

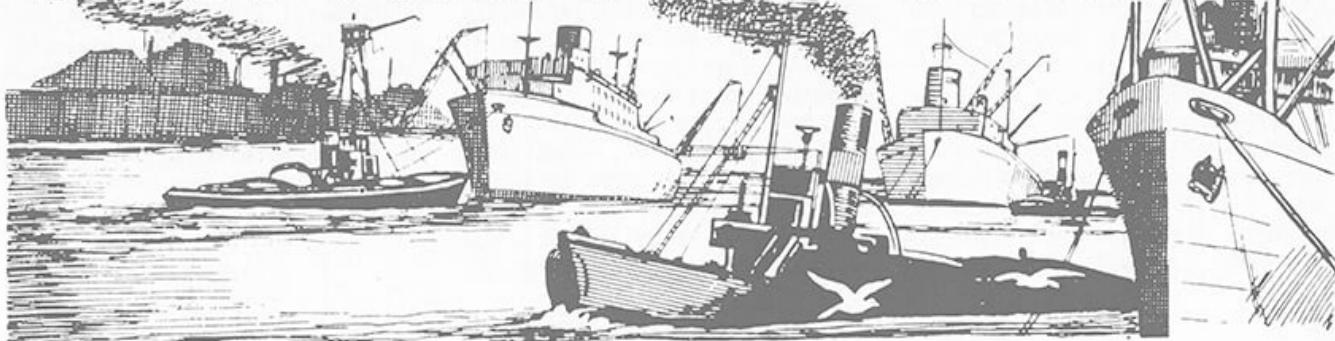
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1983

Αρ. Φύλλου 1152/911

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΑΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘ. 1152/911

1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1983

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Γιά τό καλό τής Ναυτιλίας και τοῦ τόπου

Τά «Ναυτικά Χρονικά» κυκλοφορούν σήμερα, κατά μία ήμέρα ένωριτερα, γιά νά διατυπώσουν δρισμένες σκέψεις ήν δψει τής σημερινής συνελεύσεως τοῦ έφοπλισμού γιά τό περιβότο πλέον θέμα τής άνακυκλώσεως, τό όποιο περιέχεται στό νομοσχέδιο γιά τήν άντιμετώπιση τής ναυτιλιακής κρίσεως και προκάλεσε σοβαρότατη διάσταση μεταξύ τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Έφοπλιστῶν και τοῦ υπουργείου Ναυτιλίας — μιά διάσταση τήν όποια έσπευσαν νά έκμεταλλευθούν έχθροι και «φίλοι» γιά νά βλάψουν τήν 'Ελληνική Ναυτιλία και κατ' έπεκταση τόν τόπου.

«Ας ξεκινήσουμε δμως άπο τήν άρχη: 'Ο έλληνικός έφοπλισμός, διαβλέποντας τούς κινδύνους πού έπερχονταν γιά τό μέλλον τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας λόγω τής σταδιακής άπωλείας τής άνταγωνιστικότητάς της και τοῦ άναπτυσσομένου σταθερά προστατευτισμού, ύπεδειξε άπο τό έτος 1978 άκομη τήν άναγκη λήψεως τών έπιβαλλομένων διορθωτικών μέτρων γιά τή βελτίωση τής άνταγωνιστικότητας τών έλληνικών πλοίων.

Τό πρόβλημα, τό όποιο στό μεταξύ είχε ένταθει έπιχείρησε νά τό άντιμετωπίσει ή Κυβέρνηση Ράλλη — κάτι πού δλοι τό έχομε λησμονήσει ίσως έπειδή ή έπιδιωχθείσα τότε ρύθμιση δέν ήταν πρακτικά έφαρμόσιμη, διότι έπρεπε νά άναθεωρηθούν δλες οι έγκριτικές πράξεις νηολογήσεως τών πλοίων — και δπειτα άπο αύτό τό θέμα έτεθη στή σημερινή Κυβέρνηση μέ μιά έμπειριστατωμένη μελέτη, τά κύρια σημεία τής όποιας άφορούσαν:

Πρώτον, τήν πρόσληψη άλλοδαπών γιά θέσεις κατωτέρου πληρώματος μέ αποδοχές πού ισχύουν στίς χώρες προελεύσεως τους, και διεύθυνσης

δεύτερο, τόν καθορισμό τής γεωγραφικής άριθμητήσεως τυχόν άπεργιών στά έλληνικά πλοία σύμφωνα μέ τά ίσχυοντα και σέ άλλες ναυτιλιακές χώρες, και,

Τρίτον, τή μείωση τής συνθέσεως σύμφωνα μέ τίς άρχες πού έχουν υιοθετηθεί άπο τίς άλλες έπισης ναυτιλιακές χώρες.

'Ασφαλώς ή ρύθμιση τών άνωτέρω θεμάτων δέν θά έλυνε δλα τά προβλήματα τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας, θά συντελούσε δμως στή βελτίωση τής άνταγωνιστικότητάς της ώστε ένας άριθμός άπο τά 1.000 περίπου πλοία πού είχαν τεθεί έκτός έργασίας λόγω τής ναυτιλιακής κρίσεως νά έγκαταλείψει τά άγκυροβόλια παροπλισμού δημιουργώντας άυτόματα τή δυνατότητα άπασχολήσεως κάποιου σημαντικού άριθμού τών ναυτικών μας και κυρίως άξιωματικών, οι άποιοι ήταν και δεκίνοι πού είχαν πληγεί άπο τόν παροπλισμό και τή συρρίκνωση τοῦ στόλου μας. 'Ο έφοπλισμός κατά τίς σχετικές συζητήσεις δχι μόνον δέν άρνηθηκε τή βοήθειά του γιά τήν έπιλυση τοῦ προβλήματος τής άνεργίας άλλα πάντοτε ύπογράμμισε δτι οι ναυτικοί μας έχουν προτεραιότητα στήν άπασχόληση, άρκει νά δοθεί ή δυνατότητα στά έλληνικά πλοία νά έγκαταλείψουν τά άγκυροβόλια παροπλισμού. Τό ύπουργειο, δμως, πιεζόμενο άπο τό πρόβλημα τής άνεργίας τών ναυτικών μας πού είχε δημιουργηθεί, περιέλαβε στό νομοσχέδιο μέ τό όποιο ίκανοποιείτο ένα άπο τά τρία βασικά αιτήματα, τό τής προσλήψεως τών ένων ναυτικών μέ τίς άποδοχές πού ισχύουν στίς χώρες προελεύσεως τους, και τίς διατάξεις τής ύποχρεωτικής άνακυκλώσεως σέ θέσεις έργασίας δλων τών ναυτικών είσαγοντας γραφειοκρατικές

διαδικασίες και δεσμευτικούς δρους γιά τή διαχείριση τών πλοίων πού θά έχουν άρνητικές έπιπτώσεις στή λειτουργία τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων, διότι περιορίζουν τήν έπιβαλλομένη άπο τή φύση τους εύελιξία και δημιουργούν νομικά και άσφαλιστικά προβλήματα. Είναι γνωστά δλα αύτα άλλα θά τά έπαναλάβουμε: 'Η άνακυκλώση:

• Θίγει θεσμικές διατάξεις τής Ναυτιλίας και καταργεί τό άναφαίρετο δικαίωμα τής έλευθερης έπιλογής και άπο τίς δύο πλευρές, και άπο τόν πλοιοκτήτη, και άπο τόν ναυτικό.

• Θά προκαλέσει σέ έλαχιστο χρόνο άπο τήν έφαρμογή της φοβερές άνακατατάξεις στελεχών στά πλοία μέ άπροβλεπτες συνέπειες γιά τήν άσφαλεια και τή διοίκηση τους και μέ άπροσδιόριστες αύτή τή στιγμή έπιπτώσεις πού θά προέλθουν άπο τήν πλευρά τών ένυποθήκων δανειστών, τών φορτωτών, τών άσφαλιστών κλπ.

• Θά έπιβαρύνει τό κόστος διαχειρίσεων τών πλοίων.

• Θά δημιουργήσει προβλήματα στόν τρόπο λειτουργίας και έργασίας τών ποντοπόρων πλοίων.

Οι στήλες αύτές δέν άμφισβητούν τό δικαίωμα τής σημερινής, δπως και κάθε άλλης νόμιμης έλληνικής Κυβέρνησης, νά άντιμετωπίζει τά προβλήματα πού δημιουργούνται έκαστοτε. Στήν προκειμένη περίπτωση έπιχειρήθηκε τό πάντρεμα δύο διαφορετικών θεμάτων πού δέν είναι δυνατό νά έπιτευχθεί: 'Η ένισχυση τοῦ πλοίου, γιά τήν όποια καταρτίσθηκε άλλωστε και τό νομοσχέδιο και ή έξασφάλιση άπασχολήσεως στούς άνέργους. 'Η ρύθμιση τοῦ προβλήματος τών δευτέρων θά έπελθει αύ-

τόματα έαντι ή ανταγωνιστικότητα του πλοίου. Και γι' αυτό ύπαρχε ηδη ή απόδειξη: «Η μείωση του άριθμου των παροπλισμένων πλοίων κατά 100 περίπου τους τελευταίους μήνες έδημοι ούργησε ηδη πρόβλημα έλλειψεως Β' μηχανικών και ναυτών λόγω της απροθυμίας των διαμενόντων στίς επαρχίες νάυαυτολογηθούν. Στόν Πειραιά και οι δύο ειδικότητες είναι πλέον δυσεύρετες. Μήπως, λοιπόν, ούτιλούμε πλέον περί δύνου σκιάς; Οι επιδοτούμε-

νοι ανεργοί αξιωματικοί ανέρχονται περίπου σε 5.000, από τους οποίους τήν πρώτη θέση καταλαμβάνουν οι πλοιάρχοι. Η απασχόληση τους θά έξασφαλισθεί μόνον όταν δια πλοία θά έγκαταλείψουν τά άγκυροβόλια παροπλισμού και δχι μέ τήν άνακυκλωση, ή οποία και πρακτικώς δέν μπορεί νά έφαρμοσθεί και δέν μπορεί σε καμμία περίπτωση νά γίνει δεκτή.

«Ο Ελληνικός έφοπλισμός θά αντιμετωπίσει σήμερα τό ζήτημα πού έχει δη-

μιουργηθεί μέ τήν έπιβαλλομένη σοβαρότητα, δίνοντας ταυτόχρονα και τήν έπιβαλλομένη απάντηση σε έκεινους πού γιά λόγους πού αυτοί μόνον γνωρίζουν έπιχειρησαν νά τόν έμφανίσουν διασπαρμένο. Και θέλομε νά έλπιζουμε ότι παρόμοια αντιμετώπιση θά ύπαρξει και από τήν άλλη πλευρά γιά τό καλό τής Ναυτιλίας μας, τών άνθρωπων της και τού τόπου.

ΤΑ «NAYTIKA XRONIKA»

«Η «άνακυκλωση» στήν Ναυτιλία

Τού κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Γιά δους δέν έχουν άκομη πληροφορηθεί τήν σημασία τής λέξης «άνακυκλωση» πού περιλαμβάνεται στό Σχέδιο Νόμου «Μέτρα γιά τήν αντιμετώπιση τής ναυτιλιακής κρίσης κλπ.», διευκρινίζεται διτή ή λέξη αυτή μέσα σ' αυτό τό νομοσχέδιο σημαίνει σέ γενικές γραμμές τά έξη:

«Ο πλοιοκτήτης και μάλιστα μέ τήν άπειλή σοβαρών χρηματικών ποινών, θά είναι ύποχρεωμένος, μετά από 7,5 μήνες ήποτε τήν πρόσληψη τού πληρώματος τού πλοίου του, νά τό άπολύσει και νά προσλάβει άλλο, από τόν περιορισμένο κατάλογο τών άνεργων ναυτικών. Ή διαδικασία αυτή θά έξακολουθεί νά έφαρμοζεται μέχρις ήτοι άπορροφηθούν δριστικά άλλοι οι ανεργοί ναυτικοί.

«Αν ή μέθοδος αυτή τής άνακυκλώσεως τελικά υιοθετηθεί, θά δημιουργήσει περίπλοκα προβλήματα δυοια τών δύοιν πούδεποτα δλατούτην αντιμετώπιση στήν μακρά της ιστορία τής Εμπορική Ναυτιλία. Τά κυριώτερα από αυτή τό προβλήματα είναι τά έξη:

- 1) Θά διαταραχθεί ή τάξη, ή άρμονία και γενικά ή δλλ άργανωση τού Έλληνικού Εμπορικού Στόλου και τού Ναυτεργατικού Δυναμικού πρός χάριν 5.000 περίπου άνεργων ναυτικών έπι συνόλου 80.000 έργαζομένων είς τόν κλάδο. Γιατί αυτός είναι στήν ούσια ή άριθμός τών άνεργων πού δημιουργεί πρόβλημα. Στήν πραγματικότητα, οι επιδοτούμενοι σήμερα ανεργοί ναυτικοί είναι 8.500 περίπου. «Ένα δημαρ ποσοστό από αυτούς, περίπου 3.500, θεωρείται σάν φυσιολογικός άριθμός ναυτικών εύρισκομένων έκτος έργασίας σε κάθε περίπτωση. Από τούς παραπάνω άριθμούς προκύπτει διτή ή άνακυκλώση δλοκήρου τού ναυτεργατικού δυναμικού, μέ τήν χρησιμοποίηση ένός τόσο περιορισμένου άριθμού άνεργων, είναι άνεφαρμοστή και καταδικασμένη έκ τών προτέρων σε άποτυχία. Θά περιέλθει σε άχρηστια και θά άφησε πίσω της άντιδικίες, δλατα προβλήματα και ένα σωρό άπρόβλεπτες περίπλοκες.
- 2) Ο έξαναγκασμός τού Πλοιοκτήτη νά συγκροτεί τό πληρώμα του, από τόν Πλοιαρχό μέχρι και τόν Ναυτόπαιδα, μέσα από τόν περιορισμένο άριθμό τών άνεργων, θά έχει τίς πιο δυσάρεστες συνέπειες γιά τό Έλληνικό πλοίο.

Ο Πλοιοκτήτης, μέ τήν έμπειρια και τίς γνώσεις του, γνωρίζει καλύτερα από άποιονδηποτε δλλον, δχι μόνο νά έπιλεγει, άλλα και νά έκπαιδεύει τά κύρια στελέχη τού πληρώματος του, άναλογα μέ τόν τύπο τού πλοίου και μέ τά φορτία ή τά ταξίδια πού παρουσιάζουν ίδιομορφία.

Τά πλοία Τακτικών Γραμμών, Containers, Ro-Ro, Gas Carriers, Κρουαζιερόπλοια, πλοία μεταφοράς χημικών και δλλ έξειδικευμένα πλοία, θά πληγούν άνεπανόρθωτα από τήν άνακυκλωση.

Υπάρχουν Πλοιαρχοί, Μηχανικοί, Αξιωματικοί και κατώτερα πληρώματα πού, έκτος από τίς γενικές γνώσεις τού έπαγγέλματος, έχουν έμπειρια και έξειδικευμένες γνώσεις γιά τά πλοία τών παραπάνω τύπων.

Γενικά ή μέθοδος τής άνακυκλώσεως θά ύποβαθμίσει τήν ποιότητα τών παρεχομένων πρός τούς Ναυλωτάς ύπηρεσιών και έτσι τό Έλληνικό πλοίο θά γίνει λιγύτερο άνταγωνιστικό και έπομενως προβληματικής έπιβιώσεως.

- 3) Θά έξαφανισθεί ή πατροπαράδοτος δεσμός και ή ψυχική μεταξύ Πλοιοκτήτη και Πληρώματος και, πέρα από αυτό, θά καταργηθεί και ή έλευθερία τού Πλοιοκτήτη νά έπανδρώνει τό πλοίο του μέ τούς κατάλληλους ναυτικούς, άλλα και τόν Ναυτικού νά έκλεγει τό πλοίο πού προτιμά νά έργαστε, πράγμα πού προσβάλλει σε τελευταία άναλυση τήν έλευθερία τής έργασίας.

Έτσι θά περιορισθεί άκομη και ή έλευθερία τής διαχειρίσεως τού πλοίου πού, κατά κανόνα, είναι προϋπόθεση γιά τήν χρημα-

τοδότηση ήποτε τίς Τράπεζες. Πώς είναι δυνατόν νά θεωρείται ό Έφοπλιστής ούσιαστικός διαχειριστής, δταν, παρά τήν θέλησή του, ύποχρεώνεται νά έμπιστευθεί τό πλοίο και τό φορτίο σε άγνωστα πρός αυτόν πρόσωπα, πού προσλαμβάνονται μέ μόνο κριτήριο τήν ίδιότητα τού άνεργου ναυτικού;

Έχαλλου κατά τίς σχετικές νομικές διατάξεις, ό πλοιοκτήτης εύθυνεται ήπολυτα και γιά τά σφάλματα τών προσώπων τά ήποια χρησιμοποιεί στήν έπιχειρησή του (πληρώματα). Έναν λοιπόν δέν έχει ήπολυτη έλευθερία έπιλογής, αυξάνει σοβαρώτατα ό έπιχειρηματικός του κίνδυνος, πράγμα τό θόπον και ήποτε δέν άναγνωρίζεται. Δηλαδή σε τελευταία άναλυση ό πλοιοκτήτης, χωρίς νά έχει τό δικαίωμα τής έπιλογής, θά βαρύνεται μέ τήν CULPA IN ELIGENDO (πταίσμα περί τήν έκλογην).

Τέλος ο Πλοιοκτήτης μένει έκτεθειμένος και ήπενταντού τών άσφαλτών του, οι άποιοι άπαιτούν κατά τό άσφαλτικό δίκαιο από αυτόν νά έπανδρωνει τό πλοίο του μέ τά κατάλληλα πρόσωπα. (PROPERLY MANNED).

- 4) Η άνακυκλωση και οι σχετικές διατάξεις θά προκαλέσουν άμεσα σύγχυση και θά παρεμβάλουν έμπόδια στήν έφαρμογή τών καθιερωμένων θεσμικών ναυτιλιακών διατάξεων και ειδικώτερα στήν έφαρμογή τών διατάξεων τών Συλλογικών Συμβάσεων Ναυτικής Έργασίας και τών δρων τών Εγκριτικών Πράξεων τού δρυθου 13 τού N. 2687/53, πού άφορούν τήν σύνθεση τών πληρωμάτων.

Φορούμεθα διτή Ναυτιλία θά έμπλακει σε ένα γραφειοκρατικό σύστημα έπανδρώσεως, πού θά βλάψει τόσο τόν Πλοιοκτήτη δσο και τόν Ναυτικό.

Ο Άγγλικός Σοσιαλισμός δέν σκέφθηκε νά θίξει τό καθεστώς τής Βρεταννικής Ναυτιλίας, γιατί θεώρησε διτή ο Έφοπλισμός ήποτελεί τήν πιο πολύπλοκη και δύσκολη έπιχειρηση, λόγω τού διεθνούς άνταγωνισμού στήν θαλάσσιες μεταφορές, γι' αυτό και άπαιτει ταχύτητα ήποφάσεως και πυρετό ένεργειας, πού είναι άσυμβιβατα μέ τήν δύσκαμπτη Κρατική Γραφειοκρατία.

Μέχρι σήμερα ή Έλληνικη Ναυτιλία λειτούργησε ίκανοποιητικώτερα και ήπενταντού τόν θαυμασμό τής Διεθνούς Κοινής Γνώμης.

Δέν πρέπει έπομενως μέ κανένα τρόπο νά βάλουμε σε κίνδυνο αυτό τό έπιτευγμα πού λέγεται Πρώτη Ναυτιλία τού Κόσμου, μέ έπικινδυνού πειραματισμούς.

Λόγω τής σπουδαιότητος τής Ναυτιλίας γιά τήν χώρα μας, οι μέχρι σήμερα Κυβερνήσεις ήπολούθησαν είς τό θέμα από τό άπερκομική πολιτική. Και ή σημειρήνη Κυβερνήση και ειδικώτερα ή έργατος και ζωηρά ένδιαφέρομενος γιά τήν Ναυτιλία Ύπουργός κ. Κατσιφάρας, είμαστε βέβαιοι, διτή έπιδιώκουν τό καλό τής Έλληνικής Ναυτιλίας, γι' αυτό και έλπιζομε διτή θά έξετάσουν τό δλο ζήτημα μέ προσοχή και θά δώσουν δρθές λύσεις, ώστε νά άποφευχθούν άνεπιθύμητες ζημιές.

Ο Έλληνικός Έφοπλισμός ήπολαφέρεται ζωηρά γιά τούς άνεργους ναυτικούς και τό έχει έπανειλημένα ήποδειξει, έχει δέ κάμει σχετικώς συγκεκριμένες πράγματα στήν Κυβερνήση κατόπιν θμώνου ήποφάσεως τού Διοικητικού Συμβουλίου τής Ε.Ε.

Πρέπει λοιπόν και στήν περίπτωση αυτή νά βρεθεί λύση πρακτικά έφαρμοσμη, πού νά μή βάζει δμως σε δοκιμασία τής άντοχή τής Ναυτιλίας. Διότι δν δεινοπαθήσει ή Ναυτιλία, τότε και οι άνεργοι ναυτικοί θά χάσουν κάθε έλπιδα νά ξαναβρούν τήν δουλειά τους.

Άντιθετα, δν ή Ναυτιλία ήρθησει, τότε αυτόματα θά λυθεῖ και τό πρόβλημα τής άνεργίας τών ναυτικών μας.

Τό δεκαπενθήμερο

Ναυτιλιακό δικαστήριο

‘Η σύνοδος τοῦ Ἰντερνάσιοναλ Μαριτάϊμ Μπύρω στήν Ἐλλάδα παρέσχε τὴν εὐκαιρία στήν Κυβέρνηση νά ἀναγγείλει τὴν Ιδρυση πρωτοβαθμίου, κατ’ ἄρχην, ναυτιλιακοῦ δικαστηρίου στὸν Πειραιά (θά ἐπακολουθήσει ἡ Ιδρυση δευτεροβαθμίου δικαστηρίου, δηλαδή Ναυτιλιακοῦ Ἐφετείου) καὶ τὴν πρώθηση ὑπόθεσεων ναυτοπατῶν πού καθυστεροῦσαν.

Μέ την Τύρωση τού ναυτιλιακοῦ δικαστηρίου, πού τοποθετεῖται στήν ἄνοιξη τού ἐπομένου ἑτού, θά παρασχεθεῖ, δπως είπε ὁ υπουργός Δικαιοσύνης κ. Γεώργιος — ‘Αλέξανδρος Μαγκάκης, ὁ ὅποιος ἔκανε τίς σχετικές ἀνακοινώσεις, δικαστική ὑποστήριξη στήν ἔθνική ναυτιλία και παράλληλα θά γίνει ὁ ἐπιβαλλόμενος ἐκσυγχρονισμός τῆς ‘Ελληνικῆς Δικαιοσύνης και στόν τομέα αὐτού.

Οι άνακοινώσεις του κ. Μαγκάκη, καθώς και διαβεβαιώσεις του υπουργού Ναυτιλίας κ. Γεωργ. Κατσιφάρα διτί λαμβάνονται ήδη μέτρα ώστε νά αποτραπούν έκπροσιμού τυχοδιωτικές προθέσεις στό κύκλωμα του Βαλασσού όμποριον προκάλεσαν ζωηρή Ικανοποίηση τόσο στούς συνέδρους του Ι.Μ.Β., δοσο και στην εύρυτερη ναυτική μας οικογένεια ή όποια διαπιστώνει διτί ικανοποιούνται δύο βασικότατα αιτήματα: 'Η Ιδρυση ναυτιλιακού δικαστηρίου και ή πάταξη τών ναυταπατών.

Μιλώντας στή σύνοδο τοῦ I.M.B. ὁ κ. Μαγκάκης:

• Άνακοινωσε διτή έξεδόθησαν ήδη τά παραπεμπτικά βουλεύματα γιά τρεις ύποθέσεις ναυτιπατών μέ 15 κατηγορούμενους και διτή άναμένετο ή έκδοση παραπεμπτικών βουλευμάτων γιά δάλλες δύο ύποθέσεις, ένων τό παραπεμπτικό βούλευμα γιά δάλλη μιά ή όποια έχει καθυστερήσει ύπερβολικά λόγω τών διαφόρων τεχνασμάτων που μεταχειρίσθηκε ο κατηγορούμενος άναμένεται νά έκδοθει έντος του Ιουνίου. Οι ύποθέσεις αύτές άφορούν, δημοσίευσε ο κ. Μαγκάκης, τά πλοια «Ποσειδών», «Αλέξανδρος Κ.», «Ντόνιμο «Avny», «Αλάσια», «Κάστωρ», «Αριστοτέλης», Μπέττυ», «AUP», «Σάλεμ» (ή καθυστερηση τών δύο τελευταίων ύποθέσεων διφείλεται και στό γεγονός διτή χρειάσθηκε δικαστική συνδρομή άπό τέ έξωτερικό).

• Έξηγησε διτή η καθυστέρηση στή δικαστική έκκαθάριση τών υπόθεσεων ναυταπατών που έκκρεμούν άκομη όφειλεται στήν κατάχρηση τού θεσμού τών άγωγών κακοδικίας που έκαναν οι κατηγορούμενοι. Δέν τό πάρκρυβω, είπε, δικ. Μαγκάκης, διτή γιά νά έπιτευχθεί αύτή ή έπιταχνυση στήν έκκρεμούσες υπόθεσεις διερευνήσαμε και τό θέμα τών εύθυνων δρισμένων δικαστικών λειτουργών στήν καθυστέρησης. Διαπιστώθηκε, λοιπόν, διτή η καθυστέρηση όφειλόταν σένα έγκληματολογικά ένδισιφέρον τέχνασμα τών κατηγορούμενών και κυρίως στή χρησιμοποίηση τού θεσμού τών άγωγών κακοδικίας που έχει θεσπισθεί γιά τήν προστασία τών πολιτών. Μέ τίς άγωγές κακοδικίας που έκαναν οι κατηγορούμενοι έξαιρούσαν τούς δικαστές που άναλαμβαναν τίς υπόθεσεις τους και έτοι μέπεφεραν τήν καθυστέρηση ση γιατί έπερπε νά διορίζονται νέοι δικαστές. Έάν άφηναμε το «σύστημα» αύτό νά συνεχίσει νά έπαναλαμβάνεται, είπε, οι κατηγορούμενοι θά είχαν έξαιρέσει διλούσια τούς δικαστές και δέν θά ύπηρχαν πλέον δι-

καστικοί λειτουργοί για νά δικάσουν τις υποθέσεις! Εύρεθη ένας πρακτικός τρόπος και τό πρόβλημα ξεπέρασθηκε, χρειάζεται δμως νέα ρύθμιση ή όποια περιέχεται στά νομοσχέδιο του ύπουργειού Δικαιοσύνης πού συνεζητείτο στή Βουλή, μέ τήν όποια σταματάει ή «βιομηχανία» τών άγωγών και κοδικίας χωρίς νά θίγεται και ό θεσμος.

• 'Ανήγγειλε τήν Ιδρυση έξειδικευμένου δικαστηρίου γιά ναυτιλιακές ύποθέσεις στόν Πειραιά, τό όποιο θά άσχολείται με τήν επίλυση άστικών διαφορών βάσει τού ναυτιλιακού δικαίου, παράλληλα δημος θά λειτουργεί καί σάν ποινικό δικαστήριο γιά νά καταπολεμούνται καί οι ναυταπάτες. Τό δικαστήριο θά συμπληρωθεί με ειδικούς άνακριτές ναυτιλιακών ύποθέσεων καί με ειδικευμένους στήν έξιχνισαν ναυταπατών καί άλλων παρεμφερών έγκλημάτων. 'Η λειτουργία τού δικαστηρίου θά διέπεται καί άπο ειδικούς δικονομικούς κανόνες γιά νά διεκπεραιώνονται με τήν έπιβαλλομένη ταχύτητα οι ναυτιλιακές ύποθέσεις. Τά σχέδια γιά τή δομή καί τή δικονομία τού δικαστηρίου αύτού πού κατ' ἀρχήν θά είναι πρωτοβάθμιο (άργότερα θά ίδρυθεί καί ναυτιλιακό 'Εφετείο) θά ύπάρξουν μετά τό καλοκαίρι, ή κυβέρνηση δημως θά δεχθεί εύχαριστως ύ

Ἐπιβαλλομένη ἀπάντηση

Σέ κυβερνητική έφημερίδα («Εθνος» της 17.5.83) δημοσιεύθηκε έπωνυμο δρόμο του ναυτιλιακού της συντάκτη κ. Nikos Πηγαδά με τίτλο «Έφοπλιστές και ναυτικοί», τα κύρια σημεία τού δημοποιού αναφέρονται στό θέμα μα τών διμερών συμβάσεων, στούς άνεργους ναυτικούς και τήν άπροθυμία όρισμένων από αύτούς νά ναυτολογηθούν, στίς άποδοχές τών ναυτικών, τήν ίσοτιμία δραχμής και τίς αύξησεις άποδοχών δολλαρίου. Στό δρόμο αύτό άπαντησε με έπιστολη του πού δημοσιεύθηκε στήν Ιδια έφημερίδα στίς 23 Μαΐου, ό. κ. Γεώργιος Φουστάνος, ό δημοποιός άφού έπισημαίνει διτί δέν υπάρχουν οι αντώνεις της έφοπλισμού και διτί έκφράζονται οι αντιλήψεις τής μειοψηφίας τών ναυτικών (ούσιαστικά τής ΠΕΜΕΝ, λέγομε εμείς), ύποργασμαίζει:

• Για τίς διμερεῖς συμβάσεις: Είναι πράγματι γεγονός — κανένας δέν τό όχει κρύψει — ότι ο έφοδος του 1978 επιδιώκει τη ρύθμιση του θέματος αύτου ύπο τήν άπαριτη προϋπόθεση ότι δέν θά υπάρχει κανένας "Ελληνας ναυτικός άνεργος διαθέσιμος γιά ναυτολόγηση". Υπήρχε και έξακο λουθεῖ νά υπάρχει — και ύπο τίς σημερινές συνθήκες, προσθέτομε έμεις — πρόβλημα στήν έξεύρεση 'Ελλήνων γιά κατώτερα πληρώματα και τό ίδιο άκριβώς πρόβλημα άντι μετωπίζει και ή Βρεταννία πού έχει μικρότερο στόλο και πολύ μεγαλύτερο ένεργο πλήθυσμό άπό τήν 'Ελλάδα. Η Ε.Ε.Ε. δέν ζητεί τίποτε περισσότερο άπό αύτό πού γίνεται σε πολλές παραδοσιακές χώρες (ή βρεταννία έχει καθιερώσει τίς διμερεῖς συμβάσεις με τή συγκατάθεση τών ναυτεργατών της σωματείων, προσθέτομε έμεις, άλλά τά ίδια αύτά συνδικάτα προσφέρουν τήν ύποστήριξή τους στήν ΠΕΜΕΝ γιά τήν καταπολέμηση τών διμερών συμβάσεων στήν 'Ελληνική Ναυτιλία!) και μέ στόχο τήν έξασφάλιση δρ

ποδεῖξεις καὶ ἐμπειρία ἐπ' αὐτοῦ. Στά σχέδια περιλαμβάνεται καὶ ἡ παροχὴ κινήτρων ώστε τὰ ναυτιλιακά δίκαιατηρία νά καταστοῦν ἐλκυστικά γιά τούς δίκαιατές.

Στό σημείο αύτό οφείλομε νά ύπομνήσουμε τήν υπόδειξη τού διευθυντού τοι I.M.B. καὶ "Ελλίς, διτ γιά τήν καταπολέμηση τών ναυταπατών δέν πρέπει νά ύπάρχουν καθυστέρησεις. Είναι προτιμότερο, είπε, νά άνατεθεί η διερεύνηση έστω και ένος σκέλους μιᾶς ύποθέσεως σέ δρισμένους άνακριτές γιά νά δηγηθεί τό ταχύτερο δυνατόν στα δικαστήριο. Κατόπιν είναι δυνατόν νά διερευνηθοῦν και οι άλλες πλευρές καὶ κυρίως έκεινες πού σχετίζονται μέ τή παροχή δικαστικής συνδρομής ἀπό τό έξωτερικό. Επίσης οι διφείλομε νά ύπομνήσουμε και τήν υπόδειξη γιά τήν άποστολή ειδικῶν άξιωματούχων στό Λονδίνο γιά νά δούν πώς έργαζονται στό I.M.B. — έτσι θά ύπάρξει άποτροπή κατέληξε.

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γεώργ. Κατσιφάρας, μιλώντας στή σύνοδο τού I.M.B. ύπαγράμμισε διτί στήν Ελλάδα υπάρχει ή άπαιτην πολιτική βούληση γιά τήν υιοθέτηση και ήποστρήξη κάθε προτάσεως πού θα άποβλεποι στήν καταπολέμηση τών ναυτικών πατών, ένων παράλληλα ένδυναμώνεται ο διωκτικός και ποινικός έξιπλισμός τής χώρας ώστε νά έμπειδωθεί η πεποιθήση σε έκεινους πού συμπεριφέρονται μέ τυχοδιωκτική νοοτροπία στό κύκλωμα τού θαλασσίου έμπορίου διτί οι πρόθεσεις τους δέν θα μπορούν πλέον νά καρποφορήσουν.

Θοῦ τρόπου ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων

Πά τούς άνεργους ναυτικούς: 'Από τούς 14.000 προσφέρομενους ναυτικούς μόνο 7.200 περίπου δικαιούνται έπιδόματος άνεργης και τό μεγαλύτερο μέρος από αυτούς είναι άξιωματικοί πού έχασαν τις δουλειές τους μετά τόν παροπλισμό τού 30% τού στόλου μας (και τήν φυγή άπό τό έθνικό νηολόγιο, προσθέτουμε έμεις, μεγάλους άριθμούς πλοίων τά δημόποια άναγκασθηκαν εις τών πραγμάτων νά αναζητήσουν τις λύσεις εκείνες πού θά έπετρεπαν τήν έπιβιωσή τους ύπό τις συνθήκες πού έχει δημιουργήσει η παρατεινόμενη ναυτιλιακή κρίση). Δέν είναι δυνατόν νά λογιζεται άνεργος ναυτικός καθένας πού άπέκτησε κάποτε στή ζωή του ναυτικό φυλλάδιο (έαν ύπηρχαν οι άπαρα τητοι μηχανισμοί, ύπογραμμίζομε έμεις, θα διεπιστώνετο διτ πάρα πολλοί οικοδόμοι πού σέ περιόδους οικοδομικής κρίσεως έργασθηκαν σέ πλοια γιατί κάποτε σίχαν έφοδοιασθεί μέν ναυτικό φυλλάδιο είναι γραμματούντο στούς καταλόγους άνεργιας τού ΓΕΝΙΑ, άλλα και στούς καταλόγους άνεργιας τού 'Οργανισμού 'Απασχολήσεως 'Έργατικο Δυναμικού και ένδεχομένως εισπράττουν σέ πό δύο πηγές έπιδομα άνεργιας).

Θα πάρετε την απόφαση να μεταβολέσετε στην Ελλάδα; Είναι πάραδοξο νά θέλει κάποιος νά παραμένει διαδοχικά σε ένα χώρα που δεν έχει ποτέ επιστρέψει στην Ελλάδα. Οπως είπαν περιέργο, άν δεχθούμε αύτόν τόν συλλογισμό, γιατί δέν έγκαταλείπουν τα πλοιάρια οι 70.000 "Ελλήνες ναυτικοί που ταξιδεύουν αύτή τη στιγμή". Και δέν μπορεῖ κανείς νά διαχθεί (στό δρόμο άναφερόταν δτι οι περισσότεροι δηγοί ταξι ήσαν Έλληνες ναυτικοί) διατη περιμένουν νά δοθούν περισσότερες διεισιδια ταξι ή νά άρχισε η τουριστική περίοδος για νά γίνουν ταξιζήδες ή σερβιτόροι δημόσιας υπηρεσίας στο δρόμο δτι προτί

μοῦν νά γίνουν οι ναυτικοί μας.

Γιά τις άποδοχές: Σκόπιμα παρουσιάζονται μόνον οι βασικοί μισθοί και μόνον ένω είναι γνωστό διτί ύπαρχει μία σειρά έπιδομάτων με άποτελεσμα ο ναύτης νά πάιρνε πάνω από 60.000 δρχ. τό μήνα και ή συνολική άμοιβή ένός ύποπλοιάρχου ή Β' μηχανικού ξεπερνά τις 110.000 δρχ. τό μήνα (στό δρθρο άναφερόταν διτί ο ναυτικός έργαζεται 30 ήμέρες τό μήνα, πράγμα που είναι σωστό, άλλα παρείθετο μόνον ο μισθός της συλλογικής συμβάσεως γιά την έργασία αυτή χωρίς νά άναφέρονται τά έπιδόματα, οι ύπερωρίες κλπ).

ОХИ ΑΛΛΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Η Ναυτιλία μας άντιμετωπίζει τεράστια προβλήματα, καί άμεσα πού άπειλούν την έπιβίωση της σήμερα, καί μακροπρόθεσμα πού θέτουν έρωτήματα γιά τη μελλοντική πορεία της. Συνεπώς δέν μπορούμε νά δημιουργούμε μόνοι μας νέα προβλήματα, τουλάχιστον σ' αύτή τη φάση ή ποιά είναι από τίς κρισιμότερες πού ύπηρξαν ποτέ. Σημειώνομε τά άνωτέρω μέ αφορμή τό έγγραφο πού άπευθύνεται στούς ναυτικούς νά ναυτολογούνται μέ τούς δρους της συλλογικής συμβάσεως δέν είναι σύννομη έπειδή ή-ισχύς της συλλογικής συμβάσεως τών ποντοπόρων πλοίων έληξε στις 30.9.82 και τών μεσογειακών φορτηγών στις 31.12.82 χωρίς στό μεταξύ νά έχουν ύπογραφει νέες. Συνεπώς, ύποστηριζει ή ΠΝΟ, από 1.10.82 και άπο 1.1.83 άντιστοίχως δέν υπάρχουν συμβάσεις πού νά ρυθμίζουν τούς δρους άμοιβής τών ναυτολογούμένων στά πλοια τών άνωτέρω κατηγοριών καί κατά συνέπεια οι ναυτικοί δέν ύποχρεούνται νά δεχθούν ναυτολόγηση μέ τούς δρους άνυπαρκτων συμβάσεων καί μπορούν νά διαπραγματεύονται έλευθερα τούς δρους ναυτολογήσεως των με τούς πλοιοκτήτες καί οι δροι αύτοι δέν μπορούν σέ καμμία περίπτωση νά είναι διαμενέστεροι από έκείνους πού θά καθορίζει ένδεχομένως μία νέα συλλογική σύμβαση.

Κατά τὴν ἀντιληψῆ μας ἡ ΠΝΟ πρίν ἔκποστείλει τὸ ἀνωτέρῳ ἔγγραφο ἐπρεπε νά ἀπευθυνθεῖ τόσο στοὺς ναυτολογημένους ἢ δὴ ναυτικούς, δσα καὶ οἱ εἰκόνεις ποὺ ἀνάζητον ἐργασία, γά νά ἔχει τίς ἀντιλήψεις τους. Οι ναυτικοί ἔχουν ἀντιληφθεῖ καλύτερα ἀπό κάθε δλλον δτὶ οἱ καιροὶ είναι δύσκο-

λοι καὶ ἀπαιτοῦν θυσίες ἀπό δὲ λους — δλλωστε ἀπό τὴν καθημερινή πρακτική γνωρίζουν δι τούς οὐδέ τοις μερίδιο ἀπό την ἐκμετάλλευση τῶν πλοίων αὐτούς τούς καιρούς είναι μόνον αὐτοί, ἐναὶ οἱ ναυτιλιακές ἐταΐρεις καταβάλλουν ἀπεγνωμένες προσπάθειες γιά νά περιορίσουν τις ζημιές τῶν πλοίων τά δόποια διατηροῦν ἐν ενεργείᾳ. Κατά τὴν ἀντίληψή μας ὑπάρχει διάσταση μεταξύ τῶν ἀντιληφεων τῶν ναυτικῶν και τῶν ἐκπροσώπων τους, οἱ δόποιοι ἀντιλαμβάνονται μόνον τὴν πίεση πού ἀσκεῖ ἡ γνωστή πενιχρά μειοψηφία ἡ δόπια, δπως ἔχει ἀποδεῖξει ἐπανειλημμένα, ἐνδιφέρεται μόνον γιά την... προστασία τῶν ξένων ναυτιλιών και τῶν ξένων ναυτικῶν!

“Υπηρειακοί παράγοντες τοῦ ύπουργείου Ναυτιλίας, έκφράζοντες τίς προσωπικές τους άντιλήψεις, θεωρούν ότι έφ' δσον οι ναυτολογημένοι ήδη ναυτικοί έργαζονται με τούς δρους τών συλλογικών συμβάσεων που έχουν λήξει, οι προσφερόμενοι για ναυτολόγηση δέν μπορούν νά έχουν διαφορετικές διέψεις.

Πληροφοριακά άναφέρουμε ότι το θέμα της συλλογικής συμβάσεως συζητήθηκε τήν περασμένη έβδομαδά από την 'Εκτελεστική' Επιτροπή της ΠΝΟ ή όποια άποφάσισε τήν σύγκληση τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου τῆς Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας γιά τήν λήψη όριστικών άποφάσεων επί τίς προτάσεως τοῦ έφοπλισμού γιά τήν αὔξηση τήν άποδοχών τῶν ἀξιωματικῶν κατά 7% καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων κατά 10%. 'Επίσης πληροφοριακά άναφέρουμε ότι δύ όπουργός κ. Γ. Κατσιφάρας δό όποιος ρωτήθηκε τήν περασμένη έβδομαδά γιατί δέν καθόρισε δό ίδιος μέ δόποφασή του τούς δρους ἀμοιβῆς και ἐργασίας στά ποντοπόρα πλοΐα, ὅπως εἶχε δηλώσει παλαιότερα δτι θά ἔκανε, επει δέν προχώρησε στήν ἐκδοση τῆς άποφάσεως γιατί οὔτε δή Ε.Ε.Ε., οὔτε δή ΠΝΟ το γνωστοποίησαν όριστικο ναυάγιο τῶν μεταξύ τους δια- πραγματεύσεων, πού ἀποτελεῖ ἀπό τό νόμο άπαραίτητη προϋπόθεση γιά νά παρέμβει ρυθμιστικά.

Τέλος σημειώνουμε ότι το YEN γνωμοδότησε ότι οι απολυτέμενοι ναυτικοί πρέπει νά υπογράφουν τήν άπολυτή τους με επιφύλαξη δικαιωμάτων λόγω μή υπογραφής συλλογικής συμβάσεως ώστε σε περίπτωση ύπογραφής νέας συμβάσεως με άναδρομική ισχύ νά δικαιούνται και τά άναδρωικά.

Έμεις έπαναλαμβάνομε τήν άρχική μας θέση γύρω από τό θέμα τῆς συλλογικής συμβάσεως: Οι ναυτικοί μας, πρωτίστως, αύτοί που έχουν συνδέσει τή ζωή τους καί τήν εύμερία τή δίκη τους καί τών οικογενειών τους μέ τό πλοϊο δφείλουν νά συμβάλουν μέ τή δίκη τους συνδρομή στό Επέρασμα τών δύσκολων καιρών γιά νά ξαναγυρίσουν γιά δλους οι καλές ήμέρες.

Η ΑΠΕΡΠΑ ΤΗΣ ΠΕΜΕΝ

Η διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ και ή διορισμένη διοίκηση τής Ένωσεως Ναυτών άνακοινώσαν την κήρυξη 48ωρης άπεργιάς στά ποντοπόρα και μεσογειακές φορτηγά πλοια και 24ωρη στά μεσογειακά έπιβατηγά και τά κρουαζιερόπλοια, ή όποια προσδιορίστηκε για τό διάστημα μεταξύ 15 και 30 'Ιουνίου. Οι δύο όργανώσεις στή σχετική άνακοινώση τους σάν λόγους τής άπεργιάς άναφερουν τή μή ύπογραφή συλλογικής συμβάσεως, ένω όπως είναι γνωστό, στίς περιοδείες άντι-προσώπων τους σε διάφορες εύρωπαικές χώρες άναφεραν — όπως προκύπτει από τά δικά τους κείμενα πού δημοσιεύθηκαν στό προηγούμενο τεύχος τών «Ναυτικών Χρονικών» — δτι προχωρούν σε άπεργια γιά νά άποφευχθεί η προώθηση τών μέτρων γιά τήν Ελληνική Ναυτιλία γιατί έτοι θά βλάπτονταν τά συμφέροντα τών εύρωπαικών ναυτιλιών και τών Εύρωπαιών ναυτικών.

"Ηδη ή ΝΕΜΕΝ διοχετεύει πληροφορίες για συμπαράσταση τών ξένων στά σχέδιά της, πράγμα που κανείς δέν τό άφισθητε, γιατί οι ξένοι έκμεταλλεύονται κάθε εύκαιρια για νά πλήξουν τήν Έλληνική Ναυτιλία. "Ετοι ή διοίκηση τής ΝΕΜΕΝ μέ τις ένεργειες της γίνεται ο δούρειος ἵππος για νά έπιτευχθούν τά μακροπρόθεσμα σχέδια τών ξένων οι οποίοι ποτέ δέν μάς συγχώρησαν καί ούτε πρόκειται νά μάς συγχωρήσουν γιατί καταλάβαμε τά σκήπτρα διεθνώς, γεγονός που έπεφερε παράλληλα καί τήν εύημερία τών ναυτικών μας καί τοῦ τόπου.

Είναι μαθηματικώς βέβαιο διότι οι ναυτικοί μας δέν θά άκολουθήσουν τή διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ στόν κατηφορικό και καταστροφικό της δρόμο, αύτών λαλώστε το γνωρίζει καλά και ή ίδια και γι' αύτό ζήτησε τή συνεργασία τών ξένων, άριστερών, κεντρώων και δεξιών.

Н АНЕРПА

Συνεχίζεται σταθερά ή κάμψη του άριθμού των ναυτικών μας πού άναζητούν έργασία, μιά κάμψη πού είναι διμεσα συνδεδεμένη με την έγκατάλειψη των άγκυροβολίων παροπλισμού άπό ένα άριθμό πλοίων τό τελευταίο διάστημα και πού άποδεικνύει τό ύποστηριξόμενο δι την έαν παρασχεθεί ή δυνατότητα στό έλληνικό πλοϊο νά έπανακτήσει την άνταγωνιτικότητά του, τό πρόβλημα της άνεργίας θά έπιλυθεί αύτόματα και δέν χρειάζεται ούτε ή άνακυκλώση πού τόσο θόρυβο έχει προκαλέσει, ούτε ή λήψη μέτρων, έκτος άπό την άντιμετώπιση του προβλήματος τών Α' πλοιάρχων, γιατί στην κατηγορία αυτή των ναυτικών υπάρχει ένα ούσιαστικό πρόβλημα, δημος είχαν ύποδειξει πρόσφατα οι στήλες αύτές.

"Όπως καταδεικνύεται σε δάλλες στήλες, διάριμός των παροπλισμένων πλοίων στά 13 δάγκυροβδία του έσωτερικού από το τέλος Ιανουαρίου όποτε είχε φθάσει τό υψηλότερο σημείο (763 πλοϊα) περιορίσθηκε κατά 100 περίπου (677 στίς 25 Μαΐου).

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

Η ζήτηση, μάλιστα, πού έχει προκαλέσει ή έκκινηση τεσσάρων — πέντε πλοίων έβδομαδιαίως έχει δημιουργήσει έλλειψη στο κέντρο στις ειδικότητες του Β' μηχανικού και του ναυτή. Επειτα άπο αύτο τού πουργείο μέ έπειγον σήμα του πρός τις διάφορες λιμενικές άρχες ζήτησε νά ειδοποιηθούν γιά νά προσέλθουν στον Πειραιά κατ' άρχην δλοι οι έπιδοτούμενοι Β' μηχανικοί και ναύτες πού διαμένουν στις έπαρχεις και έν συνεχεία κάθε προσφερόμενος. Σημειώνεται χαρακτηριστικά οτι στις 8 Μαΐου οι προσφερόμενοι στον Πειραιά γιά ναυτολόγηση Β' μηχανικοί άνερχονταν σε 196 άλλα κανένας άπο αύτούς δέν συγκέντρωνε τις προϋποθέσεις γιά έπιδότηση λόγω άνεργιας. Τούτο σημαίνει οτι οι προσφερόμενοι είχαν άπολυθεί πρόσφατα άπο πλοία γιά νά άναπαυθούν ή γιά νά συμμετάσχουν σε έξετάσεις και είχαν έγγραφει στους σχετικούς καταλόγους του ΓΕΝΕ γιά νά ξέσαφαλισθεί είτε ή ναυτολόγησή τους δταν θά έπιθυμήσουν νά έργασθούν, είτε ή έπιδότηση τους λόγω άνεργιας στην περίπτωση πού δέν θά ωθείσουν νά ναυτολογηθούν. Αντίθετα, τήν ίδια ήμερημηνία (8 Μαΐου) στους πίνακες προσφερομένων τών έπαρχιών ήταν γραμμένοι 110 Β' μηχανικοί άπο τούς δποίους 86 πληρούσαν τις προϋποθέσεις γιά έπιδότηση και 45 έπιδοτούμενοι λόγω άνεργιας. Έπισης στους καταλόγους τών έπαρχιών ήταν γραμμένοι 333 ναύτες άπο τούς δποίους 255 συγκέντρωναν τις προϋποθέσεις γιά έπιδότηση και 424 έπιδοτούμενοι, ένω στον Πειραιά ύπηρχαν 100 περίπου προσφερόμενοι χωρίς νά συμπληρώνουν τις προϋποθέσεις γιά έπιδότηση.

Το σήμα του ήπουργείου άνεφερε οτι οι προσκαλούμενοι Β' μηχανικοί και ναύτες έπρεπε νά προσέλθουν στον Πειραιά άπο τις 23 Μαΐου γιά νά ναυτολογηθούν μέσα σε μία έβδομάδα, άλλα στό τέλος τής περασμένης έβδομάδας δέν ύπηρχαν στοιχεία γιά τήν προσέλευση πού είχε σημειωθεί. Υπενθυμίζομε πάντως οτι προγενέστερες κλήσεις άπο το ΓΕΝΕ Β' μηχανικών και ναυτών άπο τις έπαρχεις δέν είχαν καμμία άπήχηση και τό ήπουργείο δέν ήταν σε θέση νά έρμηνεύσει αύτή τήν άπροθυμία — ούπουργός κ. Γ. Κατσιφάρας είπε οτι ένδεχομένως ή άπροθυμία νά οφείλεται και στή μή ύπογραφή τής νέας συμβάσεως, άυτό δμας δέν εύσταθε. Έαν ή άντιληψη αύτή ήταν άρθρη, θά έπρεπε παρόμιο φαινόμενο νά είχε παρουσιασθεί και στό κέντρο. "Άλλοι, λοιπόν, είναι οι λόγοι τής έπιδεικνυμένης άπροθυμίας άπο ναυτικούς τών έπαρχιών νά προσέλθουν γιά νά ναυτολογηθούν και αύτούς τούς λόγους πρέπει νά διερευνήσει τό ήπουργείο — ή διακοπή άπλως τής έπιδοτησεως έκείνων πού άρνουνται δύο φορές νά ναυτολογηθούν δέν μάς δηγεί σε κανένα συμπέρασμα.

"Υπενθυμίζομε οτι οι δαπάνες ταξιδιού και παραμονής στόν Πειραιά τών προσκαλουμένων άπο τις έπαρχεις γιά ναυτολόγηση καλύπτονται άπο τήν Εστία Ναυτικών ή δποία τούς φιλοξενεί στόν ξενώνα της.



ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΜΕ ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΤΑ ΠΡΩΤΕΙΑ

"Ολες οι ένδειξεις πείθουν οτι παρά τήν σοβαρότατη οικονομική κρίση πού διέρχεται άκομη ή Υφήλιος, οι "Ελληνες δέν πτοούνται.

"Ένω οι περισσότεροι άνεμενον οτι ή έλληνοκτητη χωρητικότητα θά μειωθεί κάτω άπο τό βάρος τής διεθνούς οικονομικής ύφεσης, οι "Ελληνες μέ τίς πρόσφατες άθροες άγορές και παραλαβές σκαφών άπο τά ναυπηγεία άποδεικνύουν και σθένος και τήν υπαρχη άποθεμάτων ικανών νά τούς δηγησουν χωρίς πλήγμα μέχρι τήν έρχομενη "Ανοιξη, άποτε και προβλέπεται ούσιαστική αύξηση τού δηγου των θαλάσσων μεταφορών.

Σύμφωνα μέ στοιχεία άγοραπαλησιών πού τηρούν τά «Ναυτικά Χρονικά» οι "Ελληνες μέσα στό πρώτο πεντάμηνο τού 1983 άγόρασαν ή παρέλαβαν περι τά 150 σκάφη, 4,5 έκατον τον. γκρός, τά όποια κατανέμονται σε 66 μπάλκ κάρριερς, περίπου 1,9 έκατον. τον. γκρός, 34 δεξαμενόπλοια περίπου 1,8 έκατον. τον. γκρός και περι τά 50 φορτηγά, 750.000 τον. γκρός.

Μέ ικανοποίηση σημειώνομε οτι οι νέες προσκήσεις τών Έλλήνων άπαρτίζονται άπο σύγχρονα σκάφη, τά περισσότερα ναυπηγεία άπο τήν δεκαετία τού 1970, σε μεγέθη πού κατά τίς προβλέψεις τών έμπειρογγωμόνων θά άποβούν έπιτυχημένα στό δμεσο μέλλον και σε τιμές πού κρίνονται ικανοποιητικές σύμφωνα μέ τήν ισχυροποίηση τών τιμών πού σημειώθηκε στίς τελευταίες έβδομάδες.

Δυστυχώδη, δέν μπορούμε νά πούμε τό ίδιο και γιά τήν σημαία μας, καθώς τό 56% σχεδόν τών άγορασθέντων σκαφών παρέμεινε μακριά άπο τό έλληνικό νηολόγιο, περιμένοντας, πιστεύομε, τήν έκκαθάριση τών έκκρεμοτήτων γιά νά ένταχθούν και αύτά άπο τήν κυανόλευκο.



ΤΑ ΔΙΑΛΥΤΗΡΙΑ

Σχολιάζει εύρυτατα ή διεθνής ναυτιλιακός τύπος τήν άπόφαση τής Κυβερνήσεως γιά τήν έγκατάσταση τών τριών κέντρων διαλύσεως πλοίων, πέραν τών Ναυπηγείων Έλευσίνας.

Στά σχόλια έκτιθεται ή πρόθεση χρηματοδοτήσεως τών Κέντρων αύτών μέ έλληνικά και ένα (νοτιοασιατικά κεφάλαια) μέ συμμετοχή τής Έθνικής Τραπέζης Βιομηχανικής Αναπτύξεως και ή έγκατάσταση τους στή Βόρεια Έλλασα (Άλεξανδρούπολη), στή Κρήτη και σε νησί του Αιγαίου. Παράλληλα

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— "Η δρισθείσα ύπο τής τακτικής γενικής συνελεύσεως τών μετόχων τού NAT ειδική έπιτροπή πρός μελέτην και ύποδειξιν τών ληπτέων μέτρων διοικητικής και οικονομικής φύσεως πρός καλυτέραν άργανων και άπόδοσιν τού Ταμείου, κατήρτισε και ύπεβαλε τήν έκθεσίν της.

— Κατέπλευσε έξι Αύστραλιας εις Κάρδιφ τό γερμανικόν τετραϊστιον ιστιοφόρον «Priwall» μέ φορτίον 4.800 τόννων στου, διανύσαν τήν άπόστασιν έντός 106 ήμερών.

— Εις Μάντζεστερ παρελήφθη τό άγορασθέν παρά τών κ.κ. Βεργωτή και Μπεκατώρου, φορτηγόν «Manchester Civilian», 8.014 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1913, ύψωσαν δέ τήν έλληνικήν σημαίαν μετωνόμασθη «Τάσις».

— Τά άτμπλοια «Αμφιάλη», τ. γκρός 341 και ναυπηγήσεως 1918 και «Κορυδαλλός», τ. γκρός 320 και ναυπηγήσεως 1917, έπωλήθησαν άπο τούς κ.κ. Δ. και Ι'. Κολύμβαν εις τόν κ. Κ. Κυριακίδην άντι 700.000 δραχμών.

— Αι τελευταίαι έκ Λονδίνου πληροφορίαι περί τής πορείας τών ναύλων άναφέρουν οτι ή άγορά τού Πλείτ είναι σταθερά διά φορτώσεις μέχρι τής 20ης Ιουλίου, ή ζήτησης δμως σκαφών έκτείνεται δι' άλοκληρον τόν Ιουλίου, έτι δέ και τάς πρώτας ήμέρας τού Αύγουστου. Αι κρατούσαι τιμαί από Σάν Λορέντζο δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ κυμαίνονται πέρι τής βάσεως τών 16/6 διά μικρά σκάφη, 15/9 έως 16 διά πλοια 7.000 τον. και 15/6 διά φορτηγά 8.000 τ. και δινω.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 59/1-6-1933)

άπο τά δημοσιεύματα αύτά προκύπτουν οτι τά έν λόγω συγκροτήματα έκτος άπο τίς διαλύσεις και τήν παραγωγή χάλυβος και τήν έπεξεργασία χαλκού θά έπιδοθούν και σε δλλες δραστηριότητες δπως είναι οι ναυτικές έπισκευές και ή παραγωγή άγροτικών μηχανημάτων, δραστηριότητες γιά τίς δπως δέν είχε άνακινωθεί τίποτε στούς "Ελληνες δημοσιογράφους, κατά τήν προσφιλή τακτική τών παντός είδους Έλλήνων άρμοδίων νά διμούν εύχερως μόνον στούς ένους.

Κατά τούς ένους σχολιαστές, και άκομη τά έλληνικά διαλυτήρια προσφέρουν χαμηλότερες τιμές άπο τήν Ταϊβάν και τό Καράτσι, οι "Ελληνες έφοπλισται θά έχουν συμφέρον νά τά προτιμούν έφ' δσον πρόκειται γιά διάλυση μικρών σχετικών πλοίων. Γιά μεγάλα δμως σκάφη, VLCC και ULCC, ή "Απω Άνατολή διατηρεί τό πλεονέκτημα άπο πλευράς τιμής και γι' αύτο ή Έλλαδα — προς τίθεται — δέν προτίθεται νά ένδιαφερθεί γιά τέτοιες διαλύσεις.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

Πάντως, έπειδή το ένδιαφέρον για παρομοίου είδους έπενδυσεις προερχόμενο από τον ναυτιλιακό χώρο είναι ιδιαίτερα μεγάλο, δημιουργεί ή κυβέρνηση νά προσδιορίσει τις περιοχές στις οποίες θα μπορούν νά άναπτυχθούν τέτοιες δραστηριότητες.

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας, στη συνάντηση του με τούς ναυτιλιακούς συντάκτες στις 18 Μαΐου δήλωσε ότι έξι συνωνυμίες οι περιοχές αυτές έχουν προσδιορισθεί.

Οι ένδιαφερόμενοι δημιουργούν διάφορες τους με τούς ένα προκειμένων όρμοδίους προκύπτει ότι δυστυχώς οι ένα λόγω περιοχές δέν έχουν προσδιορισθεί άκομη.

ΝΑ ΠΕΡΝΟΥΝ ΑΠΟ ΕΔΩ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Μετά τήν άπλοποίηση των διαδικασιών που άφορούν τα τράνζιτ πλοία, γιά τήν όποια άγωνίσθηκαν οι στήλες αύτές και έπιτεύχθηκε γιατί ύπηρε ή έκδήλωση σαφούς πολιτικής βουλήσεως από τον ύπουργό κ. Γ. Κατσιφάρα, θεωρούμε διά ποτελεί υποχρέωση δύο των πλοιοκτητών νά δηγούν στα προσφερόμενα έλληνικά λιμάνια τα διερχόμενα από τα έλληνικά νερά πλοία τους γιά άνεφοδιασμό και άντικατάσταση πληρωμάτων. Έκτός από τήν ένισχυση τής έθνικής οικονομίας και τήν έπικοινωνία τών πληρωμάτων με τούς οικείους των (με τίς νέες ρυθμίσεις οι συγγενεῖς τών ναυτικών μπορούν νά τούς έπισκεπτονται έλευθερα στά διερχόμενα τράνζιτ πλοία) έξυπητρετείται και τό πλοιο, άφου πλέον θά μπορεί νά πραγματοποιεί έδω τίς άντικαταστάσεις πληρωμάτων που μέχρι τώρα γίνονταν σε λιμάνια γειτονικών χωρών, με τίς άνδλογες έπιβαρυνσεις. "Οσα, πλοία, λοιπον, διέρχονται από τά έλληνικά νερά πρέπει νά προσεγγίζουν σε έλληνικά λιμάνια γιά άνεφοδιασμό. Αξίζει έν προκειμένων νά σημειώσουμε μιά διαπίστωση έλληνικών τροφοδοτικών έπιχειρήσεων: "Όλα τά εύρωπαίκα πλοία αποφεύγουν νά κάνουν έφοδιασμούς σε έλληνικά λιμάνια έφ' θσον πρόκειται νά προσεγγίσουν σε έθνικούς τους λιμένες. Αποδεικνύεται έτσι ότι δοι έπιδικουν νά ύποστηρίζουν τήν έθνική τους οικονομία.

ΕΧΑΣΕ Η ΔΟΜ

Η πολυμήχανη ΔΟΜ ύπεστη προφανή ήταν στή διένεκη της με τήν έταιρια Merkur-Island-Shipping, που άφορούσε τό μπούκοτάζ τού πλοίου «Hoegh — Arara» στό Λίβερπουλ τόν περασμένο χρόνο.

Έξ αιτίας τής ύποθέσεως αύτής, ήταν ή πρώτη φορά που ή Βρετανική Βουλή τών Κοινοτήτων άπασχολήθηκε με τό θέμα τής

έκστρατειας που έχει άναλάβει ή ΔΟΜ γιά τή βελτίωση δήθεν τών έργατικών συνθηκών και τών μισθολογικών δρων τών πλοίων που δέν άνταποκρίνονται στά έπιπεδα που έχει καθορίσει ή ίδια ή ΔΟΜ.

