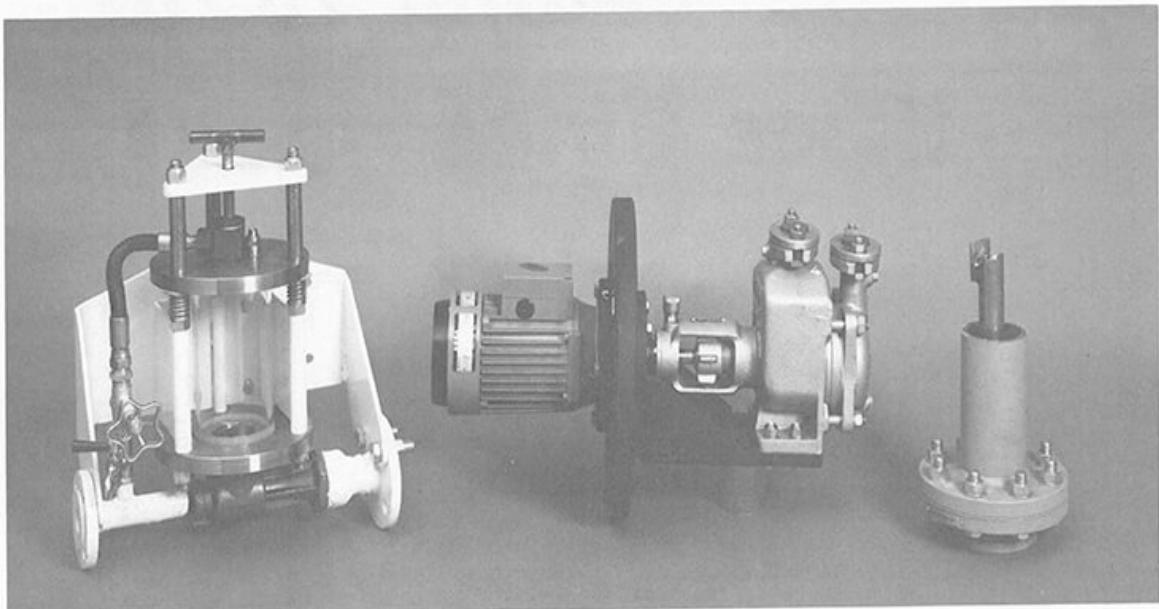
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

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
---	---	--

SALWICO - PART FLOW SYSTEM

THE MOST ECONOMICAL WAY OF COMPLIANCE
WITH HIGH OVERBOARD DISCHARGE FOR
TANKERS [Marpol 73/78 Reg. 18(2)].



According to the Marpol 73/78 regulations, every oil tanker shall have the ballast overboard discharge pipelines leading to a point above the waterline.

"Existing" oil tankers (ordered before 1976) may however discharge oil contaminated ballast water below the waterline, provided a part of the overboard flow is led to a location on upper deck where it can be visually observed. [Reg. 18 (6) (e)]. This part flow system must be installed not later than 2nd October, 1983.

The SALWICO part flow system consists of:

- Sight glass arrangement
- Sample feed pump
- Sampling probe

It is designed according to the IMO requirements as spelled out in MEPC. XV/18, Annex 3.



SALÉN & WICANDER

P.O. BOX 1122
S-171 22 SOLNA, SWEDEN
OFFICE: VRETENVÄGEN 4, SOLNA TELEFON 08-98 06 80
TELEX 11728
TELEGRAMS SALWICO S

AGENTS FOR GREECE:
OLYMPIC AGENCIES - D.A. ANTANASIOS
4, AKTI TZELEPI - PIRAEUS
TEL.: 4125.180 - 4121.474 — TELEX: 21 2768 DANT GR

*your dollar
counts now
three times more,
at TSAKOS
industrias navales
MONTEVIDEO*

TSAKOS

CONTACT NOW:

HEAD OFFICE - WORKSHOPS - SHIPYARD.

Av. Gral. Rondeau 2023. Tel. 23.33.36/38
Telex: 22.251 STAR UY MONTEVIDEO - URUGUAY.

PIRAEUS: TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.
Tel: 41.19.711 - Telex: 21.2670 or 21.2051 STAR GR.

PIRAEUS AGENTS: S.S.R.S. Ltd.
Tel: 41.33.902 Telex: 21.2282 SSRS.

LONDON: TSAKOS SHIPPING (LONDON) Ltd.
Tel: 01-377.1434 Telex: 88.6872 TSAKOS G.

LONDON AGENTS: A+P APPLEDORE INT'L Ltd.
Tel: 01-581.2261-3 Telex: 21.275 APAFUN G.

N.YORK: TSAKOS SHIPPING & TRADING (U.S.A) Ltd.
Tel: 212/269.1426 Telex: 12.9148 TSAK SHIP N.Y.K