Κατά τή συνεδρίασή τους, οι δικαστάι τής Βουλής τών Κοινοτήτων έκριναν άβασιμη και άπεριψαν τήν προσφυγή τής ΔΟΜ κατά τής άποφάσεως τών κατωτέρων δικαστηρίων που είχαν δικαώσει τήν έναγόνυσα έταιρια. Ή εύθυγράμμιση αύτή τής άνωτάτης κρίσεως με τίς δικαστικές άποφάσεις, άποδυναμώνει σοβαρά τίς δυνατότητες τής αύθαιρου παρεμβάσεως τής ΔΟΜ, τουλάχιστον στήν περιοχή ή τήν δικαιοδοσία τής βρετανικής δικαιοσύνης.

Η ΕΠΙΦΥΛΑΞΗ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Πολλές και διάσεις συζητήσεις προκαλεῖ στήν Αμερική τό νομοσχέδιο γιά τή διατήρηση τού 20% τών υγρών και στερεών φορτίων υπέρ τών πλοίων που είναι ναυπηγημένα και νηολογημένα στήν ΗΠΑ.

Η σοβαρότερη άντιδραση προέρχεται από τήν πλευρά τών άμερικανών έφοπλιστών που έκμεταλλεύνται πλοία ύποτη σημαίες εύκαιριας, οι οποίοι ισχυρίζονται διτή ή έπιφυλαξη στήν άστερόσεα ένός μέρους τών χύδην φορτίων θά μεταφρασθεί σε πρόσθετη έπιβάρυνση τής έθνικής οικονομίας τών ΗΠΑ κατά δισεκ. δολαρίων έτησίων.

Πράγματι κατά τούς ειδικούς ύπολογίζεται διτή στή δεκαπενταετία μέχρι τού 1999, τό κόστος ναυπηγήσεως και έκμεταλλεύσεως θά άνελθει σε 94 δισεκ. δολαρίων. Τόν πρώτο χρόνο τής έφαρμογής τού νέου μέτρου, δηλαδή τό 1984, ή έπιφυλαξη θά περιορισθεί στό 5% τών φορτίων αύξανομένη έπησίως κατά 1% μέχρι τό 20% τού 1999. Γι' αύτό τό 5% θά άπαιτηθούν 114 νέα πλοία 5,6 έκατομ. τον. d.w. Τό 1990 γιά 11% τών φορτίων θά χρειασθούν 297 πλοία 16,4 έκατομ. τον. d.w. και τό 1999 που θά δολοκληρωθεί τό 20% θά χρειασθούν 701 πλοία 38,6 έκατομ. τον. d.w.

Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΦΟΡΤΙΩΝ

Θύελλα διαμαρτυριών προκόλλεστο στή σχέδιο κατανομής τών θαλασσών μεταφορών μεταξύ ΗΠΑ και Φιλιππίνων τό δόποιο ύπεβαλλε στή Ναυτιλιακή Επιτροπή τών ΗΠΑ ένα γκρούπ 5 άμερικανών και 2 Φιλιππινέζικων ναυτιλιακών έταιριών. Οι διαμαρτυρίες προϊθαν από τίς δλλες άμερικανικές ναυτικές έπιχειρήσεις, από τίς ένωσεις τών φορτωτών, από τίς Εύρωπαίκες Κυβερνήσεις καθώς και από τήν Συμβουλευτική Ναυτιλιακή Ομάδα που περιλαμβάνει τίς παραδοσιακές ναυτικές χώρες μεταξύ τών όποιων και ή Έλλας.

A. LYDRIKSON

Established in 1892

Directors: J. GHIKAS — B. ΓΚΙΚΑΣ

PROVISIONS, DECK, ENGINE, CABIN & BONDED STORES

Attend. all French Mediterranean Ports

WAREHOUSE AND HEAD OFFICE:

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

Κατά τό ύποβληθέν σχέδιο, τά δύο μέρη θά έχουν έλευθερη και ίση συμμετοχή στή μεταφορά τού συνόλου τών είσαγωγών και έξαγωγών μεταξύ ΗΠΑ και Φιλιππίνων και έκαστο μέρος θά καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε νά πετύχει γιά τό δλλο μέρος τά πλεονεκτήματα πού ή Κυβέρνηση του παρέχει στήν έπιφυλαξη τών θαλασσών μεταφορών τής χώρας ύπερ τών έθνικων πλοίων. Τό σχέδιο αύτό δέν άντιμετωπίζει τή δημιουργία Κόνφεραν και άφήνει έλευθερια στήν άλλες άμερικανικές και Φιλιππινέζικες ναυτικές έταιριες νά προχωρήσουν στή συμφωνία.

Κατά τήν διποψή τών συμβαλλομένων μερών τό σχέδιο δέν παραβιάζει τόν άμερικανικό νόμο περί έμπορικών συμφωνιών και δέν δημιουργεί ούτε κατανομή φορτίων ούτε δρομολογιακή όργάνωση, ένω άφήνει έλευθερες τίς έταιριες τών τρίτων χωρών νά μετάσχουν στόν άνταγωνισμό.

'Αντίθετα οι πολλοί και διάφοροι διαμαρτύρομένοι κατά τού σχέδιο πιστεύουν διτή η συμφωνία αύτή θά έπιτρέψει τήν έφαρμογή τών νόμων τών Φιλιππίνων περί έπιφυλαξης τών θαλασσών μεταφορών, οι οποίοι νόμοι είναι άντιθετοι πρός τήν πολιτική τών ΗΠΑ. 'Εξ δλλου θά δημιουργήσει άποκλεισμό τών τρίτων άπό τήν διακίνηση ΗΠΑ — Φιλιππίνων, θά προκαλέσει κατανομή τών φορτίων πού θά περιορίσει τήν έλευθερία έπιλογής τών φορτωτών και θά έπιφερει αύξηση τών ναύλων και τού κόστους μεταφοράς.

ΘΑ ΕΦΑΡΜΟΣΕΙ ΤΟΝ ΝΟΜΟ

"Η Ιταλία έχει ένα νόμο τού 1963 δό δόποιος θέτει ύπο τήν έγκριση τού 'Υπουργού 'Εκωτερικού 'Εμπορίου, κάθε μεταφορά διά πλοίου πού ήτηκε σε χώρα έφαρμόζουσα μέτρα περιορισμού τού έλευθερου άνταγωνισμού πλήρητα τήν Ιταλική ναυτιλία. Τέτοια μέτρα θεωρεί τήν έπιφυλαξη τών μεταφορών ύπερ τών έθνικών πλοίων, τόν άντεμπορικό συναγωνισμό, τούς προνομιακούς λιμενικούς ή οικονομικούς καθώς και τούς τελωνειακούς έλέγχους πού μπορούν νά έπερησουν τήν έλευθερη έπιλογή σημαίας. Μέ τίς διατάξεις αύτές, δό μόδιος 'Υπουργός είναι σε θέση νά έλεγχει, μέσω τών συνοριακών τελωνείων, τά έμπορεύματα πού προορίζονται νά φορτωθούν ή έκφορτωθούν άπό πλοία τέτοιων χωρών.

"Ο νόμος αύτός δέν έφαρμοσθηκε ώς τώρα παρά μόνο έναντι τής Βραζιλίας, τής Χιλής και τής Αργεντινής. "Ηδη δμως μία διύποργική Επιτροπή, μέ συμμετοχή έφοπλιστών και φορτωτών, άπεφάσισε τήν έφαρμογή τών διατάξεων τού νόμου αύτού έναντι τής Σοβιετικής 'Ενωσεως, ή όποια έπωφελείται άπό τά μέτρα πού λαμβάνει έναντι τών Ιταλικών πλοίων. 'Ο άντικειμενικός σκοπός τής έφαρμογής θά είναι νά μετάσχει ή Ιταλική σημαία κατά 50% στής θαλάσσιες μεταφορές μέ τή Σοβιετική 'Ενωση, ή όποια σήμερα μεταφέρει τό 90% τού μεταξύ τών δύο χωρών θαλασσίου έμπορίου.

Διευκρινίζεται πάντως διτή ή έκ μέρους τών Ιταλικών Αρχών ύιοθέτηση τής προενομένης έφαρμογής τού Νόμου θά έξαρτηθεί άπό τό άποτέλεσμα τών συνομιλιών πού θά διεξαχθούν στή Μόσχα άπό τήν μικτή Ιταλο-σοβιετική Επιτροπή πού θά έξετάσει τά προβλήματα τών μεταξύ τών δύο χωρών ναυτικών συμφωνιών.

ΑΞΙΟΛΟΓΟ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ

Τό γνωστό κρουαζιερόπλοιο «Γκόλντεν Όντιου» συμπλήρωσε τόν Μάιο, 250 κρουαζιέρες από την ήμερα πού παρελήφθη από τά δανέζικα ναυπηγεία «Helsinor» τόν Σεπτέμβριο τού 1974, ύψωνοντας την κυανόλευκο.

Ο άριθμός αύτός επιβεβαιώνει την πολύ έντατική έκμετάλλευση ένός κρουαζιερόπλοιου πού σε λιγότερο διάστημα από έννεα χρόνια ταξίδευσε 637.000 μίλια, προσέγγισε σε 2.163 έλληνικά και ξένα λιμάνια της Μεσογείου, στά περισσότερα λιμάνια της Βόρειας και Νότιας Αμερικής και τού νησιωτικού συμπλέγματος της Καραϊβικής και φιλοξένησε 111.000 ξένους έπιβάτες πού ήταν κατά πλειονότητα Αμερικανοί, ένω ή πολύ ύψηλή στάθμη τών προσφερομένων ύπηρσιών του, άντικατοπτρίζεται στό γεγονός διτι περισσότεροι από 28.000 ήταν έπιβάτες πού είχαν ταξιδέψει μέτο τό ίδιο πλοίο περισσότερο από μία φορά.

Πέρα δημος από αύτά, θά ύπογραμμίσουμε διτι τό σκάφος αύτό προσέφερε πλήρη άπασχόληση στό πλήρωμά του σε έτησια βάση και από την άντη τον κόσμο έκμετάλλευσή του είσηγαν και δραχμοποίησε μέχρι σήμερα 47 έκατομ. δολάρια, ποσό πολύ σημαντικό γιά την έθνική μας οικονομία, ένω τέλος συνέβαλε ούσιαστικά και χωρίς καμμία δαπάνη στήν προβολή της χώρας στόν έξω κόσμο μέ τίς 250 «Έλληνικές βραδίες» πού όργανωθηκαν σε κάθε μία κρουαζιέρα του, άποκλειστικά από τό έλληνικό καθ' δοκολήριαν πλήρωμά του.

ΟΡΘΗ ΑΠΟΦΑΣΗ

Έπικροτούμε τήν άποφαση τού ύπουργού κ. Γ. Κατσιφάρα, μέ την συνηγορία της ΠΝΟ, γιά τή μή χορήγηση έγκρισεως, κατά παρέκκλιση τών κειμένων διατάξεων, στό νορβηγικό κρουαζιερόπλοιο «Royal Viking Sky» πού είχε προγραμματίσει πέντε κυκλικές κρουαζιέρες από τόν Πειραιά τό προσεχές φθινόπωρο.

Τό άξιολόγο πλωτό ύλικό πού κατέχει ή έλληνική έπιβατηγός ναυτιλία και τό όποιο ύφισταται ήδη τόν δεύτερο άνταγωνισμό τών ένων στίς διεθνείς άγορές είναι ύπέρ άκρετο νά καλύψει ποιοτικά και ποσοτικά τόν άναμφιβολα μειωμένο άριθμό τών τουριστών πού θά συμπεριλάβουν και κρουαζιέρα στό πρόγραμμα της φετενής παραμονής τους, στή χώρα μας.

Μέ τήν εύκαιρια δς μάς έπιτραπει νά έπισημάνουμε διτι καθ' δσον γνωρίζουμε, ή πλοιοκτήτρια έταιρια τού «Royal Viking Sky» δέν έχει μέχρι στιγμής άναγγείλει στήν όγορά της Αμερικής τήν ματαίωση τών κρουαζιέρων πού έχει έδαγγειλει, γεγονός πού ένεχει ύποψίες έκτελέσεως τελικώς τών προγραμματισμένων ταξιδίων μέ τήν μέθοδο τής άποβιτάσεως τών έπιβατων σε ένα τουρικό ή άλλο ένο λιμάνι, πληρωμής τών σχετικών τελών και έπανεπιβάσεως τών στό ίδιο πλοίο μέ τελικό προορισμό τόν Πειραιά.

Δέν θά ήταν δσκοπο, νομίζουμε, μέ τήν συνδρομή τού γραφείου τού ΕΟΤ τής Αμερικής νά ύπάρξει πλήρης διευκίνηση γιά ποιο λόγο οι Νορβηγοί συνεχίζουν νά προωθούν τά προγράμματα αύτά.

ΘΑΛΑΜΗΓΟΙ ΚΑΙ ΜΑΡΙΝΕΣ

Θά παραθέσουμε κατωτέρω δυό περιστατικά πού αποδεικνύουν πώς μεταχειρίζονται οι δλλοι — συμπεριλαμβανομένων και τών

Τούρκων — τίς θαλαμηγούς μέ τήν έλπιδα διτι τά συμφραζόμενα θά απότελεσουν παράδειγμα πρός μίμηση — καί ταυτόχρονα και αποφυγής — γιά τούς δικούς μας πάσης φύσεως αρμοδίους:

• Ιδιοκτήτης θαλαμηγού ό όποιος έπισκεφθηκε πρόσφατα μέ τό σκάφος του τό Κουσάντασ τής Τουρκίας μάς έξεθεσε τά τών διαδικασιών πού άκολουθούνται έκει καθώς και τά τής μεταχειρίσεως πού τυγχάνουν τά σκάφη τής κατηγορίας αύτης από τίς τουρκικές άρχες: Κατ' αρχήν, κατά τόν κατάπλου τού σκάφους στή μαρίνα, πού είναι πλήρως έξοπλισμένη, προσέρχεται άρμοδιος υπάλληλος, ή καί ο διευθυντής της, ό όποιος φού προσφέρει μία άνθοδέσμη, παρέχει τίς έπιβαλλόμενες έξηγησες γιά τίς διευκολύνσεις πού ύπαρχουν και γιά τά ισχύοντα τιμολόγια. Οι διαδικασίες είναι άπλες και άπολύτως έξυπητικές.

• Ιδιοκτήτης δλλοις θαλαμηγού ό όποιος έταξεισε μέ τό σκάφος του από τή Γαλλία μέχρι τήν Έλλαδα, προσεγγίζοντας σε σειρά γαλλικών και ιταλικών μαρινών ύπογράμμισε διτι οι παρεχόμενες διευκολύνσεις και έπιτρεσίες είναι ύψηλού έπιπέδου και διτι έπιτρεπον δέν γίνεται κανένας δλεγχος, ούτε διαβατηρίων κάν. Αντίθετα, μόλις τό σκάφος κατέπλευσε σε έλληνικό λιμάνι έχρειάσθη οι προσκεκλημένοι του, πού ταξίδευαν μέ τό σκάφος, γνωστές προσωπικότητες τής πολιτικής και οικονομικής ζωῆς τής Εύρωπης, νά προσέλθουν στό άρμοδιο άστυνομικό τμήμα γιά τή θεώρηση τών διαβατηρίων τους.

Θά άναφέρουμε στό σημείωμα αύτό και τίς παρατηρήσεις ένός δλλοι κατόχου θαλαμηγού σχετικά μέ τίς ύπερβολικές αύξησεις πού έπιβλήθηκαν στά τέλη τών μαρινών: Ούδεις θά είχη άντιρρηση γιά αύξηση τών τελών αύτών, δχι βεβαίως στό ύψος πού έγινε άλλα σε ένα λογικό έπιπέδο, έάν έπειχε έπιτρεπον διτι τά τέλη αύτά θά ήταν άνταποδοτικά, δηλαδή έάν τά έσοδα θά έχρησιμοποιούνταν γιά τή βελτίωση τών παρεχομένων ύπερεσιών στίς έλληνικές μαρίνες. Και έπι πλέον, τό Δημόσιο θά πμορούνται νά αύξησει περαιτέρω τά έσοδα του από τίς ένενες θαλαμηγούς πού κινούνται στά έλληνικά νερά έπιβάλλοντας σ' αύτές αύξημένα φαρικά τέλη μέ τό αίτιολογικό διτι τό έλληνικό κράτος γιά νά έξασφαλίσει δριστες συνθήκες ναυησπλοίας στίς διάσπαρτες από νη-

σιά και νησίδες έλληνικές θάλασσες ύποβάλλεται σέ σημαντικές δαπάνες γιά φανούς ναυσιπλοίας κλπ. Ή πρόταση είναι ένδιαφέρουσα και νομίζουμε διτι πρέπει νά έξετασθεί από τούς άρμοδίους, δπως πρέπει νά ληφθούν ύπ' δψει και τά συμβαίνοντα στή γειτονική μας Τουρκία άλλα και στίς δλλες εύρωπαικές χώρες.

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΕ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

“Ολοι οι ναυτικοί πού ύπηρετούν σέ πλοια μέ ένες σημαίες τά δόπια δέν είναι συμβεβλημένα μέ τό NAT μπορούν πλέον νά έξαγοράζουν τήν ύπηρεσία τους αύτή μετά τή δημοσίευση στήν Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως (Τεύχος Α' 54 τής 25.4.83) τού Π.Δ. ύπ' αριθ. 125/83 μέ τό όποιο έπαναφέρθηκε τό δικαίωμα και τό δόπιο κατά τήν άντιληψή μας κακώς είχε καταργηθεί γιατί προκάλεσε ζημία στό τόπο.

‘Η καταργηση τού δικαιώματος έξαγοράς ύπηρεσίας έπι ένεων πλοίων είχε γίνει γιατί, δπως ύποστηριζάνταν από τήν ύπηρεσιακή πλευρά, δέν μπορούσε ή Πολιτεία νά κάνει δαπάνες γιά τή δημιουργία στελεχών και ναυτικών γιά τίς άναγκες τών πλοίων μας και αύτοι τελικά νά προσφέρουν τίς ύπηρεσίες τους σέ ένα πλοία. Και αύτό ήταν λάθος δεδομένου διτι οι ναυτικοί μας δέν ύπηρετούσαν σέ ένα πλοία δλλοι σέ έλληνοκτητά τά δόπια ποια πολλούς λόγους είχαν άναζητήσει τίς ένεων σημαίες. Και τώρα, κατά τή διάρκεια τής διαδικασίας γιά τή έπαναφορά τού δικαιώματος, ύπηρεσιακοί παράγοντες ύποστηριζαν τήν άντιληψη διτι ή έκ νέου θέσπιση τού μέτρου θά παρείχε τή δυνατότητα άπομακρύνσεως τών πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο, ξεχωρίζαντας τί έγινε στή διάρκεια τού 1982 όταν πολλά πλοία πού τελούσαν ύπό τήν έθνική σημαία άναγκασθηκαν — μόνον και μόνον γιά νά έπιζησουν — νά άναζητήσουν δλλες λύσεις, δέν ήταν δηλαδή τό δικαίωμα τών ναυτικών νά ύπηρετούν σέ ένα πλοία έκεινο πού έδηγησε στήν άμαδική φυγή.

Σημειώσαμε τά άνωτέρω μόνον και μόνο γιά νά άποφευχθούν στό μέλον παρόμοια λάθη τά δόπια, έπαναλαμβάνομε, προκαλούν ζημίες και δέν άποτρέπουν κινδύνους πού δημιουργούνται στούς έγκεφαλους μερικών.

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

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Αισθητή πρόοδος συνεπελέσθη στό NAT άναφορικά μέ τή συντόμευση τού χρόνου έκδόσεως τών νέων συντάξεων. Ή σχετική διαδικασία έχει ήδη σμικρυνθεί σημαντικά καί από τήν ημέρα τής ύποβολής τής αιτήσεως καί τών σχετικών δίκαιολογητικών μέχρι τήν παραλαβή ήδη τόν ενδιαφερόμενο τής έπιταγῆς στό σπίτι του μεσολαβεί χρονικό διάστημα δύσμιση μηνών. Αύτά δύσον άφορά τις άμιγεις συντάξεις τών ναυτικών, πρέπει δέ νά σημειωθεί δτι στό χρονικό αύτό διάστημα περιλαμβάνεται καί ο χρόνος πού άπαιτείται γιά τήν έκδοση ήδη τήν Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων καί τού πίνακος ναυτικής ύπηρεσίας τού ενδιαφερομένου καθώς καί ο χρόνος πού άπαιτείται γιά τήν άποστολή τής έπιταγῆς ήδη τήν Τράπεζα.

Για δύο συντάξεις ύπάγονται στή διαδικασία της διαδοχικής άσφαλισεως, δηλαδή χρειάζεται νά μεταφερθούν άσφαλιστικά δικαιώματα από το IKA, ΤΕΒΕ κλπ., ό χρόνος έκδόσεως τής συνταξιοδοτικής άποφάσεως φθάνει τούς επτά μήνες και δημοσίες είναι αύτονότο γιά τήν καθυστέρηση αυτή δέν εύθυνεται τό NAT, άλλα όχρονοβόρος άλληλογραφία πού γίνεται μέ τά διάφορα άσφαλιστικά ταμεία. "Εχει δηλαδή σημειωθεί μιά σημαντική πρόδοση, άλλα αύτό δέν σημαίνει δτι πρέπει νά ύπάρχει έφουσχασμός άλλα νά συνεχισθεί μέ τον ίδιο ζήλο ή προσπάθεια γιά την ταχύτερη και άποτελεσματικότερη έξυπηρέτηση τών ναυτικών και τών οίκογνειών τους. Αύτό άποτελεῖ άξιωση τής ναυτικής μας οίκογνειάς.

ΕΠΙΛΟΓΗ ΙΑΤΡΟΥ ΚΑΙ ΕΔΟΞΗ

Δύο θεσμικά αίτηματα τῶν ναυτικῶν μας ἵκανον ποιούνται μὲν Π.Δ. τὰ ὅπια ὑπογράφηκαν ἡδη ἀπὸ τὸ ὑπουργό κ. Γ. Κατσιφάρα καὶ ἔχουν σταλεῖ για ὑπογραφή ἀπὸ τὸν Πρέδρο τῆς Δημοκρατίας ὥστε νά τεθοῦν σε ἐφαρμογή.

Τό πρώτο άφορά την έλευθερη έπιλογή ιατρού. «Έτσι οι άσφαλισμένοι του Οίκου Ναύτη θά έχουν πλέον το δικαίωμα (τό Π.Δ. θά i-σύχνους τεριές μήνες μετά τη δημοσίευση του στήν «Εφημερίδα της Κυβερνήσεως» νά έπιλεγουν τούς ιατρούς της προτίμησής τους και έπι πλέον νά εισπράττουν άπό τον Οίκο

Ναύτη τήν καταβαλλόμενη στόν έλευθερα ἐπιλεγόμενο ιατρό ἀμοιβή ἐφ' δσον αὐτή δέν υπερβαίνει τήν καθοριζόμενη στό κρατικό τιμολόγιο για τήν περιθάλψη τῶν ὑπαλλήλων τοῦ Δημοσίου. Σημειώνεται πάντως ὅτι ὁ θε- σμός τῆς έλευθερης ἐπιλογῆς ιατροῦ δέν καλύπτει τίς μικροβιολογικές καὶ ὀκτινολο- γικές ἔξετάσεις.

Τό δεύτερο άφορά τή χορήγηση οικογενειακών έπιδομάτων στούς ναυτικούς από τόν Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών 'Έπιδομάτων Ναυτικών (ΕΛΟΕΝ) πού άναμενεται νά λειτουργήσει έντος τού έτους. Τά οικογενειακά έπιδόματα θά καταβάλλονται στούς δικαιούχους μιά φορά τό χρόνο, μεταξύ 'Ιουλίου και Σεπτεμβρίου, και θά άντιστοιχούν στίς ήμέρες έξασφαλίσεών τους. Κατά τήν πρώτη έφαρμογή τού Π.Δ. τό ποσό τού οικογενειακού έπιδόματος γιά τά έτη 1982 και 1983 καθορίζεται με βάση τόν χρόνο άσφαλίσεως τών δικαιούχων κατά τά έτη 1982 και 1983 καθορίζεται με βάση τόν χρόνο άσφαλίσεως τών δικαιούχων κατά τά έτη 1981 και 1982 και έχει ως έξης: Γιά ένα παιδί 50 δρχ. τήν ήμέρα, γιά δύο 125 δρχ και γιά κάθε έπιπλεον προστίθενται 100 δρχ. τήν ήμέρα. 'Επειδή διατυπώθηκαν παράπονα γιά τό ύψος τού έπιδόματος, ό ύπουργος κ. Γ. Κατσιφάρας δήλωσε δι τί ο ΕΛΟΕΝ είναι άνταποδοτικά λογαριασμός, δηλαδή οι δικαιούχοι θά είσπράττουν άναλογα με αύτά πού εισφέρουν και δι τί έν πάση περιπτώσει τό ύψος τών έπιδομάτων θά καθορίζεται άπό τά διαθέσιμα τού λογαριασμού.

ΑΣΧΗΜΙΕΣ

‘Η πλοιαρχική τάξη άποδοκιμάζει τίς ασχημίες — είναι ό ελαφρύτερος χαρακτηρισμός πού μπορούμε νά χρησιμοποιήσουμε — που έγιναν κατά τή διάρκεια τής γενικής συνελεύσεως τών μελών τής ‘Ενώσεως Πλοιάρχων ή όποια πραγματοποιήθηκε από 17-19 Μαΐου.

‘Η γνωστή μειοψηφία άπό την έναρξη τής συνελεύσεως και μέχρι τό τέλος μέ άντισυνδικαλιστικές καί άντιουναδελφικές έκδηλώσεις καί ένεργειες — δεξιεραν καί τό πρόσδρομο τῆς ‘Ενώσεως Πλοιάρχων κ. Γιάννη Ψαρρά — έπιχειρήσε νά διοχετεύσει μία κοινωνική γραμμή καί δχι νά άσχοληθεῖ μέ

τά προβλήματα τής πλοιαρχικής τάξεως.

Η συνέλευση τών πλοιάρχων, άφου ἀπομόνωσε τούς ἔξτρεμιστές, ἐνέκρινε ψήφισμα με τό όποιο ζητεῖται ή ικανοποίηση σειράς αἰτημάτων, μεταξύ των όποιων περιλαμβάνεται ή ρύθμιση τοῦ συνταξιοδοτικού, ἡ ἀναστολή τῶν δόσεων στεγανοτικῶν δανείων γιά σταθερότητα, ἡ επιβάρυνση τῶν δόσεων λόγω τῆς ἀνεργίας, ὁ υπόλογισμός τῆς ἔξαγοράσης στρατιωτικῆς θητείας γιά τήθεν και την παρατήρηση της στρατιωτικής θητείας γιά τὴν θεμελίωση συνταξιοδοτικοῦ δικαιώματος ἀπό τό 50 ἔτος, ἡ τροποποίηση τοῦ φορολογικοῦ νόμου σὲ διάφορα τούς ἀξιωματικούς Ε.Ν., ἡ ἐφαρμογή τῶν μέτρων γιά τὴν ἀνακύρωση κλπ.

ΟΙ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΡΑΔΑ

Οι ἐπανειλημμένες συγκρούσεις πλοίων πού σημειώθηκαν τόν τελευταίο καιρό στή ράδα τοῦ Πειραιώς πρέπει νά ἐπισύρουν τήν ιδιαίτερη προσοχή τῶν ἀρμοδίων οἱ ὅποιοι πρέπει νά διερευνήσουν τίς αἰτίες τῶν ἀτυχημάτων αὐτῶν γιά νά ληφθούν τά επιβαλλόμενα μέτρα, εἴτε γιά τήν καλύτερη ρύθμιση τής κινήσεως τῶν πλοίων, εἴτε γιά τόν ἀποτελεσματικότερο καταστατικό δλεγχο, ἐάν ἀποδειχθεῖ δτί οἱ συγκρούσεις ὀφειλούνται στή μή τήρηση τῶν κανόνων ἀσφαλούς ναυσιπλοίας.

ΤΑ ΥΠΕΡΦΟΡΤΩΜΕΝΑ

‘Η μόνη λύση γιά νά έκλειψει τό φαινόμενο τών ύπερφορτωμένων αύτοκινήτων άλλα και έκεινων πού μεταφέρουν έπικινδυνα φορτία και διακινούνται με τά έπιβατηγά- όχηματαγωγά είναι ή έπιβολή δημευτικών προστίμων σέ δόλους τούς ύπευθυνούς — και ύπευθυνοι στήν προκειμένη περίπτωση δέν είναι μόνον οι δόηγοι άλλα και οι ιδιοκτήτες τών αύτοκινήτων και οι φορτωτές. Άλλιως τά λιμενικά δργανα, στά δοπια η Πολιτεία έναπέθεσε τίς έλπιδες γιά τόν περιορισμό τής παράνομης αύτής δραστηριότητας, θά τα λατιπωροῦνται άπλως και θά συνεχίζεται ή ̄παρηξη μάς ἄπαρδεκτης άλλα και έπικινδυνης γιά τά πλοια και τούς διακινουμένους έπιβάτες καταστάσεως, γιά τήν δοπια φυσικά δέν ευθύνεται τό ύπουργειο Ναυτιλίας. “Οπως έπηγήσαμε και άλλες φο-

N. J. ANDRIOPoulos S.A. ships operators and agents

126, Kolokotroni & Skouze, Piraeus



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

ALKMINI LIMITED

15 Devonshire Row, London EC2

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

ρές από τις στήλες αύτές, ή ύπερφόρτωση τῶν αὐτοκινήτων καὶ ἡ μεταφορά ἀπό αὐτά ἐπικινδύνων φορτών ἀφορά κυρίως τά ύπουργεια Οἰκονομικῶν, Συγκοινωνιῶν, Δημοσίων "Ἐργων καὶ Δημοσίας Τάξεως γιατί πρώτον, μὲ τὴν παρανομία αὐτῆς διαφεύγουν κρατικά ἔσοδα, δεύτερον, δημιουργοῦνται συγκοινωνιακά προβλήματα, τρίτον, καταστρέφονται οἱ δρόμοι καὶ τέταρτον, κινδυνεύουν οἱ πάντες δεδομένου διτὶ ἵνα ύπερφορτωμένο αὐτοκίνητο ἀποτελεῖ δημόσιο κίνδυνο ἐπειδὴ δὲν μπορεῖ νὰ ἐλεγχθεῖ ἀπό τὸν δῆμον του. Γιὰ δλους αὐτοὺς τοὺς λόγους ἡ ἀντιμετώπιση τοῦ προβλήματος πρέπει νὰ γίνεται συλλογικά ἀπό τὰ ἀνωτέρω ύπουργεια ὥστε νὰ δοθεῖ ἡ ἐπιβαλλομένη λύση, ἡ ὁποία, ἐπαναλαμβάνομε, είναι μία καὶ μόνη: ἡ ἐπιβολὴ σημαντικῶν προστίμων σὲ δλους τοὺς υπέυθυνους, δπως προσδιορίσθηκαν ἀνωτέρω.

ΓΡΑΜΜΗ ΠΡΟΣ ΤΕΡΓΕΣΤΗ

Σύμφωνα μὲ ἀσφαλεῖς πληροφορίες, ὁ τριπλασιασμός τῶν τελῶν διελεύσεως φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἀπό τὴ Γιουγκοσλαβία καὶ ὁ περιορισμός ἀπό τὴν Ἱδια χώρα τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀδειῶν διελεύσεως ἔχει προβλημάτισε τοὺς "Ἐλληνες ἄρμοδιους οἱ ὁποῖοι διαβλέπουν ἔνα σοβαρότατο κίνδυνο στὶς Ἑξαγωγές τῶν ἑλληνικῶν γεωργικῶν προϊόντων πρός τὶς εὐρωπαϊκές χώρες.

Ο κίνδυνος εἶναι πράγματι ὑπαρκτός καὶ γιὰ τὸν λόγο αὐτὸν ἐπιβάλλεται νὰ βρεθοῦν τὸ ταχύτερο ἐναλλακτικές λύσεις ὥστε οἱ ἑλληνικές Ἑξαγωγές νὰ μήν ἔχαρτωνται ἀπό τὴ θέληση ἡ καὶ τὰ κελεύσματα οἰουδήποτε. Μία ἀπό τὶς λύσεις αὐτές, πού εἶναι ἀπολύτως ἀφικτή, εἶναι ἡ δημιουργία γραμμῆς ἀπό τὰ ἑλληνικά λιμάνια πρός τὴν Τεργέστη, γιὰ τὴν ὁποία ἐπιδεικνύεται ἀλλωστε καὶ ζωηρὸς ἐνδιαφέρον ἀπό τὴν ἴταλική πλευρά, ἡ ὁποία θέλει νὰ ἀξιοποιήσει αὐτὸ τὸ ἴταλικό λιμάνι καθὼς καὶ τὴν καινούργια ὁδική ἀρτηρία πού τὸ συνδέει μὲ τὸ Μόναχο καὶ γ' αὐτὸν τὸν λόγο παρέχει καὶ σημαντικές διευκολύνσεις. "Ἡ γραμμὴ αὐτή, μὲ ἀφετηρία, λόγου χάρη, τὸ Ἡράκλειο καὶ μὲ προσγείσεις τῶν πλοίων, στὸ Κατάκωλο ἡ στὴν Πάτρα καὶ τὴν "Ὑγουμενίτα θά μποροῦσε νὰ ἔχει πρετεῖ δῆλη τὴν κίνηση τῶν ἑλληνικῶν αὐτοκινήτων πού κατευθύνονται μὲ φορτία γεωργικῶν προϊόντων πρός τὴν Εύρωπη τόσο ἀπό τὴν Κρήτη, δσο καὶ ἀπό τὴν Ἡλεία, Ἀχαΐα, Ἕπειρο, ἀκόμη καὶ ἀπό τὴ Θεσσαλία καὶ τὴ Μακεδονία καὶ παράλληλα θά ἡταν δυνατὸν νὰ ἔνταχθεῖ στὸ σχετικό χρηματοδοτικό πρόγραμμα τῆς ΕΟΚ. Προϋποτίθεται ἀσφαλῶς οἰκονομικοτεχνικὴ μελέτη, ἡ ὁποία νομίζομε διτὶ ἀνήκει στὴν ἄρμοδιότητα τοῦ ύπουργειού Nautiλιας, χωρὶς φυσικά νὰ ἀποκλείονται οἱ συνεκτιμήσεις τῶν ἀλλων ἄρμοδιων ύπουργειῶν γιὰ τὴν κίνηση τῶν ἑλληνικῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων, τὶς περιόδους αὐτῆς τῆς κινήσεως κλπ.

ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ

Κρίνομε σκόπιμο νὰ ἀφιερώσομε δύο λόγια γιὰ τὴ διήμερη συνάντηση πού όργανωσε πρόσφατα στὴν Ἀθήνα τὸ περιοδικό «The Motor Ship», μὲ θέμα τὶς ἐπισκευές καὶ τὴ συντήρηση πλοίων.

Κατὰ γενική διαπίστωση δυστυχῶς ἐλάχιστοι "Ἐλληνες παρακολούθησαν τὴν ἐκδήλωση, γεγονός πού εἶναι ἀποκαρδιωτικό, διότι ἀφ' ἐνός μὲν σάν κράτος καὶ ἀφ' ἐτέρου καὶ τὸ σημαντικότερο σάν μιὰ ἀπό τὶς μεγα-

λύτερες ναυτιλιακές δυνάμεις παγκοσμίως, ἔχομε κάθε συμφέρον νὰ πραγματοποιούνται στὴ χώρα μας παρόμοιες ὄργανώσεις.

Βεβαίως, πρέπει νὰ σημειωθεῖ ὅτι οἱ διοργανωτές τῆς συναντήσεως δέν φρόντισαν νὰ ἐνημερωθεῖ ἐπαρκῶς ἡ εὑρεῖα ναυτική μας οἰκογένεια γιὰ τὴ διοργάνωση αὐτῆς καὶ πιστεύομε διτὶ τὸ σχετικό τηλέτυπο πού ἀπέστειλαν στὶς ναυτιλιακές ἑταῖρες γνωστοποιόντας τὴν συνάντηση δέν ἦταν ἀκρέτογια τὴν προσέλκυση πολλῶν οἱ ὅποιοι θά εἶχαν ἐνδιαφέρον νὰ τὴν παρακολουθήσουν.

Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΩΝΑΣΗ

"Αστραφαν καὶ βρόντησαν πάλι οἱ Ἑλληνικές ἐφημερίδες μὲ τὴν ἐκδοση μιᾶς ἀποφάσεως διοικητικοῦ δικαιοστηρίου γύρω ἀπό τὴν ὑπόθεση τῆς φορολογίας γιὰ τὴν περιουσία πού ἀφῆσε τὴν Ἑλλάδα ὁ ἀείμνηστος Ἀριστοτέλης Ὁνάσης. Καὶ θεωροῦμε ἀπολύτως δικαιολογημένη τὴν ἀπάντηση τῆς κ. Χριστίνας Ὁνάση, ἡ ὁποία ὅρθως ἐπισημαίνει διτὶ δημιουργηθεῖς θόρυβος δέν συντελεῖ στὴν ὑπαρκη τῶν συνθηκῶν ἔκεινων πού ἀπαιτοῦνται γιὰ τὴ συμμετοχὴ σὲ μία δίκη. "Η κ. Ὁνάση μὲ σχετική δήλωση τῆς ἀφοῦ ὑπενθυμίζει διτὶ ὁ Ἀριστοτέλης Ὁνάσης κατέβαλε πολλὰ ἐκατομμύρια δολλάρια σάν φόρους στὴν Ἑλλάδα καὶ τονίζει διτὶ δέν μπορεῖ νὰ ἀμφισβητεῖται ἡ ὑπαρκη ἐταιριῶν πού ὑφίστανται ἀπό δεκαεπτρίδες καὶ ἔχουν ἀναγνωρισθεῖ μὲ τελεοίδικες ἀπόφασεις ἀναφέρει διτὶ δέν ἀντιτίθεται στὴν καταβολή φόρων ὑπὸ τὸν ὅρο δημαρχοῦ διτὶ ὀφείλονται σύμφωνα μὲ τὴν ὑπάρχουσα νομοθεσία καὶ χωρὶς νὰ γίνεται διάκριση ἐναντίον τῆς, δπως δυστυχῶς γιὰ τὰ μακροπρόθεσμα συμφέροντα τοῦ τόπου αὐτοῦ, γίνεται. Τέλος ἡ κ. Ὁνάσης ἀποκαλύπτει διτὶ ἀκίνητα πού εἶχαν ἐκτιμηθεῖ ἀπό τὶς φορολογικές ἀρχές τὸ 1975 γιὰ τὴν καταβολή τοῦ φόρου ακίνητης περιουσίας σὲ 290.000.000 δρ., τῶρα ἐκτιμηθήκαν γιὰ τὴν ἐπιβολή φόρου κληρονομίας στὸ δωδεκαπλάσιο καὶ διτὶ ἀπορρίφθηκε αἴτησης τῆς γιὰ τὸν διορισμὸ δρκωτῶν ἐκτιμητῶν γιὰ τὴ διενέργεια πραγματογνωμοσύνης καὶ διτὶ οἱ ἀντίδικοι τῆς, δηλαδή τὸ Ἑλληνικό Δημόσιο, προσδιόρισαν τὴν ἀξία δπως θελαν ἔκεινοι.

"Ἡ Κυβέρνηση ἀσφαλῶς θά ὑποστηρίξει διτὶ ἡ Δικαιοσύνη εἶναι ἀνεξάρτητη, καὶ αὐτὸ ὄυτε καὶ ἔμει τὸ ἀμφισβητούμε, μπορεῖ δημως νὰ ἔλεγχει τὰ δργανά της πού στὴν προκειμένη περίπτωση ἐνήργησαν, δπως καταγέλλει σαφέστατα ἡ κ. Ὁνάση, μὲ ἀνεπίτρεπτο τρόπο — οἱ ἀρμόδιοι ὑπάλληλοι τῶν φορολογικῶν ἀρχῶν ἔκαναν φιλοδοξία τὴν καταδίκη της μὲ γνώμωνα τὴν ἀρχή διτὶ ἐπειδὴ εἶναι πλούσια πρέπει νὰ πληρώσει. Γιατὶ πρέπει νὰ γνωρίζει διτὶ ἡ ὑπόθεση αὐτῆς δέν ἀπασχολεῖ μόνον τὴν κ. Ὁνάση ἀλλὰ ὀλόκληρο τὸν ἑλληνικό ἐφοπλισμὸ ἀπό τὸν διποζ ζητοῦνται ἐπενδύσεις ἀλλὰ καὶ ἡ μεταφορά περιουσιασκῶν στοιχείων στὴν Ἑλλάδα.

ΕΙΔΑΙ
ΥΠΟΘΕΣΗ
ΜΙΑΣ ΒΥΧΤΑΣ...

FRAGLINE
ΡΕΦΥΜΝΟΥ 50 ΤΗΛ. 8214171 8221285 8216004

Τό Σχόλιο τοῦ 15θημέρου

Μέ ἀφορμή προηγούμενο σχετικό σχόλιο μας, φίλος τῆς στήλης, μᾶς γράφει πῶς δικαιο εἶναι ν' ἀναφερθεῖ πῶς ὁ ἀλιθινός πρόγονος τῶν συγχρόνων ἐπιστημονικῶν πλοίων ὑπῆρξε ἡ περίφημη βρετανική κορβέτα Challenger πού ἀνάμεσα στὰ 1872 καὶ 1876 πραγματοποίησε διτὶ τετράχρονο ἐρευνητικό ταξίδι 70 χιλιάδων μιλίων.

'Αφοῦ τῆς ἀφαίρεσαν τὰ 18 κανόνια της γιὰ νὰ τὰ ἀντικαταστήσουν μὲ ἐργαστήρια, δίχτυα βυθοῦ, βιδόμετρα, βολίδες, μετρητές καὶ πολλά ὅλλα δργανα τῆς ἐποχῆς. Εκείνης γιὰ τὴ μεγάλη ἀποστολή της πού δέν δγινε ἀσφαλῶς ὑπὸ ειδυλλιακές συνθῆκες, διν κρίνουμε ἀπό τὶς 60 λιποταξίες πού σημειώθηκαν στὴ διόρκεια τῆς. Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα; Πενήντα δργανές τούμοι περιγραφῶν καὶ μετρήσεων πού πλούτισαν τὴν ισχνή ἀκενολογική βιβλιογραφία τῆς ἐποχῆς καὶ διν ἀναριθμητο πλῆθος θαλάσσιων ζώων καὶ πετρώματων πού τροφοδότησαν ἐπί δεκαεπτές τὴν ἐπιστημονική περιέργεια χιλιάδων σοφῶν. 'Ανάμεσα στὰ πετρώματα αὐτὰ ἦταν καὶ μιὰ μαυρειδερή τρούφα γιὰ τὴν ὁποία κανεὶς τότε δέν ἐνδιαφέρθηκε, ἀλλὰ μετά ἐκατό περίπου χρόνια ξεσήκωσε τεράστιο ἐνδιαφέρον, ἀφοῦ ἐπρόκειτο γιὰ πολυμεταλλικό κράμα, ἀπ' αὐτὰ πού ἐκμετάλλευση τους ἔχει σημειωτεί διτὶ τὴν προσοχή τῶν ὑπερδυνάμεων.

Καὶ ἐπειδὴ συμφωνεῖ μὲ τὰ γραφόμενά μας γιὰ τὴν τόλμη, δ φίλος ἀναγνώστης, τελειώνει συμπληρώνοντας τὶς ρήσεις τοῦ Μενάνδρου μὲ δια ἀκόμα σχετικό ἀπόφθεγμα του πού λέει: «οὐκ ἔστι τόλμης ἐφόδιον μεῖζον βίου».

Η ΟΜΟΓΕΝΕΙΑ

Στὴν Washington D.C. πραγματοποιήθηκε μὲ πλήρη ἐπιτυχία διήμερη πανομογενειακή συγκέντρωση 100 καὶ πλέον ἀντιπροσώπων δλων τῶν ἑλληνοαμερικανικῶν σωματείων καὶ διμοσπονδίων, μὲ δργάνωση ἀπό τὸ Ἀμερικαν. - Ἐλενικ Ἰνστιτούτο Πάμπλικ Ἀφέρς Κομμίτο, ὑπὸ τὴν προεδρία τοῦ κ. Ὁρέστη Βαρβιτσιώτη καὶ τοῦ Συμβούλου κ. Εὔγεν. Ρωσιδή.

Τὴν πρώτη δημέρα τῆς συγκεντρώσεως ἔγιναν δημιλίες μὲ πολλούς καὶ ἐνδιαφέροντες δημιλητές, μεταξὺ τῶν δημοίων ἑλληνικῆς καταγωγῆς Ἀμερικανοὶ βουλευτές. Στὸ τέλος δηδρόδος εύχαριστης θερμά τούς παρευρέθητες δημογενεῖς καὶ παρουσίασε τὸν παλαιότερο στὰ δημογενειακά θέματα καὶ σὲ δραστηριότητα κ. Ζαννή Μαρμαρίνο, ἐπίτιμο υπατο πρόεδρο τῆς Πανκυκλαδικῆς Ὁμοσπονδίας Ἀμερικῆς — Καναδᾶ, δ ὅποιος καὶ καταχειροκροτήθηκε.

Τὴν ἐπόμενη, οἱ ἀντιπρόσωποι ἐπισκέφθηκαν τοὺς Γερουσιαστάς καὶ βουλευτάς τῶν Στείτος ἀπό τὸ πρόσωπο προήρχοντο καὶ τὸ μεσημέρι δόθηκε ἐπισημό γεῦμα στὸ Capitol, room S-207, δημοσίευσης τῶν δημοτῶν στὸ καυτό θέμα τῆς Ἀμερικανικῆς βοηθείας πρός Ἑλλάδα-Τουρκία, καθὼς δλοι οἱ παρευρεθέντες γερουσιασταὶ καὶ βουλευταὶ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Κογκρέσου δηλωσαν πῶς θά καταψήφισουν τὴν πρόταση τοῦ προέδρου Ρήγκαν γιὰ ὑπερβοήθεια τῆς Τουρκίας.

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

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

Σκέψεις... ἐξελίξεις... καὶ προοπτικές...

Εύοιων στοιχείο γιά τήν πορεία τῶν διεθνών οικονομικῶν ἐξελίξεων χαρακτηρίζεται ή δυνός τῶν ἀξιῶν τῶν commodities, μέση προεξέχουν τά μέταλλα, δημοσία τῶν Κινέζων ἀγοραστῶν ἀποδεικνύει διτή τήν φορά ή δυνός στηρίζεται σε ούσιαστική ζήτηση.

Θετικές γιά τό μέλλον τῶν χύδην μεταφορῶν, οι προσωπικές δηλώσεις τοῦ σοβιετικοῦ οικονομολόγου καὶ πρώην γενικοῦ διευθυντοῦ τοῦ ρωσικοῦ υπουργείου Ναυτιλίας κ. Ἀβερίν, στή συνέλευση τῶν Μπώλτικ τῆς Μαδρίτης, διτή η Σοβιετική Ἐνωση, δημοσία οἱ λοιπές ἀνεπτυγμένες ναυτιλιακές χώρες, παραμένενοι προσηλωμένη στίς ἀρχές τοῦ ἐλεύθερου ἀνταγωνισμοῦ στίς θαλάσσιες μεταφορές καθώς ἐπίσης καὶ διτή ὁ προτεινόμενος ἀπό τήν Οὐνκταντ Κώδικας γιά τά χύδην φορτία είναι στήν ούσια ἀνεφάρμοστος.

Στό ίδιο θέμα καταλυτική είναι καὶ ἡ ἀποψή τοῦ Δρα Μπόχμε, διευθυντοῦ τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἰνστιτούτου τοῦ Κιέλου, ὃ διποίος ὑποστηρίζει διτή οἱ προτάσεις τῆς Οὐνκταντ γιά τόν ἐπιμερισμό τῶν φορτίων χύδην μέ βάση τό νηολόγιο τοῦ πλοίου δέν θά σημένει τίποτε περισσότερο παρά αὖηση τοῦ κόστους μεταφορᾶς καθώς περισσότερα σκάφη θά πλέουν ύπο ζέρμα γιά τήν μεταφορά τῶν ἐπιμερισθέντων φορτίων.

Οι Ἰάπωνες, μέ τήν μέθοδο τῆς ἐμφανίσεως τῶν μεγάλων Ἐμπορικῶν Οἰκῶν (Trading Houses) ὡς πλοιοκτήτων τῶν παραγγελλομένων σκαφῶν, τά διποία οἱ ναυλωτές ἔχουν τήν όψιν νά ἀγοράσουν στή λήξη τῆς περιόδου τῆς ναυλώσεως, πού συνήθως κυμαίνεται στά πέντε χρόνια, ἔξακολουθοῦν νά ἐπιτυγχάνουν συμβόλαια γιά παραδόσεις ἐντός τῶν ἐπομένων δύο ἑτῶν.

Ἀναμφίβολα αὔτη ἡ ἀπότομη καὶ κατά πολλούς ἀδικαιολόγητη στροφή τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ἐνδιαφέροντος πρός τά ναυπηγεία θά παρατείνει τήν σημερινή κατάσταση πού ἐπικρατεῖ στήν ναυλαγορά καθώς 14 ἑκατομ. d.w. μπάλκ κάρριερς παραμένουν ύπο παροπλισμό καὶ ἔτεροι 30 ἑκατομ. τόννοι ύπο παραγγελία.

Μέ πρόσφατη ἀπόφαση τής Κυβέρνησης τοῦ Παναμά αὔξησε τά ἑτήσια προξενικά τέλη καὶ τά ἑτήσια δικαιώματα ἐπιθεωρήσεως, ἐνώ εἰσήγαγε νέο τέλος γιά τή συμμετοχή ἐν πειρογνωμόνων σέ περίπτωση ναυτικοῦ ἀτυχήματος. Πάντως ἡ κατά λόγο χωρητικότητος ἑτήσια φορολογία τῶν πλοίων παραμένει ἀμετάβλητη.

Τό πρώτο ἐκ τῶν ὡς διων αὐξανομένων τελῶν δρίστηκε σέ 2.700 δολλάρια γιά τά μέχρι 15.000 τον. πλοίο καὶ σέ 3.000 δολλάρια γιά τά μεγαλύτερα. Μέχρι σήμερα τό τέλος αὔτοί ἦταν 2.300 δολλάρια καὶ κοινό γιά διλα πλοία. Ἐξ δὲ τά δικαιώματα ἐπιθεωρήσεως ἀπό 800 δολλάρια ἑτήσιας αὔξανονται σέ 1.000 δολλάρια γιά τά μέχρι 15.000 τον. καὶ 1.200 δολλάρια γιά τά μεγαλύτερα. Τέλος τό καινούργιο τέλος πραγματογνωμοσύνης δρίστηκε σέ 400-500 δολ. παγίως καὶ 0,3 τού δολλαρίου γιά κάθε τόννο καθαρᾶς χωρητικότητος.

Σέ κατάσταση ἀνάγκης κήρυξε τή Κυβέρνηση τοῦ Πακιστάν τόν λιμένα Καράτοι λόγω τής συνεχιζόμενης ἀπό 31 Μαρτίου ἀπεργίας τῶν 7.200 λιμενεργατῶν πού ζητοῦν μισθολογική αὔξηση τής τάξεως τοῦ 50%. Ἡ ἀπεργία ἔχει φυσικά προκαλέσει μεγάλες καθυστερήσεις στή φορτοεκφόρτωση τῶν πλοίων, μερικές δεκάδες τῶν ὅποιων βρίσκονται σέ ἀνάμονή πού ύπερβαίνει ηδη τίς 25 ἡμέρες. Ὁρισμένα ἀπό τά πλοία αὐτά μεταστήμευσαν ηδη στόν λιμένα Κασίμ, ἐνώ διλα ἀναγκάστηκαν νά ἐκφορτώσουν στή Βομβάτη ή στό Ντουμπάι.

Ἐξ δὲ τοῦ Ἀραβικοῦ κόλπο περισσότερα τῶν 100 μεγάλων πετρελαιοφόρων περιμένουν ἔργασια, παραμένοντα ἐπ' ἀγκύρα ἀνοικτά τῶν ἀκτῶν τοῦ Ὀμάν. Κατά τίς υπάρχουσες προβλέψεις, ἡ κατάσταση αὐτή, πού ἔχει ἀρχίσει ἀπό τόν περασμένο Σεπτέμβριο θά συνεχισθεῖ μέ συνεχῶς αὔξοντα ἀριθμού πλοίων.

Ἐνθαρρυντικό στοιχείο γιά τό μέλλον τῶν δεξαμενοπλοίων τό γεγονός διτή προχωρεῖ μέ ἐντατικότερο ρυθμό ἡ διάλυση τῶν παρήλικων σκαφῶν.

Κατά τό πρώτο τετράμηνο τοῦ Σεπτεμβρίου 25 VLCC δηγήθηκαν στά διαλυτήρια ἔναντι 20 πού είχαν τήν ίδια τύχη στήν ἀντίστοιχη περίοδο τοῦ 1982.

Ἀναμφισθήτητα, ἡ ἐφαρμογή ἀπό τόν προσεχή Ὁκτώβριο τῶν νέων κανονισμῶν τῆς MARPOL, προειδοφεί τήν συνέχιση τῶν ἀθρών διαλύσεων τῶν παλαιών σκαφῶν αὐτῆς τής κατηγορίας.

Σύμφωνα μέ μελέτη τῆς ἀμερικανικῆς έταιριας πετρελαίου «Κονόκο» ἡ παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου, ἔξαιρουμενών τῶν κομμουνιστικῶν χωρῶν, θά αὔξησε κατά μέσο δρο κατά 1% τά ἐπόμενα χρόνια φθάνοντας στό ύψος τῶν 49 ἑκατομ. βαρελίων τήν ἡμέρα τό 1990 καὶ τά 54 ἑκατομ. τό 2.000.

Ἄς σημειωθεῖ διτή τό 1979 ή ἡμερήσια ζήτηση πετρελαίου ἔκυμαίνετο περί τά 51,6 ἑκατομ. βαρελία, συρρικνωθείσα σέ 45 ἑκατομ. τό 1982.

Ἡ ίδια μελέτη προβλέπει διτή η ζήτηση ἀργοῦ καὶ ύποπροϊόντων τοῦ πετρελαίου στής «Ηνωμένες Πολιτείες θά παραμένει σταθερά μέχρι τό τέλος τοῦ αἰώνα γύρω ἀπό τά ἐπίπεδα τῶν 15 ἑκατομ. βαρελίων ἡμεροσίως.

Ἐναντί τῶν 18,8 ἑκατομ. πού είχε φθάσει περί τά τέλη τοῦ 1978.

Ἀκόμη, τό γεγονός διτή πολλές ἀμερικανικές ἔταιριες ἐμπορίας πετρελαιείδῶν ἐκποιοῦν διύλιστήρια πού λειτουργούν μέ ζημίες στήν Εύρωπη, ἐρμηνεύεται ώς δυσάρεστη προοπτική γιά τό μέλλον τής ἀγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων.

Τελικώς, ἐπήλθε συμφωνία μεταξύ Περσίας καὶ τών ιαπωνικῶν ἔταιριων πετρελαιίου γιά συνέχιση προμηθειών ἀργοῦ σέ τιμές δολ. 27,80 γιά τήν ποιότητα «Ιτάνιαν λάϊτ» καὶ δολ. 26,50 ἀνά βαρέλι γιά τό βαρύ πετρέλαιο.

Μετά τήν νέα συμφωνία ἀναμένεται διτή οἱ ἡμερήσιες φορτώσεις τῶν Ιαπώνων θά ἐπανέλθουν στά ἐπίπεδα τῶν 350.000 βαρελίων ἀπό τά 130.000 πού είχαν μειωθεῖ κατά τό τελευταίο διμηνο.

Ἡ Μόσχα, συνεχίζοντας τής αὔξημένες προμήθειες ἀργοῦ ἀπό τήν Λιβύη καὶ τόν περιορισμό τῶν ποσοτήτων πού διατίθενται στά κουμμουνιστικά κράτη, διατηρεῖ τήν δυνατότητα διαθέσεως κατά τό 1983 περίπου 1,4 ἑκατομ. βαρελίων τήν ἡμέρα πρός τά κράτη τής Δύσεως.

Κατά 14% αὔξημένη προβλέπεται ἡ φετενή ρωσική συγκομιδή δημητριακῶν.

Ο ἡπιος χειμώνας μέ περιορισμένη διάρκεια καὶ ή θετική ἀντίδραση τῶν σοβιετικῶν ἀγροτῶν στό «παραγωγικό συμβόλαιο» πού θέσπισε ὁ ἐκλιπών πρόεδρος Μπρέζνιεφ μεταφράζονται σέ συνολική παραγωγή περί τούς 200 ἑκατομ. τόννους, ἔναντι περί τούς 180 ἑκατομ. τής περιόδου 1982-83.

Ἡ ἀδυναμία τής αύστραλιανής κυβερνήσεως νά ἐλέγχει τά ἐγχώρια συνδικάτα τείνει νά δημιουργήσει ἀνυπέρβλητα προβλήματα στά ἐμπορικά σκάφη πού προσεγγίσουν σέ λιμένες τής χώρας αὐτῆς. Πρόσφατο παράδειγμα ἡ ὑποχρέωση «Ἐλληνος πλοιοκτήτη» νά ἐκτελέσει σημαντικές καὶ καθ' δια περιττές ἔργασιες σέ σύγχρονο σκάφος «Φρήντομ» ύπο τοπικοῦ συνεργείου, μέ βασικό αίτιολογικό τήν ἐλλειψη ἐπισκευαστικῶν ἔργασιών καὶ ἀνεργίας στήν περιοχή!

Ἐπισημαίνομε καὶ πάλι προηγούμενη παρατήρησή μας διτή πολλές ναυλώσεις τηροῦνται μυστικές, γεγονός πού πρέπει νά ἐρμηνευθεῖ ώς προσπάθεια τῶν ναυλωτῶν νά ἀποκρύψουν δρισμένα κέρδη τής πλοιοκτησίας.

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87, BOMBAY 400038, INDIA - CABLES: NEGRISCLEO
Phones: 261068 - 268656 - A.O.H. 211534 - Telex: 011-5718 XIOS

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΕΙΝΑΙ ΑΛΗΘΗ ΤΑ ΚΑΤΑΓΓΕΛΟΜΕΝΑ;

Πρός τὸν

‘Υπουργό ‘Εμπορικής Ναυτιλίας

κ. Γ. Καταφάρα ἀπευθύνεται ἡ κατωτέρω ἐπιστολή, ἥ δοπια κοινοποιήθηκε καὶ στά «Ναυτικά Χρονικά».

Κύριε ‘Υπουργέ,

Ἐλμαστε διπλωματοῦχοι πλοιάρχοι ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Λόγω τῆς ἀνεργίας πού πλήττει τὸν κλάδον μας καὶ μὲ τὰ προσδότα ποὺ διαθέτουμε αἰτήσαμε καὶ πήραμε διεισδύτης ἔπαγγέλματος τοῦ λεμβούχου εἰς τὴν Ἐλευσίνα. Δαπανήσαμε δλες τίς οἰκονομίες μας καὶ ἀγόρασμε ἀπό μία λέμβο. Βρισκόμαστε δμῶς στὴν δυσάρεστο θέση νά ἀντιμετωπίζουμε τὸν τραμπουκίσμο παλαιών, ἀλλὰ κυρίως νέων λεμβούχων.

Ἐνῶ οἱ κύριοι αὐτοὶ μέχρι χθές ἀπαιτοῦσαν ἀπό τὸ ‘Υπουργεῖο σας τὴν ἐκδοσιν νέων ἀδειῶν, σήμερον ἐκ τῶν ἐνδον ἀπειλοῦν ἐν ὅνδραις τῆς κλαδικῆς τοῦ ΠΑΣΟΚ εἰς Ἐλευσίνα, διτὶ θά μάς ἀφαιρέσουν τίς ἀδειες διτὶ θά κάνουν τὸ λιμάνι δινωκάτω ἐπειδὴ αὐτοὶ διοικοῦν, διτὶ θά διώξουν τὸν κ. Λιμενάρχη.

Οἱ ἀπειλές των δμῶς δέν σταματοῦν ἐδῶ. Χρησιμοποιοῦν βίᾳ, μᾶς ἔχουν προκαλέσει σωματικές βλάβες καὶ δεχόμαστε συνεχεῖς ὑβρες.

Ζητήσαμε τὴν συμπαράσταση προσώπων ὑψηλά ισταμένων εἰς τὸ ‘Υπουργεῖον σας. Μέ ἐκπληξη ἀντιμετωπίσαμε ἀπειλές καὶ ἐδιώχθημεν κακήν κακῶς.

Κύριε ‘Υπουργέ, σᾶς ἐρωτάμε, δέν ἔχουμε ἐμεῖς τὸ δικαίωμα νά ἐπιζήσουμε τὴ στιγμή πού κάθε μέλος τῆς κοινοπραξίας τῶν φορτηγίδων — λέμβων ἔχει ἀπολαβές δῶν τῶν 140.000 μηνιαίως; Ποῖα είναι ἡ ἵση κατανομή τῶν εἰσοδημάτων;

Μετά τιμῆς

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΠΕΝΤΙΔΗΣ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡ. ΚΕΣΟΓΛΙΔΗΣ

Σημ. Συντ.: Γιά τις καταγγελίες πού περιέχονται στὴν ἐπιστολὴν πρέπει νά δοθοῦν ὑπεύθυνες ἔξηγησεις.

Η ΑΝΑΜΟΝΗ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟ

Κύριε Διευθυντά,

‘Αφορμή νά σᾶς γράψω τίς λίγες αὐτές γραμμές μέ τὴν παράκληση δῆτας φιλοξενηθοῦν στὶς στήλες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μοῦ ἐδωσε τὸ ἔξηγης θέμα:

‘Εφέραμε στὸ λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ δι’ ἐκτέλεσιν ἐργασιῶν πλοιο μας εἰς τὸ ὅποιον ἔχορηγήθη θέση στὴν ἐπισκευαστική θέση Περάματος.

Κατά τὴν διάρκεια τῶν ἐπισκευῶν καὶ μετά παρέλευσιν δύο μηνῶν περίπου διεπιστώθη διτὶ ἐκτός τῶν ἐπισκευῶν πού μποροῦσαν νά γίνουν εἰς ἐπισκευαστικήν προβλήτα θά ἐπρεπε τὸ πλοιο νά εισέλθῃ εἰς δεξαμενήν διά μίαν καὶ μόνον ἡμέραν δι’ ἐπιθέωρησιν δξονος καὶ ύφαλοκαθαρισμόν / χρωματισμόν.

Σχετική αἴτησις δεξαμενισμοῦ ἔγινε πρός τὸν ΟΛΠ μέ τὴν καταβολὴ τοῦ ποσοῦ πού δ-

ριζει ὁ Κανονισμός τὴν 13/5/1983, προσδιορισθηκε δέ διά τὴν 5ην Ιουλίου 1983.

Μέχρι ἐδῶ δλα καλά, ἀσχέτως τῆς ἡμερομηνίας πού προσδιορισθηκε δέ δεξαμενισμός, ἐκεῖνο τὸ ὅποιο πρέπει ν’ ἀναφέρουμε εἶναι διτὶ σήμερα πληρώνουμε δικαιώματα στὸν ΟΛΠ διά τὴν θέση πού μᾶς ἔχει δώσει, δχι δίπλα σέ προβλήτα ἀλλά δίπλα σέ ἄλλο πλοιο, τὸ ποσόν τῶν δρχ. 5.000 μέ συνεχώς αὐξανόμενο συντελεστή ἀνά 15ήμερον. Ἀντιλαμβάνεσθε διτὶ δταν θά ἔλθει ἡ σειρά μας γιά νά δεξαμενισθει τὸ πλοιο τὰ δικαιώματα στὸν ΟΛΠ θά ξεπεράσουν τίς 15.000 δρχ. τὴν ημέρα, ὅποτε μιά δόλοκληρη περιουσία θά ἔχει δαπανθεῖ προσμένοντας τὴν ημερομηνία καὶ μόνο τοῦ δεξαμενισμοῦ.

Γίνονται προσπάθειες ἀπό τὸ ἐπίσημο Κράτος γιά εισαρήν συναλλάγματος, αὔξηση παραγωγικότητος, μήπως δμως θά πρέπει νά υπάρχουν διαφοροποιήσεις σέ δρισμένα λεπτά θέματα προκειμένου νά υπάρξουν καὶ κίνητρα γιά τὸν ίδιο σκοπό;

Καὶ ἡ ἐρώτησίς μου τώρα γιά μιά ἀπάντηση ἀπό κάπιον υπεύθυνο.

Εἶναι αστοτὸ καὶ δίκαιο νά πληρώνεις στὸν ΟΛΠ κυριολεκτικά ἔνα χαράτοι περιμένοντας νά σου δώσει μιά ἡμέρα δεξαμενισμού γιά τὴν ὅποια καὶ πάλι θά πρέπει νά πληρώσεις, ἡ στὶς περιπτώσεις αὐτές πρέπει νά υπάρξει κάποια διαφοροποίησις;

Τέλος ποιες οἱ υπεύθυνότερες τῶν πλοιοκτητῶν ἀφοῦ ἐπερατώθησαν οἱ ἐπισκευές καὶ τὸ πλοιο συνεχίζει νά παραμένει στὴν ὑποτιθέμενη ἐπισκευαστική θέση πού μᾶς ἔχορηγήθη ἀπό τὴν ἀρχή ἀναμένοντας τὸν δεξαμενισμό;

Εὐχαριστῶ γιά τὴν φιλοξενία

ΗΛΙΑΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ
‘Αρχιπλοίαρχος

ΓΙΑ ΝΑ ΑΠΟΦΕΥΓΟΝΤΑΙ ΟΙ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ

‘Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Παρακολουθῶ ἐπηρίσας ἐπιθεωρήσεις ΕΓκαίρων οι κρουαζεροπλοίων ἐπί σειρά ἐτῶν.

Κάθε χρόνο, διαπιστώνων δὲ πολλές φορές ταλαιπωροῦνται οἱ κ.κ. ἐπιθεωρηταὶ τῆς ΕΕΠ/ΝΤΛ-ΜΚ-ΗΛ-ΕΝΔ-ΠΥΡ-ΝΠΓ-ΙΑΤΡ-κλπ., καὶ χάνουν πολύτιμο χρόνο, μέ τὶς κατ’ ἐπανάληψη (μερικές σκοπες) ἐπισκέψεις τους στὰ πλοῖα, ἀπό τὴν τμηματική συμπλήρωση τῶν ἐκκρεμοτήτων, μέχρι τὴν τελικὴ διαπιστωση τῶν ἀποκαταστάσεων αὐτῶν.

Αὐτό συμβαίνει καὶ ἐπειδὴ, οἱ Πλοιαρχοὶ — ‘Αξιωμάτικοί καὶ οἱ Α’ Μηχανικοί πλοίων, ἐκτός τῶν ἀνω καθηκόντων γιά τὶς ἀποκαταστάσεις, ἀπασχολοῦνται καὶ μέ ἄλλες ἔξι ίσους σοβαρές ἐργασίες τοῦ πλοίου, ὡς παρακολούθησις ἐργατοτεχνικοῦ δυναμικοῦ διά ἀναγκαίας, ἐκτάκτους καὶ τῆς ρουτίνας ἐργασίες, αἱ ὅποιαι πολλαὶ ἀπ’ αὐτές δέν ἀποτονται τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἐντύπων τῶν ἐπιθεωρητῶν.

Νομίζω ἐπομένως διτὶ ἡ Ε.Ε.Π., ἐνέκρινε νά χορηγεῖ στὴν ἀντίστοιχη ναυτιλιακή ἑταῖρια ἔνα θεωρήμένο φωτοαντίγραφο τοῦ συμπληρωμένου ἐντύπου τῶν ἐπιθεωρητῶν γιά τὸ συγκεκριμένο πλοιο, τότε χρονικῶς θά συμπιέσετο ὁ χρόνος τῆς ἐπομένης ἐπιθεωρήσεως διά καταλλήλου προγραμματισμοῦ ἐπειδὴ οἱ υπεύθυνοι Γραφείου - Πλοίου, θά είχαν ἀνεση χρόνου, ιδιαίτερα γιά ἀργούντα ἀπό τὴν φύση τους ΕΓ καὶ κρουαζερόπλοια κατά τούς χειμερινούς μήνας.

Μετά τιμῆς
Π. ΧΑΤΖΗΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

Μέλος Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακῶν ‘Ε.Π. πιχειρήσεων

Πειραιάς 5 Μαΐου 1983

Σημ. Συντ.: ‘Η πρόταση τοῦ ἐπιστολογράφου εἶναι τόσο λογική ώστε πρέπει νά ἔφαρμοσθεῖ ἀμέσως. ‘Η Ε.Ε.Π. ἔχει τὸ λόγο καὶ δθείει νά κάνει μιά σχετική ἀνακοίνωση γιά νά ἐνημερωθούν οἱ ἐδιαφερόμενοι ἀλλά καὶ γιά νά γίνει περισσότερο ἀποτελεσματικό τὸ δικό της ἔργο.

BOSTON — U.S.A. is our Domain

Phone (617) 426-3143

Cable: Paralia

Telex: 94 0656

80 Broad Street, Boston, MA 02110

 **PARALIA** CORPORATION
Steamship Agencies

CHARTERING
INTERNATIONAL FORWARDING
BUNKERING
STEVEDORING
HULL & CARGO SURVEYS

Μνήμη Δημητρίου Κωττάκη

Τού κ. ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Ο θάνατος του Δημητρίου Κωττάκη σημειώνει τό τέλος μιᾶς περιόδου στά χρονικά τῆς Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, περιόδου κρίσεων και δοκιμασιών, μεγάλων άπωλειών σκαφών κατά τὸν πόλεμο ποὺ ἔφεραν τὴ ναυτικὴ ἐπιχείρηση στὰ πρόθυρα τοῦ ἔξαφανισμοῦ ἀλλά καὶ ἀναγεννήσεως — δπως ὁ μυθικός Φοίνιξ — ἡ ὁποία ἀρχιεῖς ἀπὸ τὴν μεταπολεμική ἀγορά τῶν Λίμπερτου καὶ ἔξηκολούθησε μὲν ἀποστέωτας γοργό ρυθμό κατά τὰ ἐπακολουθήσαντα τριάντα ἑτη καὶ κατέστησε τὴν Ἑλλάδα τὴν πρώτη φορτηγό ναυτιλία τοῦ Κόσμου.

Αὐτήν τὴν ἔξελιξη ὁ Κωττάκης ὀνειροπόλησε καὶ ἐπὶ πενήντα χρόνια κατηύθυνε τὶς προσπάθειές του γιὰ τὴν πραγματοποίηση τοῦ ὄντερου του δπως εὐγλώττως μαρτυροῦν οἱ στήλες τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ». Ήττάχησε νά ιδεῖ «τὸ θαῦμα» γιὰ τὸ ὅποιο τόσον ἐμόχθησε.

Γιά πρώτη φορά παιδί καὶ οἱ δύο συνηντήθημεν τὸ 1905 στὴ Σύρα. «Ἐζούσαμε σὲ ἔνα σπίτι τὸ ὅποιον ἀνήκε στὸν οἰκογένειά του, ἡ ὁποία ἔμενε δίπλα. Καί τὸ δύο σπίτια εύρισκοντο ψηλά στὸν λόφο τοῦ Βροντάδου καὶ εἶχαν ἔξαιρετική θέα τοῦ λιμανιοῦ, τὸ ὅποιο τὴν ἐποχὴ ἱερεῖν εἶχε μεγάλη κίνηση.

«Οντως ἡ Σύρος ἦταν σκάλα τῶν περισσότερων Εύρωπαικῶν ἐταιριῶν τακτικῶν Γραμμῶν, εἶχε ἀνθρακευτικό σταθμό τὸν δποῖον εύνοούσαν οἱ «Ἄγγλοι ιδιοκτῆται φορτηγῶν ποὺ ταξίδευαν πρός τὴν Μάυρη Θάλασσα καὶ σχεδόν κάθε μέρα κατέφθανταν στὸν λιμένα νά ἀνθρακεύσουν.

Συριανοί πλοιοκτῆται κατεῖχαν πενήντα φορτηγά — μεταχειρισμένων βαπόρια ποὺ ἀγόρασαν στὸν Λονδίνο ἐκτός ἀπὸ στόλο ἐπιβατηγῶν ὑπηρετούντων στὴν ἀκτοπλοΐα.

Τὸ Νεώριο εἶχε διαρκῶς ἔνα δύο σκάφη ποὺ περνοῦσαν Σερβέν καὶ ὁ «Ταρσανᾶς», τὸ παλαιό ναυπηγεῖο ἴστιοφόρων ποὺ ἐκτίσε τὰ περισσότερα Ἑλληνικά καράβια τὸν 190 αἰώνα ἐξηκολούθησε τὶς ναυπηγήσεις μικρῶν σκαφών. «Ετοι ἡ Σύρος ἦταν συνδεδεμένη μὲ τὴν Ναυτικὴ ἐπιχείρηση καὶ ὁ λαός παρακολουθοῦσε τὴν ἔξελιξη τῆς.

«Ἡ ἀφίξη νεοαγορασθέντος βαποριοῦ στὸν λιμένα πρός νηολόγηση ἐπαίρενε εἰκόνα παντηγύρεως. Σημαιοστολισμένο τὸ πλοῖο ἐδέχετο τὸν λαόν νά τὸ ἐπισκεφθεῖ, νά συγχαρεῖ τοὺς ιδιοκτήτας του καὶ νά τοὺς εὐχηθεῖ καλά καὶ ἐπικερδῆ ταξίδια.

Κατὰ τὴν ἐποχὴ κρίσεως καὶ χαμηλῶν ναύλων ἐβλέπαμε τὰ Συριανά βαπόρια ἔνα-ἔνα νά φθάνουν γιὰ νά δέσουν καὶ δταν ἀργότερα ἡ ἀγορά ἐκαλυτέρευε νά ξεκινοῦν τὸ ἔνα μετά τὸ δλλο δίδοντα στὰ πληρώματα τους τὴν χαρά τῆς ἐπιστροφῆς στὶς ἔργασίες τους.

«Ἡ ναυτικὴ ἐπιχείρηση ἦταν ἔνα ἀνοικτό βιβλίο γιὰ τοὺς Συριανούς. Γιά μᾶς, παιδιά ποὺ ἀνήκαμε σὲ ναυτικές οἰκογένειες, ὑπῆρε ἡ ἐποχὴ τῶν ὀνείρων καὶ τῆς ἐλπίδας δτι μιὰ μέρα θά δοῦμε τὴν Κυανόλευκον σὲ νεότευκτα βαπόρια δπως τὰ μοντέρνα Ἀγγλικά πού ἐπεσκέπτοντο τὸ λιμάνι.

«Εκεὶ καὶ τότε ἐγεννήθη σὲ μένα ἡ κρυφή φιλοδοξία μιὰ μέρα νά γίνω πλοιοκτῆτης. Φιλοδοξία ἡ ὁποία μὲ δόδηγησε νά ἀναπτυχθῶ καὶ νά δημιουργήσω.

Δέν μιλησα τότε γιὰ βαπόρια μαζὶ του. «Ημουν μικρότερος καὶ δέν ἡμουν παρέα του ἀλλά κατήγετο ἀπὸ τὴν «Ἀνδρο», ἡ ὁποία τότε εἶχε τὰ πρωτεία στὸν ἐφοπλισμό καὶ ἦταν ἡ πατρίδα τῶν σημαντικώτερων πλοιοκτητῶν τῆς ἐποχῆς καὶ ἀναμφιθόλως θά είχε ἐπηρεασθεῖ ἀπὸ τὴν κίνηση τοῦ λιμένος.

Λίγο ἀργότερα ἡ οἰκογένειά του μετοίκησε στὸν Πειραιᾶ. Τὸν ξαναεῖδα στὸ 1918 κατά τὸν μεγάλο Πόλεμο δταν καὶ οἱ δύο ὑπηρετούσαμε στὸ Πολ. Ναυτικό καὶ εἶχαμε ἀποσπασθεῖ στὸ Λιμεναρχεῖο Πειραιῶς, ἐγώ στὴν «Υπηρεσία τοῦ ὑποθηκοφυλακείου καὶ τῶν νηολογήσεων καὶ ἐκείνος στὴν Ναυτολογία, ἡ ὁποία ἐπέβλεπε τὴν ἐπάνδρωση τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. «Ἡ πρωσπικότητά του, ἡ ἀφοσίωσή του πρός τὴν τάξη καὶ πειθαρχία, τὸ ὄργανωτικό του πνεύμα τῶν κατέστησαν ψυχή τῆς ὑπηρεσίας καὶ παρά τὸν βαθμό του ὡς ναύτου γραφέως ἦταν διεύθυνων.

«Οταν στὸ 1919 ἀπεστρατεύθημεν ἐγὼ ἔφυγα γιά τὸ Λονδίνο καὶ ἐκείνος ἐπέστρεψε στὴν δημοσιογραφία.

Γιά μιὰ δεκαετία τὸ δνειρό του τῆς ἔξελιξεως τῆς Ναυτιλίας ὑπηρεττε καὶ τὰ βαπόρια δέν πολυαναφέρονται στὶς προσφορές του στὸν Τύπο. Ἀλλά βαθύς μελετητής, καθώς ἦταν τῶν προβλημάτων τῆς χώρας ἀνεγνώρισε τὸν ζωτικὸ ρόλο ποὺ θά δπαιζε ἡ Ναυτιλία στὴν Ἐθνική Οἰκονομία καὶ ἀρχιεῖς τὴν Σταυροφορία μὲ τὴν ἐκδοση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», τού πρώτου ειδικοῦ περιοδικοῦ, ἀπὸ τοῦ ἀμβωνος τοῦ ὅποιου ἐκήρυξε τὴν πί-

στη του στὸ μέλλον τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

«Οντως τὰ τεύχη τοῦ Μεγάλου περιοδικοῦ διακηρύσσουν τὴν εἰσφορά στὸ μνημειώδες ἐπίτευγμα τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ.

«Οντως τὰ τεύχη τοῦ Μεγάλου περιοδικοῦ διακηρύσσουν τὴν εἰσφορά στὸ μνημειώδες ἐπίτευγμα τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ.

Μέ τὸ δυναμικό γραφικό του ὑφος καὶ τὸν τολμηρὸ καὶ ἀφοβό τρόπο μὲ τὸν ὅποιο ἔξεφραζεν τὶς σκέψεις καὶ τὶς γνώμες του ἐπὶ τῶν ἐπιμάχων ζητημάτων καὶ τῆς γραμμῆς ποὺ ἐπρεπε νά ἀκολουθηθεῖ γιὰ τὴν πραγματοποίηση τοῦ ὄντερου του, δέν παρέλειψε ποτὲ νά ἀποδώσει ἐπαινο ὀποτεδήποτε ἐπαινος εἰχε θέση ἀλλά καὶ ἐποικοδομητική ἐπίκριση μελετουμένων μέτρων καὶ ἀπότομων ἀποφάσεων — οἱ ὅποιες κατά τὴν γνώμη του θά ἦσαν ἐπιζήμες πρός τὰ συμφέροντα τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς προδόσου της — προερχομένων εἴτε ἀπὸ τὸ «Υπουργεῖο ἢ ἀπὸ τὰ Σωματεῖα ἢ ἀπὸ αὐτούς τούτους τούς ἐφοπλιστάς. Ενωρίς ἔτοι κατέστη ἡ ζώσα συνείδηση δλων τῶν φορέων, προσπαθών νά κρατήσει τὸ τραίνο στερεά ἐπὶ τῶν γραμμῶν στὸν δρόμο πού δόηγούσε πρός τὴν πρόδοσο καὶ τὴν ἐπιτυχία.

«Ἡ ἐπὶ μακρά ἔτη παρουσία του στὶς συνεδριάσεις τοῦ Συμβουλίου τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν μεγάλως ἐβοήθησε τὴν εὐστάθεια τοῦ Σωματος. Οἱ ἐπεμβάσεις του στὶς συζητήσεις τὸν ἀπέδειξαν δεινό δαιτητή, γιατί τὸ ἐνδιαφέρον του δέν ἀντιπροσώπευε προσωπικές ἡ χρηματικές ἐπιδιώξεις. «Υπῆρξε ὁ θεράπων τῆς Μεγάλης Ἰδέας.

«Ἡ παρουσία του στὴν Νέα «Υόρκη κατά τὴν ἐποχὴ τῆς ἀγορᾶς τῶν Λίμπερτου ἀπέδειχθη ζωτική γιὰ τὴν ἐπιτυχία τῶν διαπραγματεύσεων. Θερμός ὑποστηρικτής τῆς ἀγορᾶς τῶν πλοίων συνειργάσθη μὲ τὴν ἐπιτροπή τῶν «Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης καὶ ἐνίσχυσε τὴν προσπάθειά της νά ἐπιτύχουν ἀπὸ τὴν Ἑλληνική Κυβένηση τὴν ἐγγύηση τῶν δανείων χωρὶς τὴν ὅποια θά ἦταν ἀδύνατη ἡ χορήγηση τῶν Αμερικανικῶν πιστώσεων. Αύτός πρώτος ἐσκέφθηκε τὴν λύση τοῦ προβλήματος μὲ τὴν προσφορὰ τῆς ἀντεγγυήσεως πρός τὴν «Ἑλληνική Κυβένηση πού θά ἐκαλύπτετο ἀπὸ καταθέσεις εἰς στερλίνας στὸ Λονδίνο.

Οὕτω συνετελέσθη ἡ ἀγορά τῶν ἀκατό πλοιών ἡ ὁποία ἀπεδείχθη γιαντιαίο βῆμα πρός τὴν ἀναγέννηση τοῦ «Ἑμπορικοῦ μας στόλου.

Λίγο πρό τῆς παραλαβῆς, ἡ ἀγορά τῶν ναύλων δραματικῶς ὑπεχώρησε — προσωρινῶς ὡς σύντομα ἀπεδείχθη — ὥστε ἀρκετοὶ ἀπὸ ἐκείνους πού εἶχαν δηλωθεῖ ὡς ὁροφασταὶ νά θορυβηθοῦν καὶ νά ἀπειλοῦν ἀποχώρηση. «Ὁ Κωττάκης συνήντησε ἐνα καστον ἀπὸ αὐτούς καὶ τούς παρώτρυνε νά μή χάσουν τὴν εὐκαιρία, τὴν καλυτέρα πού δέν θά εὑρισκαν ποτὲ ἀλλοτε στὴν ζωὴ τους. Τελικά δλοι ἐπεισθκαν.

Σὲ εἰδική συνέλευση τῶν ἀγοραστῶν, συγκληθεῖσα τῇ εἰσηγήσει του, ὁ Κωττάκης μᾶς ὀμίλησε γιὰ τὴν ἀνάγκη νά προετοιμασθούμε γιὰ τὸ μέλλον. Τὸ δνειρό του τῆς Μεγάλης Ναυτιλίας δέν θά ἦταν δυνατόν νά δλοκληρωθεῖ ἀν παραλλήλως μὲ τὴν πρόσκτηση τῶν πλοίων δέν δημιουργούσαμε καὶ στελέχη ἀξιωματικῶν καὶ μηχανικῶν νά τὰ ἐπανδρώσουν. «Υπογράμμισε ἔτοι τὴν δημοσίαν ἀνάγκη όργανώσεων Ναυτικῆς Εκπαίδευσεως. «Ἡ ἐπέμβαση του ἀμέσως ἀπέδωσε. Οἱ ἐφοπλισταὶ συνεισέφεραν τὸ ποσόν τῶν 80.000 λιρῶν γιὰ τὴν ἰδρυση τῶν Σχολῶν. Καὶ ἰδρύθησαν οἱ Σχολὲς τοῦ «Ἀσπροπύργου» οἱ ὅποιες τόσον ἐπιτυχῶς ἐλειτούργησαν, δπως καὶ τόσες ἀλλες πού ἐκτοτε ἀκολούθησαν. «Ἀλλη μία ζωτική ὑπηρεσία πού ἀπέδωσε ὁ μεταστάς.

Μέ τὴν ἐπιστροφή του στὸν Πειραιᾶ ἔνα χρόνο ἀργότερα, ἐπανήρχισε ἡ ἐκδοση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ ἀόκνως ὁ Κωττάκης ἐκτοτε καὶ ἀεως τοῦ θανάτου του ἐξηκολούθησε μὲ τὰ δρθα του τὴν καθοδήγηση τῆς Ναυτικῆς Επιχειρήσεως. Οἱ πανηγυρικές ἐκδόσεις τοῦ ἐκάστοτε Νέου «Ἐτους προσέφεραν στίβο στὸν ὅποιο οἱ πρωτοστάται τῶν «Ἐφοπλιστῶν» ἐξέθεταν τὶς γνώμες τους καὶ πολλάκις εἰσηγοῦντο τὶς ἔξορμήσεις οἱ ὅποιες ἔν καιρῷ δημιουργησαν τὸ θαύμα τῆς μνημειώδους ἐξελίξεως, τὴν πλήρη πραγματοποίηση τοῦ ὄντερου του.

«Ὑπὸ τὴ διεύθυνσή του τὰ Χρονικά ἀπέβησαν τὸ τελειότερο καὶ σημαντικότερο ναυτικό περιοδικό τοῦ Κόσμου τὸ ὅποιον διαβάζεται καὶ ἐπηρέαζει δλους πού ἔχουν σχέσεις μὲ τὴν Ναυτιλία.

«Ολοι ἐμεῖς πού εἶχαμε τὴν εύτυχια νά κερδίσωμε τὴ φιλία του δεινῶν ἐπλήγημεν μὲ τὴν ἀπώλεια του, ἀλλά ἡ σταυροφο-

ρία του θά έξακολουθήσει για πάντα στά «Ναυτικά Χρονικά» γιατί άφηνε ικανούς συνεργάτας για νά συνεχίσουν τό έργον του.

Εύλαβώς προσευχόμενος σκύβω τό κεφάλι πρό τής σοροῦ του και έκφράζω τήν εύγνωμοσύνη μου.

Γιά τόν θάνατο τοῦ ἀειμνήστου 'Ιδρυτοῦ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΩΤΤΑΚΗ ἐλάβαμε καὶ τίς ἀκόλουθες ἐπι-στολές καὶ τηλεγραφήματα:

'Αγαπητέ κύριε Διευθυντά,

Βαθύτατη συγκίνηση προκάλεσε ὁ θάνατος τοῦ Δημητρίου Κωττάκη, ίδρυτοῦ τῶν ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

'Ο Δημήτριος Κωττάκης ύπηρξε πρωτοπόρος τῆς ναυτιλιακῆς δημοσιογραφίας καὶ ὡς εἰδικός τῆς ἐννυμερώσεως τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων εἰργάζετο γιά τή προκοπή τῆς Ναυτιλίας, τὸν σημαντικότερον κλάδον τῆς Ἐθνικῆς Οικονομίας τῆς χώρας.

'Η ἀγάπη καὶ ἀφοσίωσίς του στήν ὑπόθεσιν τῆς μεγάλης Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας είναι ἀνεκτίμητη καὶ τό κενό πού άφηνε πολὺ μεγάλο.

Θερμότατα συλλυπητήρια στήν οίκογένειά του καὶ στούς συνεργάτας του, στούς ὄποιους εὐχόμεθα νά ἀκολουθήσουν τή γραμμή πού ἔκεινος ἔχαρε, καὶ μέ παρόμοιους

στόχους νά συνεχίσουν τό έργον του.

Δικηγορικόν Γραφεῖον
POLES, TUBLIN, PATESTIDES & STRATAKIS

*

It is with deep regret that we have learnt of the passing away of your magazine's great founder, Mr. Dimitri Cottakis. Mr. Cottakis' loss will be felt by all of us in the Greek shipping community.

On behalf of the BARRY ROGLIANO SALLES group of Companies, we would like to express our sympathy and sincere condolences to his family and his collaborators and wish that they may all have the strength to carry on his great and valuable work.

N. KAZIS, BARRY ROGLIANO SALLES,
Piraeus

*

I was extremely sorry to learn of the death of Mr. Dimitris Cottakis, recorded in the April 1st issue of NAFTIKA CHRONIKA. He undoubtedly had a very considerable influence in the affairs of Greek shipping.

My colleagues at British Shipbuilders and I record our respect for Mr. Cottakis's work as a publisher, and extend our sympathy to you and to those who were close to him.

Sincerely,
KENNETH POTTINGER
"BRITISH SHIPBUILDERS"

*

Θερμότατα συλλυπητήρια διά τόν θάνατον ἀλημονήτου 'Εκδότη σας πραγματικοῦ φίλου τῆς Ναυτιλίας.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΛΥΓΝΟΙ ΣΙΠΠΙΝΓΚ, ΝΕΑ ΥΕΡΣΕΗ

*

Θερμότατα συλλυπητήρια διά ἀπώλειαν ἀειμνήστου 'Εκδότη σας.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΤΑΚΗΣ ΤΣΕΒΔΩΣ

*

Πληροφορηθείς σήμερον πού έλαβα τά «Ναυτικά Χρονικά» τόν θάνατον Δημητρίου Κωττάκη, έκφράζω τά ειλικρινή μου συλλυπητήρια.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α. ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικόν Συμβούλιον τῆς 'Ἐνώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν συνελθόν ἐκτάκτως ἐπί τῷ θλιβερῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ διακεκριμένου μέλους τῆς 'Ἐλληνικῆς 'Εφοπλιστικῆς Οἰκογενείας, 'Ἐπιτίμου Προέδρου τῆς 'Ἐνώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, προσφέραντος πολύτιμον συγγραφικόν έργον εἰς τόν 'Ἐλληνικόν 'Εφοπλισμόν καὶ τήν ναυτιλιακήν ιστορίαν τῆς χώρας

ΑΝΔΡΕΑ ΛΑΙΜΟΥ

ἐπισυμβάντος ἐν 'Αθηναῖς τήν 21η Μαΐου 1983 καὶ ἀφοῦ ἤκουσε τόν Πρόεδρον αύτοῦ κ. 'Αριστομένη Μ. Καραγεώργη ὃ ὅποιος ἐξῆρε τήν πολύπλευρον προσωπικότητα τοῦ μεταστάντος.

'Αποφασίζει ὅμοφωνα ὅπως:

— Διαβιβασθοῦν πρός τούς οἰκείους τοῦ ἀποβιώσαντος τά συλλυπητήρια τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιου τῆς 'Ἐνώσεως.

— Παραστοῦν ὁ Πρόεδρος μετά τῶν Μελών τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιου εἰς τάς θρησκευτικάς ἐκδηλώσεις ὑπέρ ἀναπασεως τῆς ψυχῆς τοῦ μεταστάντος.

— Διατεθοῦν ἀντί στεφάνου ὑπέρ ἀγαθοεργών σκοπῶν δραχμαὶ εἰκοσι χιλιάδες (20.000).

— 'Εκφωνηθεῖ ἐπικήδειος ὑπό μέλους τοῦ Προεδρείου τῆς 'Ἐνώσεως.

— Δημοσιευθεῖ τό παρόν ψήφισμα διά τοῦ Ναυτιλιακοῦ Τύπου.

'Εν Πειραιεῖ τή 24η Μαΐου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Μ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Συμβούλιον τῆς 'Ἐλληνικῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας Λονδίνου, συνελθόν ἐκτάκτως μέ τήν ἀναγγέλλαν τοῦ θανάτου τοῦ

ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

ἐξέχοντος πατριώτου, ἐπιτίμου προέδρου τῆς 'Ἐνώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καὶ ἐπιφανοῦς ιστορικοῦ καὶ συγγραφέως, ἀκούσαν τοῦ Προέδρου αύτοῦ κ. 'Ιωάννου 'Αδ. Χατζηπατέρα, δοσίς ἐξῆρε τήν προσωπικότητα τοῦ μεταστάντος, τήν ἀκαταπόνητον δραστηριότητά του καθ' ὅλην τήν μακράν ζωῆν του, μέχρι καὶ τῶν τελευταίων ἡμερῶν τῆς ζωῆς του καὶ ἀνεφέρθη εἰς τάς ἔξαιρετικάς ὑπηρεσίας πού προσέφερε ώς "Ἐλλην, 'Εφοπλιστής καὶ 'Ιστορικός, κληροδοτήσας τεράστιον καὶ πολύτιμον συγγραφικόν έργον διά τόν 'Ἐλληνικόν 'Εφοπλισμόν καὶ τήν μακράν ναυτιλιακήν ιστορίαν τῆς χώρας, ἔξεδωσε τό ἀκόλουθο ψήφισμα.

1. Νά ἐκφρασθοῦν τά συλλυπητήρια τῶν Μελῶν τῆς 'Ἐλληνικῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας Λονδίνου, εἰς τά Μέλη τῆς οἰκογενείας του.

2. 'Εκπρόσωποι τοῦ Συμβούλου τοῦ Committee, παραστοῦν κατά τήν κηδείαν τοῦ ἐκλιπόντος.

3. Νά πραγματοποιηθῇ, εἰς μνήμην ΑΝΔΡΕΑ ΛΑΙΜΟΥ, δωρεά ποσοῦ Λ.Α. 500 ὑπέρ εύαγούς 'Ιδρύματος εἰς 'Ελλάδα ή Λονδίνο, κατ' ἐπιθυμίαν τής οἰκογενείας.

4. Νά δημοσιευθῇ τό παρόν εἰς τόν ἀθηναϊκό καὶ Χιακό τύπο.

'Εν Λονδίνω τή 23η Μαΐου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ
ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

you can rely on NAFSI, also for specialised works

IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well-known Italian company



REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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



ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company



REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with



CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with Messrs H A. SPRINGER, W. Germany,
being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company



DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15 000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

ΔΙΟΠΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

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.

NAFSI S.A.

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

Τό ελλειμμα καί ἡ πολιτική τοῦ ΟΛΠ

Θά ξεπεράσει τά 900 έκατομμύρια δραχμές τό ελλειμμα, πού θά άφησει ή έκμετάλλευση τοῦ λιμένος Πειραιώς κατά τό διανυόμενο έτος, στό τέλος τοῦ δούλου τό συνολικό δνοιγμα τοῦ ‘Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιώς υπόλογοίζεται διτί θά ύπερβει τά δύο δισεκατομμύρια δραχμές. Καί τό δνοιγμα αὐτό θά φθάσει στό άνωτέρω ψηφος παρά τή σημαντική αδηση τῶν τιμολογίων τοῦ ‘Οργανισμοῦ, πού φθάνει μέχρι καί 40%, ένωδο ΟΛΠ τήν υπόλογοίζει, κατά μεσο δρο, στό 27%.

Τήν αδηση τῶν τιμολογίων ή διοίκηση τοῦ ΟΛΠ θεωρεῖ ώς τή μόνη λύση γιά νά άντιμετωπισθεῖ τό οικονομικό πρόβλημα τοῦ ‘Οργανισμοῦ, ἀλλά ἐμεῖς θά είχαμε νά συστήσουμε διτί αὐτή ή λύση δέν είναι ή σωστή καί προκαλεῖ παρενέργειες, οί δοποῖς, τελικά, ἀποβαίνουν σέ βάρος τῶν μακροπροθέσμων συμφερόντων τοῦ λιμένος καί τῆς άναπτυξιακῆς του πορείας.

‘Αλλες πρέπει νά είναι οί ἀνάζητούμενες λύσεις στό οικονομικό πρόβλημα τοῦ ΟΛΠ. Λύσεις πού θά αύξανουν τήν παραγωγικότητα τοῦ λιμένος καί θά βελτιώνουν τή λειτουργικότητά του, μέ παράλληλη μείωση τῶν ἀνελαστικῶν δαπανῶν του.

Είναι, ἐπίσης, ἀντιφατικό τό νά ἐπιδιώκεται ή αδηση τῆς ἀποδοτικότητος τοῦ λιμένος μέ συρρίκνωση τῶν ἐπενδυτικῶν προγραμμάτων τοῦ ‘Οργανισμοῦ σέ έργα υποδομῆς, ἀνωδομῆς καί ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ μηχανολογικοῦ ἔξοπλισμοῦ τοῦ λιμένος, υποθηκεύοντας, μέ τόν τρόπο αὐτό, τό μέλλον τοῦ λιμένος, ἐπειδή δ’ ‘Οργανισμός ἔχει ἀνελαστικές δαπάνες, πού φθάνουν στό 91,5% τῶν τακτικῶν ἐσόδων του, ποσοστό, πού είναι ἀπαράδεκτο γιά ένα ‘Οργανισμό, δοποῖς γιά νά συνεχίσει τήν άναπτυξιακή του πορεία ἔχει ἀνάγκη ύψηλού κεφαλαιουχικοῦ ἔξοπλισμοῦ, πού ἀπαιτεῖ σημαντικά χρηματικά μέσα.

‘Ενα σοβαρό θέμα πού θά πρέπει νά συγκεντρώσει δλο τό ἐνδιαφέρον τῆς διοικήσεως τοῦ ΟΛΠ καί νά δοθεῖ σ’ αὐτό ρεαλιστική λύση είναι οι Ισχύουσες νόρμες τῶν ἐργατῶν, πού θεωροῦνται ἀπαράδεκτα χαμηλές γιά ένα λιμάνι πού ή φορτεκφόρτωση πραγματοποιεῖται κατά τό μέγιστο τμῆμα της μέ μηχανικά μέσα.

‘Η σωστή ἀντιμετώπιση τοῦ θέματος αὐτοῦ θά είναι ή ἀπαρχή ἀναρρώσεως τῶν οικονομικῶν τοῦ ΟΛΠ.

‘Εξ ἀλλού οί χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες καί τό πολυδαίδαλο τῶν τιμολογίων τοῦ ‘Οργανισμοῦ είναι ἀνασχετικοί παράγοντες στήν ἀποδοτικότητα τοῦ λιμένος, καταταλαιπωρούν τούς συναλλασσομένους μέ τόν ΟΛΠ καί ἐνισχύουν τήν «φημολογούμενη διαφθορά» τῶν ἐργαζομένων σ’ αὐτόν.

Ἐκθέσεις στό σταθμό τοῦ ΟΛΠ

Δύο νέες ἐκθέσεις θά ἐγκασταθοῦν καί θά λειτουργήσουν στίς ἐγκαταστάσεις τοῦ κεντρικοῦ ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ τοῦ λιμένος Πειραιῶς, μέσα στό 1984 πέρα ἀπό τή διεθνή ναυτιλιακή ἐκθεση «Ποσειδώνια», πού θά πραγματοποιηθεῖ μέσα στό έτος αὐτό.

Πρόκειται γιά τό δο ναυτικό σαλόνι, πού θά δραγανώσει ἀπό 5-23 Μαρτίου 1984 ή Α.Ε. INDEX καί MEDBUILD, πού θά δραγανώσει ἀπό 14 'Απριλίου ἥως 13 Μαΐου ή Ο.Ε. ‘Οργανισμός Συγχρόνων Ἐκθέσεων.

Στήν πρώτη ἐταιρία θά παραχωρηθεῖ ἀκάλυπτος χώρος 5.000 τετρ. μέτρ. στόν δοποίο περιλαμβάνεται καί δ χώρος τῆς ‘Ελευθέρας Ζώνης, πού δίδεται στήν ἐκθεση «Ποσειδώνια» καί στή δεύτερη ἐστεγασμένος χώρος 3.000 τετρ. μέτρ. καί ἀκάλυπτος 2.000 τετρ. μέτρ.

Οι άνωτέρω χώροι μποροῦν νά αύξηθούν ἐφ’ δσον τό ζητήσουν οί ἐνδιαφερόμενοι, μέ ἀνάλογη αδηση τοῦ μισθώματος.

‘Ο ΟΛΠ δέν ἔχει καμμιά εὐθύνη γιά τυχόν ζημιές πού θά προκληθοῦν ἐνδεχομένων στά ἐκθέματα ή ἀπό τά ἐκθέματα σέ τρίτους ή ἀπό πυρκαϊά ή ἀπό ἄλλο λόγο.

‘Ο δραγανωτής τῶν ἐκθέσεων υποχρεούται νά ἀναφέρει στά διαφημιστικά μηνύματα τῆς ἐκθέσεως καί διτί αὐτή γίνεται στόν ἐκθεσιακό χώρο τοῦ ΟΛΠ, διαφορετικά σέ πρόστιμο ίσο μέ τό 10% τοῦ μισθώματος.

Μετά τή λήξη τῆς παραχωρήσεως δ δραγανωτής υποχρεούται νά παραδώσει στόν ΟΛΠ χωρίς ἀντίρρηση, τούς χώρους καθαρούς, διαφορετικά υπόκειται σέ ποινική ρήτρα 50 δρχ. τό τετραγωνικό μέτρο γιά κάθε ημέρας καθυστερήσεως τῆς παραδόσεως τῶν χώρων.

Ἐγκατάσταση κινητοῦ γραφείου

‘Εγκρίθηκε ή παραχώρηση στή ναυτιλιακή ἐταιρία «Μόρφων καί Υἱός» τῆς χρήσεως χώρου γιά τήν ἐγκατάσταση τροχόσπιτου στήν περιοχή τοῦ Γ’ τομέα τῆς ‘Ελευθέρας Ζώνης, στή Γ’ διαχείριση, γιά τήν ἐξυπηρέτηση τῶν πρακτορευμένων ἀπ’ αὐτήν πλοίων, τά όποια διακινοῦν κοντένερες.

Τό γραφείο πρέπει νά είναι τροχοφόρο, γιά νά είναι δυνατή ή μετακίνησή του δταν τό ἀπαιτήσουν υπηρεσιακές ἀνάγκες.

Τό μηνιαίο μίσθωμα θά καθορισθεῖ μέ βάση τό τιμολόγιο παραχωρήσεως χώρων στά ναυτικά πρακτορεῖα γιά ἐγκατάσταση κινητῶν γραφείων.

‘Ο προβλήτας κοντένερς

‘Αποφασίστηκε ἀπό τόν ΟΛΠ νά παραμείνει δ προβλήτας ἐμπορευματοκιβωτίων

στήν ἀρχική του μορφή, δπως τόν μελέτησε δ καθηγητής κ. Δημοσθ. Πίππας καί τόν ἀποδέχθηκαν τό Πολεμικό Ναυτικό καί δ καθηγητής τοῦ Πολυτεχνείου κ. Ρογκάν.

‘Αποφασίστηκε, ἐπίσης, νά αύξηθει τό βύθισμα τοῦ δυτικοῦ κρηπιδοτοίχου στά 16,50 μέτρα ἀπό τή βυθομετρική ἀφετηρία τοῦ ‘Οργανισμοῦ.

Τό βύθισμα αὐτό θά ἐφαρμοσθεῖ γιά λόγους στατικούς καί σέ λίγες στήλες τοῦ μετώπου τοῦ προβλήτα στή νοτιοδυτική γωνία του.

‘Οργάνωση τοῦ σταθμοῦ κοντένερς

‘Αποφασίστηκε νά δραγανωθεῖ ἐπί νέας βάσεως δ σταθμός ἐξυπηρετήσεως κοντένερς στήν περιοχή Βασιλειάδη, σύμφωνα μέ τήν ἐκθεση τεχνικῆς βοηθείας τῆς Βρετανικῆς έταιρίας «Placon» Ltd.

Πίληξη μῆνες τό σύστημα μεταφορᾶς ἐμπορευματοκιβωτίων μέ τά δχήματα στοιβασίας καί μεταφορᾶς κοντένερς θά είναι ἀμιγές καί ἐφ’ δσον τά ἀποτελέσματα θά είναι ίκανοποιητικά, σέ συνδυασμό καί μέ τήν κίνηση, τότε ίσως ἐφαρμόζεται σέ μόνιμη βάση.

‘Ηδη δόθηκε ἐντολή στής ἀρμόδιες υπηρεσίες τοῦ ‘Οργανισμοῦ νά προχωρήσουν σ’ αὐτή τή μορφή δραγανώσεως τοῦ σταθμοῦ ἐμπορευματοκιβωτίων.

‘Ηδη δόθηκε ἐντολή στής ἀρμόδιες υπηρεσίες τοῦ ΟΛΠ στήν ἐταιρία ARCADIS BROS SHIPPING CORPORATION ἀνατρεπτική προθεσμία δύο μηνῶν γιά νά ἀνελκύσει τό ναυάγιο «CAVO SIDERO» τοῦ δούλου είναι διαχειρίστρια.

‘Εφ’ δσον ή ἀνωτέρω προθεσμία παρέθεται ἀπρακτή τότε δ ΟΛΠ θά κινήσει τή διαδικασία, δώσετε τό ναυάγιο νά περιέλθει στήν κυριότητά του.

Σύντομα

Παραχωρεῖται ἀπό τόν ΟΛΠ στήν ‘Εθνική Μετεωρολογική ‘Υπηρεσία γιά πέντε χρόνια δ χρήση στεγασμένου χώρου 30 τετρ. μέτρ. στήν προβλήτα τῆς ‘Ακτῆς Τζελέπη. Τό μίσθωμα δρίζεται στή συμβολική τιμή τῶν 12.000 δρχ. τό χρόνο.

• Σέ 35,50 δρχ. ἀνά τετραγωνικό μέτρο καθορίστηκε τό μίσθωμα γιά κάθε ημέρα γιά τή χρήση χώρων τοῦ ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ τοῦ λιμένος ἀπό τήν Ε.Π.Ε. ‘Εκθέσεις Ποσειδώνια» γιά τήν προσεχή ἐκθεση.

• ‘Απορρίφθηκε τό αίτημα τῆς κοινοπραξίας πετρελαιοκινήτων - ἐπιβατηγών λαντζῶν καί φορτηγίδων Γερμανικῆς Σκάλας Περάματος «Αγία Μαρκέλα» γιά τήν παραχώρηση χρήσεως χώρου 9 τετρ. μέτρ. στή Γερμανική Σκάλα.

• Κονδύλια, συνολικοῦ ψηφος 14.356.000 δρχ. ἐγκρίθηκαν ἀπό τόν ΟΛΠ γιά τήν πληρωμή ἐκτελεσθέντων έργων στό λιμάνι.

Θάξει πάλι και μέ τί κόστος ή παρούσα δεινή ναυτιλιακή κρίση;

Τοῦ Δρ ΘΩΜΑ Ν. ΡΗΝΙΩΤΗ, Οἰκονομολόγου - Πλοιοκτήτη

'Ο συγγραφέας τοῦ δρόμου γεννήθηκε στά 1938 στην Πειραιά. Έλαβε πτυχίο ιδιωτικού οικονομικής από την ΑΣΣΟΕ στά 1961 και ἐν συνεχείᾳ έλαβε πτυχίο ιδιωτικού οικονομικής από τὸ Πανεπιστήμιο Κολονίας διπού και συνέχισε τὶς μεταπτυχιακὲς του σπουδές λαβών τὸ διδακτορικό του δίπλωμα στὸν τομέα ὀργάνωσης θεομηχανικῆς επιχειρήσεων.

'Ἐν συνεχείᾳ ἔργαστηκε σῶν συστηματικής σὲ computers στὴν SIE-MENS and NIXDORF στὴν Δ. Γερμανία και σῶν Διευθυντής στὴν DEUTZ HEL-

LAS A.E. στὴν Ἑλλάδα. Ακολούθως ἕδρασε, ἀνέπτυξε και πούλησε σὲ γερμανικά συμφέροντα δύο μονάδες παραγωγῆς ἑτοίμου ἐνδύμαστος στὴν Πάτρα δυναμικότητας 350 θέσεων ἔργασίας και μὲ τὰ σχετικά κεφάλαια μηπή στὴν ναυτιλία ὄγορδοντας τὸ πρώτο του πλοίο στά 1974 και ἀναπτύσσοντας περιστέρω μια μικρομεσαία ναυτιλιακὴ πλοιοκτητικὴ ἐπιχείρηση στὰ πλαίσια τῆς διπού και στὰ γενικώτερα πλαίσια τῆς ἑλληνικῆς πειραιϊκῆς ναυτιλίου δρά και ἀνησυχεῖ ἐκτός.

A'

Τό παρόν σκοπεῖ νά παραθέσει μερικές σκέψεις πού ἀφοροῦν τὴν ἑξέλιξη τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας σῶν σύνολο μέσα και πέρα ἀπό τὴν τρέχουσα ναυτιλιακή κρίση σὲ συνάρτηση μὲ τὶς ισχύουσες οἰκονομικοκοινωνικές και πολιτικές ἔξειλεις, διεθνεῖς και ἑλληνικές, πού διαμορφώνουν τὴν σύγχρονη ναυτιλιακή πραγματικότητα και κατ' ἐπέκταση διέριζουν τὴν μορφή μιᾶς ὅρθης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

"Ἄν δούμε τὸν ναῦλο σῶν τῆς σχέση μεταφορᾶς και τῆς ζήτησης μεταφορικοῦ ἔργου και μέσων σὲ κάθε και διπού χρονική στιγμή παγκοσμίως, τότε αὐτή ἡ σχέση ἔχει μιά γραμμική δηλαδή εὔθεως ἀνάλογη μορφή που ὀφείλεται στὴν λειτουργία τοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς και τῆς ζήτησης στὴν ἀντιπαράθεση φορτίων και μέσων. "Ἔται θά λειτουργοῦσε αὐτὸς ὁ μηχανισμός καθολικά ἀν δέν ὑπῆρχε ἡ ἀκολουθοῦσα ἀλλοις νόμους ναυλαγορᾶς τῆς κρατικῆς πλοιοκτησίας, ὥρισμένων ἀλλων ιδιωτικῶν ἡ δημοσίων, διεθνῶν ἡ παγκόσμιων μηχανισμῶν ἐπέμβασης ἡ παρέμβασης στὴν ὡς ἀνα μορφή τῆς ναυλαγορᾶς, πού ἐμποδίζουν τὴν ἐλεύθερη λειτουργία τοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς και τῆς ζήτησης βάση τοῦ διπού εἶναι ἡ ἐλεύθερη ἀνταγωνιστική ὄγορά και τὸ λειτουργικό κόστος τοῦ πλοίου. "Ἔται στὴν πραγματικότητα και διό πιο ἐντονα ἡ διαμόρφωση τῆς ναυλαγορᾶς λαβαίνει χώρα, τουλάχιστον δυονά ἀφορᾶ μερικώτερα τμήματά της, ἔνεκα τῆς ὑπαρξῆς ἐνός μή πληρούσα ἀνταγωνισμού κατά τ' ἀνωτέρω, ὑπό ἐντα τεχνητό θά λέγαμε «ἀνέλευθερον καθεστώς».

Περαιτέρω βασικός προσδιοριστικός παράγων τῆς διαμορφώσεως τῆς γενικῆς και τῶν μερικώτερων ναυλαγορῶν εἶναι ἡ ἔκαστοτε διανυόμενη φάση τῆς οἰκονομικῆς συγκυρίας και εἶναι αὐτονότο διπού μια οἰκονομική κρίση γεννάει κατ' ἀνάγκην και τὴν ἀντίστοιχη τῆς ναυτιλιακής κρίση πάντα βέβαια ὑπὸ τὸ καθεστώς τοῦ σύμφυτου ἐτεροχρονισμοῦ δυονά ἀφορᾶ τὰ σημεία ἔναρξης και λήξης τῶν διακυμάνσεων.

"Ἡ ναυλαγορά ἡ συναρτώμενη στὴν Ἑλληνική Ναυτιλία σῶν ἔνα τμῆμα τῆς παγκόσμιας ναυλαγορᾶς λειτούργησε κατά τὸ παρελθόν κατά τὸ πλείστον μέσα στὴν ἀνωτέρω πραγματικότητα, δηλαδή πολὺ ἥ λίγο σὲ γραμμική σχέση πρός τὴν φάση τῆς οἰκονομικῆς συγκυρίας. Αὐτό δικαιολογεῖ και τὴν βασική και μόνιμη πίστη τοῦ κλάδου διπού πέφτει ἡ οἰκονομία, πέφτει ἡ ναυλαγορά και ἀντιστρόφως και διπού ἡ θάλασσα ἀρρωσταίνει ἀλλά δέν.... κλπ. κλπ.

"Ἔχουμε λοιπόν τοὺς ναύλους νά ἐκφράζονται σὲ μακροχρόνια βάση ἀπό μια κυματειδή καμπύλη μέ κυμαίνομενο τὸ βάθος και εύρος τῆς κάθε κυμάτωσης ἀνάλογα πρός τὰ στοιχεῖα τῆς οἰκονομικῆς συγκυρίας πού τὴν δημιουργοῦν. Ποιά δημοσία εἶναι ἡ μακροχρόνια ροπή, ἡ ἴστορική θά λέγαμε τάση αὐτῆς τῆς κυματειδούς καμπύλης συνολικά πού ἐκφράζει τὴν πορεία τῶν ναύλων τῶν συναρτώμενων ἥ ἐσοδευμένων ἀπό τὴν Ἑλληνική Ναυτιλία πού βέβαια και ἀποτελοῦν τὸν προσδιοριστικό παράγοντα τῆς ὑπαρξῆς τῆς κάθε ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης; Εἶναι αὐτή ἡ ροπή αὖξουσα ἥ φθίνουσα μακροχρόνια σὲ ἀπόλυτη, βάση, δηλαδή σὲ ἀπόλυτο υψος εἰσπραττομένων (ἰσχυόντων) ναύλων; Εἶναι ἡ τάση αὐτῆς, ἡ ροπή, αὔξητική ἥ φθίνουσα σὲ μακροχρόνια σχετική βάση, δηλαδή σὲ βάση ἐπιχειρησιακῆς ἀποδοτικότητας ἥ ἀλλώς σῶν ὑπόλοιπο μεταξύ ἐσόδων και ἔξοδων τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης;

Αὐτά εἶναι τὰ κρίσιμα ἔρωτήματα πού συναρτώνται μακροοικονομικά και ἀποφασίζουν γιά τὸ μακροπρόθεμο μέλλον τῆς ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, διότι ἥ ἐνός μέν διαμορφώνουν διαχρονικά τὴν παγκόσμια ναυλαγορά και δημιουργοῦν εἰδικώτερα τὶς καθέκαστα κατη-

SCANDIA
SHIPPING AGENCIES LIMITED

STEAMSHIP AGENTS
TELEX: 055-60529 SCANSHIP MTL

BUNKER BROKERS
TELEX: 610-4213186 SCANDIA MTL

CHARTERING BROKERS
TELEX: 055-62000 SCANCHART MTL

**THE GREEK COMPANY
WITH GREEK PERSONNEL.
SERVING GREEK
INTERESTS FOR THE
SAINT LAWRENCE
AND GREAT LAKES
SINCE 1961.**

231 ST. JACQUES W.
MONTREAL, P.Q.
H2Y 2R3
(514) 849-9421

NEW YORK
LINES (5)
(212) 732-5406

γορίες της και αφ' έτερου προσδιορίζουν τήν άποδοτικότητα της έλληνικής ναυτιλιακής έπιχειρησης και τίς προοπτικές άντοχής της διαχρονικά.

Οι παράγοντες έκεινοι πού διαμορφώνουν σε ποσοτική βάση την γενική ναυλαγορά και τίς μερικώτερες ύποαγορές της είσφεροντας τά φορτία σε τόπο και χρόνο ύπό ένα συγκεκριμένο καθεστώς άπολυτης ή σχετικής έλευθερίας, καθορίζουν ταυτόχρονα και τή βραχυχρόνια και μακροχρόνια προοπτική ύπαρξης και δράσης των καθέκαστα θύματα μεταφορέων ή άλλιων των καθέκαστα έθνικών ναυτιλιών. Προεισαγωγικά μπορεί νά λεχθεί έδω ότι η σχετική ποσοτική σχέση πού συναρτάται στήν 'Ελληνική Ναυτιλία μακροχρόνια, έξελίσσεται άρνητικά και άποτελεί ζωτικό κίνδυνο έπιβίωσής της ύπό την παρούσα της μορφή. Αύτή ή ροπή, ή σχέση, δέν ήταν πάντα έτοι. Είναι μά νέα βαθμιαία δημιουργούμενη πραγματικότητα και άποδεικνύεται και άπό το δυσανάλογα ύψηλό ποσοστό παροπλισμού πού έπληξε και πλήσσει τήν 'Ελληνική Ναυτιλία στήν διάρκεια τής τρέχουσας κρίσης και πού ώς γνωστό άνερχεται στό περίπου 30% των πλοίων έλληνικών συμφερόντων σε σύγκριση με τό άντιστοιχο 10% πού ισχύει σάν μέσος δρος γενικού παροπλισμού. 'Οτι δέν ήταν πάντα άρνητική ή έλειμματική ή προσφορά μεταφορικού έργου πρός τήν 'Ελληνική Ναυτιλία άποδεικνύεται και άπό το γεγονός τής ισχυρής αύξησης τού έλληνού την τοννάς στή τελευταίες δύο δεκαετίες. Γεγονός πού σχεδόν άποκλειστικά οφείλεται στήν έλλειψη κάθε είδους παρεμβατισμού τουλάχιστον στήν άρχη τής άναφερθείσης περιόδου, στήν πλήρη σχεδόν λειτουργία τού νόμου τής προσφοράς και ζήτησης πού μέ βάση τήν άναμφισθήτητα ύπαρξασα άνταγωνιστικότητα τού έλληνικού πλοίου έξασφάλιζε έπαρκες μεταφορικό έργο γιά τή ναυτιλία μας δχι μόνο στό στατικό άλλα και στό δυναμικό της μέγεθος.

Τι συνέβη δμως και διαταράχθηκε δυσανάλογα ή έπάρκεια προσφοράς μεταφορικού έργου στά πλοία έλληνικής πλοιοκτησίας τά τελευταία χρόνια και κυρίως άπό τήν έναρξη τής τρέχουσας κρίσης;

Διευκρινίζεται έδω ότι γιά τούς σκοπούς τής παρούσας άναλυσης δέν ένδιαφέρουν τόσο οι αύξοντας σειράς τής προσφοράς μεταφορικού έργου στήν 'Ελληνική Ναυτιλία, πού οφείλονται στής συγκυριακές νήσεις, δσο έκεινες πού είναι άπόρροια τής μακροχρόνιας ποσοτικής έξελιξης τού μεταφορικού έργου συνολικώς πού άποτελεί βέβαια συνάρτηση τού ρυθμού άναπτυξης τού διεθνούς έμπορίου, καθώς και ή δυναμική τής διάθεσής του στής διάφορες άμάδες μεταφορέων.

Στήν άπαντηση αύτού τού έρωτήματος σκοπεί ή περιληπτική άπαριθμηση τών παραμέτρων έκεινων πού έπενέργησαν τά τελευταία χρόνια μέ βαθμιαία αύξανόμενη ένταση και έπεφεραν τήν έξασθενίση τού έλευθερου άνταγωνισμού στής θαλάσσιες μεταφορές δημιουργώντας παρεμβατικούς μηχανισμούς σε έθνική βάση και σε κατηγορίες φορτίων.

Πλοία κρατικής πλοιοκτησίας

Πρώτα και κύρια ή αύξηση τών κρατικής πλοιοκτησίας πλοίων, είτε τών σοσιαλιστικών χωρών, είτε τών χωρών τού τρίτου κόσμου πού προήλθε σάν άποτελεσμα είτε κρατικής μονομερούς έπιλογής, είτε σάν θεσμοθέτηση διεθνών όργανισμούς δύο κώδικας τής UNCTAD, οι προτεινόμενες κοινές ναυτιλιακές έπιχειρήσεις μεταξύ άναπτυγμένων ναυτιλιακά και άναπτυσσομένων γενικώς χωρών (joint ventures), κλπ.

'Η δημιουργία αύτής τής μορφής τού στόλου άποτελεί κατά βάση πολιτική έπιλογή ή τουλάχιστον, βασικά, πολιτική έπιλογή διότι άποφασίζεται και έφαρμόζεται ύποβαθμίζοντας ή τουλάχιστον παραμερίζοντας τά οίκονομικά κριτήρια πού θάρεπε γιά λόγους ωφελιμότητας τού κοινωνικού συνόλου τά άποτελούν τόν άποφασιστικό άν δχι τόν άποκλειστικό παράγοντα δύοιασδήποτε έπιχειρηματικής δραστηριότητας, είτε κρατικό, είτε ιδιωτικού οίκονομού φορέα. Είναι ή έξελιξη αύτή ίδιατερα έπαρχης γιά τήν ύπαρξη μας έλευθερης διεθνούς ναυλαγοράς και ίδιατερα γιά τήν 'Ελληνική Ναυτιλία γιά τούς κάτωθι λόγους:

— Δέν δεσμεύεται ούτε περιορίζεται κοστολογικά άπό τό ύψος τής έπενδυσεώς της. Στήν περίπτωση κατασκευής ένδω πλοίου, τούτο άποτελεί μά νονάδα ύλικοτεχνικής παραγωγής στά πλαίσια τής καθόλου σοσιαλιστικής οίκονομίας ή δέ την της μονάδας αύτής είναι άφ' ένδω πολύ ή λίγο πλασματική καθοριζόμενη άπό τό έν γένει τιμολογιακό κοστολογικό σχήμα πού έπιδραται και έπιδρα πολύ έντονα άπό κοινωνικά κριτήρια και σκοπιμότητες και άφ' έτερου πιθανώς ή δυνατόν νά «έπιδοτείται» άπό ένα είδος φθηνότερου κόστους παραγωγής πού συναρτάται πρός ένα φθηνότερο και χαμηλότερο σχετικά κόστος ζωής. Στήν άλλη περίπτωση ένδω έτοιμου ή τού ήδη κατασκευασμένου πλοίου — έπιχειρησης ύπαρχει ή άνοιχτη ή καλυμμένη χρηματοδότηση ή έπιδότηση τού έπιτοκίου έπενδυσης γιατί και τό ύψος αύτό είναι μά συναρτώμενη έπιλογή πολιτικής μάλλον παρά οίκονομικής προέλευσης.

Αύτά είναι χοντρικά τά συγκριτικά πλεονεκτήματα τού πλοίου τής κρατικής έπιχειρησης σάν έπενδυσης.

— τό κρατικό πλοίο παράγει ύπό ένα ιδιόμορφο λειτουργικό κόστος έν σχέσει με τό ιδιωτικού οίκονομικό πλοίο, τού όποιου κόστους τό ύψος έν πάση περιπτώσει δέν άποφασίζει άποκλειστικά και τελεσιδικά γιά τήν ύπαρξη του ή δχι. 'Υψος μισθών, κόστος κοινωνικής άσφαλισης, κόστος-τιμές καυσίμων, ύψος έπιτοκίων και λοιπά στοιχεία κόστους διαμορφώνονται και έπενεργούν μέ τέτοιο τρόπο πού είναι μάλλον άνεξάρτητος άπό τό έρωτημα τού έν και σε τί ποσοστό καλύπτονται άπό τά έσοδα τής έπιχειρησης άφ' ένδω και άπό άνταγωνιστική διαμόρφωση τών τιμών τών καθέκαστα στοιχείων κόστους έντος τών έπι μέρους ύγορών τους. Δηλαδή, γιά παράδειγμα, οι μισθοί δέν διαμορφώνονται σάν άποτέλεσμα σκληρής διαπραγμάτευσης στά πλαίσια μάς ύγορών ναυτεργατικού δυναμικού.

— 'Έλευθερία δράσεως έν σχέσει με διακρατικές συμφωνίες ή άποφασίεις διεθνών όργανισμών πού τίς άποδέχονται, έφαρμόζουν ή δχι κατά τό δοκούν, άπαλλαγή στής περισσότερες περιπτώσεις άπό έθνική συνδικαλιστική δραστηριότητη δυτικού τύπου τών έργαζομένων, άνεξαρτησία άμφοτερούς προθέσεως άπό διεθνείς συνδικαλιστικές δραστηριότητες και ίδιατερα άπό τό έλεγχο τής I.T.F.

Αύτή ή παντοειδούς μορφής κάλυψη τού κρατικού πλοίου, πού βέβαια ποικίλει ποσοτικά κατά περίπτωση, πίσω άπό κρατική πολιτική, κρατικούς ναυτιλιακούς όργανισμούς και κανονισμούς μέ κατά τό μάλλον ή δητον κρατικούς έλεγχους πού δμως έχουν άποκλειστική μορφή, δέν έπιφερει γιά δλλους βέβαια λόγους μά αύξηση τής παραγωγικότητας τής έργασίας, άλλα δμως έπιφερει μά αίσθητή μείωση τού λειτουργικού κόστους τών πλοίων αύτών.

— 'Η κάλυψη με κρατικά φορτία ένδω ύρισμένου ποσοστού μεγάλου, μεγίστου ή μικρού τών κρατικών πλοίων είναι ένας περαιτέρω θετικός συντελεστής γιά τήν λειτουργία του. 'Η έξασφαλιση τών κρατικών φορτίων στά πλαίσια κρατικής πλοιοκτησίας γίνεται είτε άτύπως διά δπλης παραχώρησης, είτε στά πλαίσια διεθνών ρυθμίσεων γιά κατανομές φορτίων και παρόμοιες ρυθμίσεις. 'Επι τού θέματος έπανερχόμεθα στήν συνέχεια.

Έλεγχος φορτίων άπό κρατική παρέμβαση

— 'Όπως σημειώθηκε ήδη άνωτέρω τά τελευταία χρόνια άπαντυσεται έντονος κρατικός παρεμβατισμός στήν διάθεση τών κρατικών φορτίων είτε σάν άπόρροια μονομερούς κρατικής άποφασης, είτε σάν άπόρροια διακρατικών ρυθμίσεων. Μορφές αύτής τής παρέμβασης στήν έλευθερη διακίνηση τών άποιων δηπότε φορτίων παγκοσμίων είναι οι παρακρατήσεις φορτίων γιά λογαριασμό ύρισμένων πλοίων, οι ποσοστώσεις στήν μεταφορά ένδω ή δλων τών φορτίων πατεξέντων διά ποιοιν δηπότε φορτίων στά πλαίσια διεθνών ρυθμίσεων γιά κατανομές φορτίων και παρόμοιες ρυθμίσεις. 'Επι τού θέματος έπανερχόμεθα στήν συνέχεια.

Οι λόγοι τής παρέμβασης άπό μέρους τών κρατών στήν διακίνηση τών φορτίων τους έκτος άπό κοινωνικοπολιτικοί είναι κυρίως οίκονομικοί και βασίζονται στήν ίδεα τής άποστέρησης τής ιδιωτικής έπιχειρησεως άπό «εύκολα κέρδη» τά όποια προσπαθούν νά προσπορίσουν στό κράτος είτε ύπο μορφή κρατικών κερδών άπό κρατικές ναυτιλιακές έταιρες, δη συνδιάζονται μέ τήν δημιουργία κρατικού στόλου, είτε ύπο μορφή εύθηνότερου κόστους μεταφοράς στά ύπο τής χώρας είσαγγόμενα και έξαγγόμενα προϊόντα.

Στήν βάση αύτής τής κατ' άρχην πολιτικής βούλησης ύπαρχει ή άφελής πλάνη διότι ή ναυτιλιακή έπιχειρηση είναι ένας κατ' έξοχην κλέδο «πολύ εύκολης» έπιχειρηματικής δραστηριότητας πού δίνει τήν εύκαιρια σε κάθε κράτος νά προσπορίσθει κέρδη ή νά μειώσει κόστος στερώντας τά άπό τήν ίδιωτη έπιχειρηματική δραστηριότητα. Αύτο έχειται άπό τό διότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ένας άπό τούς πρώτους τομείς έπιχειρηματικής δράσης πού συγκέντρωσε — δησον άφορα κατ' άρχην τά φορτία τού ΟΗΕ μέ τήν θέσπιση τού περίφημου κώδικα, ένω βέβαια δέν διανοήθηκε τό διογανού νά άσχοληθει μέ δλλους κατά τεκμήριο ή πραγματικά περιπλοκώτερος κλάδους οίκονομικής δραστηριότητας και νά ζητήσει τό μοίρασμά τους μεταξύ τών προηγμένων και μή χωρών.

Βέβαια τά άποτελέσματα τής πλάνης αύτής τά είδαμε ήδη διότι κανένας άπό τούς στόχους τής παντοειδούς κρατικής ναυτιλιακής δραστηριότητας δέν έπιτευχθηκε, δηνεκα γενικώτερα τής δημοφυτης άντιπαραγωγικότητας και έλλειμματικής άποδοτικότητας κάθε μορφής κρατικής έπιχειρησης άλλα έιδικώτερα και δηνεκα τού πολύ δύσκολου και περίπλοκου και πολύ έξελιγμένου πρακτικά και θεωρητικά ναυτιλιακού έργου.

Δέν είναι άναγκαιο νά άναφερθούν έδω παραδείγματα τέτοιων έξελιξεων γιά δησους άσχολούνται μέ τήν ναυτιλία ή έχουν σχέση με οίκονομική πολιτική κρατικών φορέων ή κρατών.

Έλεγχος φορτίων ιδιωτικής προελεύσεως

— 'Η ύπερπροσφορά τοννάς και ή οίκονομική άβεβαιότητα πού διέπει τό πλούσιο σε κίνδυνο ναυτιλιακό έπιχειρημα, σε συνδυασμό με

την άναγκη έξειδικευμένων και γι' αύτό πολύ ύψηλης άξιας πλοίων ώθει στήν γιγάντωση τών ιδωτικοοικονομικών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων στις καπιταλιστικές χώρες και έτσι στήν δημιουργία μεγάλων έπιχειρήσεων πλοιοκτητριών πού γιά νά μετράσουν τούς κινδύνους των ζητούν και έπιτυχαν συνεργασίες μέ παρόμοιες γιγαντιαίες έπιχειρήσεις στόν τομέα του διεθνούς έμπορου ή διακίνησης προϊόντων.

Πρόχειρο παράδειγμα ή ιαπωνική πραγματικότητα. Η Ελληνική Ναυτιλία από χαρακτήρας της βασιζόμενη κυρίως στόν πλοιοκτήτη «άτομικό» έπιχειρηματία δέν δύναται και δέν μπόρεσε νά δημιουργήσει ή νά συμμετάσχει σέ άξιολογη έκταση σέ τέτοιου είδους συνασπισμούς πού νομοτελειακά πρέπει και πραγματικά δημιουργούνται σάν άπόρροια τών συγχρόνων έξελίξεων τής δυτικής οικονομίας.

Έτσι δημιουργούνται γιγαντιαίες συνενώσεις μονοπωλιακού ή όλιγοπωλιακού χαρακτήρα και κάθετες καρτελοποιήσεις (διαμετακομιστών και πλοιοκτητών) πού ή έλεγχουν τήν άγορά ύπαγορεύοντας τό καθεστώς πού έπιθυμούν, ή και άναλαμβάνουν οι ίδιοι οι όργανοι αύτοί τήν διεξαγωγή τού μεταφορικού έργου τού σχετικού τομέως μεταφορών. Αν προχωρήσουμε λίγο πιό βαθιά και διαπιστώσουμε τήν στενή σχέση και διασύνδεση τών ιδιωτικών διαμετακομιστών — ναυλωτών μέ τούς κρατικούς όμοιους τους τότε προκύπτει άναγλυφη ή νέα μορφή πού παίρνει ή έλεγχος τών διαφόρων είδικών φορτίων κατά κατηγορία ή περιοχή ήπο γιγαντιαίες ένωσεις συμφερόντων πού έπεμβανοι παρεμβατικά στή σχετικές ναυλαγορές και περιορίζουν τόν έλευθερο άνταγωνισμό. Άναφέρουμε έδω ένδεικτικά τούς τομείς τών κρατικών πετρελαίων, τής ζάχαρης, τής ξυλείας πού διακινούνται ύπό τουλάχιστον όλιγοπωλιακό καθεστώς και μόνο φορτία αίχμης πού οι συνενώσεις αύτές δέν μπορούν νά μεταφέρουν μόνες τους άφηνονται νά καλυφθούν ήπο τήν έλευθερη ναυλαγορά. Σε πολλές περιπτώσεις οι πολυεθνικοί μονοπωλιακοί ή όλιγοπωλιακοί αύτοί γίγαντες ήποφασίζουν τήν διάθεση τής μεταφοράς τών φορτίων πού έλεγχουν και μέ βάση πολιτικά ή έθνικοπολιτικά κριτήρια. Οτι και αύτή ή έξελιξη πλήττει σχεδόν ήποκλειστικά τήν Έλληνη Ναυτιλία, δτι ήποτελεί σχετικά πρόσφατη έξελιξη και δτι δυστυχώς θά έντατοποιηθεί στό μέλλον ήποτελεί το μήνυμα αύτής τής πραγματικότητας, πού πρέπει νά προσελκύσει τό ένδιαφέρον και τήν άντιμετώπισή της ήπο μέρους μιάς άρθης και σύγχρονης ναυτιλιακής πολιτικής.

Έπιτυχης άνταγωνισμός χερσάιων πρός θαλάσσιες μεταφορές

Σχεδόν ήπαρτηρητος πέρασε μέχρι σήμερα ό συνεχώς αύξανόμενος έπιτυχης άνταγωνισμός τών θαλάσσιων μεταφορών ήπο τίς χερσαίες. Βασικά εύνοούνται έδω οι ιδηροδρομικές μεταφορές ήπο ήποφεύσεως δγκου ήλλα και οι ήδικές μεταφορές πάρινον ήνα συνεχώς αύξανόμενο δγκο μεταφορών, κυρίως ήδως «σπάνε τά μεγάλυτερα κατ' άναγκην θαλάσσια φορτία και ήπιτρέπουν τό «λιανεμπόριο» στής διεθνείς οικονομικές σχέσεις (μικρές παραγγελίες — χαμηλό ήπασχολούμενο κεφάλαιο και συνεπώς χρηματοπιστωτικό κόστος — μειωμένοι κίνδυνοι ήποθηκών και συναλλαγματικών δικυμάνσεων κλπ).

Τά μικρά σχετικά κεφάλαια πού μπορούν νά ήρκεσουν στήν δημιουργία μιάς ήπιχειρήσης χερσάιων μεταφορών, ή μικρός ήπιχειρησιακός κινδυνος σέ συνδυασμό μέ τό ραγδαία βελτιόμενο και ήπατησυσόμενο παγκόσμιως δικό δίκτυο και τήν δημιουργία γραμμών φέρρου-ηπόστου γιά αύτοκινητά (νταλίκες) και ήδηροδρόμους (βαγόνια) ήπειφερε μιά ραγδαία αύξηση τού ήδικου μεταφορικού έργου μεταξύ ήπομακρυσμένων περιοχών (Σκανδιναυσία — Μέση ή Ανατολή) ήνεκα γρήγορων συστημάτων φορτοεκφόρτωσης, ταχύτατης διακίνησης σέ σχέση μέ τίς θαλάσσιες ταχύτητες, και οικονομικώτερων διαδρομών — ήποστάσεων. Κύρια και βασικά ήδως ή Υπερσιβηρικός ήδηροδρόμος σέ σχέση μέ τήν δημιουργία τής διπλής και πολλών ηπόστηρικτικών γραμμών ήπως ήπισης και τών ήδω κυρίων λιμανών ηπόδοχης στόν Ειρηνικό και τήν χρησιμοποίησή τών ήπορευματοκιβώτων ήποτελεί άνταγωνιστή τών θαλάσσιων μεταφορών και ήπο ήποψη καθολικού κόστους, και ήπο ήποψη ταχύτητας ήποτελέσεως τού μεταφορικού έργου. Ο Υπερσιβηρικός γιά τίς μεταφορές ή Εύρωπης — Απω ή Ανατολής και ήλλα ήδηροδρόμικά δίκτυα πού δημιουργούνται, προορίζονται νά περικύψουν και νά περικόπτουν μεταφορές ήπο τήν ναυτιλία, τουλάχιστον ήλλα ηπωσδήποτε ήδως στά μικρότερα φορτία ήπως ή ναύλος ή ή τόννο είναι ήψηλότερος και γι' αύτο πιό ήποδοτικός.

Τέλος ήκομα και οι ήγωγοι μεταφοράς πετρελαίου, δσοι ήπάρχουν και δσοι κατασκευάζονται ήπο και πρός λιμάνια φορτώσεως, ήποτελούν άνταγωνιστή τών θαλάσσιων μεταφορών γιατί στερούν τό σχετικό έργο ήπο τά πετρελαιοφόρα. Οι ήναέριες μεταφορές ήπορευμάτων δέν ήχουν ποσοτική ήπίδραση παρά μόνο ποιοτική διό-

**IF YOU
ARE DEALING
IN SHIPPING
WE ARE A PART
OF YOUR
BUSINESS.**



**CANTIERI
NAVALI
RIUNITI**

**SHIPBUILDING
SHIPCONVERSION
SHIPREPAIRS**

HEAD OFFICE:

GENOA (Italy) via Cipro 11
Tel. 010/59951 □ Tlx. 270168

SHIPREPAIRING YARDS:

Genoa "Le Grazie" □ Tlx. 270645
Genoa "OARN" □ Tlx. 270090
Genoa "MGN" □ Tlx. 270370
Palermo □ Tlx. 910041

SHIPBUILDING YARDS:

Riva Trigoso □ La Spezia □ Ancona □ Palermo

"PALERMO" - "MGN" - "LE GRAZIE" Greece Agent:

P. WIGHAM RICHARDSON (Hellas) Co. Ltd.
67 Akti Miaouli, Piraeus
Tel. 4523601/2/3 Tlx. 212332/212527

"OARN" Greece Agent:

PHOENIX S.A.
2, Korinthou Street
Drapetsona, Piraeus - Greece



FINCANTIERI

σταση στήν σχέση τους με τίς θαλάσσιες μεταφορές γιά τίς δύοις ένεκα κόστους δέν άποτελούν σημαντική άπειλή.

Γενικά πρέπει νά καταλήξει κανείς έδω στό συμπέρασμα δτι, έν δυνάμει, οι χερσαίες μεταφορές έπιβοηθούμενες από τήν σύγχρονη τεχνολογία στά μέσα μεταφοράς και στήν ύποδομή αποτελούν βασικό κίνδυνο απόσπασης βαθμαία μεγαλύτερου δύκου από τίς θαλάσσιες μεταφορές και έπειδή οι τελευταίες άφ' ένός δέν έχουν αισθητά δρια περαιτέρω τεχνολογικού όρθιολογισμού και άφ' έτερου δέν έχουν έπειδή λειτουργούν υπό καθεστώς κοστολογικής έκρηξης. Ή διαμόρφωση τού μέρους πού θά μεταφέρει στίς έπομενες περιόδους ή ένας ή δύος τομέας σε σχετική και άπολυτη βάση είναι άπολυτα συνυφασμένος με τήν διαμόρφωση τών κόστων τους και τήν μεταξύ τους σχέση.

Παρεμβατισμός κρατικός — Διεθνής γιά προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος

Τά τελευταία χρόνια έχει άπαπτυχθεί μιά δέντονη διεθνής προσπάθεια γιά τήν πρόληψη και μειώση τήν ρυπάνσεως τού περιβάλλοντος, γιά τήν άναγκαιότητα και τήν καλής πίστεως ακοπιμότητα αύτης τής προσπάθειας δέν είναι δυνατόν νά υπάρχουν κανενός είδους άντιρρησης ή έπιφυλλέξεις. Πρέπει δμως νά παρατηρήσουμε δτι η σχετική προσπάθεια και η λειτουργία τών σχετικών κανονισμών και μηχανισμών σε ώρισμένες περιπτώσεις έγγιζει τά δρια τού φαρισαϊσμού ή μετατρέπεται σε τροχοπέδη γιά τήν πέδηση ώρισμένων κατηγοριών ναυτιλιακής δραστηριότητας. Ή πολιτική προλήψεως τής ρύπανσης πρέπει και είναι άναγκαιο νά γίνεται, άλλα ίσοζυγισμένη και χωρίς έξτρεμισμούς και μέ βάση ξεκαθαρισμένες άρχες πού θά άποτελούν ένα συγκερασμό, μιά έξισορροπημένη σχέση μεταξύ περιβάλλοντολογικών, κοινωνικοπολιτικών και οικονομικών παραγόντων.

- Δέν είναι δυνατόν νά υπερτονίζεται σχολαστικά ή θαλάσσια ρύπανση σε σχέση με δλα τά δλλα ειδη ρύπανσης και δν οι λίμνες, τά ποτάμια, τά έδαφη και ή άτμοσφαιρα ρυπαίνονται, δπως και πράγματι, σε δέντονάτερο ρυθμό τότε δέν κατανοείται γιατί η θαλάσσια μόνο άντιρρύπανση πού σχετίζεται μόνο μέ τό πλοιο πρέπει νά έντατικοποιείται σε πλήρη δγνοια και παραγώριση τού κοστολογικού παράγοντα πού πάλι μακροχρόνια τά δτομα θά άντιμετωπίσουν.
- Βεβαίως μπορεί νά μειωθεί σήμερα στό έλαχιστο ή ρύπανση πού προκαλούν τά πλοια έφαρμόζοντας κυριολεκτικά τήν διαστημική τεχνολογία. Αύτο δμως συναρτάται σε μιά φαρισαϊκή νοοτροπία δταν δλη ή υπόλοιπη έφαρμοσμένη τεχνολογία άντιρρύπανσης τής ξηρᾶς και τού άέρα δέν είναι έξι ίσους άναπτυγμένη ή άποδοτική και μέ ένα πρόσθετο φρένο στήν οικονομική άνάπτυξη τών χωρών πού άπορρέει άπό τά πρόσθετα δημιουργούμενα ένδεχομένων άντιπαραγωγικά κόστη.
- Έπίσης πρέπει η προστασία τού περιβάλλοντος άπό τήν ρύπανση τών πλοίων νά είναι ίσολογισμένη δικαια και βασισμένη στήν άμοιβαιότητα και καθοιλικότητα δλων τών χωρών άλλα και άμερόληπτη και άντικειμενική χωρίς κανενός είδους διακρίσεις θετικής ή άρνητικής μορφής δσον άφορά τήν άντιμετώπιση δλων τών πλοίων.

Αύτή ή άρχη είναι ιδιαίτερα σπουδαία, δη έφαρμόζεται, γιά τήν Ελληνική Ναυτιλία πού άπό κάθε δλλη άποψη είναι έκθετη άκαλυπτη και λειτουργεί μόνο γιά τούς άνταγωνιστικούς τής ναύλους χωρίς κανενός είδους πατρονάρισμα.

Παρεμβατισμός κρατικός και διεθνής γιά τήν άσφαλεια τής άνθρωπης ζωῆς στήν θάλασσα

Έναλογικά μέ τά άνωτέρω ισχύουν και στόν δλλο έντονα και ραγδαία άλενόμενο τομέα διεθνούς παρεμβατισμού πού άφορά τήν άσφαλεια τής άνθρωπης ζωῆς στήν θάλασσα. Κάθε ίμιης προσπάθεια έξισορροπημένη και λογική είναι και έδω άναγκα και άποδεκτή.

Όμως δέν πρέπει και έδω νά συμφωνούνται και νά έφαρμόζονται μέτρα παροξυσμού πού έπειδή δέν είναι έναρμοσιμένα μέ δλο τό σχετικό πλέγμα άσφαλειας τού κάθε έργαζόμενου άνθρωπου σε κάθε χώρα και χρόνο έγγιζουν και ξεπερνούν τά δρια τού φαρισαϊσμού.

- Πρέπει νά γίνεται διάκριση μεταξύ τού θαλάσσιου έπιβάτη και τού έργαζόμενου στήν θάλασσα, δηλαδή μεταξύ δρων άσφαλειας τών έπιβατηγών και τών φορτηγών πλοίων.
- Πρέπει νά διερευνηθούν και νά περιγραφούν στατιστικά οι περιπτώσεις θαλασσών άτυχημάτων κάθε κατηγορίας χώρου και χρόνου.
- Πρέπει τό πλέγμα τών στοιχείων τών θαλασσών άτυχημάτων νά συγκριθεί στατιστικά μέ τά άντιστοιχα ποσοστά δλλων έπαγγελματικών δραστηριοτήτων, γιά έξαγωγή λογικών συμπερασμάτων.

Είναι βέβαιο δτι οι σχετικοί ναυτιλιακοί συντελεστές άτυχημάτων είναι χαμηλότεροι άπό πολλούς δλλους δμοίους των σε έπαγγέλματα έκ πρώτης δψεως «άκινδυνα». Δέν πρέπει τό θαλάσσιο άτυχημα νά μετράει βαρύτερα άπό ένα δποιδήποτε δλλο δπως έχει έπικρατήσει ένεκα κοινωνικοψυχολογικών παραγόντων.

- Ο παράγων κόστος πρέπει νά βρίσκεται στή βάση κάθε σχετικού μέτρου προστασίας τού έπαγγελματιζομένου ναυτεργάτη. Άν, ξαναλέμε, έφαρμόσουμε στήν ναυτιλία, στά πλοια, τήν διαστημική τεχνολογία τότε θά μηδενισθούν οι κίνδυνοι και τά άτυχημάτα, θά μηδενισθεί δμως ένεκα τού έπερβολικού κόστους και η θαλάσσια μεταφορά γιατί τό συγκριτικό τής κόστους θά καταστεί άπαγορευτικό. Στό προκείμενο δ φαρισαϊσμός θά προέκυπτε άπό τό δτι οι διάφορες χώρες θά μείωναν τά ποσοστά άτυχημάτων τής ναυτιλίας ή θά τά έξαφάνιζαν, τήν στιγμή πού γιά δλόκληρο τό πληθυσμό τους άνέχονται στής περισσότερες περιπτώσεις πολλαπλασίων ύψηλότερα ποσοστά άτυχημάτων συναπτομένων μέ ύποβαθισμένα δδικά δίκτυα, μεταφορικά μέσα, νοσοκομεία, έργοστάσια, σπίτια, άποθηκες κτλ.
- Πρέπει τέλος δλες οι χώρες - μέλη διεθνών δργανισμών πού άποφασίζουν τήν θέσπιση δλο και πιό κοστοβόρων μέτρων προστασίας τής άνθρωπης ζωῆς στήν θάλασσα και τού θαλασσών περιβάλλοντος (μόνο) άπό τά πλοια νά πληρούν τό τεκμήριο δτι τίς άφορά και τίς πλήσσει και αύτές ή δικές τους έπιχειρήσεις έξι ίσους αύτή ή άεξηση τού κόστους και δχι άπλως νά άποφασίζουν αύξησεις πού πέφτουν μόνο σε ένενεπλάτες.

- Άπό ένα τέτοιο φαρισαϊσμό μπορεί νά άπαλλάξει ένας προστικός ίσολογισμένος σχεδιασμός τού καθενός και δλων τών τομέων άνθρωπης δραστηριότητας τής καθέκαστα χώρας και δλων τών χωρών τού ίδιου διακρατικού δργανισμού. Κάθε δλλη ρύθμιση μονομερής, έτερομερής, ή έτεροβαρής και δχι καθοιλική και άμοιβαια μπορεί νά έχει και έκ τήν πονηρού τό προέλευση τής.

Tό B' μέρος στό έπομενο τεύχος

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

NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

TELEX: 18080 STAM AR

CABLES: STAMATIU

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

**Δεκαπλασιάστηκαν διεθνώς τά παροπλισμένα
άλλα μειώθηκαν κατά 100 στήν 'Ελλάδα**

Σύμφωνα με τά τελευταία στατιστικά στοιχεία, ο άριθμός των παροπλισμένων πλοίων σε δύο τόν κόδαμο, συνεχίζει έπι είκοσι ένα μήνες τήν άνοδική του πορεία. Στό τέλος του Μαρτίου ο άριθμός αυτών έφθασε τά 1.752 πλοΐα, 94,5 έκατομ. τον. d.w., δεκαπλασιασθείς σε σχέση με τήν άντιστοιχή ήμερουμηνία του 1981, δταν τά παροπλισμένα σκάφη μόλις άνερχονταν σε 9,8 έκατομ. τον. d.w.

Σέξηση με τόν τα παγκάμιο στόλο, ή παροπλισμένη διεθνής χωρητικότητα άντιπροσωπεύει ποσοστό 14% και οι μέχρι σήμερα ένδειξεις έλαχιστα στοιχεία περικλείουν για μία δραστική άνάσχεση του ρυθμού παροπλισμού.

Ειδικότερα, στή κατηγορία τών πλοίων ξηρού φορτίου τά παροπλισμένα τριπλασιάστηκαν σχεδόν μέσα στο έπταμηνο 'Ιουλίου 1982 — Μαρτίου 1983, από 9,4 έκατομ. τόνους άρχικά σε 1.322 σκάφη, 26,6 έκατομ. τον. d.w. στά τέλη του περασμένου Μαρτίου, άριθμός πού άντι- προσωπεύει ποσοστό 8% τού συνόλου τών σκαφών της κατηγορίας αυτής.

Τέλος, τραγική έμφανιζεται ή κατάσταση στά δεξαμενόπλοια όπου τά 20% του παγκόσμιου στόλου, ήτοι 429 σκάφη 64 έκατομ. τον. άργον.

Στήν Ελλάδα

'Αντίθετα, ό συνολικός άριθμός των παροπλισμένων πλοίων στήν 'Ελλάδα μειώθηκε τούς τελευταίους τέσσερις μήνες κατά 100 περίπου. 'Ο ύψηλότερος άριθμός παροπλισμένων πλοίων σημειώθηκε στά τέλη 'Ιανουαρίου 1983 όπότε έφθασαν τά 763 συνολικής χωρητικότητας 14.625.173 τον. γκρός. 'Από τά πλοία αύτά, 128 ήταν δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 7.953.393 τον. γκρός. Στής 25 Μαΐου (δι πίνακας πού άκολουθει καταρτίσθηκε βάσει στοιχείων πού υπήρχαν τήν ημερομηνία αύτή) τά παροπλισμένα πλοία είχαν μειωθει σέ 677 συνολικής χωρητικότητας 13.923.864 τον. γκρός. 'Από τά πλοία αύτά 136, συνολικής χωρητικότητας 8.378.730 τον. γκρός, ήταν δεξαμενόπλοια (97 συνολικής χωρητικότητας 5.543.134 τον. γκρός μέ 'Ελληνική σημαία και 39 συνολικής χωρητικότητας 2.835.587 τον. γκρός μέ ξένες σημαίες), 53 συνολικής χωρητικότητας 5.355.777 τον. γκρός φορτηγά διασφόρων τύπων (456 συνολικής χωρητικότητας 4.686.979 τον. γκρός μέ 'Ελληνική σημαία και 59 συνολικής χωρητικότητας 668.798 τον. γκρός μέ ξένες σημαίες) και 26 συνολικής χωρητικότητας 189.359 τον. γκρός έπιβατηγά (2 συνολικής χωρητικότητας 167.001 τον. γκρός μέ έλληνική σημαία και 4 συνολικής χωρητικότητας 22.356 τον. γκρός μέ ξένες σημαίες.

Τόν άντιστοιχο μήνα του 1982 (τά στοιχεία άναφέρονται στις 19.5.82) τά παροπλισμένα πλοϊα στά 13 άγκυροβόλια του έσωτερικου άνερχονταν σέ 358 συνολικής χωρητικότητας 10.047.312 τον. γκρός και άπο τά πλοϊα αύτά 124 συνολικής χωρητικότητας 8.029.107 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια.

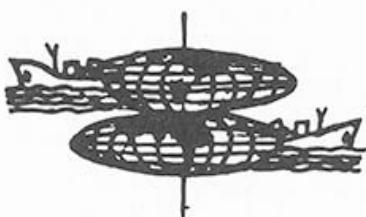
'Ο πίνακας τών παροπλισμένων πλοίων σε 13 άγκυροβόλια του έσωτερικού στις 25 Μαΐου έμφανιζε την άκολουθη εικόνα:

ΕΛΕΥΣΙΝΑ ΘΕΣΗ Α'

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ	ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
Δ/Ξ	ΓΛΑΡΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	90.905	»	ΣΚΥΡΩΝ	»	17.508
»	ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	»	103.291	»	ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	ΠΑΝΑΜΑ	1.592
»	ΕΘΝΙΚ	»	125.947	»	ΑΛΙΑΚΜΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	16.229
»	ΦΟΙΝΙΚΑΣ	»	105.291	»	ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΕΡ	»	9.054
»	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	»	124.724	»	ΔΩΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΣ	»	8.920
»	ΙΡΕΝΕ ΛΕΜΟΣ	»	113.780	»	ΓΟΥΑΙΤ ΡΟΟΥΖ	»	6.926
»	ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	»	115.925	»	ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑ-		
»	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	»	34.184	»	ΤΗΣ	»	9.677
»	TINA	»	105.013	»	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	»	16.229
»	ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΑΙΜΟΣ	»	163.810	»	ΠΑΝΔΩΡΑ	»	10.779
»	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	128.399	»	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	»	10.731
»	ΧΡΥΣΑΝΘΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	113.733	»	ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ	»	9.240
»	ΠΕΡΑ	»	57.795	»	ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	»	15.204
»	ΛΑΚΩΝΙΚ	»	34.000	»	ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	»	1.592
»	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ	ΠΑΝΑΜΑ	138.037	»	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ	»	119.505
»	ΠΑΤΡΙΑΤΙΚ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	152.901	Φ/Γ	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝ-		
»	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ	»	113.425	»	TZA	»	32.756
»	ΧΑΛΚΗ	»	41.108	Δ/Ξ	ΑΡΧΩΝ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	56.988
»	ΑΡΜΟΝΙΚ	»	45.342	Φ/Γ	ΣΑΡΩΝΙΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	13.714
»	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ.	»	163.810	Φ/Γ	ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'ΙΖ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	11.185
»	ΚΛΑΣΙΚ	»	73.492	Δ/Ξ	ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ	ΠΑΝΑΜΑ	72.335
»	ΓΚΑΛΑΝΤ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	54.925	Φ/Γ	ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΙΚ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	11.908
»	ΤΑΚΤΙΚ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	105.472	Δ/Ξ	NORMAND	»	118.662
Φ/Γ	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	»	1.582	»	KANAPIA	»	151.225
»	ΜΙΝΙ ΛΑΚ	»	1.595	»	ΡΑΪ'ΝΟ	»	12.413
»	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	»	1.569	Φ/Γ	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	»	16.229
»	ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΝ	»	1.582	»	ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΚ	»	1.568
Δ/Ξ	ΑΥΘΕΝΤΙΚ	»	73.492				
»	ΝΤΟΡΙΚ	»	45.289				
»	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	129.796				
»	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	115.460	OBO	ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ ΠΑΤΡΙΟΤ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	83.882
»	ΔΡΟΜΩΝ	»	17.508	Φ/Γ	ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ ΑΣΤΕΙΓΚ	»	75.509
Φ/Γ	ΑΣΙΑΤΙΚ	»	70.481	Δ/Ξ	ΠΕΡΤΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	99.181
»	ΣΥΜΦΩΝΙΚΗ	»	70.485	»	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΟΥΛ	»	38.627
»	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	ΠΑΝΑΜΑ	1.590	»	KIMΩΛΟΣ	»	35.394
»	ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	16.223	»	KONKOPRNT	»	41.949
Δ/Ξ	ΜΕΘΟΔΙΚ	»	39.617	»	ΑΡΤΕΜΙΣ	»	44.667
Φ/Γ	ΡΗΤΟΡΙΚ	»	77.049	»	ΠΑΤΜΟΣ	»	51.627
»	ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	»	1.594	»	ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΙΤΖ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	45.307

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ	ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
"	ΛΙΔΗ Η.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	48.764	"	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	"	16.224
"	ΣΠΕΚΤΡ ΟΦ ΡΟΟΥΖ	"	42.811	"	ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	"	12.699
"	ΖΑΧΑΡΙΑ Τ.	"	31.768	"	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ II	"	16.789
"	ΓΙΩΤΑ Ε	"	34.794	"	ΣΤΕΛΙΤΣΑ	"	8.021
"	ΛΕΤΟ	"	38.145	"	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΗΘ	"	7.704
"	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	"	45.229	"	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	"	8.369
"	ΑΛΕΝΤΕΑΛ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	48.469	"	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	"	7.402
"	ΠΕΤΡΟΛΑ 26	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	50.934	"	ΝΙΚΗ	"	9.075
"	ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ	ΚΥΠΡΟΥ	46.941	"	ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑ'Υ'	"	2.994
"	ΚΑΒΟΣ ΛΟΓΝΚΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	50.998	"	ΣΑΛΑΜΙΣ	"	9.578
Φ/Γ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Σ	"	11.275	"	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ'	"	4.916
"	ΑΝΝΑ Κ	"	11.502	"	ΑΝΝΙΤΑ	"	10.740
"	ΕΛΛΕΝΑ Σ	"	7.675	"	ΔΡΥΣ	"	20.201
Δ/Ξ	ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	"	42.984	"	ΚΡΙΟΣ	"	16.990
Φ/Γ	ΘΑΝΙΚ	"	9.516	"	ΡΙΤΣΜΟΝΤ	ΑΓΓΛΙΑΣ	5.923
"	ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	"	21.306	"	ΤΑΤΑΪ"	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	1.911
Δ/Ξ	ΑΦΘΟΡΟΣ	"	22.316	"	ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	"	11.931
"	ΔΙΩΝΗ	"	38.405	"	ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	"	7.100
Φ/Γ	ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	"	35.476	"	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	"	29.004
"	ΜΕΝΤ ΚΕΪΠ	"	8.771	"	ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	"	9.256
Δ/Ξ	ΑΝΑΓΚΕΛ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	"	35.333	"	ΚΥΡΑ	"	9.812
Φ/Γ	ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΙΣ	"	18.525	"	ΜΑΤΙΛΤΑ	"	7.696
"	ΙΡΕΝΕΣ ΜΑΤΖΙΚ	"	8.605	"	ΕΛΛΑΣ IN TEPNITY	"	18.734
"	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	"	8.786	"	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	"	1.965
"	ΧΑΤΖΑΝΑ	"	17.926	"	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V	"	1.969
"	ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	"	19.293	"	ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΟΟΥ	"	10.063
"	ΠΑΚΤΩΛΟΣ	"	6.983	"	ΛΕΜΠΛΟΝ	ΚΥΠΡΟΥ	3.705
"	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	"	6.514	"	ΙΚΑΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2.882
"	ΜΕΝΙΤΕΣ	"	12.291	"	ΚΥΜΑ	"	7.758
"	ΕΘΟΝΟΣ	"	16.260	"	ΙΡΕΝΕΣ ΛΟΤΖΙΚ	"	8.715
"	ΤΕΓΙΕΝ	"	9.891	"	ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	"	4.957
"	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	"	13.927	"	ΑΛΚΑΙΟΣ	"	11.285

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

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
»	ΑΙΓΑΣ ΠΡΑΐΝΤ	»	15.317
»	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	»	10.001
»	ΚΕΪ'Π ΚΟΝΣΤΕ-ΛΕΪ'ΣΟΝ	»	11.256
»	ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΥΤΖ	»	16.483
»	ΣΑΠΦΩ	»	17.876
»	ΤΡΙΤΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	11.070
»	ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	1.404
»	ΠΕΛΑΓΟΣ	»	16.008
»	ΓΟΥΛΙΑΣ	»	20.172
»	ΔΕΛΦΟΙ	»	20.973
»	ΚΥΘΗΡΑ	»	13.869
»	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	»	16.160
»	ΣΩΤΗΡ	»	23.539
»	ΕΥΡΟΠΕΑΝ ΜΑΣΤΕΡ	»	16.561
»	ΜΠΑΡΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	ΠΑΝΑΜΑ	2.254
»	ΝΕΜΕΣΙΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	18.781
»	ΦΛΩΡΑ Ν.	»	17.519
»	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	»	19.945
»	ΣΑΜ ΤΖΩΝ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	»	11.505
»	ΕΚΛΑΙΡ	»	13.830
»	ΝΤΑΝΟΥΜΠΥ	ΚΥΠΡΟΥ	7.688
»	ΙΡΕΝΕΣ ΡΑΨΟΝΤΥ	»	25.276
»	ΣΕΝΙΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	22.156
»	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	»	22.102
»	ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	»	21.450
»	ΕΠΤΑ ΓΛΑΡΟΙ	»	15.764
»	ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	»	9.964
»	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	»	7.560
»	Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΣ	»	16.023
»	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	»	29.260
»	ΛΟΥΣΥ	»	16.006
»	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	»	11.506
»	ΣΗ ΡΕΐ'ΝΤΖΕΡ	»	11.075
»	ΜΕΣΣΗΝΙΑ	ΚΥΠΡΟΥ	1.420
Δ/Ξ	ΟΣΕΝΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	49.808
»	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	»	24.894
»	ΜΑΡΓΚΩ	»	81.106
Φ/Γ	ΑΞΙΟΣ	»	3.860
»	ΚΑΣΤ ΣΗΛ	»	23.711
Δ/Ξ	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ	»	12.117
Φ/Γ	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ	»	4.998
Δ/Ξ	ΝΙΚΟΣ Β.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	15.979
»	ΠΕΤΡΟΛΑ 32	»	21.977
»	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	»	19.198
Φ/Γ	ΠΕΡΙΝΘΟΣ	»	44.842
Δ/Ξ	ΣΚΙΑΘΟΣ	»	48.057
»	ΤΟΛΜΗΡΟΣ	»	31.581
»	ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΔ.	»	39.213
Φ/Γ	ΩΚΕΑΝΟΣ	»	28.021
»	ΑΣΤΕΡΙ	»	6.151
»	ΕΪΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	»	8.248
»	ΝΕΦΕΛΗ	»	24.894
Δ/Ξ	ΒΙΚΙΝΓΚ	»	13.321
»	ΤΙΤΑΝ	»	51.281
»	ΘΙΣΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	»	43.339
Φ/Γ	ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	»	7.746
Δ/Ξ	ΕΡΙΕΤΤΑ 2	»	126.139
»	ΠΕΤΡΟΛΑ ΓΚΑΖ 2	»	45.755

ΕΛΕΥΣΙΝΑ ΘΕΣΗ Γ'

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
Φ/Γ	ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	7.176
Δ/Ξ	ΛΕΐ'ΝΤΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	11.261
Φ/Γ	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	14.425
Δ/Ξ	ΣΤΑΡ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	10.267
»	ΝΙΜΕΡΤΙΣ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	11.267
»	ΓΟΥΕΗΒ	»	13.010
Φ/Γ	ΛΕΔΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	970
»	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	»	935
»	ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	»	8.128
»	ΑΛΕΞ. ΚΟΡΥΖΗΣ	»	7.207
»	ΠΑΤΡΑΙ	»	2.754
»	ΒΑΡΒΑΡΑ ΔΥΟ	»	5.317
»	ΛΑΐ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	»	3.310
»	ΥΖΟΝΑ	ΚΥΠΡΟΥ	3.371
»	ΕΡΩΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	9.550
»	ΒΥΖΑΝΤΙΝ. ΝΟΜΑΡΧΗΣ	»	9.466
»	ΚΑΣΙΩΤΗΣ	ΚΥΠΡΟΥ	1.599
»	ΤΖΩΡΤΖΥ	»	8.339
»	ΝΙΚΑΝΝΑ	»	2.711
»	ΠΡΙΑΜΟΣ	»	5.848
»	ΤΑΟΥΡΟΥΣ I	ΠΑΝΑΜΑ	734
»	ΝΟΓΚΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	26.315
Φ/Γ	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	»	5.806
»	ΡΟΔΟΣ	»	2.458
»	ΑΘΗΝΑΙ	»	9.237
»	ΑΕΛΛΩ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	20.797
Φ/Γ	ΑΡΚΑΔΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	8.224
»	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΡΑΓΚΑΚΗΣ	ΚΥΠΡΟΥ	11.276
»	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	»	10.905
»	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2.497
»	ΝΑΤΑΛΙΑ	ΚΥΠΡΟΥ	10.934
»	ΑΘΕΝ ΣΚΑΪ'Υ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	7.719
»	ΚΟΣΜΑΣ Κ.	ΚΥΠΡΟΥ	7.249
»	ΡΕΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	3.506
»	ΟΥΧΔΟ	ΠΑΝΑΜΑΣ	486
»	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Κ.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	3.115
»	ΜΕΛΟΝΤΥ	»	5.551
»	ΣΤΕΛΒΙΟ	»	4.408
Δ/Ξ	ΜΗΔΑΣ ΟΡΕΜ	»	10.934
»	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	»	1.709
»	ΕΛΛΗΝΙΣ	»	18.564
»	ΕΛΛΑΣ	»	4.326
»	ΣΙΤΥ ΟΦ ΑΝΔΡΟΣ	»	4.564
»	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΣ	»	3.668
»	ΛΗΤΩ	»	1.594
»	ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣΣ	»	2.590
»	ΡΕΓΓΙΝΑ ΠΡΙΜΑ	10.972	
Φ/Γ-Ο/Γ	ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΝΓΚ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.132
»	ΕΠΟΣ	»	25.471
»	ΑΚΟΥΑ ΜΑΡΙΝ	»	6.053
»	ΛΕΣ ΣΥΛΦΙΔΕΣ	ΙΣΠΑΝΙΑ	6.467
»	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	20.867
»	ΠΑΡΓΑ	»	8.764
»	ΜΟΣΧΑ	»	10.065
»			8.823

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.

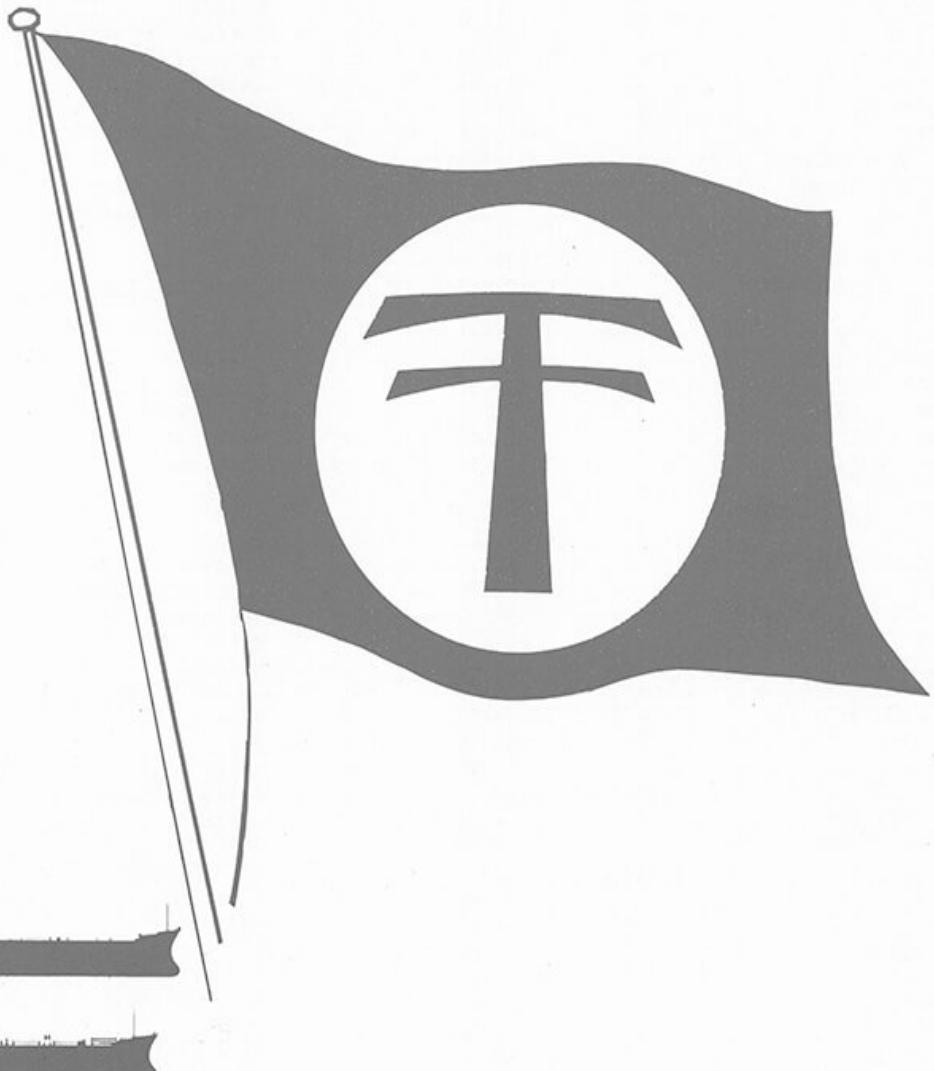
SHIPBROKERS

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

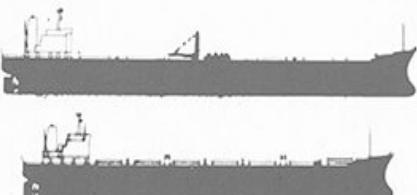
ST CLARE HOUSE 30 / 33. MINORIES
LONDON EC3N 1DT

Trade & Transport Inc. (Greece)

Ships Managers - Operators



Flies over
20 First class units



ADDRESS:
FILONOS 61-65 - PIRAEUS

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

NEW YORK AGENTS:
Brokerage & Management Corp.

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

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

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΠΚΡΟΣ	ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΠΚΡΟΣ
"	ΓΑΛΑΤΕΙΑ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	9.537	"	ΠΑΤΡΙΣ	"	10.420
"	ΠΕΡΙΚΛΗΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.134	"	ΜΠΛΟΥ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	"	1.097
"	ΦΙΛΙΩ ΑΥΓΕΡΗΣ	"	7.801	"	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	"	8.214
"	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	"	8.067	"	ΟΡΙΩΝ	"	14.573
"	ΣΤΑΜΑΤΕΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	"	8.878	"	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II	"	4.025
"	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	"	8.403	"	ΣΑΝΤΑ ΡΙΤΑ	"	371
"	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	"	6.132	"	ΦΑΙΑΞ	"	11.489
"	ΝΙΚΥ	"	9.087	"	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	"	10.545
"	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	"	4.521	"	ΜΕΝΤ ΡΟΚ	"	8.686
"	ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	"	10.522	"	ΑΡΚΟ	ΚΥΠΡΟΥ	2.025
"	ΑΡΓΥΡΩ	"	7.054	"	ΑΝΑΓΚΕΛ ΛΑΚ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	9.117
"	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	"	8.987	"	ΦΛΩΡΑ II	"	5.031
E/Γ	ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	"	12.802	"	ΚΕΙΠ ΜΑΣΤΑΝΓΚ	"	9.853
Φ/Γ	ΕΛΕΗΣΤΡΙΑ 8	"	9.237	"	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	"	27.967
"	ΑΘΑΝΙΑ	"	13.855	"	ΒΟΡΡΑΣ	"	3.736
"	ΕΛΠΙΔΑ	"	9.918	"	ΜΑΛΙΑΚΟΣ	"	9.664
"	ΑΘΕΝΣ ΣΗ	"	4.903	"	ΚΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	"	4.144
"	ΤΑΚΗΣ Η.	"	6.508	"	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	"	15.688
"	ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	"	10.631	"	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙΟΝΗΡ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	15.624
"	ΚΛΕΙΩ	"	5.181	"	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	7.293
"	ΑΛΆΜΠΡΑ	"	7.877	"	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.	"	9.216
"	ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΛΕΡΟΣ	"	9.163	"	ΜΑΚΡΑ	"	8.917
"	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	"	7.293	"	ΠΡΙΝΣΕΝΣ	"	6.406
"	ΑΘΗΝΑ	"	10.662	"	ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	"	6.950
"	ΜΑΡΑΘΩΝ	"	12.887	"	ΣΤΑΡ ΣΗΠ	"	4.357
"	ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	"	9.084	"	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	15.806
Φ/Γ	ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	3.708	"	ΑΡΑΝ ΜΠΕΥ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2.483
"	ΖΕΥΣ	"	11.667	"	ΜΑΡΙΑ Χ.	"	11.361
"	ΩΚΕΑΝΙΣ	"	10.006	"	ΕΠΟΣ	"	5.936
"	ΚΡΙΤΩΝ	"	7.158	"	ΑΓΝΙΚ II	"	12.244
"	ΕΥΡΩΠΗ II	"	8.242	Φ/Γ	ΚΙΜΩΛΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	7.783
"	ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	"	14.855	"	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	"	5.868
"	ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	"	8.254	"	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	"	3.889
Δ/Ξ	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	"	16.277	"	ΓΕΩΡΓΙΑ	"	506
Φ/Γ	ΕΥΛΑΛΙΑ	"	8.629	"	ΑΣΟΥΜΑ	"	8.436
"	ΣΤΕΝΙΕΣ	"	6.678	"	ΦΑΥΡΟΥΖ	"	2.387
"	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	"	10.723	"	ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	"	6.572
E/Γ	ΝΑΥΑΡΙΝΟ	"	17.391	"	ΛΟΡΝΤ ΜΠΑΙΡΟΝ	"	6.549
Φ/Γ	ΑΘΗΝΑΙ	"	2.862	"	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΚ.	"	9.389
"	ΡΟΔΟΑ	"	2.997	"	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΤΥ	"	15.668
"	ΑΓ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	"	8.309	"	ΦΑДЕΡ ΠΑΝΟΣ	"	9.216
"	ΕΥΤΕΡΠΗ	"	1.595	"	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΤΣΑΡΙΣ	"	5.250
"	ΜΠΛΟΥ ΜΠΕΥ	"	9.657	"	ΧΡΗΣΤΟΣ Μ.	ΚΥΠΡΟΥ	1.099
"	ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	"	9.888	"	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	3.566
"	ΤΟΥΡΚΙΑ	"	2.862	"	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV	"	8.814
"	ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	"	4.088	"	ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	"	11.349
"	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	"	7.293	"	ΜΑΡΙΑ Α.	"	3.198
"	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	"	10.523	"	NENI	"	2.985
"	ΦΑΜΙΛΥ ΑΝΤΖΕΛ	"	9.854	"	ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	"	16.210
"	ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	"	10.168	"	ΑΒΡΑ	"	9.096
E/Γ	ΦΑΜΙΛΥΔΕΛΤΑ	"	9.890	"	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	15.809
Φ/Γ	ΑΡΙΑΔΝΗ	"	6.593	"	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	11.432
"	ΕΛΛΗ	"	6.390	"	ΜΑΡΙΚΑ	"	9.055
"	ΑΚΜΩΝ	"	15.119	"	ΑΝΘΙΑ	"	11.034
"	ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	"	16.622	"	ΝΕΜΑ	"	10.974
"	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΑΙΜΟΣ	"	14.605	"	ΚΑΛΑΒΡΙΑ	"	24.869
Δ/Ξ	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	"	53.448	"	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	"	15.498
"	ΦΟΙΝΙΞ	"	11.489	"	ΕΒΟΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	"	8.454
"	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	"	14.202	"	ΑΙΟΛΙΑΝ ΓΚΑΛΦ	"	11.503
"	ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	"	2.685	"	ΕΡΗΝΙΩ	"	16.405
"	ΕΙΤΖΙΑΝ ΛΑΙΤ	"	13.185	"	ΛΕΒΑΝΤΕΣ ΣΕ	"	11.620
"	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	"	4.503	"	ΧΑΛΛΑΡΕΝ	"	6.725
"	ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	"	8.718	"	ΑΠΟΥΣ	"	3.274
"	ΓΚΛΥ	"	9.882	"	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΤΥ	"	11.148
"	ΕΝΑΤΟΝ	"	4.527	"	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣΣ	"	11.148
"	ΡΕΓΚΑΛ ΣΚΑΥ	"	14.691	"	ΡΟΣΑΡΙΟ	"	6.410
"	ΙΩΑΝΝΗΣ	"	3.139	"	ΟΤΖΚΟΟΥ	"	2.981
Φ/Γ	ΚΑΛΕΝΤΖΙ	"	7.558	"	ΟΡΛΟΟΥ	"	2.950
"	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΕΝΤΕΡ	"	6.666	Φ/Γ	ΟΛΚΑΖ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	3.030
"	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.	"	17.681	"	ΟΛΥΜΠΙΑΝ	"	10.981
"	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	"	4.734	"	ΑΡΙΩΝ	"	6.184
"	ΚΩΣΤΑ ΑΝΤΩΝΗΣ	"	3.746	E/Γ	ΚΕΦΑΛΛΟΝ. ΑΜΠΙΣΣΙΟΝ	"	7.509
"	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	"	10.605	Φ/Γ	ΣΑΝ ΑΝΤΡΕΑ	"	3.838
"	ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	"	9.603	E/Γ	ΑΡΙΩΝ	"	9.999
"	ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	"	10.721	Φ/Γ	ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ	ΚΥΠΡΟΥ	10.441

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ	ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
»	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑΥ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2.676	»	ΛΕΥΤΕΡΗΣ	»	9.079
»	ΘΑΣΟΣ	»	12.532	Δ/Ξ	ΣΙΔΩΝ	»	2.202
»	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	»	10.591	Φ/Γ	ΕΛΕΗΣΤΡΙΑ III	ΚΥΠΡΟΥ	2.553
»	ΣΤΑΡ ΠΡΑΙΝΤ	»	15.649	Ε/Γ	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	»	3.828
»	ΡΕΑ	»	4.125	Φ/Γ	ΜΑΡΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	5.379
»	ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	»	2.698	»	ΝΑΥΣΙΚΑ III	»	5.584
»	ΕΥΑΛΗ	»	7.059	»	ΠΑΤΒΙΝ	ΠΑΝΑΜΑ	13.834
»	ΡΟΝΧΙΛΛ	»	6.093	»	ΕΛΕΗΣΤΡΙΑ IV	ΚΥΠΡΟΥ	2.484
»	ΡΟΝΣΟΝ	»	6.127	»	ΕΥΣΤΑΘΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	7.165
»	ΜΑΡΓΚΩ	»	2.966	»	ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΑΓΚΙΣΤΑΣ	»	8.771
»	ΚΑΣΤΡΟ Κ.	»	5.954	»	ΛΟΥΣΥ	ΠΑΝΑΜΑ	2.557
»	ΜΙΧΑΛΗΣ	»	2.867	»	ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	5.795
»	ΜΑΡΙΝΑ Δ	»	7.631	»	ΤΗΘΥΣ	»	3.717
»	ΓΚΑΖ ΜΟΝΤΕΣΤΥ	»	916	»	ΩΚΕΑΝΙΣ	»	3.717
»	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΙΟΝΗΡ	»	6.657	»	ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	»	6.958
»	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	»	7.780	»	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Β.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.642
»	ΕΛΕΗΣΤΡΙΑ	»	10.659	»	ΧΟΛΛΑΝΤ	»	4.876
»	ΣΚΙΑΘΟΣ	»	1.855	»	ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣΣ	»	8.999
»	ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	»	11.148	»	ΙΡΙΣ	»	4.999
»	ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	»	5.208	»	ΕΥΤΥΧΙΑ	»	10.347
»	ΡΟΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	»	4.575	»	ΚΑΣΟΣ	ΚΥΠΡΟΥ	2.631
»	ΑΔΩΝΙΣ Τ.	»	9.999	»	ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	4.952
»	ΑΙΛΑΝΤ ΚΩΣ	»	3.401	»	ΑΚΙΣ	»	6.464
»	ΓΚΡΗΚ ΣΚΑΥ	»	4.995	»	ΤΡΙΑΙΝΑ I	ΚΥΠΡΟΥ	3.971
				»	ΠΑΟΛΙΝΟ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	1.020
				»	ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	»	4.525
				»	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	»	4.325
Φ/Γ	ΦΑΝΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	500	»	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	»	4.364
»	ΑΓΓΙΛΙΤΥ	»	6.607	»	ΕΛΕΗΣΤΡΑ V	ΚΥΠΡΟΥ	4.037
»	ΑΒΛΩΝ	ΠΑΝΑΜΑ	2.750	»	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.247
»	ΚΑΒΑΚΟ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	5.326	»	ΜΑΡΙ	»	8.925
»	ΟΥΡΑΝΙΑ	»	4.069	»	ΜΑΡΛΕΝ	»	5.087
»	ΜΑΓΚΑΝ ΣΠΕΣ	ΚΥΠΡΟΥ	5.040	»	ΟΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	»	1.352
»	ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	1.166	»	ΕΦΗ	»	3.300
»	ΣΚΑΠΛΕΙΚ	»	3.899	»	ΦΑΟΥΝΑ	»	1.443
»	ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗΣ	ΚΥΠΡΟΥ	2.651	»	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	»	1.444
»	ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	ΠΑΝΑΜΑ	2.740	Ε/Γ	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	ΚΥΠΡΟΥ	4.847
»	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	5.323	Φ/Γ	ΓΟΜΑΣΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	4.713
»	ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	»	1.706	»	ΑΝΤΖΕΛΑ	»	3.921
»	ΝΙΚΟΣ	ΠΑΝΑΜΑ	2.163	»	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	»	6.383
Δ/Ξ	ΚΟΡΩΝΗ	»	493	»	ΝΟΥΝΑΚ	ΚΥΠΡΟΥ	299
»	ΜΕΘΩΝΗ	»	488	»	ΗΡΩΙΚ ΣΕΙΓΛΟΡ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2.074
Φ/Γ	ΑΣΠΑΣΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2.062	»	ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΛΑΤ	»	3.865
»	ΓΑΛΗΝΗ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	9.462	»	ΣΕΙΓΛΟΡ	»	3.190
Δ/Ξ	ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.471	»	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	»	3.460
»	ΒΥΖΑΝΤΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ	»	1.395	»	ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	»	

ΧΑΛΚΙΔΑ

Φ/Γ	ΦΑΝΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	500	»	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	»	4.364
»	ΑΓΓΙΛΙΤΥ	»	6.607	»	ΕΛΕΗΣΤΡΑ V	ΚΥΠΡΟΥ	4.037
»	ΑΒΛΩΝ	ΠΑΝΑΜΑ	2.750	»	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.247
»	ΚΑΒΑΚΟ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	5.326	»	ΜΑΡΙ	»	8.925
»	ΟΥΡΑΝΙΑ	»	4.069	»	ΜΑΡΛΕΝ	»	5.087
»	ΜΑΓΚΑΝ ΣΠΕΣ	ΚΥΠΡΟΥ	5.040	»	ΟΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	»	1.352
»	ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	1.166	»	ΕΦΗ	»	3.300
»	ΣΚΑΠΛΕΙΚ	»	3.899	»	ΦΑΟΥΝΑ	»	1.443
»	ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗΣ	ΚΥΠΡΟΥ	2.651	»	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	»	1.444
»	ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	ΠΑΝΑΜΑ	2.740	Ε/Γ	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	ΚΥΠΡΟΥ	4.847
»	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	5.323	Φ/Γ	ΓΟΜΑΣΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	4.713
»	ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	»	1.706	»	ΑΝΤΖΕΛΑ	»	3.921
»	ΝΙΚΟΣ	ΠΑΝΑΜΑ	2.163	»	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	»	6.383
Δ/Ξ	ΚΟΡΩΝΗ	»	493	»	ΝΟΥΝΑΚ	ΚΥΠΡΟΥ	299
»	ΜΕΘΩΝΗ	»	488	»	ΗΡΩΙΚ ΣΕΙΓΛΟΡ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2.074
Φ/Γ	ΑΣΠΑΣΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	2.062	»	ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΛΑΤ	»	
»	ΓΑΛΗΝΗ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	9.462	»	ΣΕΙΓΛΟΡ	»	3.865
Δ/Ξ	ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.471	»	ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ	»	3.190
»	ΒΥΖΑΝΤΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ	»	1.395	»	ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	»	3.460

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

ΑΛΙΒΕΡΙ

ΓΑΛΑΞΕΙΔΙ

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
Δ/Ξ	ΜΑΡΙΕΤΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	115.207
"	ΟΥΡΑΝΙΑ	"	105.317
"	ΠΑΣΙΦΙΚ	"	38.058
"	ΑΤΟΜΙΚ	"	45.992
"	ΛΟΝΙΚ	"	45.251
"	ΒΙΟΛΑΝΤΩ	"	117.794
"	ΑΒΙΝ ΟΙΑ ΛΕΔΕΡ	"	104.616
"	ΑΒΙΝ ΟΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	"	51.616
"	ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	34.882
"	ΝΙΚΟΣ Ι ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝ- ΝΗΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	65.347
"	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	"	30.571
"	ΧΑΚΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗ	Σ. ΑΡΑΒΙΑΣ	163.445
"	ΧΟΥΡΑΙΣ ΓΕΡΑΝΙ	"	163.845
"	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	35.560
"	ΑΜΑΛΙΑ II	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	51.844
"	ΑΡΧΟΝΤΑΣ	"	75.134
Φ/Γ	ΜΥΘΙΚ	"	39.587
Δ/Ξ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	"	30.456
"	ΓΑΡΜΠΗΣ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	36.036
Φ/Γ	ΠΑΣΑΔΑΙΝΑ	"	45.127
Δ/Ξ	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	35.304
Φ/Γ	ΒΑΣΙΛΗΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	"	30.581
Δ/Ξ	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΩΝΑΣΗΣ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	125.465
"	ΑΛΕΞΑΝΣΤΕΡ ΩΝΑΣΗΣ	"	126.621
"	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ	"	59.882
"	ΜΥΣΤΡΑΣ	"	117.340
Φ/Γ	ΡΙΟ ΣΑΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	37.202
Δ/Ξ	ΡΟΜΑΝΤΙΚ	"	7.702

ΑΝΤΙΚΥΡΑ

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
Δ/Ξ	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	12.184
Φ/Γ	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	"	16.112
"	ΑΛΙΚΗ	"	12.996
"	ΛΗΔΕΙΑ	"	17.879
"	ΚΑΤΙΑ	"	10.187
"	ΕΛΑΜΑΝΑ ΜΟΥ	ΠΑΝΑΜΑ	24.810
"	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	8.639
"	ΣΧΙΝΙΑΣ	"	9.919
"	ΕΒΡΟΣ	"	19.534
"	ΝΟΤΟΣ	"	43.119
Δ/Ξ	ΑΝΝΑ Π.	"	9.366
Φ/Γ	ΠΙΝΔΑΡΟΣ	"	10.617
"	ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	"	9.345
"	ΡΙΒΑ	"	10.399
"	ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	"	7.700
"	ΑΓΓΕΛΙΚΗ	"	10.404
"	ΠΑΡΑΛΟΣ	"	9.636
"	ΝΤΑΠΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	"	13.053
"	ΠΛΩΤΙΝΟΣ	"	10.679
"	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	"	9.066
"	ΣΟΒΕΡΕΙΝΗ ΣΤΑΡ	"	8.109
"	ΕΚΤΟΝ	"	11.402
"	ΓΡΕΓΟΣ	"	9.175
"	ΑΛΕΑ	"	8.824
"	ΜΙΧΑΛΗΣ	"	8.825
"	ΣΕΛΑΣ	"	10.405
"	ΑΒΑΞ	"	6.042
"	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II	ΠΑΝΑΜΑ	9.646
"	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	4.400
"	ΠΑΝΑΓΙΑ	"	8.214
"	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	"	16.366
"	ΖΕΦΥΡΟΣ	"	

ΙΤΕΑ

Δ/Ξ	ΠΗΛΙΟΝ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	109.650
"	ΕΥΔΩΡΗ	"	35.773
"	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΠΙΡΕΙΣΙΟΝ	"	106.123
"	ΕΦΥΡΑ	"	35.409
"	ΝΟΡΜΠΡΑΪΤ	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	140.395
"	ΡΑΣ ΜΕΡΚΥ	ΔΑΝΙΑΣ	143.122
"	ΝΕΦΕΛΗ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	24.256
"	ΚΑΣΠΡΩΥ WIERCH	ΠΟΛΩΝΙΑΣ	70.671
"	GIENONT	"	70.668
"	ΓΟΥΙΛΣΤΑΡ	ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ	72.577
"	ΑΛ ΗΑΟΥΣΣΕΝ	ΠΑΝΑΜΑ	28.207
"	ΦΑΝΑΡΙ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	44.720
"	ΛΟ ΝΤΟΝ ΠΡΑΙΤ	ΑΓΓΛΙΑΣ	125.337
"	ΚΥΜΩ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	24.234
"	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΣΕΡ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	106.123
"	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ	"	126.027
"	ΣΤΑΘΕΡΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	41.260
"	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	"	33.108

ΛΕΥΚΑΔΑ

Φ/Γ	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.154
"	ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β	"	6.662
"	ΡΙΟ ΝΤΕ ΖΑΝΕΙΡΟ	"	4.931
"	ΛΑΕΡΤΗΣ	"	10.542
"	ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	"	9.364
"	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	"	2.581
"	ΑΡΓΥΡΩ	"	3.980
"	ΛΕΥΚΑΔΑ ΣΚΑΥ	"	4.489
"	ΣΤΑΡ Ι	"	7.100
"	ΑΡΗΣ	"	9.481
"	ΜΑΡΜΑΡΑΣ	ΚΥΠΡΟΥ	8.831
"	ΝΤΕΝΙΣ Μ.	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.134
"	ΜΑΤΙΝΑ	"	2.753
"	ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	"	8.562
"	ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	"	8.818
"	ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	"	1.959

ΙΘΑΚΗ

Φ/Γ	ΑΡΙΕΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	7.839
"	ΑΘΕΡΑΣ	"	9.099
"	ΜΑΡΙΑ	"	5.748
"	ΣΩΚΡΑΤΕΣ	"	8.517
"	ΔΙΟΓΕΝΗΣ	"	13.393

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTSHEAD 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

ΑΣΤΑΚΟΣ

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
Φ/Γ	ΤΕΝΑΣΙΤΥ	ΚΥΠΡΟΥ	5.279
"	ΤΙΝΑ Β.	ΠΑΝΑΜΑ	11.244
"	ΠΗΝΕΛΟΠΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.299
"	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	"	9.174
"	ΔΙΡΦΥΣ	"	9.443
"	ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	"	4.535
"	ΕΝΑΜΕΛ	ΚΥΠΡΟΥ	5.333
"	ΓΟΡΓΩ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	4.742
"	ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	"	6.374
"	ΤΖΕΙΝΤ	ΚΥΠΡΟΥ	6.499
"	ΑΣΤΡΟ	"	1.599
"	ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΕΗΒ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	8.573
"	ΑΓΑΘΗ	"	6.017
"	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	"	7.925
"	ΑΓ. ΚΩΝΙ/ΝΟΣ	"	8.852
"	ΚΑΛΛΙΣΤΩ	"	5.382
"	ΙΩΑΝΝΗΣ	"	2.912
"	ΚΟΣΜΟΣ	"	2.670
"	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	"	2.474
"	ΤΖΕΛΑ	"	9.571
"	ΕΥΡΟΣΕΙΛΟΡ	"	10.610
"	ΖΥΓΟΣ	"	3.653
Δ/Ξ	ΑΛΦΑ	"	4.760
Φ/Γ	ΕΥΑ	"	11.894
"	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	"	11.229
Δ/Ξ	ΚΑΜΠΟΣ	"	12.362
"	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	"	11.849
"	ΣΠΕΤΣΕΣ	"	11.452

ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ

Φ/Γ	ΗΣΤ ΠΟΡΤ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	27.018
"	ΓΛΑΥΚΟΣ	"	16.229
"	ΜΑΡΟΥΚΩ	"	8.899
"	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	"	10.748
"	ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	"	8.702
"	ΑΙΗΒΟΝ	"	15.000
"	ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	"	8.015
"	ΝΤΕΡΜΠΥ	"	35.764
"	ΔΑΦΝΗ	"	19.450
"	ΜΠΑΡΡΥ	"	14.359
"	ΧΛΟΗ	"	16.420
"	ΒΑΡΝΤΙΑΝΝΙ	"	9.247
"	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	"	11.460
"	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΕΗ	"	9.081

ΜΗΛΟΣ

Φ/Γ	ΣΤΑΥΡΟΣ	ΚΥΠΡΟΥ	78.330
-----	---------	--------	--------

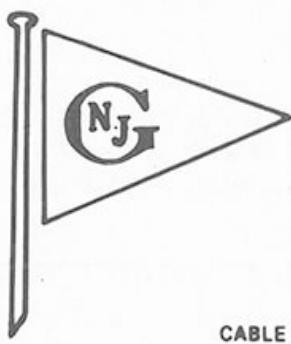
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

ΚΑΤΗΓ.	ΟΝΟΜΑ	ΣΗΜΑΙΑ	Τ.ΓΚΡΟΣ
Φ/Γ	ΠΗΝΕΛΟΠΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.189
"	ΛΙΝΓΚ ΛΟΒ	"	8.937
"	ΛΕΩΝ	"	2.377
"	ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	"	8.425
"	ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	"	8.913
"	ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΟ-	"	
"	ΛΙΑΘ	"	9.053

ΣΤΥΛΙΔΑ

Δ/Ξ	ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	44.863
Φ/Γ	ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	"	10.737
"	ΕΛΕΗΣΤΡΙΑ Ι	"	10.652
Δ/Ξ	ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	38.460
Φ/Γ	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥΐ'Σ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	6.103
"	ΛΕΩΝΙΔΑΣ	"	5.318
"	ΔΙΑΚΛΗΣ	"	8.872
"	ΠΑΛΜΙΣ	"	7.709
"	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	"	15.092
"	ΕΙΡΗΝΗ	"	7.762
"	ΕΥΡΩΠΗ	"	8.222
"	ΡΟΛΛΟΝ	"	38.611
"	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	"	16.186
"	ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	"	16.563
"	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	"	10.839
"	ΙΡΕΝΕΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	"	23.865
"	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	"	9.320
"	ΠΑΙΑΝ	"	9.317
"	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	"	15.819
"	ΝΟΡΘ ΧΑΐ'ΝΕΣΣ	"	15.110
"	ΙΚΤΙΝΟΣ	"	11.489
"	ΠΗΤΕΡ Λ.	"	13.336
"	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	"	22.002
"	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΥ	"	10.987
"	ΤΟΥΑΡΕΓΚ	"	13.639
"	ΜΑΡΓΙΩ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	17.238
"	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	11.334
"	ΗΛΙΟΣ	"	10.740
"	ΝΟΡΘ ΚΙΝΓΚ	"	25.820
"	ΒΟΜΑΡ	"	16.313
"	ΟΥΐ'ΝΣΤΟΝ	"	15.627
"	ΜΑΡΙΛΙΖΑ	"	15.606
"	ΒΑΣΙΛΙΑ	"	6.128
"	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	"	8.826
"	ΑΙΟΛΟΣ	"	16.235
"	ΠΟΙΝΤ ΚΛΗΑΡ	ΛΙΒΕΡΙΑΣ	57.102
"	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	"	25.837
"	ΣΠΥΡΟΣ Γ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	14.820
"	ΤΣΙΟΝΤΑ	"	17.712
"	ΓΙΩΡΓΗΣ	"	9.290
"	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	"	10.080

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

Άριθ. 229/1983

Πρόεδρος: Γ. Κώνστας
Εισηγητής: Ι. Γρίβας
Δικηγόρος: Δαμ. Ρουτσάκος, Βλ. Μακρής

'Αναγκαστικός πλειστηριασμός πλοίου νηολογημένου ώς κεφαλαίου έξωτερικού — Κατάταξη δανειστῶν — Πλήρης έφαρμογή του άρθρ. 2 τῆς διεθνούς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926 — Έξασφάλιση με ναυτικό προνόμιο προηγούμενο τῆς προτιμωμένης ναυτικής υποθήκης τῶν ἀπαιτήσεων πού πηγάζουν ἀπό τὴν πώληση καὶ παράδοση στὸν πλοίαρχο τροφίμων, ὄλικῶν καὶ ἐφοδίων γιὰ τίς πραγματικές ἀνάγκες τῆς συντηρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τῆς συνεχίσεως τοῦ ταξιδίου ἐφόσον τὸ πλοῖο ναυλοχεῖ μακριά ἀπό τὸ λιμάνι νηολογήσεως καὶ ὁ πλοίαρχος ἐνεργεῖ μέσα στὸν κύκλο τῶν νόμων ἔχουσιῶν του.

Κάθε ἀπαιτηση πού ἔχει ναυτικό προνόμιο σύμφωνα μὲ τὸ άρθρ. 2 τῆς διεθνούς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926 προγεῖται τῆς προτιμωμένης υποθήκης σὲ πλοῖο νηολογημένο ώς κεφαλαίο έξωτερικοῦ (πλειοψ.).

Από τίς ἀπαιτήσεις πού ἀναγράφει τὸ άρθρ. 2 τῆς ἐν λόγῳ διεθνούς συμβάσεως προηγούνται τῆς προτιμωμένης ναυτικῆς υποθήκης μόνο ἐκεῖνες πού εἶναι προνομιούχες καὶ κατά τὸ άρθρ. 205 KINΔ (μειοψ.).

Ἐπειδή, κατά τὸ άρθρον 13 τοῦ ν.δ. 2687/1953 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων έξωτερικοῦ», ώς ἡ παρ. 2 αὐτοῦ αὐθεντικῶς ἡμηνεύθη δι' άρθρου μόνου τοῦ ν.δ. 2928/1954, ἐν τῇ ἐννοίᾳ τῶν νόμων τούτων, λογίζονται κεφάλαια έξωτερικοῦ καὶ τά νηολογήμενα ὑπὸ Ἐλληνικήν σημαίαν πλοῖα διλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 1500 κόρων, ἐν τῇ ἐκδιδομένῃ δέ κατά τὸ άρθρον 3 παρ. 2 τοῦ ν.δ. 2687/1953 ἐγκριτική πράξει τῆς νηολογήσεως πλοίου ὑπὸ Ἐλληνικήν σημαίαν, δύναται ἡ διοίκησις νά περιλαμβάνη οἰονδήποτε δρον κατά πρέκκλισιν ἀπό τῶν ἰσχουσῶν διατάξεων ἀστικοῦ, ἐμπορικοῦ καὶ δικονομικοῦ δικαίου καὶ αὐτῶν ἔτι τῶν δημοσίας τάξεως τοιούτων. Ο布τω ἡ ώς εἱρηται ἐγκριτική πράξις, δύναται νά περιλαμβάνη καὶ δρους ἀναφερομένους εἰς τὰ δικαιώματα ἐνυποθήκων δανειστῶν καὶ ίδια εἰς τὴν προνομιακήν ίκανοποίησιν αὐτῶν εἴτε δι' ἀναγκαστικῆς διαχειρίσεως τοῦ ἐνυποθήκου πλοίου, εἴτε δι' ἐκποιήσεως τούτου ὑπὸ αὐτῶν ἀνευ ἡ διά πλειστηριασμοῦ καὶ ἐν γένει οἰονδήποτε δρον, σχέσιν ἔχοντα μὲ τὴν ἀναγκαστικήν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐκτέλεσιν κατά παρέκλισιν ἀπό

πάσης κειμένης διατάξεως. Εἰδικώτερον δέ, διά τῆς ἀνωτέρω ἐγκριτικῆς πράξεως, δύναται νά δρισθῇ καὶ διτὶ ἐν ἐπιβαρύνσει τοῦ πλοίου διά προτιμωμένων υποθηκῶν θά προηγούνται αὐται δλων ἡ τινῶν τῶν ναυτικῶν καὶ λοιπῶν προνομιών. Ἐν τῇ τελευταίᾳ ταύτη περιπτώσει, δικαιοσύνης τῶν προνομιών τῶν δοπίων δέν θά προηγούνται αἱ προτιμώμεναι υποθηκαι, δύναται νά λάβῃ χώραν καὶ διά παραπομπῆς εἰς τὰς σχετικάς διατάξεις τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ ἔτους 1926 «περὶ ἐνοποιήσεως ωρισμένων κανόνων δικαίου σχετικῶν πρός τὰ ναυτικά προνόμια καὶ τάς υποθήκας», ήτις, μῆ κυρωθεῖσα διά νόμου ούδε δημοσιευθεῖσα εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως, δέν ἀποτελεῖ κανόνα δικαίου ἐν Ἐλλάδι. Εἰδικώτερον, η τοιαύτη παραπομπή δύναται νά γίνη καὶ εἰς τὸ άρθρον 2 τῆς συμβάσεως ταύτης, ὅπότε τοῦτο ἔχει πλήρη ἴσχυν ώς στοιχεῖον προσδιορισμοῦ τῶν ἀπαιτήσεων, αἱ δοπίαι θά προηγούνται τῆς προτιμωμένης υποθήκης.

Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη οἱ προτιμώμενοι ἐνυπόθηκοι δανεισταὶ τῶν ὑπὸ τοῦ άρθρου 13 τοῦ ν.δ. 2687/1953 διεπομένων πλοιών, ἐπονται πάσης προνομιούχου κατά τὸ άρθρον 2 τῆς ἀνωτέρου Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν ἀπαιτήσεως, καὶ ἀν δέτη αὐτη δέν ἀπολαύει προνομίου κατά τὸ άρθρον 205 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, εἰδικώτερον δ' ἐπονται καὶ τῶν ἀπαιτήσεων τῶν ἀπολαυσούσων τοῦ κατά παρ. 5 τοῦ άρθρου 2 τῆς ρηθείσης Διεθνούς Συμβάσεως προνομίου. Διά τῆς παραδοχῆς δέ πάντων τῶν ἐν άρθρω 2 τῆς ἀνωτέρω Διεθνούς Συμβάσεως προνομιών οὐ μόνον δέν πλήσσεται ἡ ναυτιλιακή πίστις, ἀλλ' ἀντιθέτως προάγεται αὐτη, διότι ἔξασφαλίζεται εἰς τὸ πλοῖον ἡ εὐχερής προμή-

θεια ἐφοδίων καὶ ἡ διενέργεια ἐπισκευῶν, ἀφοῦ αἱ σχετικαὶ πρός τάς ἀνωτέρω παροχάς ἀπαιτησιεις θά καλύπτονται διά προνομιών. Ἐν προκειμένω τό δικάσαν Ἐφετείον, μετ' ἀνέλεγκτον ἐκτίμησιν τῶν ἀποδείξεων ἐδέχθη, διτὶ ἡ ἐν Βρέμη τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, ἐδρεύουσα ἀναρεσίβλητος ἐταρία ἀπό τῆς 6-5-1977 μέχρι τῆς 17-5-1977 ἐπώλησε καὶ παρέδωσε εἰς τὸν πλοιαρχὸν τοῦ ἐκπλειστηριασθέντος πλοίου «Ε.Κ.» πρώην «Α.Α.» ἐνεργούντα ἐν τῷ κύκλῳ τῶν ἔχουσιῶν του, εἰς Βρέμην, δηλαδή ἐκτός λιμένος βάσεως τοῦ ώς ἀνω πλοίου, τρόφιμα υλικά καὶ ἐφόδια, διά τὰς πραγματικάς ἀνάγκας τῆς συντηρήσεως αὐτοῦ καὶ τῆς συνεχίσεως τοῦ ταξιδίου του, ἀξίας 35.998 μάρκων Δυτικῆς Γερμανίας, καὶ διτὶ διά τὸ πλοίον τοῦτο χωρητικότητος 7.066 κόρων, διεπόμενον ὑπὸ τοῦ άρθρου 13 τοῦ ν.δ. 2687/1953 εἰχεν ἐκδοθῆ βάσει τῆς διατάξεως τοῦ άρθρου 3 αὐτοῦ ἡ ὑπ' ἀριθ. 87248/3-12-1963 κοινῇ ἀπόφασις τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ, Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δημοσιεύθεισα εἰς ΦΕΚ 562/13-12-1963 τ.β' διά τοῦ δρου 19 τῆς δοπίας ωρίσθη διτὶ τό ἐν λόγῳ πλοιῶν δύναται νά ἐπιβαρύνεται καὶ διά προτιμωμένων υποθηκῶν καὶ αὐται δλων προνομιών κατά παρέκκλισιν τοῦ άρθρου 205 τοῦ ν.δ. 3816/1958 (KIND) ἡ οἰασδήποτε ἀλλης διατάξεως τοῦ ἐκάστοτε ισχύοντος Ἐλληνικοῦ δικαίου, ἔξαιρέσει μόνον τῶν προνομιών τῶν δριζομένων εἰς τὸ άρθρον 2 τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ ἔτους 1926, εἰς τὴν παράγραφον 5 τοῦ δοπίου προβλέπεται καὶ τό μή περιλαμβανόμενον εἰς τὸ άρθρον 205 KINΔ καὶ μή ἀναγνωριζόμενον οὗτε παρ' ἀλλης τινός διατάξεως τοῦ Ἐλληνικοῦ δικαίου προνόμιον, τοῦ δοπίου χαίρουν αἱ ἀπαιτήσεις αἱ προερχόμεναι ἐκ συμβολαίων



For your Agency in BRAZIL

(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTD

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto
Cx. Postal 660
Vitoria - Espírito Santo - Brazil

Telephone: PABX (027) 227.5409 (4 lines) — A.O.H. 227.4596

Telex: 27231 PMLV BR. — Telegrams POSEIDON — VITORIA ES

συναφθέντων ή έργασιών έκτελεσθεισῶν ύπο τοῦ πλοιάρχου ἐκτός λιμένος βάσεως, δυνάμει νομίμων πληρεξουσίων αὐτοῦ, διά τάς πραγματικάς ἀνάγκας τῆς συντηρήσεως τοῦ πλοίου ή συνεχίσεως τοῦ ταξιδίου. Ἐπί τῇ βάσει δέ τῶν ὑπ' αὐτοῦ γενομένων δεκτῶν ως εἰρηται πραγματικῶν περιστατικῶν, ἔκρινε τὸ Ἐφετεῖον, διτὶ ή ἐπί τῶν περιστατικῶν τούτων θεμελιούμενή ἀπαιτησίς τῆς ἀναιρεσιβλήτου, γενομένη διά τάς πραγματικάς ἀνάγκας τῆς συντηρήσεως τοῦ περὶ οὐ πρόκειται πλοίου καὶ συνεχίσεως τοῦ ταξιδίου του ἀπολαύει τοῦ κατά τὴν παρ. 5 τοῦ ἄρθρου 2 τῆς ἀνωτέρω Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν προνομίου καὶ κατέταξεν αὐτὴν πρό τῆς ἁξασφαλιζομένης διά προτιμωμένης ὑποθῆκης ἀπαιτήσεως τῆς ἀναιρεσιούσης. Οὗτως ἀποφηνάμενον τὸ Ἐφετεῖον, δέν παρεβίασε τάς προδιαληφθείσας διατάξεις τῶν ἄρθρων 205 KINΔ, 13 παρ. 2 v.δ. 2687/1953 ως τοῦτο ἡρμηνεύθη ἀύθεντικῶς καὶ 19 τῆς ἀνωτέρω ὑπ' ἀριθ. 87248/1963 κοινῆς Ὑπουργικῆς ἀποφάσεως, καὶ δ' περὶ ἀντιθέτου εἰς τὴν Ὀλομέλειαν παραπεμφθείς 4ος λόγος ἀναιρεσεως, εἶναι ἀπορριπτέος ως ἀβάσιμος.

Κατά τὴν γνώμην δμως τεσσάρων (4) μελῶν τοῦ Δικαστηρίου τούτου, ἡ ἔννοια τῆς προαναφερθείσης διατάξεως, τοῦ ἄρθρου 13 παρ. 2 τοῦ v.δ. 2687/1953 ως τοῦτο ἡρμηνεύθη ἀύθεντικῶς ὑπό τοῦ v.δ. 2928/1954, ἐν καθορισμῷ διά παραπομῆς εἰς τάς σχετικάς διατάξεις τῆς ρηθείσης Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν προνομίων, ὡς θά ἔπονται αἱ προτιμώμεναι ὑποθῆκαι εἶναι, διτὶ ή ἐν λόγῳ ρύθμισις ἰσχύει μόνον ἐφ' δσον αἱ διά τοιούτων προνομίων ἡσφαλισμέναι ἀπαιτήσεις εἶναι προνομιοῦχοι καὶ κατά τὸ ἄρθρον 205 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, τοῦτο δέ διότι διά τοῦ v.δ. 2687/1953 ως προκύπτει καὶ ἐκ τῆς Εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως τοῦ v. 2928/1954, ἐσκοπήθη δπως ἐνισχυθῇ ἡ νομική θέσις τῶν ως ἐπὶ τὸ πλεῖστον ξένων δανειστῶν, τῶν χρηματοδοτούντων ἐπὶ

προτιμωμένη ναυτικῆς ὑποθῆκη τὴν ναυπήγησιν ἢ τὴν ἀγοράν πλοίων νηολογουμένων ως κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ. Ἡ ἀντίθετος ἡρμηνεία καθ' ἥν καὶ τά μή ἀναγνωριζόμενα ὑπό τῆς ἀνωτέρω διατάξεων τοῦ ἄρθρου 205 KINΔ ναυτικά προνόμια τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τοῦ 1926 κατατάσσονται εἰδικῶς ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω πλοίων πρό τῆς προτιμωμένης ναυτικῆς ὑποθῆκης, ἀντιμάχεται εὐθέως τὸν ως εἰρηται σκοπόν, ἀφοῦ ἡ Διεθνῆς ἀντη Σύμβασις, πέραν τῶν τεσσάρων κατηγοριῶν προνομίων ἀτινα καὶ δὲ KINΔ διά τοῦ ἄρθρου 205 προβλέπει, καθιεριοὶ καὶ ἔτερα τοιαῦτα, ἵτοι πλείσια η τὸ Ἐλληνικὸν δίκαιον ναυτικά προνόμια, αὐτός δέ (δηλονότι ἡ καθιερωσίς πλειόνων ναυτικῶν προνομίων διά τῆς διεθνοῦς συμβάσεως), ὑπῆρξε καὶ δὲ κύριος λόγος, δὲ δέν ἐκυρώθη ἡ σύμβασις ἀντη ὑπό τῆς Ἐλλάδος. Ἡξ ἀλλού ἐν δψει τοῦ ως ἀνω σκοποῦ τοῦ νομοθέτου θά ἦτο ἀνακόλουθον, αἱ μὲν ἀπλαὶ καὶ προτιμώμεναι ὑποθῆκαι εἰπὶ πλοίων τὰ δποῖα δέν ἀπολαύουν τοῦ προνομιακοῦ καθεστώτος τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ v.δ. 2687/1953 ἀλλά καὶ αἱ ἐγχειρόγραφοι ἀπαιτήσεις, νά κατατάσσονται μετά τὰ δλιγόντερα προνόμια τοῦ ἄρθρου 205 KINΔ, αἱ δέ προτιμώμεναι ὑποθῆκαι εἰπὶ πλοίων νηολογηθέντων κατά τὸ ἄρθρον 13 v.δ. 2687/1953 νά κατατάσσονται μετά τὰ πλείσια, ἐν σχέσει πρός τὸ KINΔ, προνόμια τοῦ ἄρθρου 2 τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1926, ἐνῷ, δ σκοπός τῆς εἰδικῆς καὶ προνομιακῆς ως ἀνω νομοθεσίας, εἶναι δὲ περιορισμός τῶν κατά τὸ Ἐλληνικὸν δίκαιον ναυτικῶν προνομίων ὑπέρ τῶν προτιμώμενων ὑποθῆκῶν καὶ οὐχὶ ἡ ἐπαύξησις τούτων. Τέλος ἡ παραδοχὴ τῆς προεκτεθείσης ὑπό τῆς πλειοψηφίας ἡρμηνείας, θά είχε καὶ τὸ μή περιλαμβανόμενον ἐν τῇ βουλήσει τοῦ νομοθέτου ἀποτέλεσμα, νά προστατεύνονται κατά προβάδιμα προνόμια μή προβλεπόμενα ὑπό τῆς Ἐλληνικῆς νομοθεσίας, ἐν ὑπάρξει προτιμωμένης ὑποθῆκης. "Οθεν, κατά τὴν ησσονα ταύτην

γνώμην, τὸ Ἐφετεῖον παρεβίασε τάς προαναφερθείσας διατάξεις καὶ θά δεῖ νά ἀναιρεθῇ ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις κατά τὸν ἀποδίδοντα εἰς ταύτην τὴν ἐκ τοῦ ἄρθρου 559 ἀριθμ. 1 K.Πολ.Δ. πλημμέλειαν ως ἀνω 4ον λόγον ἀναιρέσεως.

Παρατηρήσεις:

Ἡ προκειμένη ἀπόφαση τοῦ "Αρειου Πάγου θίγει καίρια τὴν ναυτική πίστη καὶ θέτει ζήτημα ἀναθεωρήσεως τοῦ 19ου δρου τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων νηολογήσεως πλοίων ως κεφαλαίων ἑξωτερικοῦ.

Πρῶτον διότι, ἐπικυρώνοντας τὴν ἐπικρατοῦσα στή νομολογία τάση, (βλ. ΑΠ 913/1975 'Ε'ΕμπΔ KZ'282, 450/1976 NoB 24 964, 645/1976 NoB 28 16, 899/1982), θεωρεῖ διτὶ τὸ ἄρθρ. 2 τῆς διεθνοῦς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τῆς 10 Ἀπριλίου 1926 «γιά τὴν διεθνή ἐνοποίηση κανόνων σχετικῶν μέτα τὰ ναυτικά προνόμια καὶ τίς ὑποθῆκες» (βλ. τὸ κείμενο τῆς διεθνοῦς συμβάσεως στήν ἐλληνική, ΠειρN 1, 113), στό δποῖο παραπέμπει δὲν λόγῳ δρος τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων, δέν ἀποτελεῖ κανόνα δικαίου πού ίσχυει στήν Ἐλλάδα διότι ἡ διεθνής σύμβαση δέν ἔχει κυρωθεῖ ἀπό τή χώρα μας καὶ συνεπῶς δέν ἔχει δημοσιευθεῖ στήν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως. Παραμερίζοντας τίς ἐπιφυλάξεις πού θά μποροῦσε νά ἔχει κανείς δσο ἀφορᾶ τή νομική δρθότητα τοῦ τυπικολογικοῦ αὐτοῦ ἐπιχειρήματος, περιορίζομαι νά ἐπισημάνω δύο πρακτικά δστοχες συνέπειες τῆς θέσεως αὐτῆς. Ἡ πρώτη εἶναι διτὶ δανειστής πού δικαιοῦται ν' ἀναγγείλει τὴν ἀπαιτησή του πρός κατάτηξη δέν ἀρκεῖ νά ὑποβάλει γενικά αἴτημα προνομιακῆς κατατάξεως. Ὁφελει νά ἔχειδικεύει αὐτό μνημονεύοντας στό ἀναγγελτήριο τό ἄρθρ. 2 τῆς διεθνοῦς συμβάσεως καὶ ἀποδεικνύοντας τό περιεχόμενον του. "Αν δέν τό κάμει, δ ἐπιφορτισμένος μέ τόν πλειστηριασμό τοῦ πλοίου συμβολαιογράφος ἀδυνατεῖ νά κατατάξει προνομιακά αὐτόν! Ἡ δεύτερη εἶναι διτὶ τό περιεχόμενον τοῦ προκειμένου ἄρθρου ἐκτιμᾶ κυριαρχικά δ δικαστής τῆς ούσιας. "Ετσι οἱ πίνακες κατατάξεως τῶν δανειστῶν πού ἀναγγέλλονται στούς πλειστηριασμούς πλοίων νηολογημένων ως κεφαλαίων ἑξωτερικοῦ (δηλ. τῶν πλοίων πού ἀποτελοῦν τόν κύριο δγκο τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας) δέν ὑπόκεινται σέ ἀναιρετικό ἔλεγχο!

Δεύτερον διότι δέχεται (κατά πλειοψηφία' ἀλλιώς η ΑΠ (Τμ. A) 19/1982 NoB 30, 1245 ή δποία καὶ ὑπῆρξε η αίτια νά παραπεμφθεῖ τό θέμα στήν 'Ο-

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: HELLSMAR BARIES

λομέλεια) δτι δ λ α τά ναυτικά προνόμια που θεσπίζει τό δρθ. 2 της διεθνούς συμβάσεως προηγούνται τής προτιμωμένης ναυτικής ύποθήκης. Η αποψη αυτή στηρίζεται στήν άτυχή διατύπωση τής διατάξεως και παραβλέπει έντελως τό σκοπό της. "Οπως είναι γνωστό, δ 1905 δρος τών έγκριτικών πράξεων άπειρεψε νά ένισχύσει τή νομική θέση τών χρηματοδοτῶν τής ναυπηγήσεως ή άγορας πλοίων νηολογουμένων ώς κεφαλαίων έξωτερικού και συνήθως έπιβαρυνομένων μέ προτιμωμένη ναυτική ύποθήκη. Η κατάταξη δμως δλων τών ναυτικῶν προνομίων τής διεθνούς συμβάσεως πρίν άπό τήν προτιμωμένη ναυτική ύποθήκη άνταγωνίζεται τό σκοπό αύτόν διότι ή διεθνής σύμβαση καθειρώνει περισσότερα άπ' δ, τι τό έλληνικό ούσιαστικό δίκαιο (δρθ. 205 KINΔ) ναυτικά προνόμια. "Άλλωστε αύτός ήταν δ λόγος που ή χώρα μας δέν κύρωσε (δν και ίπόγραψε) τή διεθνή σύμβαση. Τό έπιχείρημα τής πλειοψηφίας τής άποφάσεως δτι ειδικά τό ναυτικό προνόμιο τού δρθ. 2 άρ. 5 τής διεθνούς συμβάσεως δέν ζημιώνει τή ναυτική πίστη άλλ' άντιθετα προάγει αύτή διότι διευκολύνει τήν προμήθεια έφοδίων και τήν έκτελεση έπισκευών κατά τή διάρκεια τού πλοιού, άπηχεί άλλες έποχές. Σέ πλαισιούς χρόνους ή συνενόηση τού πλοιάρχου και τού πλοιοκτήτη ήταν κατά τό ταξίδι δυσκολότατη (δν δχι άδυνατη). Ό πλοιαρχος είχε τότε άνάγκη τού ναυτικού προνομίου γιά νά έξασφαλίσει τή συνέχιση τού ταξιδιού (βλ. δρθ. 191 άρ. 7 και 8 τού γαλλικού Έμπορικού Κώδικα δπως ίσχυσε αύτούσιος στή χώρα μας).

Στή σύγχρονη δμως έποχή ή τεχνολογική έξέλιξη έχει άχρηστεύσει αύτό. Διότι έπιτρέπει τήν καθημερινή έπαφή τού πλοιοκτήτη μέ τόν πλοιαρχο και τούς ναυτικούς του πράκτορες στά διάφορα λιμάνια και παρέχει σ' αύτόν τή δυνατότητα νά συμφωνήσει «προσωπικά» τή σύμβαση έφοδιασμού ή έπισκευής τού πλοιού και νά θέσει στή διάθεση τού πλοιάρχου ή τού πράκτορα τίς άναγκαιες τραπεζικές πιστώσεις. Εξ άλλου, άφού δ πλοιοκτήτης μπορεί νά σχηματίσει προσωπική γνώμη γιά τήν κατάσταση τού πλοιού και έχει τήν εύθυνη τής μή συνεχίσεως τού ταξιδιού, σκόπιμη είναι, ίδιως γιά τήν πρόληψη καταχρήσεων, νά πάρει αύτός τήν άπόφαση τής συνεχίσεως ή διακοπής του. Άλλα και δ ίσχυρισμός δτι τό προνόμιο είναι και σήμερα χρήσιμο στούς πλοιοκτήτες μικρής οίκονομικής έπιφάνειας, δέν έπιβεβαιώνε-

ται στήν πράξη. Πείρα έβδομηντα και πλέον έτών τής έλληνικής έμπορικής ναυτιλίας (τό προνόμιο κατάργησε δ v. ΓΗΖΙ/1910) πού άποτελεῖται κυρίως άπό πλοιοκτήτες μικρής και μέσης οίκονομικής έπιφάνειας τών δποίων τά πλοια ταξιδεύουν σέ δλες τίς θάλασσες τής ύδρογειου άναλογα μέ τίς άνάγκες τής ναυλαγορᾶς (tramping), δείχνει μέ τρόπο πειστικό δτι τό προνόμιο είναι άχρηστο γιά τή σύγχρονη ναυτιλία. Οι άντιθετες άντιληψεις άπηχον παλαιά έθιμα πού καλύπτουν σήμερα νεκρές άνάγκες και διευκολύνουν καταχρήσεις πού θίγουν τόν ύποστηρικτή τής πίστεως τού πλοιοκτήτη θεσμό τής ναυτικής ύποθήκης (άπλης ή προτιμωμένης). Γιά τούς λόγους αύτούς ή διεθνής σύμβαση τών Βρυξελλών τής 27 Μαΐου 1967 «γιά τή διεθνή ένοποίηση κανόνων σχετικών μέ τά ναυτικά προνόμια και τίς ύποθήκες» (βλ. τό κείμενο τής διεθνούς συμβάσεως στήν έλληνική Πειρ. N 1, 348) κατάργησε τό ναυτικό προνόμιο τών άπαιτήσεων πού πηγάζουν άπό συμβάσεις πού έκαμε δ πλοιαρχος μακριά άπό τό λιμάνι νηολογήσεως γιά τίς άνάγκες τής συντηρήσεως τού πλοιού ή τής συνεχίσεως τού ταξιδιού. Δέν πρέπει δέπισης νά διαφεύγει δτι κατά τήν κατάρτιση τής διεθνούς συμβάσεως τού 1926 ύποστηριχθηκαν έντελως άντιθετες άποψεις άναφορικά μέ τή θέσπιση και τή σειρά κατατάξεως τού προνομίου. Οι άγγλοσαξονικές χώρες διέθεσαν μεγάλο άριθμο προμηθευτῶν και έπισκευαστῶν πλοίων και ύποστηριξαν μέ πείσμα τήν καθιέρωση προνομίου προηγούμενου τής ναυτικής ύποθήκης. Οι ναυτικές χώρες πού είχαν άνάγκη ίσχυρης ύποθηκής τής πίστεως, άντερασαν μέ σθένος. Ό συμβιβασμός πού έγινε διατυπώθηκε στή διεθνή σύμβαση. Οι σχετικές άπαιτήσεις έξασφαλίστηκαν μέ προνόμιο προηγούμενο τής ναυτικής ύποθήκης (δρθ. 2 άρ. 5), τού δποίου δμως περιορίστηκε σημαντικά ή χρονική διάρκεια (σύμφωνα μέ τό δρθ. 9 § 1 τής διεθνούς συμβάσεως τό προνόμιο άποσβήνεται μόλις περάσουν δεί μήνες άπό τή γένεση τής έξασφαλισμένης ή πάτο άπαιτήσεως). Άλλ' ή διάταξη τού δρθ. 9 § 1 τής διεθνούς συμβάσεως δέν έφαρμόζεται στά νηολογημένα ώς κεφάλαια έξωτερικού πλοία, άφού δ 1905 δρος τών έγκριτικών πράξεων καθόρισε μόνο τίς άπαιτήσεις πού έχουν ναυτικό προνόμιο στά πλοια αύτά. Ή ένασκηση και ή άπόσβεση τών ναυτικῶν προνομίων



INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE: TONIO COLON
TELEX:
From U.S.A.: 368-8572
From Others: 379-8572

TELEPHONE:
Colon 45-0127
45-0137 45-0128

MAILING ADDRESS:
P O Box 443
Colon, R Panama

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY - FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE: TONIO PANAMA
TELEX:
From U.S.A.: 368-2633
From Others: 379-2633

TELEPHONE:
Panama 23-9920

MAILING ADDRESS:
P O Box 6-4000
El Dorado
Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY - FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL - 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

πού βαρύνουν και τά έν λόγω πλοϊα ρυθμίζεται άπο τόν KINΔ (τίτλος 9ος). Έτσι, αν δεχθεὶ κανεὶς τή θέση τῆς πλειοψηφίας τῆς ἀποφάσεως, τό προνόμιο τῶν ἀπαιτήσεων πού πηγάζουν ἀπό συμβάσεις πού ἔκαμε δι πλοίαρχος μακριὰ ἀπό τό λιμάνι νηολογήσεως γιά τίς ἀνάγκες τῆς συντηρήσεως τοῦ πλοίου και τῆς συνεχίσεως τοῦ ταξιδιοῦ (ἄρθρ. 2 ἀρ. 5 τῆς διεθνοῦς συμβάσεως) δέν ἀποσβήνεται μέ τήν πάροδο ἔξι μηνῶν ἀπό τή γένεση τῶν σχετικῶν ἀπαιτήσεων (ἀλλιώς Ἐφ. Πειρ. 271/1982 Πειρ. N 4, 46) ἀλλά μέ τήν παραγραφή τῶν ἀξιώσεων αὐτῶν, ή δοία εἰναι ἑτήσια (ἄρθρ. 289 ἀρ. 3 KINΔ) και ἀρχίζει ἀπό τό τέλος τοῦ ἔτους πού γεννήθηκε ἡ ἀπαιτήση και εἰναι δικαστικά ἐπιδιώξιμη (ἄρθ. 291 KINΔ.). Εἶναι αὐτονόητο διτή ή διεύρυνση αὐτή τῶν χρονικῶν δρίων τῆς λισχύος τοῦ προνομίου εἶναι σε βάρος τοῦ ἐνυποθήκου δανειστή τοῦ πλοίου, δέν φαίνεται δέ ν' ἀπασχόλησε τό Ἀκυρωτικό κατά τήν ἐκδοση τῆς προκειμένης ἀποφάσεως του.

'Αλλ' ή θέση τοῦ προτιμωμένου ἐνυπόθηκου δανειστή ἔξασθενίζει κυρίως διότι ή πλήρης ἐφαρμογή τοῦ ἄρθρ. 2 τῆς διεθνοῦς συμβάσεως συνεπάγεται τήν πρόταξη και ἀλλων ἀπαιτήσεων, εὐρύτερης μάλιστα σημασίας και ἐκτάσεως, δπως οι ἀποζημιώσεις γιά ἀπώλεια ή βλάβη τοῦ φορτίου (cargo claims) ή γιά σύγκρουση ή ἀλλα ἀτυχήματα τῆς ναυσιπλοΐας (autres accidents de navigation). Ή ἀναγνώριση ναυτικοῦ προνομίου ὑπέρ τῶν ἀποζημιώσεων γιά ἀπώλεια ή βλάβη τοῦ φορτίου εἶναι ἀστοχη διότι ή ἀσφαλιστική κά-

λυψη τοῦ φορτίου ἀποτελεῖ τόν κανόνα και συνεπῶς τό προνόμιο δέν ἔξασφαλίζει πράγματι τό (νόμιμο) κομιστή τῆς φορτωτικῆς ἀλλά τόν ἀσφαλιστή πού ἰκανοποίησε αὐτόν και ὑποκαταστάθηκε στά δικαιώματά του. Έξ ἀλλου ή καθιέρωση ἀπό τή διεθνή σύμβαση ναυτικοῦ προνομίου ὑπέρ τῶν ἀπηζημιώσεων αὐτῶν φείλεται στήν ἀδιάλλακτη στάση τῶν χωρῶν τῶν φορτωτῶν ('Αργεντινή, ΗΠΑ). Και τό ναυτικό αὐτό προνόμιο κατάργησε ή νέα διεθνής σύμβαση τοῦ 1967 πού προαναφέραμε, δέν βλέπω δέ γιά ποιο λόγο πρέπει νά υιοθετηθεῖ ἀπό τή χώρα μας, τής δοίας ή ἐμπορική ναυτιλία εἶναι ὑποχρεωμένη νά προσφεύγει στή ἔνη κεφαλαιαγορά μέ δυσμενέστερους ἀπ' δ, τι οι ναυτιλίες ἀλλων χωρῶν δρους. 'Αλλα και ή ἀναγνώριση ναυτικοῦ προνομίου ὑπέρ τῶν ἀποζημιώσεων γιά ἀτυχήματα τῆς ναυσιπλοΐας δέν συμβιβάζεται μέ τό πνεῦμα φειδοῦς πού πρέπει νά διέπει τά προνόμια.

Και βεβαίως θά μποροῦσε κανεὶς νά παραμερίσει τά δυσμενή γιά τήν ἑλληνική ἐμπορική ναυτιλία ἀποτελέσματα τῆς ἀποφάσεως, ὑποδεικνύοντας τήν ἐπιβάρυνση μέ ἀπλή ναυτική ὑποθήκη τῶν ναυπηγουμένων ή ἀγοραζομένων πλοίων πού νηολογοῦνται ώς κεφάλαια ἔξωτερικοῦ. Διότι δ 19ος δρος τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων εἰσάγει ἔξαιρετικό δίκαιο πού ρυθμίζει μόνο τά δικαιώματα τοῦ προτιμωμένου δανειστή. Ή μεθόδευση δμως αὐτή δέν πρόκειται νά γίνει δεκτή ἀπό τούς κεφαλαιοδότες τῶν ἑλλήνων ἐφοπλι-

στῶν διότι ή προτιμωμένη ναυτική ὑποθήκη δέν ἀποτελεῖ ἀπλῶς τό συνήθη τρόπο ἐμπράγματης ἔξασφαλίσεώς τους ἀλλά παρέχει και σημαντικότερα πλεονεκτήματα σ' αὐτούς. Δέν ἀπομένει συνεπῶς ἀλλη λύση ἀπό τή διατύπωση τοῦ προκειμένου δρου τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων νηολογήσεως πλοίων ώς κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ κατά τέτοιο τρόπο ώστε νά προηγοῦνται τής προτιμωμένης ναυτικῆς ὑποθήκης μόνο τά ναυτικά προνόμια τῆς διεθνοῦς συμβάσεως πού ἀναγνωρίζονται και ἀπό τό δρθρ. 205 § 1 KINΔ (ἀποψη μέ τήν δοία συντάχθηκε ή μειοψηφία τῆς ἀποφάσεως). Διότι δχω τή γνώμη δτι τό ἔξαιρετικό δίκαιο τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων, κάμνοντας ἀναφορά στο ἄρθρ. 2 τῆς διεθνοῦς συμβάσεως τοῦ 1926, ἀπέβλεψε νά ἔξασφαλίσει τούς (ἀλλοδαπούς) χρηματοδότες τῶν ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ἀπό τό ἐνδεχόμενο τής μεταβολῆς τής ἑλληνικῆς νομοθεσίας και τής ὑπέρμετρης αὐξήσεως τῶν ναυτικῶν προνομίων (βλ. 'Αν τά πασης, 'Απαιτήσεις ἀπολαύσουσαι ναυτικῶν προνομίων 1976, σ. 246). Έτσι ἀφενός μέν ἀπέκλεισε τήν ἐπιβάρυνση τῶν νηολογημένων ώς κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ πλοίων μέ ναυτικά προνόμια πού δέν προβλέπει ή διεθνής σύμβαση τοῦ 1926, ἀφετέρου δέ ὑπέβαλε τόν προτιμώμενον ἐνυπόθηκο δανειστή στήν τυχόν εὐνοϊκότερη μεταρρύθμιση τοῦ «κοινοῦ» δικαίου.

Αντώνης Μ. Αντάπασης

THE HELLESPONT GROUP

Managers

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

London Agents

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



ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

Ναυπηγική δραστηριότητα

Τό ναυπηγείο «3η Μαΐου» της Ριγιέκας υπέγραψε συμβόλαιο γιά τήν κατασκευή τριών μπάλκ καρριερών τών 16.000 τον. d.w. γιά λογαριασμό έταιρίας τού Πεκίνου. Τό πρώτο άπό τά σκάφη αύτά θά παραδοθεῖ τό 1984. Σημειούται διτι τό ίδιο ναυπηγείο έχει ήδη παραδώσει 11 πλοϊα και 14 δηζελομηχανές στήν ίδια κινεζική ναυτιλιακή έταιρια.

Μέ τίς παραγγελίες αύτές τό σύνολο τών ύπο κατασκευή πλοϊων τού έν λόγω ναυπηγείου άνερχεται σε 19 πλοϊα πού τού έξασφαλίζουν έργασια μέχρι τά μέσα τού 1985.

Τό ναυπηγείο της «3ης Μαΐου» παρέδωσε πρόσφατα τό σύνθετο μπάλκ «Πελσεζάκ» πού είναι το μεγαλύτερο έως τώρα σκάφος πού ναυπηγήθηκε στή Γιουγκοσλαβία γιά τόν έμπορικο στόλο. Είναι 72.000 τον. d.w. μήκους 235 μ. και πλάτος 32,2 μ. και έχει μηχανή Σουλτζερ 10.000 HP κατασκευασθείσα στό ναυπηγείο.

ΔΑΝΙΑ

Συρρικνωση

Έπειτα άπό μιά υπερβολικά ταχύρρυθμη άνάπτυξη, ή δανική έταιρία DFDS άναγκαζεται τώρα νά προβει σέ άθροες πωλήσεις πλοϊων. Περίπου δέκα όχηματαγωγά και έπιβατηγά σκάφη τίθενται πρός πώληση και πιστεύεται διτι θά άποδωσουν άρκετά, ώστε νά ισοσκελισθεί ο προϋπολογισμός τής έταιρίας γιά τό 1983. Τόν προηγούμενο χρόνο ή DFDS έχει έλλειμμα τής τάξεως τών 19,2 έκατομ. κορωνών.

Ηδη έχει πωληθεί τό «Ντάνα Σιρένα», ένω παροπλίστηκε τό «Ντάνα Κορόνα». Ακολούθησε ή πωληση τού «Ντάνα Αγκύλα» γιά 300 έκατομ κορώνες. Θά άκολουθήσουν τά σκάφη ρό-ρό «Ντάνα Χάφνια» και «Ντάνα Φιουτσούρα», τό «Νόπαλ Οπτίμα», τό «Ντάνα Μινέρβα», τό «Στάφφορντ», τό φέρρυς «Γουίνστον Τσάρτσιλ», «Πρίνσες Μαργκρέττη» δημοσιεύεται τήν λειτουργία τών γραμμών της.

Η μείωση τού στόλου τής έταιρίας θά έχει σάν άποτέλεσμα μιά μείωση 350 άτόμων στό προσωπικό, άλλα ή DFDS έλπιζε διτι δέν θά χρειασθεί νά διακόψει τήν λειτουργία τών γραμμών της.

Τά προβλήματα αύτά, όφειλονται, κατά τήν DFDS στήν άσυλλογιστα γρήγορη άναπτυξη κατά τά έτη 1981 και 1982, έλπιζεται δέ διτι μέ τίς προαναφερόμενες πωλήσεις, ή έταιρία θά άπαλλαγει άπο ύφισταμενες ύπερογκες κεφαλαιουχικές ύποχρεώσεις.

H.P.A.

Παραγγελίες τάνκερς

Η «Οσεαν Κάρριερς» τού Χιούστον άνεθεσε τήν ναυπηγηση άκόμα τριών τάνκερς τών 30.000 τον. d.w., στά ναυπηγεία τής Τάμπα. Έται αύξηση τό σύνολο τών ύπο ναυπηγηση σκαφών της σέ πέντε, τό πρώτο άπό τά όποια άναμενεται νά παραδοθεῖ τό 1985.

Η άξια τών νέων σκαφών κυμαίνεται περι τά 52 έκατομ. δολ. άνά σκάφος ή δέ θυγατρική έταιρια τής «Οσεαν Κάρριερς», ή «Οσεαν Πρόντακτ Τάνκερς», θά δρομολογήσει τά τάνκερς γιά λογαριασμό τής Στρατιωτικής Διοίκησης Θαλασσών Μεταφορών χρησιμοποιούμενα γιά νά έφοδιάζουν έν πλώ μέ ύγρα καύσιμα, τά τάνκερς τού Άμερικανικού Πολεμικού Ναυτικού.

Τά ναυπηγεία τής Τάμπα έχουν έγκαταστάσεις στίς Μεγάλες Λίμνες και στό Νασιβίλ τού Τεννεσή. Τό άρχικό σχέδιο γιά τήν ναυπηγηση προέβλεπε διτι τά τμήματα τής πλώρης και τής πρύμης θά ναυπηγούνταν στίς Μεγάλες Λίμνες και μετά άπο σύνδεση και έξοπλισμό θά έπλεαν στήν Τάμπα. Έκει τά τμήματα θά χωρίζονταν και τά τοπικά ναυπηγεία θά τοποθετούσαν τά μεσαία κομμάτια. Τό φιλόδοξο αύτό σχέδιο έγκαταλειφθήκε και ή πλήρης ναυπηγηση θά γίνει τελικά στά ναυπηγεία τής Τάμπα, δημοσιεύεται θά μπορεί νά χρησιμοποιηθεί και ώς μεταγωγικό.

σιμοποιηθεί ή νέα δεξαμενή, μήκους 1.200 ποδών, ή όποια είναι ίκανη νά χωρίζεται, ώστε νά φιλοξενεί συγχρόνως έπισκευές και ναυπηγήσεις.

Τό «United States»

Άπο τά 15 ναυπηγεία πού είχαν άρχικώς δώσει προσφορές έχουν παραμείνει μόνο τρία ένδιαφέρομενα γιά τήν μετασκευή τού ύπερωκεανίου «United States» 28.216 κ.ο.χ. μέ προϋπολογιζόμενο κόστος 100 έκατομ. δολλαρίων. Τά ναυπηγεία αύτά είναι: τό «Χοβαλτσέρκε» τού Άμβούργου, τό «Χάπαγκ-Λόύδη τού Μπρέμερχαβεν και τό άμερικανικό ναυπηγείο «Μπάθ — Αίρον - Γώρκε».

Στά ναυπηγεία τού «Χοβαλτσέρκε» θεωρούσαν βέβαιο πώς θά άναλαβουν τήν έργασια έντος τού θέρους. Έγνωσθη δέ δλου διτι διοικούσα επιτροπή τού ναυπηγείου «Βουλκάν» τής Βρέμης άπερριψε κάθε προσφορά μέ τόν ισχυρισμό διτι τό πλοϊο είχε σοβαρά μολυνθεί άπο τόν άμιαντο μέ κίνδυνο τής ύγειας τών έργατων τού ναυπηγείου.

Σημειώνουμε διτι τό «United States» πουλήθηκε τό 1981 έναντι πέντε έκατομ. δολλαρίων γιά νά κάνει κρουαζέρες μέ άναχωρήσεις άπο τήν άκτη τού Ειρηνικού τών ΗΠΑ. Πάντως άρμοδια «Υπηρεσία τών ΗΠΑ δήλωσε διτι θά παρακολουθήσει τίς μετασκευές τού πλοϊου γιατί θέλει νά έξασφαλίσει διτι τό πλοϊο θά μπορεί νά χρησιμοποιηθεί και ώς μεταγωγικό.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Άθρός ες παραγγελίες

Σοβαρή άνακαμψη τών παραγγελιών παραπρήθηκε στά ιαπωνικά ναυπηγεία γιά μπάλκερς τών 30-40.000 τον. d.w. κατά τούς μήνες Μάρτιο και Απρίλιο. Οι παραγγελίες προέρχονται βασικά άπο Ιάπωνες, άνερχόμενες συνολικά σέ 5 έκατομ. τόννους, άπο τίς όποιες οι πλοιοκτήτες παρήγγειλαν περι τά 35 πλοϊα, 850.000 τον. γκρός.

Ειδικότερα ή Μιτσουμπίσι δέχτηκε πα-

YEMENI

HODEIDAH - MOCHA & SALIF

For fast, efficient reliable services

throughout Yemeni ports please contact

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

ραγγελίες για 35 μπάλκερς αύτού του τύπου που της έξασφαλίζουν ναυπηγική έργασία για ένα χρόνο. "Ηδη διαπραγματεύεται τήν παραγγελία και άλλων 10 όμοιων σκαφών.

"Η Ισικαβατζίμα έκλεισε συμφωνία για 10 πλοϊα του ίδιου τύπου. Έξι άλλου και τά μικρότερα ναυπηγεία δέχτηκαν παραγγελίες που συνδέονται κατά κύριο λόγο με τά ναυπηγικά προγράμματα της γνωστής έταιριας Σάνκο. Έξι άλλου άρκετοι Ίπανες έφοπλισται έχουν παραγγείλει μπάλκ κάρριερς μέτων σκοπό νά τά χρονοναυλώσουν στήν Σάνκο.

"Ένδιαφέρουσα έξι άλλου είναι και ή παραγγελία γιά τέσσερα handy size μπάλκ κάρριερς της έταιριας «Τζαμήλ Σίππινγκ» που έχει έδρα τίς Βερμούδες, έναντι συνολικού κόστους 65 έκατομ. δολλαρίων.

Τά σκάφη θά παραδοθούν σέ τριμηνα διαστήματα άπό τόν Ίουλιο τού έπομένου έτους και θά είναι έφοδιασμένα μέχι μηδόστροφες μηχανές «Μπουρμάστερ» και φορτωτήρες.

Τά σκάφη τής «Σάνκο»

Μέ πρωταρχικό στόχο τή μείωση τού κόστους άνα τόννο τών μεταφερομένων προϊόντων σχεδιάστηκαν τά 80 περίπου μπάλκερς που παρήγγειλε η «Σάνκο Στήμσιπ».

Στήν πραγματικότητα τά πλοϊα αύτά δέν θά είναι παρά μεγαλύτερες παραλλαγές τών γνωστών φορτηγών πολλαπλής χρήσεως, ή δέ έμφαση στήν σχεδίαση και ναυπήγηση τών πλοίων θά δοθεί στόν αύξημένο χώρο φορτίου. Αύτό θά έπιπευχθεί μέ μειωμένο βύθισμα, χώρους άποθηκεύσεως στό κατάστρωμα και τήν υπαρξη πέντε άμπαριών.

Η κατανάλωση καυσίμων θά κυμαίνεται γύρω στούς 20 τόννους ήμερσίως πράγμα που σημαίνει οικονομία κατά έν τρίτο τής καταναλώσεως παρόμοιων παλαιοτέρων σκαφών.

ΙΣΡΑΗΛ

Ο στόλος τῶν κοντέϊνερς

"Η γνωστή ναυτιλιακή έταιρια Ζίμ πρόσθεσε δύο άκόμη πλοϊα κοντέϊνερς στόν στόλο τού Ειρηνικού, φθάνοντας τή δύναμη της σέ 12 σκάφη τής κατηγορίας αύτής. Πρόκειται γιά τά νεότευκτα πλοϊα «Ζίμ 'Οζάκα» και «Ζίμ 'Ατλαντικ» που άποτέλεσαν άντικειμένο ναυλώσεως και διαθέτουν μεταφορική ικανότητα 410 TEU.

Τά πλοϊα αύτά θά χρησιμοποιηθούν μέ μεγαλειστική άφετηρία τούς λιμένες τής Καλιφόρνιας, πράγμα που θά έπιπρέψει στή Ζίμ νά αύξησει τή συχνότητα τών υπηρεσιών της πρός τήν Ιαπωνία και τή N. Κορέα άπό τή δυτική άκτη τών ΗΠΑ φθάνοντάς την σέ πέντε ταξίδια κατά μήνα.

Οι έξυπρετούμενοι λιμένες θά είναι στήν Αμερική μέν τό Λός Άντζελες και τό Οκλαντ, στήν Ιαπωνία ή Γιοκοχάμα, Όζάκα και Ναγκόγια και στή N. Κορέα τό Μπουσάν.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Οι Μπρίτις Σιπμπίλντερς

Μετά άπό πολύμηνες διαπραγματεύσεις, τά ναυπηγεία τού Σάντερλαντ πουύ άνήκουν στό γκρούπ τών «Μπρίτις Σιπμπίλντερς», έξασφάλισαν παραγγελία γιά δύο μπάλκ κάρριερς τών 45.700 τον. d.w. γιά λογαριασμό τής μεξικανικής έταιριας TMM.

Πρόκειται γιά σύγχρονα σκάφη μέ μεγάλη πετρελαιοκαρβονική ικανότητα, κοντέϊνερς, σωλήνων τυποποιημένου μεγέθους και ξελείας σέ δέματα, έφοδιασμένα μέ φορτωτήρες πουύ παραδοθούν τόν Φεβρουάριο και Αύγουστο τού 1985.

Χωρίς νά γνωσθεί μέχρι στιγμής ή άξια τών παραγγελθέντων σκαφών, πληροφο-

ρούμεθα διπαρεχέθη δάνειο άπό βρετανική τράπεζα ύψους 60 έκατομ. δολλαρίων μέ τήν έγγυηση τού ECGD.

Άγορές κρουαζιεροπλοίων

Σέ μία έντυπωσιακή ένέργεια, ή βρετανική έταιρια «Κιούναρντ» άγόρασε τά δύο νορβηγικά κρουαζιερόπλοια «Vistafljord» 24.292 τον. γκρός τού 1973, και «Sagafjord» 24.109 τον. γκρός τού 1965, έναντι τιμής πού έπερνά τά 70 έκατομ. δολλάρια.

Τά δύο σκάφη, πού σύμφωνα μέ πληροφορίες θά ύπαχθούν στό νηολόγιο τών Βερμούδων, έχουν μεταφορική ικανότητα 650 και 550 έπιβατών άντιστοιχα, άγοράσθηκαν κατά τούς Βρετανούς σέ συμφέρουσα τιμή παρά τήν ήλικια τους, δεδομένου διπαρέχεται έγγυηση της έντευκτας σκάφη κοστίζουν περίπου 100 έκατομ. δολλάρια έκαστο.

Τηλετυπικό κέντρο

Τό Λονδίνο πρόκειται νά έφοδιαστεί μέ τό μεγαλύτερο και πιό σύγχρονο τηλετυπικό κέντρο τού κόσμου. Τό τηλετυπικό κέντρο δαπάνης δέκα έκατομμυρίων λιρών θά παραδοθεί στήν «Plessey Electronics» και θά λειτουργήσει τό 1985. Μέχρι τότε περίπου τά τρία τέταρτα δώλων τών συνδρομητών τέλεξ τού Ήνωμένου Βασιλείου θά συνδεθούν μέ τό νέο κέντρο πού θά διαθέτει τήν τελευταία τεχνολογία. Τό γιγαντιαίο κέντρο πού θά έγκατασταθεί στό «Σίτι» τού Λονδίνου θά διαθέτει 25.000 γραμμές συνδρομητών και συνδέσεις μέ περισσότερες άπό 5.000 ύπεραστικές γραμμές πρός δόλλαρια κέντρα τού Ήνωμένου Βασιλείου. Μαζί μέ ένα άλλο κέντρο στήν πρωτεύουσα θά έξυπρετεί δόλους τούς συνδρομητές τέλεξ σέ δόλκηρη τήν περιοχή τού Λονδίνου και θά διαθέτει και πολλές έλεύθερες γραμμές γιά τήν μελλοντική αύξηση τών τηλετυπικών άναγκών.

BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO. HELLAS LTD.

Θυγατρική τής έν Λονδίνω: BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO. LTD.

KENTRIKON: Δημ. Γούναρη 21-23, Πειραιεύς
Τηλ.: 4129.305/6/7
Telex: 212852 - 212853

ΥΠΟΚ/ΜΑ: Κουντουριώτου 19, Θεσσαλονίκη
Τηλ.: 031/524.020/1
Telex: 0412184

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ — ΠΕΤΡΕΛΑΙΕΥΣΕΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ — ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑ ΤΩΝ: a) NAVIGATION MARITIME BULGARE, VARNA (SHIP OWNERS)
β) BULFRACHT, SOFIA (SHIPBROKERS & CHARTERING AGENTS)

Τακτικαί άναχωρήσεις διά φορτηγών γραμμής και TRAMPS πρός και άπό λιμένας:

Μεσογείου	— "Απω 'Ανάτολης
Μαύρης Θαλάσσης	— 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης
'Ηπειρωτικής Εύρωπης	— 'Αγγλίας

*Υποπράκτορες είς όλους τούς Έλληνικούς λιμένας.

ASSOCIATED COMPANIES: BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO.LTD., HAMBURG
BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO. LTD., ANTWERP
BALKAN & BLACK SEA SHIPPING CO.LTD., SINGAPORE

NΟΡΒΗΓΙΑ

'Η νέα σύνθεση'

Σύμφωνα μέ τόν νέο Κανονισμό συνθέσεως πληρωμάτων, οι έφοπλισται μποροῦν νά χρησιμοποιοῦν διλιγαριθμότερο προσωπικό στά πλοϊα τους, έφ' δοσον ἀποδείξουν διτά πλοϊα αύτά έχουν έκσυγχρονισθεῖ κατά όρθολογικό τρόπο από πλευράς έξοπλισμού και πρακτικής έκμεταλλεύσεως. Ή Διεύθυνση Έμπορικής Ναυτιλίας μέ βάση τά στοιχεία αύτά θά προσδιορίζει τήν άκριβή σύνθεση κάθε πλοϊου, σέ συνεργασία μέ άντι προσώπους τών έφοπλιστών και τών ναυτικών.

Η ναυτεργατική δημοσιονομία τής χώρας είναι άντιθετη μέ τόν κανονισμό αύτόν και ἀπειλεῖ νά δραγανώσει έκστρατεία εναντίον τής έφαρμογής του. Η έκστρατεία αύτή ἐνδέχεται νά πάρει διαστάσεις παγκοσμίου μπούκοτάζ τών νορβηγικών πλοίων ἐάν ή ΔΟΜ πάρει ἀπό τό νορβηγικό συνδικάτο τό πράσινο φῶς, τό όποιο περιμένει ἀπό πολλούς ηδη μῆνες.

'Ο στόλος τοῦ "Οσλο"

Ο έμπορικός στόλος τής Ένωσεως Έφοπλιστών τοῦ "Οσλο" περιλαμβάνει 8 έκατομ. τόννους ἐναντί τών 9 έκατομ. τον. τοῦ προη-

γουμένου ἔτους και ἀντιπροσωπεύει τό 41% τοῦ συνολικοῦ νορβηγικοῦ στόλου. Εξ ἄλλου τό 65% τῆς δυνάμεως αύτῆς ἀνήκει στίς 10 μεγαλύτερες έφοπλιστικές ἑταρίες τῆς χώρας.

Οι περισσότερες ἀπό τίς ἑταρίες αύτές διχούν ἐπιδοθεῖ και σέ ἐπιχειρήσεις ἀνορύξεως πετρελαίου στή Βορ. Θάλασσα, και διαθέτουν ηδη 18 πλωτά γεωτρύπανα μέ νορβηγική σημαία, καθώς και 36 πλοϊα βοηθητικά πού ἀπασχολοῦνται στίς ὠκεανίες πετρελαϊκές δραστηριότητες.

Υπολογίζεται διτι τήν 1 Ιανουαρίου τοῦ 1983 οι έφοπλισται τοῦ "Οσλο" κατείχαν ἐν συνόλω 280 πλοϊα πού ἀπασχολοῦσαν περί τίς 6.000 ἀξιωματικούς και ναύτες.

ΝΤΟΥΜΠΑΪ'

Νέα ἐπισκευαστική βάση

Τέθηκε σέ λειτουργία κατά τό μήνα πού πέρασε ή νέα μεγάλη ἐπισκευαστική μονάδα «ΝτουμπάΪ Ντράϊντοκ», πού ἀποτελεῖ ἐνα ἀπό τά μεγαλύτερα ἐπισκευαστικά κέντρα τοῦ κόσμου και τό μεγαλύτερο στό χώρο τῆς Μέσης Ανατολής.

Η νέα ἐπισκευαστική βάση διαθέτει τρεῖς

μόνιμες δεξαμενές χωρητικότητας 250, 500, και ἐνός ἑκατομ. τον. d.w. ἀντίστοιχα και εἰναι ἔξοπλισμένη μέ τά ἀπαραίτητα βιομηχανοστάσια και τόν ἔξοπλισμό γιά τήν ἔξυπηρέτηση 75 σκαφών ἐτησίως πού είναι ὁ ἀρχικός παραγωγικός στόχος του.

Τήν διεύθυνση τῆς ἐπιχειρήσεως ἀνέλαβε ή γνωστή βρετανική ἑταρία «Α καί Π. Α-πλεντορ», ή όποια ἔχει ηδη ὄργανώσει παρομοιες ἐπισκευαστικές βάσεις σέ πολλές χώρες καθώς και στήν Ελλάδα.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Οικονομικές δυσχέρειες

Ἐνα ἀπό τά μεγαλύτερα ναυτιλιακά συγκροτήματα τοῦ Χόγκ Κόγκ, ή «Γουήλοκ Μαριτάϊμ», ἀντιμετωπίζει σοβαρή οικονομική κρίση και προσπαθεῖ νά ἐπιτύχει ἐνα δάνειο σωτηρίας ὑψους 12 ἑκατομ. δολλαρίων.

Ηδη, γιά τήν ἀντιμετώπιση τών ύποχρεώσεών της, ἀναγκάζεται νά προβεῖ σέ ρευστοποίηση ἀκίνητης περιουσίας, πώληση πλοίων και μίας θυγατρικής της ἀσφαλιστικής ἑταρίας, ἐνώ ἐντείνονται οι πιέσεις της πρός τά ιαπωνικά ναυπηγεία γιά τήν ἀναβολή τής παραδόσεως παραγγελθέντων σκαφών.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ



Pandora Maritime Agencies

(PTY) LTD.

Ships Agents & Brokers

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, Filionos Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519794 – 4519719
Telex: 21-1185 SEA GR.

SOUTH AFRICA

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



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

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Οι έπιθεωρήσεις πλοίων στά εύρωπαϊκά λιμάνια

Έπιτα χιλιάδες πλοία έπιθεωρήθηκαν κατά τούς πρώτους 10 μήνες (1.7.1982 — 1.5.1983) της έφαρμογής του μνημονίου γιά τόν έλεγχο τών πλοίων στά λιμάνια τών 14· εύρωπαϊκών χωρών πού μετέχουν σ' αύτό.

Άπο τα πλοία αυτά μόνον 223 βρέθηκαν μέσον σοβαρές έλλειψεις και άπαγορεύθηκε ό πάπλους των μέχρι της άποκαταστάσεως τών έλλειψεων.

Τά ανωτέρω άναφέρθηκαν κατά τή 2η σύνοδο της έπιτροπής του Μνημονίου πού συνήλθε στις 17 και 18 Μαΐου στήν Κοπεγχάγη, στή διάρκεια τής δύοις:

- Συζητήθηκε τό θέμα της έφαρμογής της MARPOL 73/78.
- Άποφασίστηκε ή ίδρυση ένός προγράμματος πληροφορήσεως μέ δρα το Σαίν - Μαλό, η πλήρης ένεργοποίηση τού δύοις άναμένεται νά άρχισει τό 1984, μέ τή συνεχή ροή πληροφοριών γιά τίς έπιθεωρήσεις τών πλοίων πού θά γίνονται σε κάθε χώρα.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύπεβλήθησαν αίτησεις γιά τήν έγγραφή στό Ελληνικό Νηολόγιο βάσει τού άρθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Λέντγουρ ο ρ λ ν τ», φορτηγό, πρώην «Surcouf», ύπο σημαία Γαλλίας, 10.618 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, πού άνήκει στήν έταιρια «Lendworld Shipping Company S.A.» (κ. Γ. Περογιαννάκης).

2. «Αγιος Κωνσταντίνος», φορτηγό, πρώην «African Violet I», ύπο σημαία Λιβερίας, 2.980 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1966, πού άνήκει στήν έταιρια «Γκόλτ Ναυτική Έταιρια» (κ. Κ. Παγώνης).

3. «Φιλία Σή», φορτηγό, πρώην «Winnip», ύπο σημαία Λιβερίας, 22.600 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, πού άνήκει στήν έταιρια «Leones Shipping Inc» (κ. Δ. Βότσης).

4. «Εύθαλια», φορτηγό, πρώην «Spray Derrick», ύπο σημαία Λιβερίας, 29.148 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, πού άνήκει στήν έταιρια «Santos Compania de Inversiones S.A.» (κ. Χ. Κουλούρης).

5. «Αθανάσιος Κ.», φορτηγό, πρώην «Continental Pioneer», ύπο σημαία Παναμά, 15.474 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1969, πού άνήκει στήν έταιρια «Woodcock Compania Naviera» (κ. Γ. Καβούκας).

6. «Αταλάντα», φορτηγό, πρώην «Jag Darshan» ύπο σημαία Ινδίας, 13.341 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1969, πού άνήκει στήν έταιρια «Rose Crown Shipping» (κ. Επ. Μηνάς).

7. «Αναγγελ Σάν», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Voreda», ύπο σημαία Αγγλίας, 35.522 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1981, πού άνήκει στήν έταιρια «Anangel Sun Shipping» (κ. Γ. Πατέρας).

Παραγγελίες

— Ύπεγράφησαν τά συμβόλαια μεταξύ τών κ.κ. Αθών Κομηνού και τών νοτιοκορετικών ναυπηγείων «Χιουντά» γιά τήν ναυπήγηση δύο μπάλκ κάρριερ τών 37.000 τον. d.w. έναντι τιμής 14· έκατομ. δολλαρίων άνα σκάφος, τά όποια θά παραδοθούν τόν Αύγουστο τού 1984 και τόν Νοέμβριο τού 1985 άντιστοιχα.

— Ή. συμφωνηθείσα τιμή κρίνεται συμφέρουσα λόγω τών ύψηλών προδιαγραφών τών παραγγελθέντων σκαφών, τά όποια θά έφοδιασθούν μέ μηχανές Σούλτζερ τής σειράς RTA χαμηλής καταναλώσεως και μέ τέσσερες φορτωτήρες τών 25 τον. έκαστου.

— Οι έταιριες «International Trading» και «Seven Seas Trading» οι όποιες άνήκουν σέ παραδοσιακούς Χίους έφοπλιστάς παραργείλαν στήν «Ισικαβατζίμα — Χαρίμα» τήν κατασκευή δύο σκαφών Future 32 τών 38.000 τον. τά όποια προβλέπεται νά παραδοθούν έντός τού τελευταίου τριμήνου τού 1984.

— Έπισης στά Ιδια ιαπωνικά ναυπηγεία, ό «Ομιλος Αγγελικούση παρήγγειλε τρία σκάφη Future 32 μέ προβλεπόμενη παράδοση τέλη 1984 και άρχες 1985.

Άγοραπωλησίες

— Τό έλληνικό πρόντακτ κάρριερ «Πανδώρα» πρώην «Ardmay» 31.600 τον. d.w. έπωλήθη σέ νορβηγικά συμφέροντα σέ τιμή πού μόλις ύπολείπεται τών 10 έκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες τού Λονδίνου άγόρασαν τό βρετανικό μπάλκ κάρριερ «Baron Napier» 26.931 τον. d.w., 16.646 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1966 σέ τιμή πού κυμαίνεται περί τά 7,5 έκατομ. δολλάρια.

— Άγοράστηκε άπο τού Λιβεριανού μπάλκ κάρριερ «Alcazar», 27.930 τον. d.w. 15.382 τον. γκρός, ισπανικής κατασκευής τού 1973.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης» 27.910 τον. d.w. σέ τιμή περί τά 1.6 έκατομ. δολλάρια.

— Επίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγό σκάφος «Σή Μπέρντα» 15.188 τον. d.w., ιαπωνικής κατασκευής τού 1972, έναντι τιμής περί τά 3 έκατομ. δολλάρια.

— Σέ άγνωστους άγοραστές έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Κάπταιν Λεμόζ», 17.214 τον. d.w. τού 1969, σέ τιμή περί τά 1.8 έκατομ. δολλάρια.

— Έλληνες έμφανίζονται ώς οι άγοραστές τού ιαπωνικού δεξαμενοπλοίου «Asahi Maru No.2» 36.596 τον. d.w. τού 1981 σέ τιμή περί τά 11,8 έκατομ. δολλάρια.

— Ο κ. Τ. Κουλουκουντής άγόρασε τό υπερδεξαμενόπλοιο «Coastal Hercules» 322.563 τον. d.w., βρετανικής κατασκευής τού 1978, έφοδιασμένο μέ συστήματα IGS/COW σέ τιμή περί τά 5,6 έκατομ. δολλάρια.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Μπουένα Εσπεράντζα» 61.928 τον. d.w. τού 1964, σέ τιμή περί τίς 900.000 δολλάρια.

— Έλληνες τού Λονδίνου άγόρασαν τά δελφά μπάλκ κάρριερς «Atlantic Skou» και «Pacific Skou» 25.315 τον. d.w. μέ φορτωτήρες, ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής en bloc περί τών 5,6 έκατομ. δολλαρίων.

— Άγοράστηκε έναντι 1,1 έκατομ. δολλαρίων ώς έστι, τό παροπλισμένο λιβεριανό μπάλκ κάρριερ «Pacific Reliance» 26.338 τον. d.w. τού 1965.

— Έλληνες άγόρασαν τό παναμαϊκό φορτηγό «Ronsona» 26.193 τον. d.w. ναυπηγήσε-

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ ΠΕΡΙ ΚΙΝΗΤΡΩΝ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΕΩΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΕΚ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Γνωστοποιούμε δτι διατίθενται κεφάλαια δι' έπενδύσεις:

- α) Σέ σοβαρά προγράμματα Οίκοδομικών Επιχειρήσεων
- β) Γιά έπεκτάσεις Τουριστικών Επιχειρηματικών Μονάδων
- γ) Έπεκτάσεις Διαλυτήριων Πλοίων
- δ) Ναυπηγοεπισκευαστικές Μονάδες
- ε) Κεφάλαια γιά προβληματικές έπιχειρήσεις πού έχουν άναγκη νά άποκτήσουν νέα ζωτικότητα.

MINIMUM ΠΟΣΟ U.S. Dollars 500.000

Πληροφορίες: K. Σ. ΚΑΛΟΥΜΕΝΟΝ

Ταχ. Θυρίς 97 — Θεσσαλονίκη
Τηλέφ.: 031 — 235360

ως 1967, έναντι τιμής περί τίς 900.000 δολλάρια.

— Σε «Ελληνες έπωληθη τό δόλλανδικό στροβιλοκίνητο ULCC "Maesrix" 318.754 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1975 σε τιμή πού κυμαίνεται περί τα 4 έκατομ. δολλάρια.

— «Ελληνες τέλος, άγόρασαν τό μικτό σκάφος «Weatherly» 47.184 τον. d.w. iαπωνικής κατασκευής του 1968, σε τιμή περί τα 2,5 έκατομ. δολλάρια.

Tά συμβεβλημένα

Κατά τούς μήνες Μάρτιο και Απρίλιο ύπεργράφησαν στό NAT συμβάσεις για τήν άσφαλτη τών πληρωμάτων τών κατωτέρω πλοίων Ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Τρίτων Κ.», λιβεριανό, 18.453 τον. γκρός, άπο 3.9.1982, έκπρόσωπος κ. Εύσταθία Κούλουθρου.

— «Σωτήρης», παναμαϊκό, 5.278 τον. γκρός, άπο 1.10.1982, έκπρόσωπος κ. Αναστ. Θεοδωρίδης.

— «Εῦβοια Λάκη», παναμαϊκό, 11.804 τον. γκρός, άπο 1.10.1982, έκπρόσωπος κ. Παύλος Λέκκας.

— «Λίτσα» λιβεριανό, 6.228 τον. γκρός, άπο 8.12.1982, έκπρόσωπος κ. Συμεών Παλήδης.

— «Αγγελική», λιβεριανό, 6.217 τον. γκρός, άπο 16.11.1982, έκπρόσωπος κ. Συμεών Παλήδης.

— «Μαρπέσσα», παναμαϊκό, 5.916 τον. γκρός, άπο 24.6.1982, έκπρόσωπος κ. Στυλ. Εύσταθιου.

— «Άγια Μαρίνα», ύπό σημαία Μάλτας, 12.374 τον. γκρός, άπο 19.11.1982, έκπρόσωπος κ. Συμεών Παλήδης.

— «Βαλάνι Σπίριτ», παναμαϊκό, 2.895 τον. γκρός, άπο 16.9.1982, έκπρόσωπος κ. Βασ. Ατσίδης.

— «Πέλικαν», κυπριακό, 9.549 τον. γκρός, άπο 10.11.1982, έκπρόσωπος κ. Νίκ. Βαφειάς.

— «Ότο κούριερ», κυπριακό, 1.339 τον. γκρός, άπο 7.12.1982, έκπρόσωπος κ. Ομηρος Ισαακίδης.

— «Μιμή Μ.», ύπό σημαία Μάλτας, 13.509 τον. γκρός, άπο 7.1.1983, έκπρόσωπος κ. Δημ. Μπαρμπούτης.

— «Ελαμπέλλα III», ύπό σημαία Μάλτας, 12.098 τον. γκρός, άπο 3.12.1982, έκπρόσωπος κ. Δημ. Μπαρμπούτης.

— «Νύμφη Κ.» παναμαϊκό, 22.260 τον. γκρός, άπο 25.1.1983, έκπρόσωπος κ. Μιχ. Μαργέτης.

— «Ανδρομέδα» ύπό σημαία Μάλτας, 9.627 τον. γκρός, άπο 29.11.1982 έκπρόσωπος κ. Διον. Ηλιόπουλος.

— «Νέπτυσιον Κ.» παναμαϊκό, 32.644 τον. γκρός, άπο 16.11.1982, έκπρόσωπος κ. Μιχ. Μαργέτης.

— «Πατραϊκός», παναμαϊκό, 11.756 τον. γκρός, άπο 14.12.1982, έκπρόσωπος κ. Εύαγγελος Μαγιάτης.

— «Αλεξία Β.» παναμαϊκό, 12.994 τον. γκρός, άπο 20.12.1982, έκπρόσωπος κ. Χριστ. Ποδιάδης.

— «Λακωνία II», κυπριακό, 12.000 τον. γκρός, άπο 5.1.1983, έκπρόσωπος κ. Παν. Διαμαντής.

— «Κοσμάς», παναμαϊκό, 30.801 τον. γκρός, άπο 11.12.1982, έκπρόσωπος κ. Ανδριόπουλος.

— «Οκτόνια Γκλόρη», λιβεριανό, 45.678 τον. γκρός, άπο 1.4.1983, έκπρόσωπος κ. Δημ. Κρόκος.

— «Κυρνίκος Ε.», λιβεριανό, 25.340 τον. γκρός, άπο 14.12.1982, έκπρόσωπος κ. Παντ. Εύθυμιάδης.

— «Φόρτσιουνσπ Λ.» λιβεριανό, 118.216 τον. γκρός, άπο 5.11.1982, έκπρόσωπος κ. Κων. Χατζηαντωνίου.

— «Τράιαντ», λιβεριανό, 51.542 τον. γκρός, άπο 27.8.1982, έκπρόσωπος κ. Εύγενια Γκότση.

— «Αθανάσιος Δ.», παναμαϊκό, 4.507 τον. γκρός, άπο 15.3.1983, έκπρόσωπος κ. Ανδρ. Διαμαντόπουλος.

— «Ολγα», κυπριακό, 1.586 τον. γκρός, άπο 16.4.1983, έκπρόσωπος κ. Διον. Σταύρου.

Διαλύσεις

— Διαλυτές τής Ταιβάν άγόρασαν τό λιβεριανό στροβιλοκίνητο μεταλλευματοφόρο σκάφος «Καβάλα» 30.946 τον. d.w. σε τιμή 93 δολ. άνά τον. έλ. έκτοπισματος.

— «Επίσης στήν Ταιβάν έπωληθη για διάλυση τό ναυπηγηθέν τό 1965 δεξαμενόπλοιο «Νικόλαος» 29.700 τον. γκρός σε τιμή δολ. 112,75 άνά τον. έλ. έκτοπισματος.

Απαλλαγή από τό φόρο έπισκευών

Κατόπιν ένεργειών τής Ε.Ε.Ε. πρός τό ύπουργειο Οικονομικών άποφασίσθηκε διτ. δταν ή περίοδος τής θεούς άπαλλαγής λόγω έπισκευών συμπίπτει με όλοκληρο έτος άργιας τού πλοίου τότε ή διαρρηγή αύτής μεταφέρεται και άρχιζει δταν τό πλοίο έπαναρχίσει νά έργαζεται.

Η Σύνοδος τής Εύρωπαϊκής Ένώσεως Ρυμουλκών

Από 1-4 Ιουνίου 1983 συνέρχεται στήν Κοπεγχάγη ή 20ή έτησια γενική συνέλευση τής Εύρωπαϊκής Ένώσεως Ρυμουλκών (ΕΤΑ) ύπό τήν προεδρία τού κ. Αλεξάνδρου N. Βερνίκου, προέδρου τής Ένώσεως Ιδιοκτητών Ελληνικών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών και άντιπροσέδρου τού Συνδέσμου Ανωνύμων Έταιριών και Ε.Π.Ε. Ελλάδος.

Στή συνάντηση θα λάβουν μέρος άντιπροσώποι από τίς 15 εύρωπαϊκές χώρες έκπρωση πουντες 137 εύρωπαϊκές έταιριες και 949 ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά.

Τά ρυμουλκά Τσαβλίρη

Τά γραφεία έκμεταλλεύσεως τών ρυμουλκών Τσαβλίρη, πιό γνωστά ώς T-Tugs, μετεγκατεστάθηκαν στό μέγαρο τής Ακτής Ποσειδώνος 10, δπου στεγάζονται και τά γραφεία τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως Τσαβλίρη.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA. AND VICE VERSA.



Μέ την συγκέντρωση αύτή έπιχειρείται ή καλύτερη όργάνωση των παρεχομένων υπηρεσιών έπι 24ωρου βάσεως και ή εύχερεια χρήσεως ένδος νέου κεντρικού τηλεπικοινωνιακού κέντρου με ισχυρό άσύρματο πού τοποθετήθηκε στό μέγαρο.

Η «Χάρλαντ έντ Γουλφ» στήν Ελλάδα

«Η ναυλομεσιτική έταιρια «Βάκης Βλαχούλης» Α.Ε. άνέλαβε τήν άντιπροσώπευση γιά τήν 'Ελλάδα των γνωστών βορειοϊρλανδικών ναυπηγεών «Χάρλαντ έντ Γουλφ» τού Μπέλφαστ.

Σέ ειδική πρές Κόνφερανς πού όργανώθηκε στά γραφεία Βλαχούλη στις 27 Μαΐου, ο νέος πρόεδρος και γεν. διευθυντής των ναυπηγεών κ. Τζών Πάρκερ, ό όποιος είναι ευρύτατα γνωστός στους «Ελληνες πλοιοκτήτες άπό προηγούμενες θέσεις πού κατείχε στήν «Ωστιν και Πίκερσκιλ» και στους «Μπρίτις Σιμπιλντερ», άνακοίνωσε τήν άναθεση στήν παραπάνω έλληνική έταιρια τής άντιπροσωπεύσεως των ναυπηγεών πού καλύπτει τούς τομείς νέων ναυπηγήσεων, έπισκευών και πωλήσεως άνταλλακτικών.

Μέ τήν εύκαιρια ό κ. Πάρκερ και ό διευθυντής πωλήσεων κ. Ρούντοκ πού τών συνόδευε άνακοίνωσαν τήν πρόθεσή τους νά πρωθήσουν στήν έλληνική άγορά διάφορους τύπους σύγχρονων μπάλκ κάρριερ και δεξαμενοπλοίων πού έχουν σχεδιάσει.

και προσφέρουν γιά κατασκευή έν σειρά τά δύο παρουσιάζουν σημαντικές καινοτομίες και τόν ιδιαίτερο χαρακτηρισμό τής οικονομίας καινούμων.

Σημειώνομε, ότι τά ναυπηγεία «Χάρλαντ & Γουλφ» είναι σήμερα ή μεγαλύτερη ναυπηγείο πουσευαστική μονάδα στόν εύρωπαϊκό χώρο, άπασχολεί περί τούς 6.000 έργατους παλλήλους, οι όποιοι ύπό τήν νέα διοίκηση θά μειωθούν κατά 750 άτομα, διαθέτει δέ μόνιμη δεξαμενή 1 έκατον τον. d.w. και πλήρες βιομηχανικό τμήμα και ήλεκτροστάσιο δουκατασκευάζονται μηχανές M.A.N. και Μπουρμάστερ και ό βασικός ήλεκτρολογικός έξοπλισμός των ναυπηγουμένων σκαφών.

Νέος Πρόεδρος τής «Μόμπιλ 'Οιλ Ελλάς»

'Ανέλαβε άπό τήν 1η Μαΐου ως πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος τής 'Εταιρίας «Μόμπιλ 'Οιλ Ελλάς», ό κ. Ιωάννης Σ. Μπιλιάτης, σε άντικατάσταση τού κ. Α. Φέργυκουσον ό όποιος κατείχε τήν θέση αύτή τήν τελευταία τετραετία.

'Ο Ι. Μπιλιάτης γεννήθηκε στή Θεσσαλονίκη. Σπούδασε Νομικά και Οικονομικές 'Επιτήμες στό Πανεπιστήμιο τής Θεσσαλονίκης. Συνέχισε τίς σπουδές του στό Λονδίνο (London School of Economics) και στήν Ούασιγκτων, όπου και πήρε Διδακτορικό Δίπλωμα στής Πολιτικές 'Επιστήμες. Ή διατριβή του είναι σχετική με τή Σαουδική Αραβία και τό πετρέλαιο.

Η Δ.Σ. γιά τά πρότυπα έκπαιδεύσεως

Στής 24 Απριλίου συμπληρώθηκε ό άριθμός τών χωρών και ή χωρητικότητα τών πλοίων πού άπαιτούνται γιά τήν έφαρμογή τής Διεθνούς Συμβάσεως περί «προτύπων έκπαιδεύσεως, έκδόσεως πιστοποιητικών και τηρήσεως φυλακών τών ναυτικών» (S.T.C.W. 1978) τού IMO, και ή σύμβαση αύτή θά τεθεί διεθνώς έν σειρά τού Μαΐου.

Η Διεθνής «Έκθεση «Nor Shipping»

Πραγματοποιείται στό Όσλο μεταξύ 6-11 Ιουνίου ή ένατη ναυτιλιακή έκθεση «Nor-Shipping» ή όποια όργανώνται κάθε δύο χρόνια άπό τό Νορβηγικό Όργανισμό 'Έκθεσεων.

Σύμφωνα μέ τό πρόγραμμα ή ναυτιλιακή και έμπορική αύτή έκθεση θά έγκαινασθεί τό μεσημέρι τής Δευτέρας 6 Ιουνίου άπό τόν ύπουργό 'Εμπορίου και Ναυτιλίας τής Νορβηγίας και θά έπακολουθησει ομιλία άπό τόν άντιπρόδρο τής 'Ενώσεως Νορβηγών 'Εφοπλιστών.

Γιά τών έκτελωνισμό τουριστικών σκαφών

'Από τό ύπουργειο Οικονομικών άνακονθήκε οτι τήν 30η Ιουνίου 1983 λήγει η προθεσμία γιά τήν τελωνειακή τακτοποίηση τών τουριστικών σκαφών μέ ένη σημαια, πού έχουν είσαχθει κατά τό παρελθόν και βρίσκονται στή χώρα μας μέ τήν κάλυψη τού

Elegance at sea

The widest choice of distinguished

EPYROTICKI 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



ΕΠΙΡΟΤΙΚΙ LINES

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

Τό λιμάνι τοῦ Πειραιῶς καὶ ὁ διεθνικός ρόλος του

Δελτίου Κίνησης καὶ τὰ ὅποια ἀνήκουν σέ μόνιμους κάτοικους Ἑλλάδας, ἡ ἀλλοδαπούς ἐργαζόμενους στὴ χώρα μας. Οἱ ἴδιοτήτες ἡ κάτοχοι τῶν σκαφῶν αὐτῶν πρέπει νά φροντίσουν γιά τὸν τελωνισμὸν ἢ τὴν ἐπανεξαγωγὴν τους μέσα στὴν προθεσμία αὐτῆς.

Προσγωγές λιμενικῶν

Μέ Προεδρικά Διατάγματα προήχθησαν στὸ βαθμὸν τοῦ ἀρχιπλοιάρχου οἱ πλοίαρχοι κ.κ. Δημ. Βαθούρης, Παντ. Πρωτονοτάρος καὶ Κων. Τσαντλας, στὸ βαθμὸν τοῦ πλοιάρχου οἱ ἀντιπλοιάρχοι κ.κ. Εὐθ. Μητρόπουλος, Γεώργ. Θανόπουλος, Νικ. Χασιώτης, Ν. Τζελέπης, Γ. Βλαχάκης καὶ Μ. Πλακιώτης καὶ στὸ βαθμὸν τοῦ ἀντιπλοιάρχου οἱ πλωτάρχες (ιατροί) κ.κ. Φρ. Παντελέων καὶ Γ. Ζερβουλάκος.

Κυρώσεις στούς πράκτορες γιά ύπεράριθμα εἰσιτήρια

Αὔστηρές κυρώσεις θά ἐπιβάλονται στούς πράκτορες ποὺ ἔκδιουν ύπεράριθμα εἰσιτήρια γιά τὰ ἀκτοπλοϊκά ἐπιβατήγα πλοία καθώς καὶ στούς ύπευθύνους τῶν πλοίων γιά τὴν μεταφορὰν ὑπεράριθμων ἐπιβατῶν. Οὐ πουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας δῆλωσε σχετικά ὅτι ἐφ' ὅσον παρέχεται δικαίωμα ἀπό τὸ νόμον θά ἀφαιροῦνται οἱ δεινεῖς τῶν ναυτικῶν πρακτόρων ποὺ ἔκδιουν ύπεράριθμα εἰσιτήρια, ἐνῶ παράλληλα θά διπλασιασθοῦν τὰ πρόστιμα γιά τὴν μεταφορὰν ὑπεράριθμων ἐπιβατῶν.

Πρόθεσή μας, εἶπε ὁ κ. ύπουργός, εἶναι νά ἔξασφαλίσουμε στούς πολίτες τὸ ἐπίπεδο τῶν ύπηρεσιῶν ποὺ χρειάζονται.

"Ηδη σὲ δύο περιπτώσεις ἐπιβλήθηκαν αὐστηρά πρόστιμα σὲ πράκτορες πού εἶχαν ἐκδόσει περισσότερα εἰσιτήρια.

Προσλήψεις σέ σχολέας

Μέ ἀπόφαση τῶν ύπουργῶν Προεδρίας Κυβερνήσεως καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θά προσληφθοῦν, μέ ἐπιλογή, μέ σύμβαση 'Ιδιωτικού Δικαιού ἀσφαλίστου χρόνου, ἔνας ἡλεκτρονικός στὴν 'Ανάτερη Δημόσια Σχολή 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ Ρόδου καὶ δύο Πλοίαρχοι Α' τάξεως στὴ Δημόσια Σχολή 'Ηλεκτρονικῶν Ναυτικῶν 'Οργάνων.

'Ισλαμικός ναός στό «Κάραβελ»

Ἐγκαινιάσθηκε στὶς 20 Μαΐου ὁ ισλαμικός ναός πού ίδρυθηκε στὸ ρούφ γκάρντεν τοῦ ξενοδοχείου «Κάραβελ» γιά νά μποροῦν νά ἐπιτελοῦν τὰ θρησκευτικὰ τους καθήκοντα οἱ Μωαμεθανοί πού διαμένουν στὴν Ἀθήνα ἀλλά καὶ οἱ πελάτες τοῦ ξενοδοχείου. 'Ο ναός, ἔνα μικρό τζαμί, ἔχει φιλετεχνηθεῖ μέ διαιτηρη προσοχῆ. Τό δάπεδο εἶναι καλυμμένο μέ χαλί, ὑπάρχει τὸ Κοράνιο καὶ δυό κάδρα μέ ἀραβική γραφή, πού εἶναι δῶρα 'Αράβων, διάφορα ἀραβικά ρητά στούς τοίχους καὶ δίπλα ἀπό τὸ ναό μια μαρμάρινη κρήνη γιά τὴν ἔχυπρετηση τῶν προσευχομένων. "Ολος ὁ χώρος περιβάλλεται μὲ κίνεις ιωνικού ρυθμοῦ. Στά ἐγκαίνια παραβρέθηκαν πρέσβεις ισλαμικῶν χωρῶν καὶ ἀλλοι οἱ ὄποιοι συνεχάρησαν τὸν πρόεδρο τοῦ «Κάραβελ» κ. Ιωάννη Θεωδοράκη πού γιά τὴν πρωτοβουλία του νά ίδρυσει ισλαμικό ναό στὴν Ἀθήνα.

Οι κατασκηνώσεις τοῦ Οἴκου Ναύτου

Στὶς παιδικές κατασκηνώσεις τοῦ Οἴκου Ναύτη θά φιλοξενηθοῦν καὶ ἐφέτος παιδιά τῶν ναυτικῶν (ἀγόρια καὶ κορίτσια) ἡλικίας

Τό διαρρεῦσαν 15θήμερο δόθηκε μεγάλη δημοσιότητα γύρω ἀπό τὰ θέματα τοῦ λιμανοῦ. Οἱ ἀφορμές ὑπῆρχαν δύο: Μία πρές κόνφεραν τῆς διοικήσεως τοῦ ΟΛΠ, καὶ μία ὄμιλία τοῦ Προέδρου τοῦ 'Εμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ 'Επιμελητηρίου Πειραιώς κ. 'Εμμ. Νειάδα στὴ Ναυτιλιακή Λέσχη μὲ θέμα: «'Η δραστηριοποίηση τοῦ ναυτιλιακοῦ κέντρου καὶ τοῦ λιμένος Πειραιώς καὶ οἱ ἐπιδράσεις τους στὴν ἐμπορική καὶ τὴ βιομηχανικὴ ἀνάπτυξη τῆς περιοχῆς.

• 'Από τὴ συνέντευξη τῆς διοικήσεως τοῦ ΟΛΠ προέκυψε ὅτι δλεῖς οἱ ἐλπίδες γιά τὴν ἐγγίανση τοῦ 'Οργανισμοῦ ἔχουν ἀφεθεῖ στὸν περιορισμὸν τοῦ προσωπικοῦ μὲ τὴ φυσιολογικὴ του ἔξοδο ἀπό τὴν ὑπηρεσία. Βεβαίως λαμβάνονται διάφορα μέτρα γιά τὴ βελτίωση τῆς λειτουργικότητάς του καὶ κανένας δὲν μπορεῖ νά ἀμφισβητήσει ὅτι καταβάλλεται πρός τὴν κατεύθυνση αὐτῆς μιᾶ συστηματικὴ προσπάθεια. 'Η δομὴ δημως τοῦ ΟΛΠ παραμένει ἡ αὐτή, ἡ δημοσιούπαλληλοποίηση, καὶ μὲ τὴ δομὴ αὐτή δησες φιλότιμες προσπάθειες καὶ γίνουν δὲν πρόκειται νά ἀποδώσουν καὶ τὸ λιμάνι θά χωλαίνει μονίμως, ἐνῶ τὰ ἐλλείμματα θά καλύπτονται μὲ τὴν τιμολογικὴ πολιτική, γιατὶ ἡ δημοσιούπαλληλοποίηση ἐμποδίζει τὴν αὔξηση τῆς παραγωγικότητας.

• 'Ο κ. 'Εμμ. Νειάδας στὴ γλαφυρότατη καὶ τεκμηριωμένη ὄμιλία του σέ ἔνα πολυπλοθές ἀκροατήριο στὴ Ναυτιλιακή Λέσχη ἀφοῦ ἔκανε μιὰ ιστορική ἀναδρομή ἀπό τὴν δημοσιοδεικύτητας δέν τού τοῦ Πειραιώς είχε πάντοτε ἔνα διεθνικό χαρακτήρα τόνισε στὶ Μεσόγειο διαμορφώνονται σήμερα δύο βασικές ἐνότητες: 'Η ΕΟΚ, πού τείνει νά ταυτισθεῖ μὲ τὸ μεσογειακὸν βορρᾶ καὶ μπορεῖ νά συνδέσει τὴ Μεσόγειο μὲ τὸ βιομηχανικό κόσμο, καὶ οἱ 'Αραβικές χώρες πού ἀποτελοῦν τὸ μεσογειακὸν νότο καὶ ἐπεκτείνονται ἀρκετά πέρα ἀπό αὐτὸν, πέρα ἀπό τίς δύο φυσικές ἔξοδους αὐτῆς τῆς θάλασσας. 'Η συμπληρωματικότητα αὐτῆς ἔχει πολλές διαστάσεις, πολιτική, πολιτιστική, οἰκολογική, τεχνολογική, ἐπιστημονική καὶ οἰκονομική. 'Η Ελλάδα, μετά τὴν σύνδεση τῆς μὲ τὴν

EOK έγινε ἡ πρόσβαση τῆς Εὐρώπης πρός τὴ Μέση 'Ανατολή γιατὶ δλοὶ οἱ δρόμοι πού ὅδηγοῦν πρός αὐτὴν περνοῦν υποχρεωτικά ἀπό ἐδῶ καὶ στὴ Μεσόγειο πλέον κάθε μέρα 1.500 πλοῖα καὶ ἀπό αὐτὰ 1/5 περίπου εἶναι Ἑλληνικά. 'Ετοι ὁ Πειραιάς καθίσταται ναυτιλιακό κέντρο μὲ ἀκτινοβολία ἐκτός 'Ἑλλάδος καὶ ἡ ὄρθολογική καὶ ἀποτελεσματική ἀνάπτυξη τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου μέσω τῆς 'Ἑλλάδος ἐπιβάλλει τὴν κατάστρωση μιᾶς ἐθνικῆς λιμενικῆς πολιτικῆς καὶ τὴ δημιουργία εύρυτερου δικτύου πορθμειακῶν γραμμῶν πρός περισσότερες κατευθύνσεις. Κατὰ τὴν ἐπομένη δεκαετία ὁ Πειραιᾶς ἀναμένεται νά ἀντιμετωπίσει διπλασιασμό περίπου τῶν μεταφορῶν ἐμπορευμάτων Εηρού Φορτίου καὶ ἡ Ἑλλειψη βασικῆς ύποδομῆς στὰ δλαλά Ἑλληνικά λιμάνια καὶ εἰδικότερα στὸν Πειραιᾶ θά ἀποτελέσει ἀναστατικό παράγοντα γιά τὴ βιομηχανική ἀνάπτυξη.

'Ο δύγκος τῶν ἐκτελουμένων ζηρῶν εἶναι ἀνεπαρκής, ὁ ΟΛΠ δέν ἔχει αὐτονομία (στὴ λειτουργία του παρεμβαίνουν ἐπτά τουλάχιστον ύπουργεια) καὶ δέν λειτουργεῖ μὲ ίδιωτικού οικονομικά κριτήρια. Τό λιμάνι πρέπει νά λειτουργεῖ ἐπτά ημέρες τὴν ἐβδομάδα καὶ χωρίς περιττές διαδικασίες.

Μιλώντας γιά τὴ βιομηχανία τῆς περιοχῆς ὁ κ. Νειάδας εἶπε ὅτι ἡ πειραική βιομηχανία ἐκτός ἀπό τὴ στασιμότητα πού ἐμφανίζει τὸ σύνολο τῆς Ἑλληνικῆς βιομηχανίας ἀντιμετωπίζει καὶ πρόσθετα εἰδικά προβλήματα ἐκσυγχρονισμοῦ, ἐπεκτάσεως, ἀναπτύξεως, μετεγκαταστάσεως, προστασίας τοῦ περιβάλλοντος, κλπ. Τά προβλήματα αὐτά πρέπει νά ἀντιμετωπισθοῦν γιά νά μήν ύπάρξουν συμπτώματα γερασμοῦ τῆς βιομηχανίας. Γιά νά ἀντιμετωπισθεῖ αὐτή ἡ δυσμενής ἐξέλιξη ἀλλά καὶ γιά νά ἀναλάβει ὁ Πειραιᾶς τὸ ρόλο τῆς ἀνοικτῆς πόρτας πού δημιουργοῦνται νέες συνθήκες τό λιμάνι εἶναι ἀνάγκη νά δουλεύει ἀποτελεσματικά καὶ ἀνταγωνιστικά. Γ' αὐτὸν τὸ σκοπό αὐτοῦ ἀπαιτεῖται κλίμα συνεργασίας μεταξύ τοῦ λιμανιοῦ καὶ τῆς ναυτιλίας.

Οι ἀπόφοιτοι τῆς Κύμης

Τὴν ίδια ημέρα δι Σύλλογος 'Αποφοίτων Πλοιαρχῶν τῆς Σχολῆς της Κύμης δόδωσε κοκτάηλη πάρτυ στὸ ξενοδοχείο 'Ρόαγιαλ 'Ολύμπικο, στὴ διάρκεια τοῦ ὅποιου τὰ μέλη του, παλιοὶ συμμαθητές, είχαν τὴν εύκαιρια νά ξανθυμηθοῦν τίς ημέρες τῆς φοιτήσεως τους στὴ Σχολή αὐτῆς ἡ όποια φημίζεται γιά τὴν ποιότητα τῶν στελεχῶν πού ἐδημιούργησε.

ΔΩΡΕΕΣ

Στή μνήμη ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ

- 'Η κυρία Χρυσάνθη Μ. Λύρα
- 'Η κυρία Αγγέλα Γ. Λύρα καὶ ὁ κύριος Κώστας Ι. Λύρας προσέφεραν δρχ. 30.000 ύπερ τοῦ Οίκου Ναύτου.

‘Ο χορός τοῦ «P.C.C.»

Μέ ιδιατέρη ἐπιτυχία ἐδόθη στὶς 27 Μαΐου στὸ ξενοδοχείο 'Απόλλων Παλάς' στὸ Καβούρι ὁ ἑτησιος χορός τῆς Λέσχης Πλοιαρχῶν Ναυτιλιακῶν 'Επιχειρήσεων. Τά μέλη της, πού ἡ προσέλευση τους ἦταν κυριολεκτικά ἀθρόα, οἱ φίλοι τους καὶ οἱ προσκελτημένοι τους διασκέδασαν μὲ κέφι μέχρι τίς πρωτίνες ὥρες. Μέ λίγα λόγια ἦταν μιά θαυμάσια ἐκδήλωση.

Η ΠΑΛΙΑ ΦΡΟΥΡΑ ΦΕΥΓΕΙ

Έξέλιπε ό συναξαριστής της Ναυτιλίας

Μέ βαθύτατη θλίψη δέχθηκε ή εύρυτερη ναυτιλιακή μας οίκογένεια τὸν θάνατο τοῦ 'Ανδρέα Γ. Λαιμοῦ, τοῦ συναξαριστή τῆς Ναυτιλίας μας, δημος προσφυώς είχε χαρακτηριστεῖ γιά τὸ μεγάλο καὶ ἀνεπανάληπτο ιστορικό έργο του πού θά ἀποτελεῖ γιά τίς ἐπόμενες γενιές τὸν μοναδικό δόργο γιά τὴν πορεία καὶ τὴν ἔξελιξη τοῦ Ναυτικοῦ τοῦ Γένους τῶν 'Ελλήνων.

'Ο Ανδρέας Γ. Λαιμός ὑπέκυψε στὶς 21 Μαΐου. 'Η καρδιά του δὲν ἀντεῖ σὲ ἐγχειρηση στὴν ὁποία χρειάσθηκε νὰ ὑποβληθεῖ καὶ ἡ κηδεία του ἐτελέσθη πάνδημος στὴ Χίο στὶς 24 Μαΐου. 'Ἐταφή στὴν ἀγαπημένη του 'Αγνούσα.

Τὴν προηγούμενη ἐτελέσθη στὸν ναὸ τοῦ 'Αγίου Διονυσίου 'Αθηνῶν τρισάγιο στὸ δόποιο παρέστησαν παράγοντες τῆς δημόσιας ζωῆς, πλήθος ἐφοπλιστῶν καὶ ὀλόκληρη σχεδόν ἡ χιακή καὶ ἀγνοουσιώτικη παροικία τῶν 'Αθηνῶν. Στὸ τρισάγιο μίλησαν γιά τὴν προσωπικότητα του 'Ανδρέα Γ. Λαιμοῦ καὶ γιά τὸ δυσαναπλήρωτο κενό πού ἀφήνει ὁ θάνατος του ὁ Πρόεδρος κ. Παναγιώτης Κανελλόπουλος, ἐκπρόσωπος τῆς Νέας Δημοκρατίας, ὁ Πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν κ. 'Αριστ. Καραγεώργης, ὁ Πρόεδρος τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου 'Ελλάδος κ. Νικ. Νομικός καὶ ἐκπρόσωπος τοῦ Δ.Σ. τοῦ Δρομοκαΐτειου 'Ιδρυμάτος, τοῦ ὅποιου ὁ ἐκλιπών ἤταν πρόεδρος ἐπὶ σειρᾶ ἐτῶν.

Τά «Ναυτικά Χρονικά», τῶν ὅποιων δὲ ἐκλιπών ἤταν στενός συνεργάτης καὶ στενότατος φίλος τοῦ ίδρυτοῦ τους Δημητρίου Ν. Κωττάκη, ἐκφράζουν πρός τοὺς οἰκείους του εἰλικρινῆ συλλυπητήρια.



ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

Συγκλονιστικό ὑπῆρξε τὸ τηλεοπτικό καὶ ραδιοφωνικό μήνυμα γιά τὸν αἰφνίδιο θάνατο τοῦ ἀειμνήστου 'Ανδρέα Γ. Λαιμοῦ. 'Υπῆρξε συγκλονιστικό σὲ δύσους τὸν ἐγνώριζαν, γιατὶ τὸν ζοῦσαν καὶ τὸν ἥθελαν ἀθάνατο.

'Ολόκληρη ἡ ζωὴ του, ἡ Πολιτεία του, ἡ συμπειφορά του, οἰκογενειακή καὶ κοινωνική, ὑπῆρξαν ὑποδειγματικές. Εἶχαν περιεχόμενον, στόχο καὶ ἐκφραση πάντοτε ἰδανικά.

Εἶχε πολύπλευρη καὶ σφαιρική μόρφωση. Οἱ ἴδεες του καὶ οἱ ἀπόψεις του σ' ὅλα τὰ θέματα ἡσαν συμπεπυκνωμένες ἐκφράσεις τῆς φιλοσοφίας τῶν 'Αρχαίων 'Ελλήνων φιλοσόφων καὶ τῆς μεγάλης ἀντιλήψεως καὶ πείρας του καὶ γι' αὐτὸ εἶχαν πάντοτε ἀναμφιβήτητη οὐσιαστική ἀξία. Τοῦτο τὸ ἀντελαμβάνετο κανεὶς, δχι μόνο στὶς συζητήσεις του, ἀλλὰ πρό παντὸς στάσης ἐπισήμους ὄμιλίας του, τὰ ἀρθρα του σὲ περιοδικά καὶ ἐφημερίδες, ἀλλά προπαντός καὶ κυρίως στὰ γνωστά καὶ ὄγκωδη συγγράμματα του.

Γεννηθεὶς τὸ 1900 στὶς Οίνοῦσες Χίου καὶ προερχόμενος ἀπό ναυτική οἰκογένεια 11 ἀδελφῶν, ἀγάπησε καὶ ἐγκολπώθηκε τὴν 'Ελληνικὴ Ναυτιλία, τὸν 'Ἐφοπλιστικὸ καὶ ναυτικὸ κόσμο καὶ γι' αὐτὸ ὑπῆρξε ὁ μεγάλος θεωρητικός, ιστορικός καὶ πνευματικός ἡγέτης τοῦ κόσμου αὐτοῦ, ἀφοῦ δλεὶς οἱ μελέτες του αὐτοῦ ἀφοροῦν. 'Ἐθεώρει τὴν θάλασσα Πηγὴ μεγάλης δυνάμεως καὶ πλούτου.

'Η ἀπώλεια τοῦ 'Ανδρέα Λαιμοῦ δὲν ἀφορᾶ μόνο τὰ ἑκλεκτά καὶ εὐγενέστατα τέκνα του καὶ τοὺς στενούς συγγενεῖς καὶ φίλους. 'Ἔχασε ἡ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία, ὁ 'Ἐφοπλιστικός καὶ ναυτικός κόσμος, τὸν πνευματικὸ του ἐκφραστή. Καὶ τὸ κενό εἶναι, ὡς φαίνεται, δυσαναπλήρωτο. Εἶχε μόρφωση Πανεπιστημιακή. 'Υπῆρξε ἀρχικῶς δικηγόρος ἀλλὰ καὶ βουλευτής καὶ Πρόεδρος τῆς κοινοβουλευτικῆς ὅμιδος τοῦ 'Υπουργείου Παιδείας. 'Αλλά ἡ πολιτική, ὡς φθοροποιός δύναμις, δὲν τὸν συνεκίνησε καὶ τὴν ἐγκατέλειψε.

'Τητο πάντοτε κοινωνικότατος καὶ προκαλούσες βαθύτατη ἀγάπη, ἐκτίμηση καὶ σεβασμὸ σὲ δλεὶς τὶς τάξεις τῶν ἀνθρώπων. Εὐγενικός στοὺς τρόπους, φιλότιμος καὶ φιλόδεσνος στὸ σπίτι του, δταν μάλιστα ζοῦσε ἡ ἀειμνηστή καὶ ἀνεπανάληπτη ἀρχόντισα «Κυρία Μαρία» ἀπέτελε καὶ ἐξέφραζε μία πλήρη κοινωνική καὶ πνευματική προσωπικότητα τῆς 'Ελλάδος. Δημοκρατικός στοὺς τρόπους καὶ τὴ σκέψη. Λαοφιλής.

'Υπῆρξε κορυφαίος πνευματικός καὶ ιστορικός ἡγέτης καὶ συγγραφεύς τῆς 'Ιστορίας τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν. Μελέτη του «Τὸ Ναυτικό τοῦ γένους τῶν 'Ελλήνων», ἐτιμήθη μὲ βραβεῖο τῆς 'Ακαδημίας 'Αθηνῶν. 'Τητο 'Ἐπίτιμος Πρόεδρος τῶν 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν καὶ Πρόεδρος Εύαγων 'Ιδρυμάτων. Γιά πολλές 10ετηρίδες θά τὸν ἐνθυμούμεθα αὐτὸν καὶ τὰ λόγια του, δλοι μας. 'Αλλά ζει ὅμως αἰώνια μὲ τὰ συγγράμματά του.

Κατέλειπε ως μεγάλη καὶ ἀνεκτίμητη κληρονομία «τὸ δνομά του, τὸ κύρος του, τὸν ἀδαμάντινο χαρακτῆρα του, τὴν πνευματική του δραστηριότητά», πού ἀποτελοῦν καὶ συνιστοῦν τὸ μέγιστο καὶ πρώτιστο ἀνθρώπινο κεφάλαιο.

'Υπῆρξα εύτυχής γιατὶ ἐπὶ 20ετία συνδέόμην οἰκογενειακῶς καὶ είχα τὴν στενότερη καθημερινή συντροφιά μαζί του.

'Ολων μας ἡ σκέψης τὸν παρακολουθεῖ καὶ τὸν συνοδεύει στὸν οἰκογενειακὸ του τάφο στὶς Οίνοῦσες, καὶ συλλυπούμεθα τὰ τέκνα του καὶ εὐχόμεθα ὁ Θεός ν' ἀναπαύσει τὴν ψυχή του, πού ἤταν ὑπόδειγμα ἀγαθότητος καὶ καλωσύνης.

ΨΗΦΙΣΜΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

'Η Διοικοῦσα 'Ἐπιτροπή τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος συνήλθε σκτατά τὴν 23 Μαΐου 1983, μετά τὸ θλιβερό δγγελμα τοῦ ἀδοκήτου θανάτου τοῦ

ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

'Ιστορικοῦ τῆς Ναυτιλίας, διακεκριμένου συγγραφέα, ἐξέχουσας μορφῆς τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, ἰδρυτικοῦ μέλους τοῦ Ν.Ε.Ε., δξιου τέκνου τῆς 'Ελλάδος καὶ ἐπίλεκτου μέλους τῆς 'Ἐφοπλιστικῆς Οἰκογένειας καὶ ἀφοῦ ἀκουσε τὸν Πρόεδρο αὐτῆς ὁ ὅποιος ἐξῆρε τὴν προσωπικότητα καὶ τὶς ἀρετές τοῦ μεταστάντος, τὴν πράστητα, τὸ χριστιανικὸ ἥθος καὶ τὶς ἀνεκτίμητες ὑπηρεσίες πού πρόσφερε στὸν 'Ελληνικό πνευματικὸ χῶρο, στὴν Πατρίδα καὶ στὴ Ναυτλία.

Ψηφίζει

- Νά διαβιβασθοῦν πρός τοὺς οἰκείους τοῦ ἐκλιπόντος συλλυπητήρια τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Ε.Ε.
- Νά διατεθεῖ ποσό δρχ. 20.000 εἰς μνήμη του στὸ Δρομοκαΐτειο "Ιδρυμα.
- Νά παρακολουθησεὶ ἡ Διοίκηση τοῦ Ν.Ε.Ε. τὴν κηδεία τοῦ μεταστάντος.
- Νά δημοσιευθεῖ τὸ παρόν ψήφισμα στὸν Τύπο καὶ στὸ ἐκδιδόμενο «Δελτίο Ναυτιλίας τοῦ Ν.Ε.Ε.».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ν.Ε.Ε.
ΝΙΚΟΣ Λ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΑΝΔΡΕΑΣ Η. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ



Θαλάσσια άτυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	"Έτος ναυπηγήσ.	Κατηγορία/Συνθήκες 'Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	Έλληνική	9.044	1973	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας στις 12 Μαΐου, κατά τήν διάβασή του πρός Έβρογκεν γιά πετρέλευση. Άπεκολλήθη με τήν βοήθεια ρυμουλκών, χωρίς σοβαρές ζημιές.
ΑΛΕΞ II	Έλληνική	1964	287	Τό άλιευτικό σκάφος βυθίστηκε ένω ταξίδευε πρός Νιγηρία στις 15 Μαρτίου σε θέση πλάτος 22 46 Β μήκος 16 42 Δ. "Ελλήνες ναυτικοί άγνοούνται.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. III	Έλληνική	2.560	1067	'Ιταλία γιά Περσικό προσάραξε, έμφορτο, NA τής Κεφαλονιάς τό πρωΐ της 22ας Μαΐου. Άπεκολλήθη με τήν βοήθεια ρυμουλκών και ρυμουλκήθηκε στόν Πειραιά.
ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ	Κυπριακή	2.934	1973	'Υπέστη έλαφρές ζημιές όπό σύγκρουση με τό σκάφος «Abotalat» στήν Αλεξάνδρεια, στίς 18 Μαΐου. Άνελήφθησαν πρόχειρες έπισκευές.
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	Έλληνική	6.034	1976	Συγκρούστηκε στίς 24 Μαΐου, στόν Πειραιά, με τό φορτηγό «Ratno» και ρυμουλκήθηκε στά Αμπελάκια με σοβαρές ζημιές.
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	Έλληνική	1.592	1970	Προσέκρουσε σέγέφυρα κατά τήν διάβαση τής Διώρυγας Χάρβεϋ, στίς 17 Μαΐου.
ΠΕΛΛΑ	Έλληνική	10.993	1979	Νέα Όρλεάνη γιά Παρανάμ, με μέρος φορτίου, συγκρούστηκε με ρυμουλκό, κατά τήν είσοδό του στό Πόντο Κόμφορτ και ύπέστη ζημία στήν πλώρη. Άνελήφθησαν πρόχειρες έπισκευές.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	Παναμαϊκή	11.383	1973	Κύπρο γιά Κίνα έμφορτο ξμεινε άκυβερνητο στίς 11 Μαΐου λόγω βλάβης τής κυρ. μηχανής 550 μίλια νότια τοῦ Κολόμπο.
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	Έλληνική	7.005	1970	Μιζουράτα γιά Λούμπεκ, κενό φορτίου προσέκρουσε στήν λιμενικές έγκαταστάσεις, τοῦ Χολτενάου, στίς 21 Μαΐου, χωρίς νά ύποστει ζημιές.
ΦΙΛΟΘΕΗ	Έλληνική	9.789	1961	'Ιταλία γιά Κουβέιτ έμφορτο προσάραξε στίς 23 Μαΐου, σε θέση 15 05 Β., 42 08 Α., και ζήτησε τή βοήθεια ρυμουλκών λόγω διαρροής ύδατων στά κύτη. 13 μέλη τοῦ πληρώματος έπαναπατρίσθηκαν.
ΧΩΚ	Κυπριακή	10.292	1964	Έμφορτο γιά Μπαντάρ Αμπάς, προσάραξε σε πλάτος 11 39 12 Β, μήκος 43 06 54 Α στίς 12 Μαΐου και ύπέστη έλαφρές ζημιές. Άπεκολλήθη χωρίς βοήθεια τήν έπομένη και έφθασε στό Τζιμπούτι.

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

Όνομα	Σημαία	Έτος ναυπηγήσ.	Τ.Γκρός	Κατηγορία/Συνθήκες 'Ατυχήματος
ΤΑΝΚΕΡΣ:				
ΒΟΡΡΑΣ	Έλληνική	31.464	1970	'Υπέστη έλαφρές ζημίες λόγω προσαράξεως, στις 15 Μαΐου, σε θέση 29 56 00 B, 49 10 18 A. Απεκολλήθη χωρίς βοήθεια και συνέχισε πρός Τζεμπέλ 'Αλι.
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ				
	Έλληνική	61.172	1974	Προσέκρουσε στη προκυμαία του Παλέρμο στις 21 Μαΐου και ύπέστη έλασματουργικές ζημίες. Άνελήφθησαν μόνιμες έπισκευές.
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕ'ΙΜ	Παναμαϊκή	33.621	1964	'Εμφορτο πετρελαίου ύπέστη πυρκαϊά στις 15 Μαΐου στό Μπαντάρ Χομεϊνί. Τό πλήρωμα έγκατελειψε τό σκάφος σώο.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΤΑΙΡ	Έλληνική	16.973	1970	Μπαρκαντέρα γιά "Ααλμποργκ, Ξμφορτο, προσάραξε ΝΑ του Φάρου Χάλς Μπάρρ, στις 15 Μαΐου και ό πλοιαρχος έδήλωσε Γενική Αβαρία. Απεκολλήθη μέ τήν βοήθεια ρυμουλκών στις 17 Μαΐου και προσόρμισε στό "Ααλμποργκ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	Λιβεριανή	15.842	1968	Κενό φορτίου άγκυροβόλησε άνοικτά τής 'Αργεντινής στις 13 Μαΐου λόγω πυρκαϊάς στό μηχανοστάσιο και ζημίας στήν ήλεκτρομηχανή. Τό σκάφος χωρίς βοήθεια έφθασε στό Σάν Λορέντζο.
ΝΙΚΑΙΑ	Έλληνική	19.831	1973	Λόγω κακοκαιρίας στις 16 Μαΐου, τό σκάφος συγκρούστηκε μέ τήν προκυμαία και ύπέστη σοβαρές ζημίες. Οι έπισκευές άναβληθηκαν μέχρι τόν έπόμενο δεξαμενισμό. Έμφορτο προσέκρουσε στις 16 Μαΐου στόν λιμένα του Πόρτ Ελίζαμπεθ λόγω κακοκαιρίας. Άναγκαίες έλασματουργικές έπισκευές άναβληθηκαν.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

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

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) η εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:
Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurh Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

Η ναυλαγορά

Μέ διεσ της έπιφυλότητας που έπιβαλλει η σοβαρότητα των πραγμάτων και ή σύνεση, το παρόν δελτίο τής ναυλαγοράς του τελευταίου δεκαπενθήμερου βρίσκεται στην εύχαριστη θέση να μεταφέρει στον άνογνώστη ένα μάλλον αισιόδοξο μήνυμα. Πράγματι, οι φθοι για μιά πιθανή καθίζουσα τής όγοράς μέσα στο Μάιο, φθοι που θα δικαιολογούνται όπο την άναμονή πτώσης του ένδιαφέροντος έν διφει της καλοκαιρινής περιόδου, φθονίσται νά διαψεύδονται. Και άκρω, σημειώσαμε μιά σερά όπο ναυλώσεις πού τόσο όπο πρός το είδος και τις πράξη μεταφορά ποσότητες δυο και όπο τους ναύλους πού πληρώθηκαν, η πού πιστεύεται διπληρώθηκαν, δείχνουν καθαρά μιά σταθερότητα τής όγοράς και μικρά ώς σημαντικά κέρδη.

Γιά μιά άκρω φορά, θ παρατηρητής τής όγοράς καλείται νά στηρίξει τά συμπεράσματα του σέ δι, τι συνέβη στό παρασκήνιο μάλλον παρά σέ δι, τι έπισημα άνοικον θηκε. Είναι φανερό πλέον, δι ή έχεμεθεια γύρω όπο τους δρους ένας σημαντικού ποσοστού τών ναυλώσεων του δεκαπενθήμερου είναι παίστηση τών ναυλώσεων παρά τών πλαισιοτήτων. Και αύτή ή διαπίστωση διγει σε σχετικά άσφαλη συμπεράσματα ώς πρός τις τάσεις τής ναυλαγοράς.

Στόν τομέα τών σιτηρών πού κράτησε και τό βάρος τής όγοράς, τό επίπεδο τών ναύλων διατηρήθηκαν στό επίπεδο τής προηγουμένης περιόδου και, δι λάθουμε ύπ' θηψή τόν δύγκο τής δουλειάς πού έγινε στό παρασκήνιο, μπορούμε νά μιλασμε γιά μικρά κέρδη. Οι 70.000 τόννοι πού Κόλπο γιά Κόντινεντ κρατήθηκαν στό δριο τών δολ. 8.25/8.50 ένω τό δολ. 9.25 άνωμαφισθήτητα — και παρά τις διαψεύσεις — πληρώθηκαν γιά τους 55.000 τόννους. Οι 50/55.000 τόννοι γιά Ιαπωνία ή Ταιβάν διατηρήθηκαν στό δολ. 20.50, ένω μικρή πτώση παρατηρήθηκε στις ναυλώσεις γιά Δ. Μεξικό. Τό κλασσικό τεξδι N. Αφρικής γιά Ιαπωνία πληρώθηκε — ανεπισημη είδηση — στό δολ. 19 ένω τό ταξίδι Πλέιτ γιά Κίνα έφθανε στό δολ. 32.50/34, άναλογα με τό βύθισμα στήν έκφραση.

Γενικά, και τηρουμένων τών άναλογων πού καθορίζονται όπο τους τελευταίους δύο - τρεις μήνες, ή όγορά τών σιτηρών «κράτησε» τής όγορά και — χωρίς νά ύπαρχει κάτι πού δικαιολογει θιαρμοβολίες — προσιωνίζει σταθερότητα γιά τις μέρες πού έρχονται.

Καλύτερη έμφανται ή κατάσταση και στό τομέα τού κάρβουνου. Έδω, διωσ σχεδόν πάντα συμβαίνει, δ θύρυβος γύρω όπο τις έπι μέρους ναυλώσεις είναι πιο περιορισμένος, διωσ είναι φανερό δι ή συμμετοχή τού κάρβουνου στήν σταθεροποίηση τής όγοράς δέν ήταν, αύτη το φορά, άμελητέα.

Έπισης, γιά πρώτη φορά έδω και πολύ καιρό, ένας άριθμός ναυλώσεων γιά μεταλλεύματα έγινε γνωστός ή φιλιριστήκε στους κύκλους τής όγοράς, άριθμός πού προκαλει μιά συγκρατημένη αισιόδοξια ώς πρός τό διεσον μέλλον τού τομέα αύτου. Πρωταγωνιστές οι Ki-

νέζοι με τους 23/25.000 τόννους όπο Β. Βραζιλία γιά Κίνα στό δολ. 32/34.

Κατό ένα μεγάλο ποσοστό, ή ζάχαρη έκφρασθηκε και πάλι με τις χρονοναυλώσεις, κυρίως όπο Βραζιλία. Σοβιετικό, Γάλλοι και διλοι Ευρωπαίοι και Αμερικανοί ναυλωτές στό πρασκήνιο — ή παρασκήνιο.

Κόσμια και ή παρουσία τών λιπασμάτων με πρωταγωνιστές τους Ίνδιαν και Κινέζου. Πλέον χαρακτηριστικές περιπτώσεις:

— 15.000 τόννοι, όπο Άλγερι γιά Κίνα, δολ. 27 φιο. 4.500/2.000 τόννοι, Ιούνιο.

— 14.000 τόννοι, όπο Ερυθρά γιά Ίνδια, δολ. 11.50 φιο. 4.500/1.000 τόννοι, Ιούνιο.

Μία άναλυση τών προσφάτων ναυλώσεων σέ σχέση με τις πρόσφατες περιόδους δείχνει μιά έλαφρά άνοδική τάση, μιά τάση πού μπορει νά άνακριψε μόνο μιά σέ εύρυτερη κλίμακα έγκαταλειψή τών άγκυροβολίων παροπλισμού όπο δεμένα πλοία.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Άναμικτες οι έντυπωσεις πού προκαλούν οι πρόσφατες ναυλώσεις. Ή έναλογη ύψηλών και χαμηλών μισθωμάτων δείχνει τήν δαστίθεια (και άδυναμια) δρισμένων περιοχών, διωσ ή Άπω Ανατολή και ή Ν. Αφρική, ένω κόσμια έπιπεδα σημειώθηκαν σέ διλες περιοχές και δρισμένους τύπους πλοίων.

Σέ δινήση με τά χαμηλά μισθώματα τών άνωτέρω περιοχών, διωσ οι 64.000 τον. d.w. όπο Ιαπωνία γιά Βραζιλία μέσω Αύστραλιας στό δολ. 2.600 ή μερησιών και οι 26.000 τον. d.w. όπο Ιαπωνία γιά Κίνα μέσω Β. Ειρηνικού στό δολ. 4.150, σημειώσαμε έντυπωαιακά κέρδη — κυρίως σέ «έμπιστευτικές» περιπτώσεις — διωσ οι 38.000 τον. d.w. όπο ΗΠΑ, Ακτή Ατλαντικού, γιά Ίνδια στό δολ. 7.300 και δολ. 200.000 περίπου γιά πλού ύπο έρμα οι 72.000 τον. d.w. όπο Κόντινεντ γιά τις έκπτώσεις στό έλευθερο έμπριο.

Γιά μιά άκρω φορά, θ παρατηρητής τής όγοράς και πού διατηρήθηκε στήν περιπτώσεων. Πιστεύουμε διωσ, δι ή ποικιλία τών περιπτώσεων θέ επέβαλον τήν μνεία ένας πλήθους ναυλώσεων, πράγμα που βρίσκεται πέρα όπο τους σκοπούς τού δεκαπενθήμερου σχολιασμού. Άλλως, ή θη δικθεια θα κινδύνευε νά γίνει άπορη σανατολιστική.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα άνατολ. άκτη Μεξικού, δολ. 10.25 φιο, 4 ήμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση Μαΐου 19-25.

ΑΙΓΓΕΚΡΗΤΗ: Βόρειο Βραζιλία 15.000 τον. χύδην ζάχαρη Μαύρη Θάλασσα δολ. 28 φιο, 750/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση Μαΐου 15-30.

ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ: Άμερ. Κόλπο 70.000 τον. γεννήματα Κόντινεντ δολ. 8.25 φιο, 13 ήμέρες. διμερη.

ΦΛΟΙΣΒΟΣ: Δύο λιμένες Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπάχια Μπλάνκα 30.000 τον. γεννήματα Νότιο Ιαπωνία δολ. 33.75 φιο, 2.000/3.000 φορτοεκφόρτωση Ιουνίου 10-20.

ΖΕΦΥΡΟΣ: Άμερικ. Κόλπο 14.000 τον. σύγιας Πουέρτο Καμπέλλο δολ. 18.25 φιο 4 ήμέρες/600 φορτοεκφόρτωση διμερη.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: Βορείως Χαττέρας 17.000 τον. γεννήματα Άλγερια δολ. 24.75 φιο, 4 ήμέρες/500 τον. φορτοεκφόρτωση Ιουνίου 4-15.

ΕΛΛΟΡΑ: Μπουκάν 72.000 τον. σιδηρομετάλλευμα γιά Γκιζόν δολ. 4.57 1/2 φιο, 6 ήμέρες. Ιουνίου 1-10.

ΚΑΙΤΗ: Μπουένος Άρες 28.500 τον. φορτού δύο λιμένες Μεσογείου και δύο Αδριατικής δολ. 717.000 κατ' άποκοπή 2.500/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση Ιουνίου 13-20.

ΓΚΟΛΕΜΙ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ μέχρι Σάν Λορέντζο 8.000 τον. κρήθης σέ αδάκους Αγκάλα. δολ. 42.75. 1.000/3.000 τον. έλευθ. έκφρωση Ιουνίου 5-18.

ΟΥΝΤΕΡ ΝΙΤΝ ΛΙΝΤΕΝ: Μεγάλες λίμνες 13.000 τον. σιτηρά δολ. 30.75 φιο 4 ήμέρες/1.000 τον., Μαΐου 20-30.

ΠΥΛΟΣ: Βορείως Ήνωμ. Πολιτειών 16.500 τον. γεννήματα Άλγερια δολ. 25.50 φιο, 4.000/500 τον. τέλος Μαρτίου.

ΣΙΔΕΡΗΣ: Βόρειο Ειρηνικό 21.000 τον. γεννήματα δυτική άκτη Μεξικού δολ. 12 φιο, 4 ήμέρες/1.000 τον. Μαΐου 15-30.

ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΙΚΕΤ: Άμερ. Κόλπο 60.000 τον. γεννήματα Κόντινεντ, δολ. 8.75 φιο 10 ήμέρες. διμερη.

ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ: Άμερ. Κόλπο 15.300 τον. περίπου διευρα σέ αδάκους Αίγυπτο, δολ. 29 φιο, 2.000 φόρτωση 200 τον. άνω κύτος έκφρωση διμερη.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΠΡΟΣΩ: Νιουκάρτλ 60.000 γαιάνθρακες Ιαπωνία δολ. 7.90 φιο Ιουνίου.

ΒΕΛΟΣ: Βιτώρια 23.000 τον. χύδην σιδηρομετάλλευμα Κίνα δολ. 34 φιο 3.000 τον./2.500 τον. φορτοεκφόρτωση Ιουνίου 1-12.

ΠΕΛΑΓΟΣ: Βιτώρια 25.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κίνα δολ. 31.60 φιο 3.000 τον./2.500 τον. φορτοεκφόρτωση Ιουνίου 15-30.

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

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

MONTEVIDEO

SOLIS 1533

MONTEVIDEO - URUGUAY

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ: 23.130 τον. d.w. τού 1978, παράδοση με τήν διφήν 'Αμβέρσα τέλη Μαΐου, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών και έπαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 4.275 τήν ήμέρα.

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ: 64.464 τον. d.w. τού 1977, παράδοση 'Ισπανία Μαΐου 31, ταξίδι μέσω Βρετανικής Κολομβίας ή Ανταρκτικής με έπαναπαράδοση Βραζιλία δολ. 2.600 τήν ήμέρα.

TANNENMPPEL: 16.641 τον. d.w. τού 1979, παράδοση Γκάλβεστον 'Ιουνίου 1, έπαναπαράδοση Νοτ. Αφρική/Κέντη Τάουν/Μαπύού δολ. 6.500 τήν ήμέρα.

ΑΠΕΞ: 28.761 τον. τού 1973, παράδοση Τάουνοβιλλ άρχες 'Ιουνίου, ταξίδι με έπαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 4.500 τήν ήμέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ: 17.154 τον. d.w. τού 1980, παράδοση 'Αμβέρσα Μαΐου 15, ταξίδι με έπαναπαράδοση διερχόμενο Δαρδανέλλια δολ. 4.550 τήν ήμέρα.

ΦΡΟΣΩ Κ.: 15.378 τον. d.w. τού 1970, παράδοση με τήν διφήν πιλότου Μόντρεαλ Μαΐου 20-26, έπαναπαράδοση Κίνα δολ. 4.600 τήν ήμέρα.

ΜΑΡΩ: 66.491 τον. d.w. τού 1973, παράδοση Σαΐν Λόρενς Μαΐου 25 - 'Ιουνίου 5, ταξίδι Σρί Λάνκα δολ. 10.500 τήν ήμέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II: 37.388 τον. d.w. τού 1975 παράδοση με τήν διφήν πιλότου Λιθβ Μαΐου 11-16, ταξίδι Κάμπεν με έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα δολ. 6.500 τήν ήμέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ: 36.985 τον. d.w. τού 1973, παράδοση Μπρέκη Δμεσή, ταξίδι Σαΐν Λόρεν και Συρίας και έπαναπαράδοση Πάσσερο δολ. 4.600 τήν ήμέρα.

ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.: 48.692 τον. d.w. τού 1967, παράδοση με τήν διφήν πιλότου Σετουμπάλ Δμεσή, κυκλικό ταξίδι Βραζιλίας και έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ ή Σκώ δολ. 4.100, ώψιν παραδόσεως ανατολικά Πλάσερο δολ. 4.250 τήν ήμέρα.

ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ: 26.532 τον. d.w. τού 1968, παράδοση Ρεκαλάντα 'Ιουνίου 1-10, έπαναπαράδοση Νότιο Αφρική δολ. 4.000 τήν ήμέρα πλέον όμως δης 185.000 δολ. για πλούτο υπό δρόμο.

ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ: 23.424 τον. d.w. τού 1979, παράδοση Χιλή Μαΐου 27 - 'Ιουνίου 6, έπαναπαράδοση στό πιλότο Ρίο ντε Τζανέιρο δολ. 4.500 τήν ήμέρα πλέον όμως δης 85.000 δολ. για πλούτο υπό δρόμο.

ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ: 15.406 τον. d.w. τού 1972, παράδοση με τήν διφήν πιλότου 'Αμερικ. Κόλπου 'Ιουνίου 1-10, έπαναπαράδοση Κίνα δολ. 4.600 τήν ήμέρα.

ΟΛΥΜΒΟΙΑ: 19.189 τον. d.w. τού 1972, παράδοση στόν πιλότο Σεντάι Μαΐου 15-20, ταξίδι Αύστραλιας και έπαναπαράδοση περιοχή Πενάγκ/Σιγκαπούρης δολ. 3.100 τήν ήμέρα συμπερ. Επερωτών.

ΑΓΙΑΣΣΟΣ: 58.993 τον. d.w. τού 1982, παράδοση πιλότο Χόγκ Κόρκ τέλη Μαΐου, ταξίδι Αύστραλιας ή Ειρηνικού με έπαναπαράδοση 'Απο Ανατολή, δολ. 6.800 τήν ήμέρα.

ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.: 15.078 τον. d.w. παράδοση Πουέρτο Κορτές διμερε, έπαναπαράδοση Βοστώνη ή Γκάλβεστον δολ. 3.500 τήν ήμέρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 28.658 τον. d.w. τού 1968, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ για δυτική κατεύθυνση Δμεσή, ταξίδια 4-6 μηνών συμπεριλαμβανομένων τών Μεγ. Λιμνών και έπαναπαράδοση 'Ατλαντικό δολ. 4.500 τήν ήμέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ: 21.368 τον. d.w. τού 1976, παράδοση 'Αμβέρσα Δμεσης έπαναπαράδοση Χόγκ Κόρκ ή 'Ισπανία δολ. 5.000 τήν ήμέρα.

NEMEA: 112.257 τον. d.w. τού 1971, παράδοση Πόρτ Τάλμποτ κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με έπαναπαράδοση 'Αμβέρσα ή 'Αμβούργη δολ. 5.000 τήν ήμέρα.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ: Σκίκντα 28.000 τον. καθαρό 'Αγγλία/Κόντινεντ WS 100, όψιν Μεσόγειο WS 115, Μαΐου 26.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΠΝΟΗ: Κόπερ 25.000 τον. καθαρό, μέρος φορτίου, HB/Κόντινεντ WS 109, όψιν Μεσόγειο WS 120, Μαΐου 29.

ΔΡ. Δ.Κ. ΣΑΜΥ: Περιοικό Κόλπο 57.000 τον. μέρος φορτίου, Μορμάρο WS 95, 'Ιουνίου 2.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τον. μέρος φορτίου, δικτή 'Ατλαντικού WS 47,5, όψιν 'Αμερ. Κόλπο WS 45, 'Ιουνίου 1.

MANNA: Σαλλόμ Βόε 90.000 τον. μέρος φορτίου Κόντινεντ WS 52,5.

ΑΗΜΝΟΣ: Κωνστάντζα 22.000 τον. καθαρό, μέρος φορτίου Αίβανο WS 170 Δμεση.

ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ: Μίλφορτ Χόθεν 25.000 τον. καθαρό Περιοικό Κόλπο WS 90,5, 'Ιουνίου 1.

MANTV V: Σαΐν Κρουά 29.000 τον. Νέα Υόρκη WS 125, Μαΐου 2.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΙΔΕΑ: Περιοικό Κόλπο 28.000 τον. νάφας 'Ισπανία WS 95, 'Ιουνίου 2.

TATINA: Άνατολ. δικτή HB 68.000 τον. μέρος φορτίου 'Αγγλία/Κόντινεντ WS 65, Μαΐου 26.

ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΤ'ΙΒ: Λιμένες Μεσογείου 65.000 τον. WS 70, Μαΐου 27.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Σιγκαπούρη 55.000 τον. καθαρά Περοία, Μαΐου 25.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Καραϊβική 35.000 τον. άκτη 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 125, Μαΐου 28.

KΡΗΤΗ ΓΟΥΕΗΒ: Ζουετίνα 60.000 τον. μέρος φορτίου Πριόλο, WS 95, Μαΐου 29.

ΙΩΝΙΑ: Δυτ. 'Αφρική 69.000 τον. μέρος φορτίου άκτη 'Ατλαντικού/Κόλπο, WS 59, 'Ιουνίου 1.

ΜΑΡΙΑ: Σάουν Ράιντρικ Πόλη 65.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 65, Μαΐου 26.

TATINA: Τής 75.000 τον. μέρος φορτίου Γκότενμπουργκ WS 65, Μαΐου 20.

ΘΕΟΔΟΧΟΣ: Έρυθρό 60.000 τον. Ιταλία WS 68,5, Μαΐου 20.

ΕΛΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ.: Σιντι Κερί 60.000 τον. Ιταλία, WS 70 Δμεση.

ΜΥΡΙΤΑ: Ζαγούια Τέρμινα 18.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Αγγλία/Κόντινεντ WS 140, όψιν Μεσόγειο WS 150, Μαΐου 14.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Περιοικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, 'Ινδια, WS 112,5, Μαΐου 15.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Περιοικό Κόλπο 100.000 τον. μέρος φορτίου Τρίστη, WS 50, Μαΐου 26.

ΚΙΝΓΚ ΚΑΔΜΟΣ: Έκευσινα 30.000 τον. μέρος φορτίου Λαβέρα WS 110, Μαΐου 25.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΑΙΤΝ: Δυτ. 'Αφρική 60.000 τον. μέρος φορτίου Η.Β/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 65, 'Ιουνίου 1.



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, ΑΠΕΥΘΥΝΩΘΗΤΕ ΣΕ ΕΜΑΣ**

**Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΞΕΑΣΦΑΛΙΖΕΙ ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΑ, ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΙΑΟΓΗ
ΚΑΤΑΛΛΗΛΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ
ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΗΜΕΡΗΣΙΩΝ ΞΕΩΔΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΑΣ.**

**Πληροφορίες έν 'Ελλάδι:
Κον ΕΛ. ΜΠΕΛΕΞΗ
Τηλ: 8084671-4**

ΟΙ Αγοραπωλησίες

Τό αγοραστικό ένδιαφέρον έξακολουθεί νά κρατάει τούς μεσίτες άγοραπωλησιών σε μιά διαρκή δραστηριότητα. Ό πυρετός δύναται τών πρώτων ημερών του Άπριλίου φαίνεται νά έχει δριστικά ύποχωρήσει. Δέν συμβαίνει τό ίδιο και με τις τιμές που διατηρούνται στα πρόσφατα άνυψωμένα έπιπεδα σε σχέση με τόν Φεβρουάριο.

Τό μεγαλύτερο ένδιαφέρον έκδηλανεται στό δεξαμενόπλοια, δημοι οι τιμές όρισμένων κατηγοριών άνηλθαν άποτόμως. Και είναι χαρακτηριστική ή περίπτωση γνωστών πειραιωτών έφοπλιστών πού, πολύ πρόσφατα, πραγματοποίησαν καθαρά κέρδη τής τάξεως τών δολ. 2.500.000 περίπου με τήν μεταπώληση πλοίου παραγώγων 30.000 τον. d.w. που πολύ πρόσφατα έπισης άγραφαν.

Τά VLCC άντιπροσωπεύονται με τό T/T "MAAS-RIX" (318.000 TDW, τού 1975, με IGS/COW, στρόβιλο 36.000 SHP) πού φέρεται πωληθέν στό δολ. 4.000.000. Έν τώ μεταξύ, τό ισπανικό T/T "SANTIL-LANA" (269.000 TDW, τού 1977, με AGS/COW) πού συμφωνήθηκε στό δολ. 4.000.000 δέν έγινε δεκτό μετά τήν έπιθεώρησή του, άπο τούς άγοραστές.

Τά προσφάτως ναυπηγήθεντα πλοία παραγώγων M/T "ATLAS MARINER/TRANSPORTE" (39.600 TDW, τού 1982/83 στό Σπλίτ, SULZER 11400 BHP) φέρονται πωληθέντα άντι δολ. 23.000.000 έκαστον.

Τέλος, τό M/T "SEA HAWK" (127.500 TDW, τού 1977, IGS/COW, MAN 32.000 BHP) συμφωνήθηκε περίπου στό δολ. 6.250.000.

Στά μπάλκ κάρριερς, οι ιταλοί πωλητές διέθεσαν τελικά τά M/V "CARLOTTA F" και "ALESSANDRA F" (26350 TDW, τού 1965, B + W 11500 BHP, χωρίς φορτωτήρες) στό δολ. 1.150.000 έκαστον.

Τό carcier M/V "HELLENUS" (4.000 αύτοκινητών έπι 11 καταστρωμάτων) πωλήθηκε σε έλληνες άντι δολ. 4.400.000.

Τέλος, χαρακτηριστική ή συμφωνία γιά τήν πώληση τού M/V "MIDAS SEINE" (165.570 TDW, τού 1968 στήν Ισπανία, B + W 8.400, φορτωτήρες 2/20 και 2/15 τόνων) στό δολ. 1.650.000 πού δίνει τό μέτρο τής διαμόρφωσης τιμών τού τύπου και μεγέθους.

Στόν τομέα τών πλοίων γενικού φορτίου, τά βραζιλιάνα SD-14 M/V "SERRA AZUL/BRANCA" συμφωνήθηκαν άπο δύο διάφορους "Ελλήνες πλοιοκτήτες στό δολ. 2.950.000/2.850.000 άντιστοιχα. Και τά δύο είναι τού 1974. Από τήν ίδια χώρα είναι και τά τέσσερα μικρά φορτηγά πού πιστεύεται διτι πουλήθηκαν, άν και πολλές λεπτομέρειες φαίνονται άκομα έκκρεμεις. Πρόκειται γιά τά M/V "MARIA/RITA/HELENA/MARIA DO CARMO" (7.650 TDW τού 1969/72/71/71) στό δολ. 700.000 έκαστον.

Τέλος, τό άργεντινό M/V "PATAGONIA ARGENTINA" πήγε σε έλληνικά χέρια άντι δολ. 575.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μετά άπο ένα δεκαπενθήμερο άναπαυλας, ή Ταιβάν έκανε και πάλι αισθητή τήν παρουσία της στό χώρο τών διαλύσεων με τέσσερα μεγάλα δεξαμενόπλοια: Τά T/T "ESSO SKANDIA/ITALIA/BONAIRE" (περίπου 38.000 τόνων βάρους) πραγματοποίησαν δολ. 112,75 τά δύο πρώτα και δολ. 113,75 τό τελευταίο, έπιπεδα πού σημαίνουν ουσιαστική άνοδο τιμών. Στήν ίδια άγορά, σημειώσαμε τήν πώληση ένός πλοίου-ψυγείου στό δολ. 63,50!

Δραστηρια και ή Ίνδια με ένα σεβαστό άριθμό άγορών μικρών κατά κανόνα πλοίων (3/5.000 τόνων βάρους) σε τιμές μεταξύ δολ. 76/82.

"Η διαμόρφωση τών τιμών στίς κύριες άγορές παρουσιάζει τήν παρακάτω είκόνα:

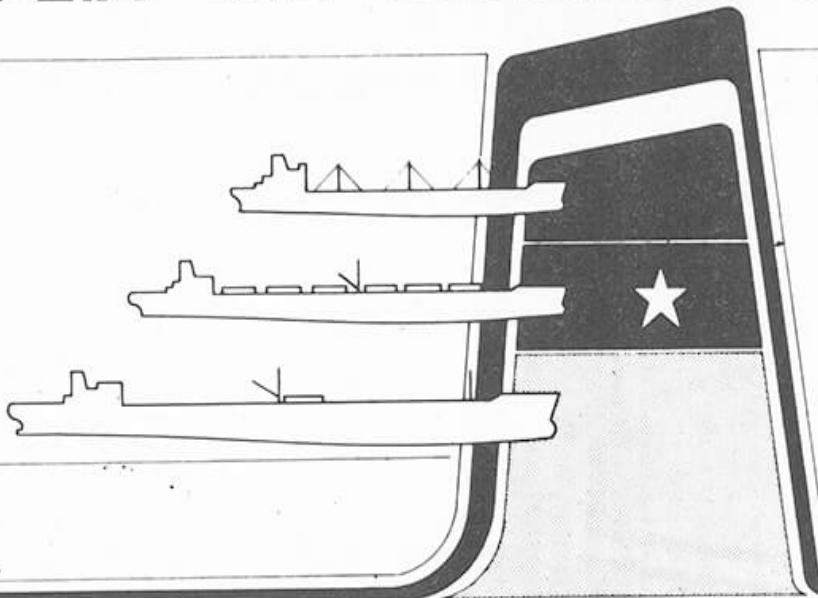
Ταιβάν:	
Δεξαμενόπλοια	δολ. 108/113,75
Ξηρού Φορτίου	δολ. 70/80

Ν. Κορέα:	
Δεξαμενόπλοια	δολ. 105/108
Ξηρού Φορτίου	δολ. 80/84

Ίνδια/Πακιστάν:	
Δεξαμενόπλοια	δολ. 80/90
Ξηρού Φορτίου	δολ. 74/83

Ισπανία:	
Γενικώς	δολ. 30/50

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



English Supplement

Issue No: 1151/911 ~ June 1, 1983

FOR THE GOOD OF SHIPPING AND THE COUNTRY

We are going to press one day earlier for this issue in order to express a few thoughts concerning the burning issue of "recycling" on the occasion of the extraordinary general meeting of the Shipowners' Union which is taking place today.

The provision for "recycling" crews on Greek ships which is contained in the draft law on measures to alleviate the shipping crisis was introduced into draft law with the intent of relieving the unemployment of Greek seamen and officers in particular.

The other provisions go a long way towards meeting the demands made by the shipowners a very long time ago and which, if accepted from the beginning, might have prevented the laying up of a large number of Greek ships which could have remained competitive. They consist of the ability to employ lower deck crews at the wages prevailing in their own countries, laying down geographical limits for strikes on board ship, as is the case with other merchant navies and reducing the required complements for various categories of ships. Needless to say, these measures would not have solved all the problems of Greek shipping, but they would have enabled at least, ships to be recommissioned.

The "recycling" requirement, however, could undo all the good these measures would have produced.

For one thing, it abolishes the inalienable right on both sides to choose for themselves — the seaman where he will work and the owner, whom he will employ. It creates incredible confusion on board with frequent changes that could jeopardise the safety of the ship and, it would add considerably to running costs.

Recently, about a hundred Greek ships have been recommissioned. It may be that a recovery is around the corner, in which case the application of the "recycling" provisions would be unnecessary. Second engineers and able seamen are already in short supply. There are still about 5,000 officers unemployed, most of them deck officers. Full employment for them can only be achieved when no more ships are laid up. At their meeting today, the owners will deal with

the problem in all seriousness. It is to be hoped that the government will reciprocate — for the good of shipping and of our country.

For one thing, it abolishes the inalienable right on both sides to choose for themselves — the seaman where he will work and the owner, whom he will employ. It creates incredible confusion on board with frequent changes that could jeopardise the safety of the ship and, it would add considerably to running costs.

Recently, about a hundred Greek ships have been recommissioned. It may be that a recovery is around the corner, in which case the application of the "recycling" provisions would be unnecessary. Second engineers and able seamen are already in short supply. There are still about 5,000 officers unemployed, most of them deck officers. Full employment for them can only be achieved when no more ships are laid up. At their meeting today, the owners will deal with

the problem in all seriousness. It is to be hoped that the government will reciprocate — for the good of shipping and of our country.

STILL IN THE RUNNING

All signs seem to point to the fact that in spite of the seriousness of the world economic crisis, the Greeks are still in the running.

According to the data gathered by "Naftika Chronika", the Greeks have bought or taken delivery of about 150 ships during the first five months of the year, totalling 4,5 million grt. and consisting of 66 bulk carriers of about 1,9 million grt., 34 tankers of about 1.8 million grt. and about 50 cargo ships of 750,000 grt.

These are mostly ships built in the decade of the seventies and of a size which experts believe will be successful in the immediate future. The purchase prices also were good, when one takes into consideration the upward trend

BUREAU VERITAS ANNOUNCEMENT

Numbering some 3,500 throughout the world (naval architects, engineers, technicians, inspectors and surveyors), they work at improving the standard of safety and quality. The link in all this work is Bureau Veritas, the international Classification Society which, for more than 150 years, has continued to expand its activity in most fields which cover the safety of persons and property, such as ships, marine structures, materials, industrial equipment and more recently, computers and data processing in general.

Some 100 representatives of this Society, whose international status is emphasized through its 370 survey centres worldwide, met in Paris for three days on April 13 - 14 - 15. The programme of meeting dealt with technical, administrative and economic matters, with final emphasis laid on the improvement of the quality of service and of the training of surveyors, also on the active development in France and abroad of special ac-

tivities: non-destructive testing of materials, offshore, statutory surveys and new services concerning insurance in aeronautical and civil engineering projects.

This gathering of representatives of different nationalities and background gave rise to a wide exchange of views, at the same time highlighting key questions which will condition the future of the Society for years to come.

A common concern in the 32 lectures and in the numerous ensuing discussions was the improvement of communication. To manage, worldwide, such diversified actions in the field of inspection, demands a complex organization and quick circulation of information which is vital.

This necessity has been understood by the participants in this international forum, a major step which enabled Bureau Veritas representatives to get better acquainted and, with closer personal relationship, to improve the quality of service.

marked in the past few weeks.

Unfortunately, the same cannot be said for the Greek flag. More than 56% of the new acquisitions have not raised the Greek flag in anticipation, we believe, of a final settlement of matters pending with regard to government measures on shipping.

DEFEAT FOR THE ITF

The ITF has suffered a resounding defeat in its quarrel with the Merkur - Island Shipping company over the boycotting of the vessel "Hoegh Apapa" in Liverpool last year.

It was the first time the House of Commons dealt with the ITF's campaign for the so-called improvement of working conditions and wage scales on ships which do not come to levels set by the ITF itself.

The House rejected the appeal lodged by the ITF against the verdicts of lower courts in favour of the shipping company. This defeat will weaken the ITF considerably in its attempts at arbitrary interference, at least in areas under British jurisdiction.

CARGO RESERVE

The draft bill by which 20% of American dry and liquid cargoes is to be reserved for American-built ships flying the

U.S. flag has aroused a great deal of controversy.

The main reaction has come from American owners who operate ships under flags of convenience and who maintain that reserving part of America's bulk cargoes to U.S. flag ships will burden the country's economy to the tune of 6 billion dollars per annum.

Indeed, according to the experts, it is estimated that up to 1999, building and operating costs will rise to 94 billion dollars. In the first year of application of the new measure, i.e. in 1984, the reserve will consist of 5%, rising by one percent per year up to 20% in 1999. For the first 5% 114 new ships of 5,6 million dwt. will be needed. In 1990, for an 11% reserve, 297 ships of 16,4 million dwt. will be needed and in 1999, for a 20% reserve, 701 ships of 28,6 million dwt. will be needed.

PANAMANIAN DUES RISE

Panama has increased its consular fees and annual inspection dues and has introduced a new charge for the participation of surveyors in investigating marine accidents. The annual tonnage dues, however, have remained unchanged.

The consular fees have been fixed at \$ 2,700 per annum for ships up to 15,000 tons and \$ 3,000 for larger ships. Up to

50 YEARS AGO

The committee set up by NAT to examine ways and means of improving the fund's administration and finances has submitted its report.

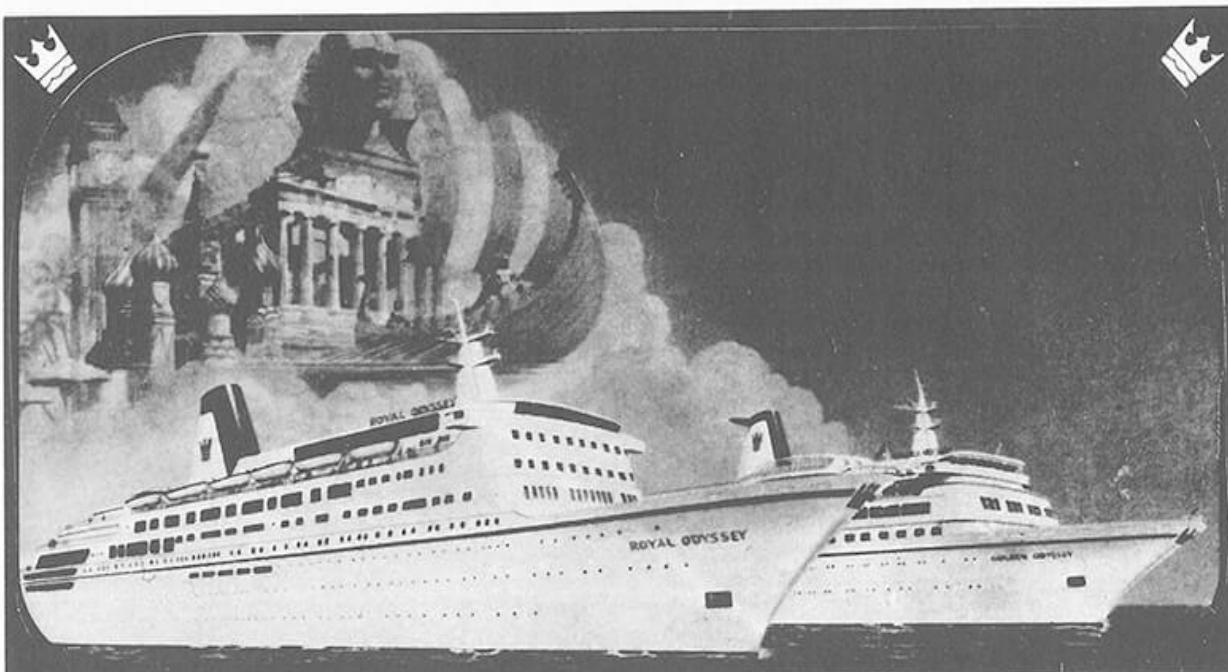
The German four-master "Prival" arrived in Cardiff with a cargo of 4,800 tons of grain from Australia, performing the voyage in 106 days.

Messrs. Vergottis and Becatatos have bought the cargo ship "Manchester Civilian" of 8,014 tons and build in 1913. It was delivered in Manchester, transferred to Greek registry and renamed "Tasis".

The steamship "Amphiali" of 341 gross tons, built in 1918 and the "Korydallos" of 320 tons built in 1917, have been sold by Messrs. D and I. Kolymvas to Mr. C. Kyriakides for 700,000 drachmas.

Latest reports from London indicate that the Plate market is steady for loadings up to July 20, but that there is a demand for ships throughout July and the first days of August. Prevailing rates from San Lorenzo for Antwerp/Rotterdam vary around a base of 16/6 for small ships, 15/9 to 16/- for 7,000-tonners and 15/- for ships of 8,000 tons and above.

(Naftika Chronika — No. 59, 1.6.1933)



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

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

now, the fee was a fixed rate of \$ 2,300 for ships of all sizes. Inspection dues have risen from \$ 800 to \$ 1,000 per annum or ships up to 15,000 tons and \$ 1,200 for larger ships. The surveyor's fee has been fixed at \$ 400 to \$ 500 plus 30 cents per net ton.

According to the Panamanian authorities, these increases were not imposed only with the purpose of earning more revenue but to improve the quality of ships registered in Panama.

A NOTEWORTHY ACHIEVEMENT

In May, the cruise ships "Golden Odyssey" had performed 250 cruises since it was delivered from the Helsingør Yard in Denmark in 1974 and hoisted the Greek flag.

This figure confirms the intensive operation of a cruise ship which, in less than nine years, has sailed a total of 637,000 miles, made 2,163 calls at ports in the Mediterranean, North and South America and the Caribbean and hosted 111,000 passengers, mostly Americans, of whom 28,000 sailed with the ship more than once.

Beyond this, the ship provided year-round employment to its officers and crew and contributed \$ 47 million in foreign exchange to the Greek economy. Moreover it promoted Greece with the 250 "Greek Nights" held on board during each cruise.

THE DEMOLITION YARDS

There has been a good deal of comment in the world shipping press on the government's intention to set up three demolition yards in Greece, besides the Eleusis Shipyard.

The reports in question refer to the financing of such projects with Greek and foreign (from South Asia) capital and with the participation of the National Bank for Industrial Development. The reports also mention the sites of these scrapyards: one in Alexandroupolis in northern Greece, another in Crete and another on an Aegean Island and go on to say that these units will also produce steel, process copper and engage in other activities as well such as ship repairs and the manufacture of agricultural machinery. Nothing in this respect has been disclosed to the Greek press so far.

The reports add that even if the prices are somewhat lower than those offered in Taiwan and Karachi, Greek owners would prefer to use the Greek scrapyards for relatively small-sized ships. The Far East would still be the prime market for VLCC and ULCC's.

However, since the interest is very lively, the government should announce in which specific areas such industries will be allowed.

During his meeting with shipping correspondents on May 18, the Minister of Mercantile Marine, Mr. G. Katsifaras, declared that as far as he knew, these a-

reas had been fixed. Interested parties nevertheless claim that from their contacts with the officials concerned, they gather that the areas in question have still not been decided.

TSAVLIRIS TUGS NEW OFFICES

Alexander G. Tsavliris & Sons Maritime Co., The 'T-Tug' company, has moved to 10 Akti Poseidonos, Piraeus.

With tug operations offices and Tsavliris shipping division now under the same roof, advantage can be taken of plans for a powerful and versatile private communications centre complete with rooftop antennae. This will facilitate worldwide contacts with cargo and salvage vessels as well as handling the tug control traffic which already operates around the clock.

The T-Tug depot at St George, Piraeus, which provides back up workshop and storage facilities for towage, salvage, diving and anti-pollution activities, is not affected by the move.

FIRST EUROPEAN RTA ENGINE TESTED

The first RTA built in Europe, the 6RTA58 engine manufactured by Sulzer, has been successfully started at the W-Interthur testbed on May 2nd, 1983.

This is the 4th RTA engine to start its test trials.

Cottakis — a Memoir

By Mr. Manuel E. Kulukundis

The passing of Dimitri Kottakis marks the end of an era in Greek Merchant Marine. An era of trials and grievous losses during the war which brought it to near extinction and a rebirth like the mythical Phoenix out of the ashes — a fabulous evolution starting from the acquisition of the Libertys and continuing at an incredible pace to finally become the Premier Tramp shipping ownership in the World.

We first met as children in Syra in 1905. We were living in a house owned by his family which resided next door.

Both situated high up on the Vrontados Hill had a commanding view of the harbour, a busy place in those days, for Syra was a port of call for most of the European liners besides being a coal bunkering station favored by the British shipowners whose steamers were arriving almost daily to replenish their supplies.

Local owners operated nearly 50 vessels besides a fleet of coastal passenger ships. The Neorion shipyard had always some undergoing survey repairs and the Tarsana (the old sailing shipbuilding yard) was still in use producing coastal schooners.

The population was shipminded. The arrival for registration of a newly purchased cargo vessel always aroused a wide interest. Beflagged the ship welcomed visitors and well wishes in an open house. The news of her purchase was announced before — often with exaggerated description of size and appearance — and the curiosity of the people ran high.

In times of low freights we witnessed the local ships one by one arriving to lay at the port and when a few months later the market improved moving out in a happier atmosphere, for their crews were back at work.

The shipping business therefore was an open book for the Syra people. For us youngsters, whose families were connected with ships it has been the time of dreams and hope for the day when we would see the blue and white ensign flying on brand new vessels comparable to the modern British Tramps which visited our port.

There I developed the secret ambition to own one of them, ambition that sustained me throughout my life. I have never talked with Cottakis about ships them. He was older and I was not fit for his company.

But hailing from Andros as he was — in those days the home of the most important Greek shipowners — he was surely similarly affected by the activities of the port.

A few years later his family left for Piraeus and I had not seen him until 1918 during the war when both we were serving in the Navy and were assigned at the offices of the Piraeus master. I at the department of ships and registration, and he in the Naftologia, the authority administrating the crewing of ships.

His strong personality, his love for good order and discipline and marked the signal success of his tenure.

When we were discharged in 1919, I left for London and

he returned to journalism which was his predilection.

For a decade or so his dream of shipping evolution have been laying dormant but deep thinker as he was and conscious of the vital role that Merchant shipping could play in the National Economy he brought out in 1931 and at a time of severe shipping crisis the first specialized Greek shipping periodical — a perfect platform from which for fifty two years he preached his faith in the future of the Greek ships.

Indeed the pages of the great periodical reflect his unique contribution to the monumental achievement of Greek shipowning. In his forceful style of writing and the fearless way of expressing his opinions on attitudes and measures never failed to give praise when praise was due but also to criticize and castigate wrong decisions or aspirations which he deemed irrimical to the best interests of the industry and its progress whether emanating from the Ministry, the Unions and the Shipowners themselves. He became the living conscience of all three trying to keep the train of shipping firmly on the rails darting on the road to success.

For long years his presence at the meetings of the Board of the Union of Greek shipowners have kept that body on an even keel. His wisdom was universally appreciated and his advice followed. He proved to be the one unifying force for his interest was not personal or mercenary. He was striving for an ideal.

His presence in New York at the time of the acquisition of the Libertys proved vital for the success of the negotiations with the Greek Ministers to obtain the Greek government guarantee of the loans granted by the United States as required by the Maritime Commission.

He was the originator of the proposal to Mr. Tsaldaris by the N.Y. Shipowners of a counter guarantee by the purchasers backed by deposits in sterling in London which clinched the deal.

Pending the delivery of the vessels the freight marked col-

lapsed and some of the applicants got cold feet and threatened to withdraw. Cottakis lectured everyone of them exhorting them not to lose what he thought and actually was the finest opportunity of there lives.

At a special meeting, after the 100th vessel was delivered, he spoke to all of us of preparing for the future. He introduced the problem of education of officers and engineers and the urgent need of providing special schools endowed by the shipowners themselves.

The schools of Aspropyrgos were conceived at that meeting, for Cottakis induced all the recipients of the Liberties to contribute to enable the scheme to start.

For thirty five years the Schools have been turning out competent officers and engineers to man the ever expanding number of Greek ships.

His action at that time is another debt that the industry owes his seeing ahead.

On returning to Piraeus he resumed a year later the publication of "Naftika Chronika" and ever since besides his fortnightly homilies, provided at each New Year issue, a forum for the leaders of the industry to express their opinions and shape the policies which in time produced the Miracle of its phenomenal evolution.

Under his direction the periodical became the premier and most complete shipping publication, a must for everyone connected with shipping throughout the world to read and follow.

Those of us who were privileged to have been his friends are grievously affected by his loss and will sorely miss him; but his life work shall not cease. It will continue for ever in the "Naftika Chronika" by the able man he has trained who are imbued in his ideals.

We bow our head in silent prayer and deep gratitude.

Syra where he was born has received his remains but his soul hovers over every Greek ship plying the seven seas for he has been the godfather of them all.



PHONES: 675.4321, 323.0064
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIoudi" BALTIMORE

JAMES SMYRNIoudis

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἅμεσα ἀλλά καὶ γιά τά γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, καθιερώνουν μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν δόσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἐταιριῶν στά πλοϊα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμές 1.200 (ἐναντί δρχ. 2.500 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὅποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 1.500 (ἐναντί δρχ. 2.500 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτούς τούς εἰδικούς ὅρους συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἡ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρᾶ 77, 185 10 Πειραιᾶς.



Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Ὀνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:.....

Ὑπογραφή

Η κίνηση των Ελληνικών Πλοίων



ΑΒΑΝΣ	60	6646	άργει Πειραιά	ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	αρνεῖ Αργοστόλι
ΑΒΑΣ	62	10405	άργει Γαλαξείδι	ΑΙΗΤΖΑ	63	1142	α. Πλύμουθ 13/5 γιά Χαλκίδα
ΑΒΙΝ ΟΓΓΑ ΛΙΝΤΕΡ (δ.)	68	104616	άργει Αλιβέρι	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	α. Όριστάνο 28/4 γιά Τρίπολη
ΑΒΙΝ ΟΓΓΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	άργει Αλιβέρι	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.	67	2938	ε. Πειραιά 4/5
ΑΓΑΘΩΝ	74	6017	άργει Αστακό	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΚΩΣ	56	3129	ε. Πειραιά 6/5
ΑΓΑΘΩΝ Φ.	61	13092	άργει Ρόττερνταμ	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	18006	ε. Βοριάδη 13/5
ΑΓΑΠΗΝ	89	10006	ε. Καλκούτα 16/5	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΘΦ ΜΑΡΜΑΡΑ	60	6975	α. Αμπού Ντάμπι 15/5
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ	64	12561	ε. Βομβάδη 2/5	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ'	76	11084	α. Γιοκοχάμα 10/5
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ.	62	12243	άργει Λαύριο	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Κ. Τάουν 1/5 γιά Κίνα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	61	10405	άργει Γαλαξείδι	ΑΙΟΔΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	α. Πειραιά 9/5 γιά Αλεξανδρεία
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Ρίο Ιανέριο 11/5 γιά Πειραιά	ΑΙΟΔΙΑΝ ΣΑΝ.	63	11502	άργει Πειραιά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	ύπο παραλοή	ΑΙΟΔΙΟΣ	55	7737	άργει Πειραιά
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	άργει στόν Πειραιά	ΑΙΟΔΟΣ	72	16235	άργει Συλίδα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	άργει στόν Πειραιά	ΑΙΟΔΟΣ	71	9885	δ. Ντόβερ 23/4 γιά Αβάνα
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	ε. Αμβέρσα 17/5	ΑΙΟΔΟΣ Κ.	66	40787	ε. Γένοβα 15/5
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	12255	άργει Λευκάδα				
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	58	9364	άργει Λευκάδα				
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	70	18628	α. Μόντρεαλ 29/4 γιά Ταρτούς	ΑΙΓΑΡΗΝΣ ΕΜΕΡΛΑΝΤ	77	9083	ε. Λάγος 30/3
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	δ. Γιβραλτάρ 20/4 γιά Κούβα	ΑΙΓΑΡΗΝΣ ΖΕΑΛ	68	13633	α. Ν. Όρλεάνη 25/3
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	ε. Νιούστατ 11/5	ΑΙΓΑΡΗΝΣ ΣΕΣΤ	69	13942	α. "Αγ. Φραγκίσκο 28/4
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	α. Βαλένθια 9/5	ΑΙΓΑΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	άργει Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	δργει Πειραιά	ΑΙΓΑΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	δ. Κων/πολη 3/5
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ	61	8254	άργει Πειραιά	ΑΙΓΑΡΗΝΣ ΝΤΑΙΜΟΝΤ	81	10714	δ. Παναμά 3/5
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	55	8562	άργει Πρέβεζα	ΑΙΓΑΡΗΝΣ ΣΑΞΕΣ	65	20119	ε. Μαρακάϊπο 25/3
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Αλεξανδρεία 15/4	ΑΙΓΑΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΖ	68	13388	α. Σοκάι 1/5
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	59	8852	άργει Αστακό	ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΪ'ΟΝ	77	38484	α. Π. Κεμπλά 6/5 γιά Ιαπωνία
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	δ. Παναμά 25/4	ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΪ'Τ	61	13184	άργει Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ε. Φλώσιγκ ρόδς 12/5	ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑΪ'ΝΤ	63	6303	ε. Π. Σάδι 1/5
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	άργει Πειραιά	ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑΪ'ΝΤ	57	5289	ύπο παραλοή
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	47	2685	άργει Πειραιά	ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	ε. Πειραιά 30/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	69	12061	ε. Ρότερνταμ 19/4 (επισκευές)	ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	62	7517	α. Μίνα Καμπούς 24/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	59	8087	άργει Πειραιά	ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018	α. Ροζάριο 9/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	άργει Χαλκίδα	ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Μονρόβια 19/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές	ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	α. Φλώσιγκ 15/5 γιά Δουνκέρκη
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	56	2276	μεσογειακές μεταφορές	ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	51	1988	άργει Κουβέντη	ΑΚΜΗ	77	16080	ε. Λ. Αντζελες 10/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345	α. Γκάλεστον 28/4	ΑΚΜΩΝ	71	15119	άργει Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV	61	6038	α. Βοστώνη 11/4 γιά Ελλάδα	ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	δ. Κυνήλη 29/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ε. Κινύρα 14/4	ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	68	24896	ε. Ρίο Γκράντε 8/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ύπο παραλοή	ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΗΣ	68	25433	α. Μπάχια Μπλάνκα 5/3
ΑΓΚΝΙΚ II	63	12273	άργει Πειραιά	ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	ε. Λόγος 22/4
ΑΓΡΟΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Ήψηούτης 12/5 διά Λεμεσό	ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΑ	68	25084	α. Μη. Μπλάνκα 5/4
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	66	32687	α. Φιλαδέλφεια 25/4 διά Αρούπιτα	ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19889	ε. Ν. Ύρκην 12/5
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	άργει Χαλκίδα	ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	68	25433	ε. Βοριάδη 16/2
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. Βίζακαπούνταμ 15/5	ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	α. Μπάχια Μπλάνκα 9/4 γιά Κίνα
ΑΔΕΑΦΟΙ ΓΕΜΕΑΟΥ	77	10459	δ. Παναμά 23/4	ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341	ε. Ξινάκη 19/2
ΑΔΕΑΦΟΤΗΣ	67	6842	μετον. «ΚΟΝΤΟΡ»	ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	α. Βριτό 25/12
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	άργει Πειραιά	ΑΚΡΑΤΑ	62	6374	άργει Αστακό
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΣΕΡ	70	4231	δ. Π. Σάδι 8/5	ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Σαντάνα 26/4
ΑΔΩΝΙΣ Τ.	71	9999	στόν Πειραιά 1/4 (ΠΩΛ.)	ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Τεργύστη 15/5
ΑΕΤΟΣ	65	18315	ε. Ν. Ύρκην 16/5	ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	δ. Μπρουνιδούτελ 24/4
ΑΕΤΟΣ	72	3065	ε. Βενετία 16/5	ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Τζένταν 10/5
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	άργει Πειραιά Πειραιά	ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Αύγούστα 12/5
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	άργει Στυλίδα	ΑΚΤΙΑΝ	60	3188	άργει Αμπούργο
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	άργει Πειραιά	ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	άργει Τρικομάλη
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	65	8576	άργει Χαλκίδα	ΑΛΑΜΠΡΑ	64	7877	άργει Ελευσίνα
ΑΘΑΝΑΙΑ	56	13555	άργει Χαλκίδα	ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	ε. Πειραιά 5/5
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Ντάρμπιταν 14/5	ΑΛΒΥΩΝ	62	13122	δ. Π. Σάδι 30/4
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑ'Υ'	56	7369	άργει Έλευσίνα	ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	ε. Ασάδυπτο 21/4
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	άργει Έλευσίνα	ΑΛΕΑ	73	8824	άργει Γαλαξείδι
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	άργει Αντίκυρα	ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	άργει Πειραιά
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	άργει Ιδάκη	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	65	9296	άργει Λουδόντα
ΑΘΗΝΑ	63	10170	α. Ρουέν 19/4 γιά Κορέα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Ναντόρ 27/4
ΑΘΗΝΑ	58	10662	άργει Πειραιά	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ	69	13212	α. Υρουντεν 15/5
ΑΘΗΝΑ	68	8905	α. Πόρτ Αλφέντ 21/4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ. III	67	2560	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	άργει Πειραιά	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ	71	7402	άργει Πειραιά
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	δ. Σουέζ 15/3 διά Ίραν	ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	δ. Κων/πολη 18/4
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε. Μπουένος "Άρες 13/5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	άργει Στυλίδα
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	άργει Πειραιά	ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	ε. "Ιμινχαν 7/5
ΑΘΗΝΑΙΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Αμβούργο 16/5 γιά Αργεντινή	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	44	7207	άργει Πειραιά
ΑΘΗΝΗΚ (μ.)	67	48747	δ. Γιβραλτάρ 11/5 γιά Τάραντα	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π.	61	9206	άργει Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	άργει Πειραιά	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ.)	78	10653	άργει Πειραιά
ΑΘΔΑΝ	79	10428	α. Αμβέρσα 15/5	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άργει Χαλκίδα
ΑΘΦΟΛ ΦΟΡΡΕΣ	67	17418	α. Γιβραλτάρ 17/4 διά Τόκιο	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΑΘΦΩΣ	69	10008	δ. Γιβραλτάρ 15/4 γιά Τζαμαΐκα	ΑΓΚΡΕΙΤ (δ.)	73	152372	α. Φουτζέρια 30/3
ΑΘΦΩΣ I	64	7997	ε. Χόρβη 16/4	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΣΙΜΗΝΗ	68	9395	α. Σάντος 9/5 γιά Αλεξανδρεία
ΑΙΑΣ	67	9457	α. Βρέμη 17/5 γιά Αμστερνταμ	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΜΙΝΤ	61	5378	άργει Σαλαμίνα
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	α. Σάντος 30/3	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7580	άργει Πειραιά
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	64	6387	α. Σιγκαπούρην 1/5	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΦΑΙΘΟ	61	7704	άργει Πειραιά
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ	64	1706	μεσογειακές μεταφορές	ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	μεταφορές Κούβας
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	άργει Πειραιά	ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΠ	68	9084	άργει Σαρζά
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΗΚ	76	12498	α. Σιγκαπούρην 2/5	ΑΛΙΘΑΙΑ	74	23757	α. Μη. "Άρες 3/5 γιά Ρωσία
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ	76	12498	δ. Σουέζ 17/3 (ημ. Παν.)	ΑΛΙΑΓΚΑ ΣΤΑΡ	64	2717	στό Λαύριο
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	δ. Σουέζ 26/4 γιά Κίνα	ΑΛΙΑΚΜΟΝ	68	16229	άργει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ε. Σαγκάνη 2/5	ΑΛΙΑΚΜΟΝ ΡΙΒΕΡ	71	9564	άργει Μιτλάκουωντερ
ΑΙΓΙΣ ΙΩΝΙΚ	76	12498	α. Σιγκαπούρην 3/5	ΑΛΙΑΡΤΟΣ	56	5772	άργει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΙΩΝΙΚ	75	12498	δ. Σουέζ 12/2	ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	α. Τζένταν 2/5 γιά Μη. Αμπάς
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	άργει Πειραιά	ΑΛΙΚΗ	59	12996	άργει Γαλαξείδι
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	άργει Πειραιά	ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	άργει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΕ'Ζ	72	11185	άργει Πειραιά	ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	α. Σέτι 6/5
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	α. Ρεσίφε 18/2 γιά Ίραν	ΑΛΑΚΑΖΑΡ	65	9677	άργει Λάς Πάλμας
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	δ. Σουέζ 14/5 γιά Κίνα	ΑΛΑΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	άργει Σετουμπάλ
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	δ. Σουέζ 204 γιά Κίνα	ΑΛΑΚΑΙΟΣ	75	11284	άργει Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΠΑ'ΤΩΝΗΡ	69	9199	ε. Σαγκάνη 24/4	ΑΛΑΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. "Ηση Λόντον 14/5
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΓΝΗ	70	9178	άργει Πειραιά	ΑΛΑΚΙΝΟΣ	73	70088	άργε

ΑΛΑΜΑΡ	69	10373	ε. Πειραιά 2/3 (έπισκευές)	ΑΝΤΙΓΩΝΗ	68	12550	ε. Βιζακαπονάμ 17/5
ΑΛΑΜΙ ΣΚΑ'Υ.	74	22246	ύπο παραλαβή	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	δ. Μπρούναμπουτελ 6/5
ΑΛΑΜΠΑΜΙΣΙΟΝ	64	15716	μετον. «VULCANUS» (οπημ. Λιβάνου)	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Φιλαδέλφεια 8/5
ΑΛΑΜΠΑΤΡΟΣ	58	4037	άργει Πειραιά	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 16/5
ΑΛΑΤΑ	66	2562	στη Λεμεσό	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7961	δ. Σουεζ 10/5 γιά Τζέντα
ΑΛΑΤΑΙΡ.	70	16973	ε. Αλαμποργκ 17/5	ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	δ. Γιβραλτάρ 11/5 γιά Γδυνία
ΑΛΑΤΕΒΕΛΣ	78	12598	ύπο παραλαβή	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. Άγιος Βαλταράς 14/4 γιά Βάχρα
ΑΛΑΤΙΣ	79	11000	α. Ναγκόνια 29/4	ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Λάγος 19/5
ΑΛΑΤΙΣ	70	2605	ε. Λισσαβώνα 14/5	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	άργει Έλευσινα
ΑΛΑΦΑ	62	4722	άργει Αστακό	ΑΝΤΩΝΥ Π.	62	14939	δ. Κωνίπολη 30/4
ΑΛΑΦΑ	71	1571	α. Λάς Πάλμας 11/5	ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ.	77	38515	α. Τζέντα 7/5
ΑΛΑΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	α. Κόρφους Κριότι 1/4	ΑΟΥΡΩΡΑ ΚΟΡΑΛ.	76	6744	δ. Σουέζ 1/5
ΑΛΥΣΙΔΑ	66	20959	ε. Λισσαβώνα 18/4	ΑΠΕΕ	73	16397	άργει Έλευσινα
ΑΛΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Αμβούργο 21/3 γιά Κούβα	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	άργει Έλευσινα
ΑΛΑΖΩΝ	79	10966	ε. Καράτοι 10/5	ΑΠΙΚΟ	64	9868	ύπο παραλαβή
ΑΛΑΜΑ	58	8574	δ. Σουεζ 3/3	ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	ε. Άλεξανδρεια 20/4
ΑΛΑΜΑ II	67	51644	άργει Πειραιά	ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	δ. Ζάλιδ 28/4
ΑΛΑΜΙΝΤΑ	58	5164	ε. Ζαΐδ 7/2	ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	άργει Πειραιά
ΑΛΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Χάλιμοσταντ 25/4	ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	α. Σάντος 6/5 γιά Ξιγκάκ
ΑΛΑΡΥΛΙΣ	83	13600	στο Τόκιο ύπο συμπλήρωση	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	δ. Κωνίπολη 8/5
ΑΜΓΙΣ ΚΑΤΑΣΥΡΤΗ	71	5895	άργει Τάραντα	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I	58	4979	μεσογειακές μεταφορές
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	δ. Γιβραλτάρ 14/5 γιά Βορμάτη	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV	56	9172	άργει Πειραιά
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ε. Σάντος 12/5	ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ	60	3500	δ. Σουέζ 4/5
ΑΜΙΛΑΔΑ	72	13631	ε. Γκήλογκ 29/4	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Χάρηρ 16/5 γιά Κέπι Τάουν
ΑΜΠΟΥΕΛΑ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	άργει Πειραιά	ΑΡΑΝ...	80	10428	ε. Τζέντα 15/5
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	δ. Σουεζ 13/5	ΑΡΑΝ ΜΠΑΙ'Γ'	59	3593	άργει Πειραιά
ΑΜΦΙΠΟΕΙΑ	62	19377	α. Βαλένθια 20/4	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	ύπο παραλαβή
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Χόχι Κ-ογκ 10/5	ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	δ. Ζάλιδ 24/3 γιά Κρήτη
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α. "Ηση Λόντον 6/5 γιά Π. Καμπέλο	ΑΡΓΟΣ	69	9842	δ. Μπρούναμπουτελ 8/5
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	άργει Πειραιά	ΑΡΓΥΡΟ...	59	8775	άργει Έλευσινα
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Όναχάμα 1/5	ΑΡΓΥΡΟ...	57	3970	άργει Λευκάδα
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Αυμέρσα 15/5	ΑΡΓΥΡΟ Μ.	60	1577	άργει Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Χόμπιτον ρόδς 13/5	ΑΡΓΩ	72	16207	α. Μπιζέρτα 6/5
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥΓΙ'ΣΤΟΝ	74	13348	α. Μανιλά 12/5	ΑΡΓΩ ΒΑΛΩΡ	78	1587	άργει Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Βαλτιμόρη 13/5	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	α. Ρότερνταμ 21/4 γιά Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΑΚ.	68	9118	άργει Πειραιά	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1578	α. Νάντη 14/4
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Ν. Ύρκην 16/5	ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Στάνδους 3/4
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'ΙΤ'	78	13889	δ. Γιβραλτάρ 15/5	ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΗ	76	1579	δ. Κωνίπολη 14/4
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΙΤΙΤΣΕΝΣ	71	9049	άργει Έλευσινα	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Πόρταμπου 9/5 γιά Αλεξανδρεια
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	δ. Παναμά 29/4				α. Γκρήνος 19/4 γιά Λίβερπουλ
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Χάρηρ 7/5 γιά Αγ. Λαυρέντιο				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	άργει Αλιβέρι				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Μαπούτο 8/4				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Καράτοι 15/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑΓΟΜΦ.	76	13633	α. Σινκαπούρην 7/3 γιά Ντακάρ				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΤΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Μαυρίκιο 7/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Σιγκαπούρην 6/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Π. Κελάχ 14/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΡΕΝΤΗΝΙΠ (δ.)	64	35333	άργει Έλευσινα				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Π. Κελάχ 5/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Κολούμπια ρίβερ 4/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Σίδνεϋ 17/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΟΥΝ	74	13633	α. Αμέρσα 13/5				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΡΑΙ'ΖΟΝ	77	15378	ε. Ίντσον 1/5				
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	α. Τζένταν 25/4 γιά Κορέα				
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Τζένταν 5/4 γιά Κορέα				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Ριό Γκράντε 27/3				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Τζένταν 26/3				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	54	4493	ε. Γάνδη 6/4				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	69	15869	άργει Έλευσινα				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448	άργει Έλευσινα				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	77	4713	δ. Παναμά 15/5				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Φρεντερία 10/5				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	άργει Έλευσινα				
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	άργει Αυμβούργο				
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Σουδάμια 25/4				
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Κολούμπια ρίβερ 13/4				
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	69	9627	ε. Ακαζούτα 16/4 (ομη. Μάλτας)				
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	63	3387	ε. Πειραιά 25/4				
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛ.	83	10470	ε. Σ. Τόνων 12/5				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Σέβεν διλ 11/5 γιά Ιταπωνία				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΑΔΑΣ (μ.)	72	119505	άργει Πειραιά				
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άργει Πειραιά				
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΗ	73	32781	ε. Ν. Ορλέαν 5/5				
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Τουμπαρόδη 18/3				
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Γένοβα 24/4 γιά Περσικό				
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Φρημάντη 18/4 γιά Τούρκεστον				
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Τζέντα 14/5				
ΑΝΕΜΟ Κ.	71	4981	α. Αυτιζάν 28/5				
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Αυμβούργο 22/3 γιά Βενεζουέλα				
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	δ. Κοντόποτο 7/5				
ΑΝΘΙΑ	64	11034	άργει Έλευσινα				
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Σόφι 4/5 γιά Φλώσιγκ				
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΝΝΑ	76	16438	ε. Βανκούβερ 15/5				
ΑΝΝΑ	64	2020	α. Σεβίλη 9/5				
ΑΝΝΑ Α.	57	10376	ε. Καράτοι 5/5				
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	άργει Έλευσινα				
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Λεμεσό 14/5 γιά Πειραιά				
ΑΝΝΑ Κ. (δ.)	60	12256	ε. Βορμάτη 12/5				
ΑΝΝΑ Κ.	62	11503	άργει Πειραιά				
ΑΝΝΑ Π.	57	9367	άργει Γαλαξείδη				
ΑΝΝΑ ΠΜΕΛΛΑ	67	20501	ε. Ριό Γκράντε 2/5				
ΑΝΝΑ Χ.	66	21883	στο Ντάρμπατ 5/4				
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	α. Ίντσον 25/4 γιά Σ. Αραβία				
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	άργει Πειραιά				
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	α. Μάλτα 30/4 γιά Αγρεντινή				
ΑΝΝΟΥΑ	71	9826	α. Καράτοι 14/5 γιά Βορμάτη				
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Ριό Γκράντε 8/3				
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡΙ	54	5383	ε. Πειραιά 6/5				
ΑΝΤΑΡ	70	16973	ε. Κόμπη 11/5				
ΑΝΤΣΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	α. Κ. Τάουν 30/4				
ΑΝΤΖΕΑΤΑΝΤΙΚ	70	11474	ε. Ριό Ιανέρο 10/5				
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	ύπο παραλαβή				
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΝΤΖΕΛΑΚ ΓΚΡΕΝΗ	67	24829	άργει Πόρτμπουρι				
ΑΝΤΖΕΛΑΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	71	30193	άργει Πόρτμπουρι				
ΑΝΤΖΕΛΑΚ ΣΠΑΦΙΚ	68	9122	δ. Γιβραλτάρ 15/5 γιά Αλεξανδρεια				
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	άργει Αργοστόλι				
ΑΝΤΓΚΟΥΑ	66	15404	άργει Πειραιά				
ΑΝΤΓΟΝΗ	76	23149	ε. Σάντος 14/5				
				ΑΝΤΙΓΩΝΗ	68	12550	ε. Βιζακαπονάμ 17/5
				ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	δ. Μπρούναμπουτελ 6/5
				ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	ε. Φιλαδέλφεια 8/5
				ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 16/5
				ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7961	δ. Σουεζ 10/5 γιά Τζέντα
				ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	δ. Γιβραλτάρ 11/5 γιά Γδυνία
				ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Λάγος 19/5
				ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	άργει Έλευσινα
				ΑΝΤΩΝΥ Π.	62	14939	άργει Έλευσινα
				ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ.	77	38515	δ. Κωνίπολη 30/4
				ΑΟΥΡΩΡΑ ΚΟΡΑΛ.	76	6744	α. Τζέντα 7/5
				ΑΠΕΕ	73	16397	δ. Σουέζ 1/5
				ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	άργει Έλευσινα
				ΑΠΙΚΟ	64</		

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	ε. Σάν Λορένζο ('Αργ.) 16/5		ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	ε. Ρόττερνταμ 22/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	όργει Πειραιά		ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	όργει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	ε. Πειραιά 10/5		ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	α. Δουνκέρκη 14/4 γιά Κούβα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	όργει Πειραιά		ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	όργει Πόρτμπουρι
ΑΤΑΝΑΤΙΚΟ	67	6103	στήν 'Αλεξανδρεία 13/1		ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	όργει Πειραιά
ΑΤΑΝΑΤΙΣ	77	35706	ε. Λ. 'Αντζελες 19/4		ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	70	9087	όργει Ελευσίνα
ΑΤΑΝΑΤΙΣ	63	6246	όργει Πειραιά		ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΑΤΑΝΑΤΙΣ	60	5788	όργει Πειραιά		ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	53	3524	όργει Σαρά (ΕΠΩΛ.)
ΑΤΑΝΑΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Ντάρμπιαν 28/4 γιά Ματάντι		ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28601	α. Ντάρμπιαν 10/1
ΑΤΑΔΑΣ	77	11804	α. Μάτα 15/5		ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	ε. Δουνκέρκην 15/4
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	όργει 'Αλιβέρι		ΓΙΟΥΝΙΛΑΚ	61	7585	ε. Μπεντι 29/9
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	α. Ντάρμπιαν 12/5		ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671	όργει Πειραιά
ΑΤΡΕΥΙΔ	74	13633	α. Ρόττερνταμ 17/5		ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ	67	13091	όργει Στυλίδα
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Σάντος 21/4 γιά Σιδηνέ		ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Ραγκούν 11/4
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. 'Αμβέρσα 15/4		ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	όργει Πειραιά
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές		ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ.	60	3847	όργει Σέτες
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	όργει Στυλίδα		ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	όργει Πειραιά
ΑΥΓΙΣ	72	16402	δ. Σουέζ 21/3		ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΟΥΣ	60	5977	όργει Λευκάδα
ΑΥΓΙΣ	79	10993	α. Φραντάτ 7/4		ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΕΡΡΥ	64	7435	όργει Τρινκούμαλη
ΑΥΓΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	όργει Χαλκίδα		ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Ριο 'Ιανείρο 17/4 γιά 'Ιράν
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44467	όργει 'Ελευσίνα		ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Μπούενος 'Άρες 14/5
ΑΥΡΑ	68	9624	όργει Πειραιά		ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Ροζέριο 13/5
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	α. Πουέρτο Μαντρύν 31/3		ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	όργει Πειραιά
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	α. Ντουμπάι 15/5		ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ε. 'Αμβέρσα 2/5
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	όργει Πειραιά		ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	δ. Σουέζ 8/4
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	όργει Πειραιά		ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	66	10073	ε. Μη. Αμάδα 29/3
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	όργει 'Αλιβέρι		ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Στυλίδα 2/1
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	όργει Γκέντ		ΓΙΩΡΓΟΣ Κ	67	2920	ε. Φάρο 20/4
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	όργει Πειραιά		ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	62	10163	α. Θέσσαλα 15/4
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	όργει 'Αμροτεντομ		ΓΚΑΖ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	όργει Πειραιά
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	δ. Κων/πολή 12/5		ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	δ. Μπιζέρια 15/5
ΑΦΡΟΣ	68	3340	δ. Σάδι 13/5		ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΖΙΟΥΝ	71	8739	δ. Σουέζ 5/4
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (δ.)	62	13017	α. 'Αντεν 27/3 γιά 'Ιράν					
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	όργει Τρινκούμαλη					
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	α. Πειραιά 15/5					
ΒΑΓΙΑ	69	9985	ε. Βαλτιμόρη 10/5					
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	ε. Π. Καμπέλο 16/4					
ΒΑΝΤΑ	66	13762	δ. 'Ελαϊνόρε 3/5					
ΒΑΠΟΡΙΑ	67	14720	όργει Γαλαξείδη					
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	όργει 'Αργοστόλη					
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. 'Αμβέρσα 13/5 γιά Ρόττερνταμ					
ΒΑΡΗ	82	22474	δ. Γιβραλτάρ 13/5					
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	όργει Στυλίδα					
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	όργει 'Αλιβέρι					
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	δ. Σάδι 15/5 γιά Λονδίνο					
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	9991	α. Πειραιά 17/3 (ΕΠΩΛ.)					
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	δ. Σουέζ 25/3					
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές					
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	ε. Ριο 'Ιανείρο 29/4					
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	όργει Λευκάδα					
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Τζέντα 5/5 γιά Καθαρίδη					
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. Ντώρμπαν 15/5					
ΒΕΝΗ	58	13871	όργει Αντίκυρα					
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μεθί Ρόδη 2/5					
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Πειραιά 14/5 γιά Σύρια					
ΒΕΡΑ	65	20806	δ. Γιβραλτάρ 16/5					
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527	ε. Ρόττερνταμ 18/5					
ΒΕΤΑ	72	3246	α. Μπιζά 19/4 γιά Σαβόνα					
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	α.'Αντόνιον 16/5					
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	α. Γάνδη 354 γιά Ιταλία					
ΒΗΤΑΖΑΝ	66	19633	ύπο παραλαβή					
ΒΙΒΗ	59	4532	όργει Πειραιά					
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	όργει 'Ελευσίνα					
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	ε. Καν 9/5					
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005	ύπο παραλαβή					
ΒΙΝΤΚΑΡΕΝ	60	6572	όργει Πειραιά					
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Μπαρανιάλ 2/4					
ΒΙΟΔΑΝΤΟ (δ.)	72	119794	όργει 'Αλιβέρι					
ΒΙΟΕΤΤΑ	81	16500	α. Σαβάνα 14/5 γιά Τάμπα					
ΒΙΠΚΕ	71	6717	όργει Μασσαλία					
ΒΙΡΤΙΝΙΑ Μ.	58	7058	όργει 'Ελευσίνα					
ΒΟΜΑΡ	71	16313	όργει Στυλίδα					
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	α. Ντουμπάι 25/3					
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	όργει 'Ελευσίνα					
ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	2408	όργει Βερακρούζ					
ΒΥΖΑΝΤΑΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	όργει Χαλκίδα					
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	όργει Πειραιά					
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Υόρκη 12/5					
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	α. Ν. Ρόττερνταν 14/5					
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	δ. Παναμά 5/4					
ΓΑΛΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	ε. 'Αμβέρσα 23/4					
ΓΑΛΛΗΝΗ	59	8528	ύπο παραλαβή					
ΓΑΛΛΗΝΗ	77	35516	στό Ρόττερνταμ (έπισκευές)					
ΓΑΛΛΗΝΗ	60	10186	α. Λάς Πόλας 14/4					
ΓΑΡΟΥΦΑΛΑ	68	12252	α. Σιγκαπούρη 23/3 γιά Κίνα					
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	9778	όργει Πειραιά					
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Τέμα 14/4 γιά Λάγος					
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	16037	α. Ν. Ρόττερνταν 9/4 γιά Οδησσό					
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Τάμπα 2014 γιά Μαζατάν					
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΙΝΗΣ	67	15421	όργει 'Ηουψεντάσ					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	δ. Κων/πολ 12/5 γιά Γενόβα					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	α. Θεσσαλονίκη 9/2					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.Δ.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Π. ντε Μπού 25/3					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	όργει 'Αλιβέρι					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	όργει Ντάρ ες Σαλάμη					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	μεσογειακές μεταφορές					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΥΑΛΑΣ	70	18634	α. Ν. Ρόττερνταν 14/5					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Λονδίνο 29/4 γιά Πασάριες					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	όργει Πειραιά					
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΗΣ	64	17509	δ. Σουέζ 18/3					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Σιγκαπούρη 14/5 γιά Φρημάντλ					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	παροπλισμένο 'Ελευσίνα					
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	όργει Πειραιά					
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	όργει Χαλκίδα					
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2624	ε. Πειραιά 10/3					
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	όργει Πειραιά					
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	όργει Πειραιά 27/8					
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	72	1598	α. Σέτε 17/12					
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. 'Αμβέρσα 24/3 γιά Βαλτιμόρη					
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	69	2932	δ. Σουέζ 18/4					
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	α. Κεντρικ 10/4					
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.</								

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ' ΤΟΡ	67	22817	α. Αύγουστα 5/4	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΓΚΡΕΤ' Σ	62	6846	α. Ν. "Υόρκη 17/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΔΥ	67	22817	δ. Γιβραλτάρ 14/4	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	α. Φελλέσσος 15/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	74	18204	ε. Τσομπίνα 14/4 γιά Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	α. Ν. "Υόρκη 22/4
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	ε. Βιτόρια 20/4	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ	78	17172	α. Τζέντα 22/4 γιά βομβάρη
ΓΡΕΦΟΣ	59	9191	δργει Γαλαξείδι	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΚΟΝΚΟΡΝΤ.	73	13098	δ. Σουξ 25/4
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙV	72	8987	ε. Ν. Όρλεάνη 15/5	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	δργει Πειραιά
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	νέο δόμον «ΝΤΙΕΓΚΟ*	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΟΡΕΔΑ	61	7293	δργει Πειραιά
ΔΑΝΙΑΛ	63	13628	ε. 'Άλεξάνδρεια 12/5	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ' ΤΟΡ	72	8987	δ. Μονρόβια 30/4 γιά Ντακάρ
ΔΑΦΝΗ	74	19451	δργει 'Αργοστόλι	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	δργει 'Ελευσίνα
ΔΕΛΤΑ (δ)	61	7864	ε. Ν. Όρλεάνη 18/2	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	62	8927	ε. Πειραιά 9/3
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Σαράρ 10/4
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	δργει Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΠΕΡΑ	75	3990	α. Καράτσι 9/5
ΔΕΜΑΡΤ	64	8226	δργει 'Αιμοτερνταμ	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΠΡΑΪ'ΝΤ	71	10327	α. Μίνα Καμπούς 11/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ε. Ροάριο 27/4	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΑΝ	72	10327	δργει Παλέρμο
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Άλεξάνδρεια 11/5	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΗ	72	11201	δ. Σουξ 25/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	δργει Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Μομπάδα 13/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	δργει Αστακό	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΚΑ'Υ'	62	6846	ε. Ν. Υόρκη 12/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	ε. Δάντσιχ 19/4	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	δργει Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	δργει Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΤΑΡ	71	10328	α. Καλκούτα 30/4 γιά Καλαμάτα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΑΒΡΙΔΗ	67	11659	δργει Στυλίδα	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ε. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	στο Ντουμπάι 14/5	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΦΑΙΗΘ	72	10329	δ. Μαρσαλία 13/5
ΔΗΑΟΣ	70	8825	α. Θεούτι 19/3	ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	δ. Π. Σάδι 15/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	82	31000	α. Γκέντι 7/5 γιά Καρπαΐκη	ΕΛΛΗΝ	58	6391	δργει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	δ. Σουξ 13/5	ΕΛΛΗΝΙΤΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Ασταμπούλα 17/4
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές	ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	ε. Ιωνινήση 11/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	δ. Σουξ 6/2	ΕΛΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Ούμη Σάντι 11/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Βενετία 16/4	ΕΛΑΜΠΕΑ III	69	12102	ε. Μπουσίρε 9/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	δ. Σουξ 7/4	ΕΛΩΝΑ	69	6162	α. Λάς Πάλμας 17/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	δργει Μπαντάρ 'Αμπας	ΕΛΩΣΕΑΝ	65	17847	α. Τζέντα 14/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	ε. Ρουέν 6/4	ΕΛΑΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	ε. Φλώσιγκ ρόδς 28/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ.Φ.	63	17681	δργει Πειραιά 4/8	ΕΛΑΠΑΝ	67	5487	ε. Πειραιά 15/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. ΛΙΑΜΟΣ	71	9646	δργει Γαλαξείδι 11/7	ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	δργει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μ.)	71	38094	δργει Λισσαβώνα	ΕΛΠΙΔΑ	56	8352	δργει Βομβάρη
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	69	13053	προσάραξε	ΕΑΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Ντάρμπιταν 5/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	δργει Πειραιά	ΕΑΠΙΣ (δ.)	58	12262	α. Αλεξάνδρεια 3/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	δργει Πειραιά	ΕΑΠΙΣ	71	9885	ε. Τανχουαγκαντάσ 23/3
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	7780	δ. Πειραιά 23/3	ΕΑΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΜΗΝΟΣ	69	12216	δ. Παναμά 4/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές	ΕΠΙΔΙΑΥΡΟΣ ΓΚΑΛΦ	72	10013	δργει Σετουμπάλ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ- ΤΗΣ	63	8380	ε. Κόλντιγκ 15/4	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Πειραιά 13/4
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	δ. Γιβραλτάρ 6/4	ΕΠΙΜΕΛΗΣΗΣ	73	8927	ε. Δουνκέρκη 23/4
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	δργει 'Ελευσίνα	ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	δργει Πειραιά δάπ 20/8
ΔΙΑΚΑΗΣ	63	8872	δργει Στυλίδα	ΕΠΟΣ	77	9786	δργει Πειραιά
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	60	8868	α. Αύρες 7/5 γιά Ρωσία	ΕΠΟΣ	78	6053	δργει 'Ελευσίνα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	δργει Μίνα Σάκρ	ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ.	66	16301	δ. Σουξ 29/1
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	δργει Πειραιά	ΕΠΤΑ ΓΑΛΡΟΙ.	65	15765	δργει Πειραιά
ΔΙΑΣ	71	16379	ε. Μπουσίρε 9/4	ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ.	64	16323	δ. Παναμά 11/5
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Κολούμπιο ρίθε 14/4	ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	62	31051	δργει Πειραιά
ΔΙΔΩ	70	10378	δ. Παναμά 8/3	ΕΡΗΝΙΟΣ	65	16405	δργει Πειραιά
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	δργει Ιθάκη	ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	δργει Πειραιά
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	δργει Λευκάδα	ΕΡΜΗΣ	72	15951	δργει Πειραιά
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	δργει Πειραιά	ΕΡΜΙΟΝΗ.	66	4508	α. Βρέμη 17/5
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Μπάχια Μπλάνκα 8/4	ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	δ. Παναμά 14/5
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	δργει Σαλαμίνα	ΕΡΟΙΤ' ΚΣ' Υ' ΛΟΡ.	57	2074	δ. Π. Σάδι 16/3 γιά Πειραιά
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	δργει 'Ελευσίνα	ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. Π. Σάδι 16/4
ΔΡΥΣ	65	20201	δργει Ελευσίνα	ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Κολόμπιο 11/4
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	δ. Ντόβερ 6/4 γιά ΗΠΑ	ΕΥΑ...	59	11894	δργει 'Αστακό
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	δργει Πειραιά
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Αλεξάνδρεια 15/4
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 25/3	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	δργει Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΒΕΙΝ	78	16326	ε. Κολούμπιο ρίθε 22/4	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΝΕΜΟΣ	60	14609	δργει Πειραιά
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓ' Μ.	72	16398	ε. Τάουντον 9/5	ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	δργει Πειραιά
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Χάλιφας 26/4 γιά Αρούμπα	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Χιούστον 18/4
ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	ε. Κολόμπιο 27/4	ΕΥΗ Α.	67	14569	δ. Σκύ 20/4
ΕΒΙΑ	61	10029	δργει Μπάρδα	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Ντάρμπιταν 11/5
ΕΒΜΑΡ	76	16398	δ. Π. Σάδι 7/5	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Βομβάρη 7/5
ΕΒΡΟΣ	62	20372	δργει Γαλαξείδι	ΕΥΑΛΛΙΑ	59	8630	δργει Πειραιά
ΕΔΕΣΣΑ	64	8083	δργει Τρικούπαλι	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	α. Ντόβερ 25/4
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	δργει Πειραιά	ΕΥΝΟ Σ' Υ' ΛΟΡ.	60	10611	δργει 'Αστακό
ΕΘΝΟΣ	77	16726	δργει Πειραιά	ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	ύπο παραλαβή	ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Σιγκαπούρην 17/4
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	δργει Στυλίδα	ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	δργει Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	δ. Σουέζ 26/4	ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	δργει Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8399	α. Λάς Πάλμας 25/3	ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ.	72	6680	α. Ντώμπαν 11/5 γιά Ιταλία
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	ε. Γουόρι 19/4	ΕΥΑΣΤΑΣΙΑ	57	7165	δργει Χαλκίδα
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	72	113780	δργει 'Ελευσίνα	ΕΥΤΕΡΗΝΗ	56	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	63	31638	ε. Σύχαν Τέρμιναλ 3/5	ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	δργει Χαλκίδα
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	23814	δργει Στυλίδα	ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	δ. Δαρδανέλια 23/4
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23552	α. Σουάμπια 29/4	ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	δ. Σουέζ 16/4
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	2985	δργει Πειραιά	ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Φιλαδέλφεια 23/4
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	68	48687	ε. Χιούστον 25/4	ΕΦΗ	61	3791	δργει Χαλκίδα
ΕΙΡΗΝΗΚΟΣ (δ.)	63	13841	δργει Πειραιά	ΕΦΗ	58	2556	δργει Αύγουστα
ΕΚΛΑΙΡ	63	11428	δργει Γαλαξείδι				
ΕΚΤΟΡ.	70	16258	α. Ν. Όρλεάνην 30/4				
ΕΛ ΓΚΑΩΤΣΟ	75	14523	ύπο παραλαβή				
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	ε. Γουέρφροφτ 15/5				
ΕΛΑΦΙ	68	19495	δργει Σταύρος 13/5				
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Μπουσάν 15/4				
ΕΛΑΓΙΑΝΝΗ	70	12142	α. Φουτζέρια 13/5				
ΕΛΕΙ' ΣΤΡΙΑ I	66	10659	δργει Πειραιά				
ΕΛΕΙ' ΣΤΡΙΑ II	64	10652	δργει Στυλίδα				
ΕΛΕΙ' ΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	δργει Πειραιά				
ΕΛΕΝΑ ΠΑΠΠΑΣ	57	1962	δργει Σουέζ				
ΕΛΕΝΑ	66	16677	ε. Δάντσιο 12/4				
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	α. Ν. Όρλεάνη 21/4				
ΕΛΕΝΗ	60	1995	δργει Πειραιά				
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716	δ. Σουέζ 21/4				
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	ε. Πειραιά 24/4				
ΕΛΕΝΗ Δ.	69	3784	α. Σπέλια 22/4 γιά Ακαμπα				
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	δργει Γάνδη				
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	δργει Μπάρα				
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	ε. Ν. Υόρκη 7/5				
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Λάς Πάλμας 19/3				
ΕΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές				
ΕΙΣΑ	58	12025	ε. Πειραιά 15/4				
ΕΙΣΙΑΖΑΜΠΕ	63	11315	ε. Λάρος 15/3				
ΕΙΑΚΑ	64	18044	τ. Γκέντι 19/4 γιά Μπαθναγκάρ				
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	δργει Πειραιά				
ΕΛΛΕΝΙΚ Α' ΙΝΤΗΑΛ	72	8987	δργει Πειραιά				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	δ. Π. Σάδι 14/5				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ							

ΒΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	άργει Πειραιά	KAPTAİN STEFANOS	78	10372	α. Νιόχα 9/5
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	ε. Πειραιά 28/3	KAPTAİN TZON	60	9163	άργει Νουεβίτας
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	άργει Πειραιά	KAPTAİN TZON Γ. Π.			
ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝΤ	76	9444	ε. "Αλκυόνη" 25/4	LIVANOS (δ.)	76	123648	ε. Χάρηξ ΑΙΔ. 25/4
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. "Αμπιτζάν" 21/4	KAPTAİN TZON Δ.			
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	58	9585	άργει Αντικύρα	PATERAS	77	21194	α. Μπουένος "Άυρες 20/2
ΘΕΑΝΤΟ	69	10650	άργει Σόλεντς	KAPTAİN TZON Α.	61	13338	α. Ρότερνταμ 1/4 για Λενίνγκραντ
ΘΕΚΟΣ	78	16685	δ. Γιβραλτάρ 2/5 για ΗΠΑ	KAPTAİN TZORTZ Α.	66	19595	ε. Διαμάντι 15/5
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ	68	35477	α. Τσάρλεστον 12/5	KAPΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	α. Κ. Τάουν 15/4
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	άργει Πειραιά	KARΑΓΙΣΚΑΚΗΣ	65	16903	άργει Γαλαξείδι (ΕΠΩΛΗΘ)
ΘΕΟΔΟΣΙΑ III	69	1599	α. Λάς Πάλμας 3054	KAREPA	67	5453	ε. Πειραιά 10/5
ΘΕΟΔΟΣΙΑ V	58	12492	α. Φός 24/2	KARIMPIAN KARRIΕR	62	15961	δ. Σουέ 1/5
ΘΕΟΔΟΧΟΣ (δ.)	65	33663	α. Γένοβα 16/5	KARIN VATΗS	73	23688	ε. Ν. Όρλεάνη 15/4
ΘΕΟΔΟΡΟΣ	61	6456	ε. "Αλεξανδρεία 10/5	KARINA	67	41914	άργει Σετσουμπά
ΘΕΟΔΟΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10722	άργει Πειραιά	KARINA	56	4870	άργει Γουδρή
ΘΕΟΔΗΠΤΟΣ	65	41872		KAROVA	75	29314	α. Ροζάριο 30/4
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	δ. Γιβραλτάρ 2/5 για Ν. Όρλεάνη	KAROLINA	68	10562	α. Συγκαπούρη 22/4
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	άργει Στυλίδα	KAROLINA	66	5681	α. Μ. Μαουγκανού 3/5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (δ.)	62	25717	ε. "Ιωνικών" 14/5	KAROLINE Π.	73	13324	α. Τέντα 7/3
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	άργει Φορταλέζα	KARYANTA	73	34067	α. Γκλάντστον 1/5
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	στό Ναγκασάκι (συμπλ.)	KARYATIS	70	16040	ύπο παραλαβήν
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. Σαγκάν 30/4	KARYATIS	70	10886	ε. Μιζουίμια 28/4
ΘΕΡΜΑΙΤ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	77	10460	α. Ροζάριο 30/3 για Κούβα	KΑΣΟΣ	57	2466	άργει Πειραιά
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άργει Κούβα	KΑΣΑΝΔΡΑ	76	14983	α. Καράτσι 14/4
ΘΕΤΙΣ	74	35540	άργει Γλασκώβη	KΑΣΙΑΣ	69	14318	α. Νιουμπάι 15/5
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	ε. Ντόρμπαν 4/5	KΑΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	72	16704	ε. Ταμπίκο 29/4
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	α. Φιλαδέλφεια 5/5 για ΗΠΑ	KΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	59	4532	άργει Χαλκίδα
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	43339	ε. Μεβίλ ρόδς 20/5	KΑΣΤΑ ΣΗΑ	68	30294	δ. Σκώ 20/3
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	ε. Μούπαδα 15/5	KΑΣΤΑ ΠΡΑΓΝΤ	58	26537	ε. Πειραιά 6/2
ΙΑΣΩΝ	70	11489	άργει Λονδίνο	KΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ	57	2448	ε. Μαπούστο
ΙΚΑΝ	58	2882	άργει Πειραιά 9/8	KΑΣΤΡΟ	65	1235	άργει Χαλκίδα
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	ε. Τένταν 4/5	KΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	μεσογειακές μεταφορές
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	άργει Στυλίδα	KΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	άργει Πειραιά
ΙΝΤΙΚΑ	58	3860	άργει Πειραιά (ΕΠΩΛ.)	KΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Λισσαβώνα 22/4
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	άργει Πειραιά	KΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	ε. "Αλεξανδρεία 11/5
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΥ	51	3640	άργει Χαλκίδα	KΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	α. Μπιζέρτη 11/5 για Πειραιά
ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΓΚ	60	8109	άποθηκη στό Π. Σάδι	KΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	μεσογειακές μεταφορές
ΙΝΤΕΡΨΠΙΡΙΤ	60	14840	έδνα συμφέροντα	KΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ε. Ρότερντα 10/5
ΙΝΤΕΦΕΛΙΣΤΥ	63	15806	έδνα συμφέροντα	KΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	α. Σουδίμπα 22/4
ΙΩΝΙΑΝ ΚΑΡΠΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέ 9/5	KΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Τζακάρτα 22/2
ΙΩΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	άργει Άλιβερι	KΑΤΙΕ	60	10187	άργει Γαλαξείδι
ΙΩΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	α. Αμπέρσα 14/5	KΑΤΙΝΑ (δ.)	69	5068	α. Τενερίφη 12/5
ΙΩΝΙΚ (δ.)	66	45251	άργει Άλιβερι		66	38878	α. Βενετία 22/4 για Πειραιά
ΙΩΝΙΟΝ	70	15387	α. Βαρκελώνη 23/4				
ΙΩΣ	57	2875	άργει Αστακό				
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Λάς Πάλμας 22/4				
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	δ. Σαΐντ Λούης 7/5				
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	ε. Ίντον 16/2				
ΙΡΙΣ	72	4999	άργει Χαλκίδα				
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	α. Κέιν Τάουν 5/5				
ΙΩ.	69	8909	ε. Ριγιέν 9/5				
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	ε. Ρεσίφε 6/5				
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	δ. Σάιδ 16/5				
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Λάς Πάλμας 7/5				
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	άργει Έκσενινά				
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	άργει Έλευσίνα				
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	άργει Αστακό				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Γιβραλτάρ 13/5 για ΗΠΑ				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Κολόνπι 3/5				
ΙΩΝ	71	11506	άργει Λονδίνο				
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	ε. Αμετέρτην 25/4				
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	άργει Πειραιά	KΕΙ'Π ΑΓΚΡΙΔΟΣ	66	29955	α. Λ. "Αντζελες 14/4
ΚΑΒΑΚΟ	53	5239	άργει Χαλκίδα	KΕΙ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΖ	72	14651	δ. Π. Σάιδ 9/5
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	ε. Κόμπε 10/5	KΕΙ'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	άργει Ρίβερ Φάλ
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	δ. Σουέ 21/4	KΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9888	δ. Παναμά 4/4
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	άργει Πειραιά	KΕΙ'Π ΜΑΣΤΑΝΓΚ	69	9853	άργει Πειραιά
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Ντόρμπαν 9/5	KΕΙ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ'	71	9964	δ. Παναμά 28/3
ΚΑΒΟ ΞΙΦΙΑΣ	61	21305	άργει Πειραιά	KΕΙ'Π ΣΤΡΟΒΙΩΝ	58	13700	άργει Ρίβερ Φάλ
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Ιταζάι 23/4 για Ήμπιτάμπα	KΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	α. Σιγκαπούρη 21/4 για Γένυμπο
ΚΑΘΡΙΝ	63	8293	α. Ντηρόπιτ 29/4	KΕΡΤΙΣ	73	16459	ύπο παραλαβή
ΚΑΙΤΗ	70	16285	δ. Κουνιόπολη 14/4	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥΙ'ΝΤ	70	13907	α. Τζένταν 3/4
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	65	23391	α. Φιλαδέλφεια 21/4 για Λισσαβώνα	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΑΝ	66	18849	α. Πειραιά 14/5 για Ίραν
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	24309	άργει Πειραιά	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	ε. Έλσινόρη 22/4 για Μπ. Απάς
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ.)	67	34498	άργει Πειραιάδιαν 7/4 για Αρούμπα	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	άργει Πειραιά
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑΥ"	60	4240	άργει Γάνδη	KΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	α. Π. Σάιδ 14/4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329	α. Τζένταν 12/5	KΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	ε. Ήλισινόρη 22/4 για Μπ. Απάς
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Γκουάιμας 22/4 για Λάζ. Καρντένας	KΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	64	33445	άργει Πειραιά
ΚΑΛΛΑΜΑΡ	51	6199	άργει Λουάντα	KΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	63	15378	α. Γιβραλτάρ 11/5 για Παρανάγκουα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	άργει Πειραιά	KΙΘΙΡΩΝΑΣ	81	15400	α. Τολέδο 10/5
ΚΑΛΥΨΟ Ν.	69	11430	ε. Πάλεμπονγκ 29/4	KΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	άργει Πειραιά
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Σαουθμπούτ 2/5	KΙΜΩΛΟΣ	64	7891	άργει Πειραιά
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Ν. Όρλεάνη 16/5	KΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	δ. Σουέ 5/3
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	άργει Αστακό	KΛΑΣΙΝΗ	73	73492	άργει Πειραιά
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	ύπο παραλαβή	KΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Κοινώ Μπαιη 23/4
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	δ. Κωνιόπολη 23/4	KΛΗ	58	9882	άργει Πειραιά
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225	ύπο παραλαβή	KΟΜΕΤ	72	9824	α. Α'Μπέργυρο 20/2
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Ντέρερ 11/4	KΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Σιγκαπούρη 29/4
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	ε. Άλεξάνδρεια 21/4	KΟΜΠΑΣ ΚΑΡΡΙΕΡ	67	4507	άργει Πειραιά (ΕΠΩΛ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	ε. Κ. Τάουν 19/4	KΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	άργει Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	άργει Χαλκίδα	KΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Βαρκελώνη 13/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΝΗΣ	68	24801	δ. Μπρούνωμπούτελ 2/5	KΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	68	16000	α. Π. Γούλδλοκο 19/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	άργει Ούμ Κάρ	KΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Α'Μπέρη 15/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	άργει Χαλκίδα	KΟΝΚΑΡ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Ράς Τανούρα 3/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	άργει Πειραιά	KΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Ναγκόγια 8/4 για Μπουνεβαντούρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	άργει Πειραιά	KΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	άργει Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	α. Μη. "Άλεξ 3/5	KΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΝΑ	82	16000	α. Κολούμπι πίρεβ 15/5 για Κουβέτη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	άργει Στυλίδα	KΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	άργει Μπρούνεβ Μπαιη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Α. (δ.)	62	39169	προσαραγμένο "Άλγερι	KΟΝΚΑΡ ΚΟΡΠΟΤ (δ.)	66	42164	άργει Αρτερντηρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	άργει Στυλίδα	KΟΝΣΤΕΛΕΓ' ΖΟΝ	67	7680	α. Τσάρλεστον 23/4 για Καζαμπλάνκα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	άργει Γαλαξείδη	KΟΝΣΤΕΛΕΓ' ΖΟΝ	77	5539	α. Τσάρλεστον 28/4 για Άλεξανδρεια
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	ε. Χαλκίδα 28/2	KΟΝΣΤΕΛΕΓ' ΖΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	α. Βηρυτό 25/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Λισσαβώνα 24/4	KΟΝΤΙΝΕΑΤΑ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	δ. Σάιδ 12/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ	66	16048	ε. Χαλκίδα 28/2	KΟΝΤΙΝΕΑΤΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	7689	α. Ντουμπάτι 18/4 για Καράτσι
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	άργει Πειραιά	KΟΝΤΙΝΕΑΤΡ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	66	10451	άργει Πειραιά
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	δ. Γιβραλτάρ 7/4	KΟΡΠΟΝΕΤ	78	9862	ε. Α'Μπ

ΚΡΗΤΗ (δ).....	69	34169	α. Φιλαδέλφεια 29/3	ΜΑΙΓ'ΥΣΑΝ II.....	58	5376	ε. Τσιταγκόκ 9/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Τζέντα 1/5	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504	ε. Λύττελτον 24/4
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Γιουχάδα 1/5	ΜΑΚΡΑ.....	73	8957	άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ)	74	42470	δ. Σουέζ 15/5	ΜΑΛΙΑΚΟΣ.....	62	9721	άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	στή θέση 33.16 Β. — 132.03 Α. 21/4	ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874	α. Τέλνταν 17/4 γιά Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΑ.....	82	11500	ε. Κόμπη 7/5	ΜΑΝΙΑ.....	68	2918	στό Πειραιά 15/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ)	73	42470	δ. Γιβραλτάρ 28/4	ΜΑΝΝΑ (δ).....	70	65223	α. Φρηπορτ (Μπαχ) 5/4
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Κόμπη 9/4 γιά Τζένταν	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ).....	83	32300	ε. Σιγκαπούρη 14/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΟΝΤ	82	11500	στό Γκντάνσοκ (συμπλήρωση)	ΜΑΝΤΟ Ζ.....	72	17432	ε. Χιούστον 13/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.....	78	10832	α. Ντουμπά 1954	ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.....	80	5511	α. Αιμιθώρο 3053
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙΤ	79	10832	α. Κόμπη 13/4 γιά Ντουμπάτι	ΜΑΝΩΛΗΣ Χ.....	62	15405	ε. Πειραιά 9/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ).....	74	61054	α. Τενέρφη 14/5	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ.....	77	12526	α. Τάμπα 10/5
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ)	73	61054	α. Τζέντα 12/5	ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ.....	71	9372	άργει Ρίβερ Μπλάκγουάτερ
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ)	73	42470	α. Όμαλας 24/4	ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ.....	58	9163	άργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι ΝΤ	82	11500	ε. Κουβέτι 19/4	ΜΑΟΥΝΤ ΘΘΡΥΣ.....	68	18525	άργει Πειραιά
ΚΡΙΟΣ.....	59	16875	άργει Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ.....	78	17149	α. Μουροράν 4/5 γιά Κασίμα
ΚΡΙΟΣ.....	75	7028	ε. Βενετία 20/4	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.....	77	19678	α. Λ. "Αντζέλες 13/5 γιά Ρότερνταμ
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	α. Λισσαβώνα 10/5	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.....	73	36264	ε. Σ. Λορέντζο (Άργ.) 15/5
ΚΡΙΤΩΝ.....	59	7158	άργει Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ.....	81	33500	ε. Γκλέστον 16/4
ΚΡΙΤΩΝΑΣ.....	72	10078	α. Λ. "Αντζέλες 19/4	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΑΝ.....	80	33500	α. Ν. "Ορλεάνη 17/4
ΚΡΟΝΟΣ.....	73	11170	α. Ωλιμπιανα (Άντρ.) 14/4 γιά Ιαπωνία	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ.....	68	57204	α. Γκιζόν 10/4 γιά Λιβερία
ΚΡΟΝΟΣ.....	67	6911	α. Λ. Πάλμας 1/4	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΑΟΣ.....	74	33147	δ. Παναμά 21/4 γιά Λ. "Αντζέλες
ΚΡΟΥΣΕ'Ι ΝΤΕΡ	58	1596	άργει Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'ΥΓΓΕΤΟΣ.....	82	32300	δ. "Αλεξάνδρεια 9/5
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194	α. Ντέρμπιαν 13/5	ΜΑΡΑΘΩΝ *	61	12847	άργει Πειραιά
ΚΥΔΩΝΙΑ.....	65	2025	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙ'Κ.....	62	8967	ε. Ροζάριο 25/4
ΚΥΘΗΡΑ.....	66	13870	άργει Πειραιά	ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505	ε. Σάντος 23/4
ΚΥΘΩΝΟΣ.....	62	4784	ε. Αύγουστα 20/4	ΜΑΡΑΚΙ.....	76	11282	α. Ντόρμπιαν 12/4
ΚΥΘΩΝΟΣ (δ).....	71	17355	α. Λ. Πάλμας 25/4	ΜΑΡΑΜΠΟΥ.....	78	8845	ε. Π. Κεμπτλ 13/5
ΚΥΚΝΟΣ (δ).....	71	17355	ε. Λάγος 16/4	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ I.....	66	18155	άργει Τρικούμηλη
ΚΥΜΑ.....	60	7758	άργει Πειραιά	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.....	66	15404	α. Χιούστον 21/4
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ).....	64	31040	άργει Πειραιά	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ).....	58	11849	άργει Άστακό
ΚΥΡΑ.....	63	10032	άργει Πειραιά	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ.....	60	10748	άργει Αργοστόλι
ΚΥΡΑΚΑΤΙΚΟΥ.....	67	26493	ε. Κολούμπια 22/4	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.....	49	6607	άργει Χαλκίδα
ΚΥΡΑΡΗΝΗ.....	61	9443	άργει Άστακό	ΜΑΡΓΚΟ (δ).....	76	81106	άργει Έλευσίνα
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	81	38000	α. Λ. "Αντζέλες 26/4	ΜΑΡΓΚΩ.....	58	2966	ε. Πειραιά 24/2
ΚΥΡΙΑΚΗ.....	66	8943	δ. Σουέζ 21/4	ΜΑΡΕΙΝΑ.....	63	15929	α. Ντουμπάτι 24/4
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ.....	66	20516	άργει Πειραιά	ΜΑΡΕΣΟΛ.....	69	9623	α. Λάντσεστερ 2054
ΚΩΣΤΑΣ.....	60	6808	ε. Κατάκολον 2/4	ΜΑΡΘΑΚΙ (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. Όρλεάνη 16/4	ΜΑΡΙΑ (δ).....	65	47544	δ. Σούλιομ Βόλ 10/5 γιά ΗΠΑ
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣΣ.....	61	13271	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ	70	9101	άργει Λεμεσό
ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823	ε. Ριό Γκράντε 24/4	ΜΑΡΙΑ.....	59	5379	άργει Χαλκίδα
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ.....	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΑ Α.....	62	3199	άργει Πειραιά
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ.....	65	14088	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ Γ.Δ.....	74	15938	δ. Παναμά 20/4
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ.....	68	4350	ε. Κωνίπολη 12/5	ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΤΙΤΗ.....	70	9565	ε. Πειραιά 31/3
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΣ.....	68	4350	ε. Μομπάσα 13/5	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ).....	70	51602	δ. Π. Σάιδ 12/5
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ.....	54	2698	ε. Πειραιά 4/2	ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	δ. Κωνιπόλη 8/4
ΛΑΕΡΤΗΣ.....	56	10542	άργει Λευκάδα	ΜΑΡΙΑ Λ.....	77	20822	α. Ν. "Ορλεάνην 25/3
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ).....	77	18658	δ. Σάιδ 26/4	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	67	11001	άργει Πειραιά
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ.....	65	7952	α. Βαλκαράζο 12/4	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.....	76	6034	δ. Σούεζ 3/5 γιά "Ακαμπία
ΛΑΪΤ'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'ΙΡΙΟΥΣ.....	80	2925	ε. Πειραιά 25/2	ΜΑΡΙΑ Ν.....	73	13631	α. Ίντσον 4/5
ΛΑΪΤ'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ.....	54	3315	άργει Τρικούπαλη	ΜΑΡΙΑ Ζ.....	68	11361	άργει Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ.....	61	5643	α. Αλεξάνδρεια 12/5	ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ.....	67	9365	α. Αύγουστα 7/5 γιά Ραβέννα
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	78	9485	ε. Αμέριρα 14/5	ΜΑΡΙΑ Ζ.....	58	9028	δρενε Σ. Τζών
ΛΑΚΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	81	7000	δ. Ελαστόρε 17/4	ΜΑΡΙΑΦΟΡΑΙ'Θ (δ).....	66	42799	ε. Πειραιά 23/4
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	α. Δουνκέρκη 21/4	ΜΑΡΙΑΝΘΗ.....	70	9767	ε. Γκουγιακή 9/4
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (δ).....	65	34185	άργει Ελευσίνα	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ).....	73	17432	α. Πάμ Μπήτης 11/5
ΛΑΔΑΙΚΗ.....	64	1587	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	79	5700	δρενε Χαλκίδη
ΛΑΔΟΥΡΑ.....	64	10305	δ. Μπαντάρ 9/4	ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ).....	75	68411	δ. Σάιδ 23/4
ΛΑΔΟΥΡΑ.....	65	1599	ε. Κωνίπολη 23/4	ΜΑΡΙΒΙΚ.....	62	23805	ε. Λισσαβώνα 18/4
ΛΑΠΑ Σ.....	72	8848	α. Γκουαγιακήλ 27/4	ΜΑΡΙΓΩ.....	72	9824	ε. Μπαλμπάτα 2/4
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306	δ. Πανάδ 2/5	ΜΑΡΙΕΒΑ.....	67	3953	ε. Μανφρεντόνια 9/5
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644	α. Λ. Πάλμας 6/5	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ).....	75	115207	άργει Αλιβέρι
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.....	61	11621	άργει Πειραιά	ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	8344	ε. Πειραιά 10/5
ΛΕΑΕΔΑ.....	63	17879	άργει Γαλαξίδη	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ).....	67	40075	α. Κορούνα 6/5
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953	α. Νίκαια 12/4	ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	πειραιάδι 16/5
ΛΕΝΙΟ Χ.....	63	15929	μετανοού. "ΡΗΝΗ"	ΜΑΡΙΚΑ Τ.....	60	6235	άργει Πειραιά
ΛΕΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	61	13480	α. Ρουέν 30/4 γιά Ιταλία	ΜΑΡΙΑΥ.....	71	16269	δ. Σούεζ 21/4 γιά Ινδονησία
ΛΕΣΒΟΣ.....	74	3259	στή Λισσαβώνα 20/9	ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.....	68	14569	α. Λ. "Αντζέλες 20/4 γιά Νοχόντκα
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ.....	60	4489	άργει Λευκάδα	ΜΑΡΙΝΑ (δ).....	80	40000	δ. Μαντρέ τέ Νίσους 11/5
ΛΕΥΚΑΣ (δ).....	63	16407	α. Ταρρακόνα 15/4 γιά Χαλκίδα	ΜΑΡΙΝΑ.....	60	4116	ε. Τζέντα 12/5
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II.....	58	9079	άργει Χαλκίδη	ΜΑΡΙΝΑ Λ.....	65	19566	α. Αύγουστα 6/5 γιά Καναδά
ΛΕΩΝ.....	75	15684	δ. Σουέζ 17/3	ΜΑΡΙΝΑ Π.....	61	6838	άργει Πειραιά
ΛΕΩΝ.....	72	2311	άργει Ήγουμενίτσα	ΜΑΡΙΟΝ.....	67	33586	άργει Σετούμπαλ
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΑΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783	α. Μ. άλ. Φαχάδ 19/4	ΜΑΡΙΤΣΑ.....	68	29324	α. Πειραιά 9/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ).....	66	29287	α. Λισσαβώνα 18/3	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.....	72	17510	ε. Ορνακολήτικ 3/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ.....	57	5318	άργει Στυλίδα	ΜΑΡΙ ΦΙΛΙΠ.....	58	2140	άργει Χαλκίδη
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ.....	65	15738	άργει Πειραιά	ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785	δ. Κουνίπολη 13/5 γιά ΗΠΑ
ΛΗΓΚ.....	61	8658	ε. Μομπάσα 4/4	ΜΑΡΚΑΛΑΝ.....	68	14771	άργει Γαλαξίδη
ΛΗΔΑ.....	63	8566	στή Πειραιά (πισκεύες)	ΜΑΡΚΙΣ.....	75	28082	άργει Σετούμπαλ
ΛΗΔΑ II.....	67	9381	έξα ουμέφροντα	ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	12	21000	άργει Σάντερλαντ
ΛΗΜΝΟΣ (δ).....	69	17485	α. Τεργέστη 6/5	ΜΑΡΚΟΣ Ν.....	17	11434	δ. Μπρούναμποτελ 27/4
ΛΗΤΟ (δ).....	67	44646	άργει Πειραιά	ΜΑΡΑΕΝ.....	57	5087	άργει Χαλκίδη
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Π. "ΕΛΙσαμπτε 26/4	ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	71	19974	ε. "Αγ. Βικέντιο 2/5
ΛΙΛΗ Χ. (δ).....	67	48719	άργει Πειραιά	ΜΑΡΟΥΛΑ.....	57	8899	άργει Αργοστόλι
ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΤ.....	82	19337	δ. Σουέζ 15/5	ΜΑΡΣ.....	48	3388	ε. Ίντσον 25/4
ΛΙΜΠΕΞΠΡΕΣ.....	76	75134	ύπο παραλαβή	ΜΑΡΥΛΙΖΑ.....	70	15806	μεσογειακές μεταφορές
ΛΙΜΠΡΑ (δ).....	76	18343	α. Λάγος 22/4	ΜΑΡΩ.....	73	32510	άργει Στυλίδα
ΛΙΝΚ ΛΟΒ.....	62	8937	α. Μ. άλ. Αχαρντί 8/4	ΜΑΣΑΣΑΛΙΑ.....	64	1968	ε. Πειραιά 18/4
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ).....	61	21894	άργει Πειραιά 18/4 γιά Λαύριο	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391	μεσογειακές μεταφορές
ΛΙΨ.....	68	9650	ε. Σάντος 18/4	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ).....	62	12197	άργει Πειραιά
ΛΟΓΙΑΙΔΥ.....	69	9045	άργει Μπάραρα	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	65	10554	ε. "Ειβονιμασθ 3/5
ΛΟΤΙΝΤΑ (δ).....	75	24408	α. Ταϊράστον 6/5	ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ).....	65	34185	άργει Πειραιά
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	ε. "Αγ. Φραγκίο 3/5	ΜΑΤΒΙΔΑ.....	65	7896	άργει Πειραιά
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ.....	64	6549	άργει Πειραιά	ΜΑΤΙΝΑ.....	63	2911	μεσογειακές μεταφορές
ΛΟΥΚΑΣ Ν.....	72	13637	ε. Σίδνευ 27/4				
ΛΟΥΣΣΙΟΣ.....	73	63287	α. Βρέμη 23/4 γιά Ν. Όρλεάνην				
ΛΟΥΣΥ.....	74	16006	άργει Πειραιά				

ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Πειραιά 21/4 γιά Τζένταν δργεί Αργοστόλη	ΜΥΡΙΝΑ	75	13036	ε. Μη. "Άύρες 25/4
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	δ. Κυπρίνολη 2/4	ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Κρίστομπα 30/4
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	στό Γαλάται (ουμπλήρωση)	ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	α. Άλεξανδρεια 24/4
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	δ. Κυπρίνολη 11/5	ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	57	9345	ε. Πειραιά 25/4
ΜΕΝΤΚΕ'ΙΠ	62	9092	δργεί Πειραιά	ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Αύγούστα 6/4 γιά Κούβα
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	δργεί Πειραιά				
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δργεί Πειραιά 1/3				
ΜΕΝΤΖΟ'Υ"	57	3709	δργεί Πειραιά				
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Μανφρέντια 11/4 γιά Γιβραλτάρ	Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	δργεί "Αμστερνταμ
ΜΕΣΩΔΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. Μπιλιάδο 7/4	ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	66	20199	α. Λάς Πόλμας 19/4
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	ε. Τούρου Πόιντ 11/4	ΝΑ'ΓΑΝΤ	75	35561	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 15/5
ΜΕΣ ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	α. Σιγκαπούρη 14/4	ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Θέουτα 22/4
ΜΕΣ ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Σιγκαπούρη 5/5	ΝΑΞΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	80	10982	α. Σιγκαπούρη 25/4
ΜΕΣ ΔΟΣΑ (δ.)	70	17485	α. Μπαχρέν 24/4	ΝΑΤΑ	77	9359	α. Χόγκ Κόγκ 14/4 γιά Γιοκοχάμα
ΜΕΣ ΘΕΑ (δ.)	73	17355	α. Πόρτ Τέλφερσον 4/5 γιά N. Ύόρκη	ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	δργεί Κενίτρα
ΜΕΣ ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Τζένταν 16/4	ΝΑΥΚΡΑΤΙΑΣ (δ.)	75	115207	δργεί Τζένεπλ "Αλι 18/4
ΜΕΣ ΟΡΜΗ (δ.)	72	17355	μετον. «ΠΑΡΟΣ»	ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584	δργεί Πειραιά
ΜΕΣ ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	ε. Πούλο Μπούκομ 16/4	ΝΑΥΤΙΔΟΣ	66	6845	δργεί Πειραιά
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Σύλλογο Βότ 7/4	ΝΑΥΤΙΔΟΣ	70	16224	α. Βούβαλη 13/5 γιά Σιγκαπούρη
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Σιγκαπούρη 22/4 γιά Ντουμπάι	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	δργεί Λονδίνο
ΜΗΛΟΣ ΑΓΙΑΝΤ	79	10991	α. Ριό Ιανέριο 9/5	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	δ. Θάντερ Μπαϊ 14/5
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	δργεί Πειραιά	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Ν. Ύόρκη 13/5 γιά Αρούμπα
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	11993	ε. Πειραιά 23/4	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΥ'	78	33191	α. Μόμπιλ 27/3 γιά Ιαπωνία
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ	68	2983	α. Αύγουστα 1/4 γιά Τρίπολη	ΝΕΙΤ' ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	δ. Π. Σάιδ 4/4	ΝΕΑΠ. Π. (δ.)	57	12483	α. Αλεξανδρεια 27/4
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	α. Ξάνπτον ρόδς 2/4	ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	ε. Χάμπτον ρόδς 16/5
ΜΙΝΑ	67	12843	ε. Βιζακαπανάμ 22/4	ΝΕΜΕΑΣ	79	10993	α. Δουνκέρκη 8/5
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	δργεί Ν. Όρλεάνην	ΝΕΝΑ	66	18781	δργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	δργεί Πειραιά	ΝΕΝΙ	74	39866	α. Νότιερ 16/5
ΜΙΝΙ ΛΑΓΝΕΣ	72	1563	α. Μασσαλία 13/5	ΝΕΟΤΗΣ	69	2985	δργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	δργεί Πειραιά	ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	71	9082	ε. Ιμινχαμ 14/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	δργεί Πειραιά	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	67	32644	ε. Κουανάν 27/4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ντεμέράρα 12/5	ΝΕΣΤΩΡ	65	27960	δργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Ν. Όρλεάνη 6/5	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	ύπο συμπλήρωση (Τοιμπάτ)
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Φόρμια 15/4 γιά Καστέλον	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Μπαντάς Αμπάς 10/4
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Κόρπους Κριάτ 18/4	ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	δργεί Γαλαξείδη
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 9/4	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	α. Ντομάμι 16/4
ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'ΜΠΟΡ	71	1563	α. Ν. Όρλεάνη	ΝΕΦΕΛΑΝ	70	14096	α. Άλκεθίρας 11/5 γιά Κύπρο
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ν	70	1582	μεσογειακές μεταφορές	ΝΗΑΡ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	δργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΙΤ'	69	1570	α. Γκάλεστον 8/4	ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	δργεί Ντουμπάι
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	δργεί Ελευσίνα	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό Έλ Χάλλ (ποθήκη)
ΜΙΝΙ ΛΗΤΣΕΝΤ	74	1578	α. Ν. Όρλεάνη 15/4	ΝΗΡΗΣ	77	18080	ε. Αμβέρσα 20/4
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Φόρμια 16/4	ΝΗΣΙΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	δργεί Χαλκίδα
ΜΙΝΙ ΛΙΑΡΑΝΤ	72	1562	α. Βαρκελώνη 22/4	ΝΗΣΙΟΣ ΡΟΔΟΣ	57	3190	δ. Κωνιόλη 15/4
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Πειραιά 8/3	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δργεί Τρινκούμλη
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Βενετία 13/4 γιά Ριγιέκα	ΝΙΚΑΤΟΡ	64	10275	ε. Άλκεθίρας 13/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	δργεί Ν. Όρλεάνη	ΝΙΚΗ	71	9075	δργεί Ελευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ	71	1564	προσδράξει Τζιτζέλι	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	δργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	δργεί Πειραιά	ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	65	29721	ε. Ρόκυ Πόιντ 13/4
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Ταμπίκη 7/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	62	11229	δργεί Αστακό
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Ξάνπτον ρόδς 13/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	δργεί Ν. Όρλεάνη	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Π. Αρθρουρ 15/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Ξάνπτον ρόδς 13/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	ε. Σουέζ 1/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	δργεί Πειραιά	ΝΙΚΟΛΑΟΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1578	α. Ν. Όρλεάνη 10/4	ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	ε. Καρντιφ 20/5
ΜΙΝΙ ΛΩΔ	71	1594	α. Ν. Όρλεάνη 15/4	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	στό Αίδι πρός συμπλήρωση
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 1/5	ΝΙΚΟΣ	61	1543	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΟΣ	75	28082	α. Σαβόνα 23/4	ΝΙΚΟΣ Α.	56	8362	α. Χοντέντια 5/4 γιά Γκιζάν
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	57	4535	δργεί Αστακό	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	δργεί Πειραιά
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	α. Ν. Όρλεάνη 15/4	ΝΙΚΟΣ ΒΑΖΑΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	δργεί Αλιβέρι
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22117	δργεί Πειραιά	ΝΙΚΟΣ ΒΑΖΑΝΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	δ. Παναρά 24/4
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ	74	28082	α. Σέπτεμπατ 22/4 γιά Γκιζάν				
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60930	δργεί Ν. Όρλεάνη				
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Ν. Όρλεάνη 15/4				
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Τής 22/4 γιά ΗΠΑ				
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	δργεί Πειραιά				
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	δργεί Γαλαξείδη				
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	ε. Πειραιά 2/3				
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	δργεί Πειραιά				
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	δ. Κυπρίνολη 11/5				
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΑΛΑΣ	61	12662	α. Σιγκαπούρη 27/4 γιά Π. Κεσλάγκ				
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36188	α. Κουνάδι 1/5 γιά Ούσαν				
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	ε. Ν. Όρλεάνη 12/5				
ΜΟΜΠΛΙΑΤΑ (δ.)	69	47958	α. Τερέβη 23/4 γιά Φός				
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Ν. Όρλεάνη 5/4 γιά Ιαπωνία				
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	δργεί Πειραιά				
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	ε. Όζκα 11/5				
ΜΟΥΝΤΕΡΕΙΑΝΤΣ	60	9365	δργεί Τρινκομάλη				
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Αμβούργο 13/5				
ΜΠΑΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΠ.	83	31500	στό Ναγκασάκι (ουμπλήρωση)				
ΜΠΑΑΚ ΤΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ.	82	31500	στό Ναγκασάκι (ουμπλήρωση)				
ΜΠΑΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ.	67	8799	ε. Κοιν 9/5				
ΜΠΑΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ.	66	8937	ε. Όζκα 11/5				
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	δργεί Πειραιά				
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	α. Ρουντ 15/4 γιά Αιγυπτο				
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	δργεί Αργοστόλη				
ΜΠΕΑ ΚΟΜΕΤ	67	1599	δργεί Πειραιά				
ΜΠΕΑΣΚΑ'Υ	57	7974	δργεί Λαδάμας				
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Ν. Όρλεάνη 9/5				
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	δργεί Αστακό				
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑΙ'	63	9657	δργεί Πειραιά				
ΜΠΛΟΥ ΣΗ.	58	3778	δργεί Σφάδε				
ΜΠΟΝΑΤΣΑ	68	16005	δργεί Αμστερνταμ				
ΜΠΟΣ ΤΡΕΙΤ'ΝΤΕΡ.	72	3621	ε. Βούβαλη 14/5				
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	δ. Παναρά 22/4				
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-							
ΠΑΝΤΑ (δ.)	64	32756	δργεί Πέραμα				
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Σουδάμπα 2/4				
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	δργεί Πειραιά				
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Λάγος 29/4				
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	δργεί Πειραιά				
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	δργεί Λευκάδα				
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'ΙΣ	54	6103	δργεί Στυλίδα				
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	δργεί Πειραιά				
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	δργεί Πειραιά				
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	δργεί Πειραιά				
ΜΠΡΑΔΕΡΖ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	α. Νταράκ 28/4 γιά Π. Νούρι				
ΜΠΡΑΤ' ΣΚΑ'Υ	69	2979	δργεί Πειραιά				
ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	δργεί Αλιβέρι				
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	δργεί Αλιβέρι				
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382	ύπο παραλοβή				
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Πειραιά 24/4 γιά Τζένταν				
				ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	δ. Π. Σάιδ 15/5
				ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	ε. Τζέντα 9/5
				ΟΔΥΣΣΕΥΣ	65	10842	α. Ντουμπάι 14/4
				ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66</td		

ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	α. Γιουροπόρτ 26/4	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	δ. Μαμονάλ 25/4 γιά Γιβραλτάρ
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Μ. "Άχιμαντ 28/3 γιά 'Αγγλία
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ	63	10617	στό Ρόττερντα� ώπο 4/12	ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	ύπο παραλοβή
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	δργεί Πειραιά	ΠΕΡΛΑ ΜΠΑΙ'Υ'	71	9623	δ. Π. Σάιδ 23/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	71	9709	ε. Ναύπερ 22/4	ΠΕΡΛΑ	69	4718	
ΟΛΥΜΠΙΑΖ	58	5271	α. Λιασσώνα 11/5	ΠΕΡΣΙΞ (δ.)	75	76005	α. "Αγ. Φραγκίσκο 21/4 γιά Ντουμάρι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Ν. Όρλεάνη 4/5	ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	δργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	δργεί Πειραιά	ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Μπάχια Μπλάνκα 14/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΙΝΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	ε. Σίδνευ 16/5	ΠΕΤΡΑΔΙ	72	9350	δργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Ράνούόρα 8/5	ΠΕΤΡΟΔΑ 9 (δ.)	56	11973	ε. Πειραιά 16/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Βρέμη 5/5 γιά Μόντρεαλ	ΠΕΤΡΟΔΑ 11 (δ.)	55	11859	μεταφορές Τζέντας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	δργεί Πειραιά	ΠΕΤΡΟΔΑ 16 (δ.)	57	12257	δργεί Τζέντα
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	α. Π. Σάιδ 14/5	ΠΕΤΡΟΔΑ 17 (δ.)	54	12107	ε. Πειραιά 15/5
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	ε. Ναυγκόνια 9/5	ΠΕΤΡΟΔΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Πειραιά 12/4
ΟΜΑΛΟΣ	57	8833	ε. Πειραιά 11/5	ΠΕΤΡΟΔΑ 30	56	2796	ε. Τζέντα 5/5
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΤΡΟΔΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 15/5
ΟΝΗΣΙΑΛΟΣ	63	24992	στό Λαντοκρόνα 21/2	ΠΕΤΡΟΔΑ 32 (δ.)	57	21977	δργεί Πειραιά
ΟΠΑΛΑ ΚΟΡΑΛ.	76	6744	ε. Ρένιν 19/5	ΠΕΤΡΟΔΑ 33 (δ.)	50	16485	μεταφορές Τζέντας
ΟΡΑΙ'ΟΝ	63	14595	στό Μπιλμπό (συμπλήρωση)	ΠΕΤΡΟΔΑ 34 (δ.)	51	16440	δργεί Πειραιά
ΟΡΑΙ'ΟΝ	65	3034	α. Δ. Πάλμας 7/4	ΠΕΤΡΟΔΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Πόρτ Ντε Μπούκ 23/4
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Χουάκουπο 27/4	ΠΕΤΡΟΔΑ 40	58	1781	δ. Σουέζ 5/4
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	δ. Κουνιόπολη 20/4	ΠΕΤΡΟΔΑ 80	71	1599	α. Πειραιά 9/5
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	στό Πειραιά	ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	ε. Πειραιά 18/3
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΙ'ΝΤ.	83	19544		ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'ΙΤ.	57	8776	δργεί Βούβλη
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΟΡΥ	79	14884	α. Συνκαπούρη 6/5	ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Τζέντα 7/3
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	δργεί Φερρόδη	ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	ε. Άλεξάνδρεια 20/3
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ.	83	20487	στό Μπιλμπό (συμπλήρωση)	ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Σιγκαπούρη 24/3 γιά 'Ιντσάν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	δργεί Πειραιά	ΠΗΓΑΣΟΣ	63	9707	α. Άλεξάνδρεια 20/3 (σημ. Λιβάνου)
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	72	14675	ε. Ρουέν 11/5	ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	ε. Αμβούργο 26/4
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ.	80	15359	δ. Σουέζ 4/5	ΠΗΔΕΥΣ	66	23706	α. Π. Σάιδ 28/3
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ'Π	66	11153	μετον. «INGAPIRCA»	ΠΗΔΕΑΣ	70	9078	α. Τσαπτέρικο 24/4 γιά Μαντζανίλο
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ.	73	7100	δργεί Πειραιά	ΠΗΔΕΑΣ	69	10016	δ. Γιβραλτάρ 4/5 γιά Ρόττερνταμ
ΟΥΑΙ'Τ ΡΟΟΥΖ	60	7504	δργεί Πειραιά	ΠΗΔΑΙΟ (δ.)	71	109650	δργεί Ήπειρο
ΟΥΑΙ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές	ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ	62	6299	δργεί 'Αστακό
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές	ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ	68	3035	α. Τύνιδα 7/4
ΟΥ'ΓΝΣΤΟΝ	70	15579	δργεί Στυλίδα	ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ Β.	56	6642	δργεί Χαλκίδα
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στό Νατάλ (Βραζ.)	ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ II	56	6198	δργεί 'Ηγουμενίτσα
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	ε. Βενετία 21/4	ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	δργεί Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	δργεί Αλιβέρι	ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	δργεί Πόρτλαντ ("Ορεγκ.)
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	ε. Νεκοτσέα 11/5	ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	δργεί Γαλαξείδι
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞ.	53	2605	α. Κίπρε 23/3 γιά Λάγος	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	δ. Νιόβερ 29/3 γιά 'Αλεξάνδρεια
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	δργεί Εκρέτη Μπίτερ	ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	δργεί Λομπίτο
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛ	59	10363	ε. Ρίο Γκράντε 24/4	ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	α. Φός 18/11 γιά Ράς Σουκείρ
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Συνκαπούρη 26/1	ΠΛΑΙΣΙΑ	64	5854	α. Οριστάνο 20/4 (σημ. Παν.)
ΠΑΓΑΣΤΗΚΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	77	9736	α. Μπιλμπό 1/4	ΠΛΑΤΩΝΙΟΣ	65	10679	δργεί Γαλαξείδι
ΠΑΙΑΝ	60	9317	δργεί Στυλίδα	ΠΟΛΑ ΔΥΟ.	66	10233	ε. Λάγος 16/3
ΠΑΚΤΩΔΟΣ	59	7052	δργεί Πειραιά	ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΔΑ.	68	5537	α. Μη. "Αύρες 4/5
ΠΑΙΑΜ Β. (δ.)	58	21489	ε. Μπιλμπό 15/4	ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ.	68	5523	δ. Μπρούνσιμπουτελ 4/5
ΠΑΙΑΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	63	5149	α. Μομπάσα 23/4	ΠΟΛΥΔΕΥΧΗΣ	70	17179	α. Λομέ 29/4
ΠΑΙΑΜΑ	61	5816	α. Αμβέρσα 16/4	ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	α. Σούλορ Βές 15/5 γιά Τέξας
ΠΑΙΑΜΕΑ	60	10778	δργεί Ν. Ορλέανη	ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	α. Ντώρμπαν 8/5
ΠΑΙΑΜΙΣ	58	7695	δργεί Στυλίδα	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	δργεί Πειραιά
ΠΑΙΑΟΜΑ	77	29491	δ. Αντελέσεα 27/4	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	δ. Παναμάδ 30/4
ΠΑΙΑΝΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Βαρκελόνη 16/5	ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	ε. Κιότζια 12/5
ΠΑΙΑΝΓΙΑ	68	4400	δργεί Γαλαξείδι	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Νταμάδ 23/4
ΠΑΙΑΝΓΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	δργεί Παναμάδ	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	δργεί Πειραιά
ΠΑΙΑΝΓΑ Π.	68	8718	δργεί Παναμάδ	ΠΟΝΤΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	61	12808	δργεί Πειραιά
ΠΑΙΑΝΓΙΩΤΗΣ	64	9371	δργεί Πειραιά	ΠΟΠΗ Π.	67	11002	δ. Κονιόπολη 8/5
ΠΑΙΑΝΓΙΩΤΗΣ ΑΔ.	70	7773	α. Νιαμάδ 13/5	ΠΟΠΕΙΔΩΝΙΑ	55	10558	α. Κουβέτη 17/4
ΠΑΙΑΝΓΙΩΤΗΣ Η...	71	3646	ε. Βαρκελόνη 16/5	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	5033	δργεί Πειραιά
ΠΑΙΑΝΓΙΩΤΗΣ ΖΥΛΑΣ	58	8764	δργεί πειραιά	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	18656	δ. Παναμάδ 7/4
ΠΑΙΑΝΓΙΩΤΗΣ Σ...	66	13015	δ. Γιβραλτάρ 15/5	ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	δ. Ντόβερ 5/4 γιά ΗΠΑ
ΠΑΙΑΝΔΡΑ (δ.)	75	19144	ύπο παραλαβή	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Πειραιά 15/4
ΠΑΙΑΝΔΡΑ	61	10873	δργεί Έλευσίνα	ΠΟΣΕΙΔΩΝ...	61	9404	α. Χοντέντα 5/4
ΠΑΙΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Πειραιά 24/4	ΠΟΣΕΙΔΩΝ B.	58	11048	στό Σουέζ (άποθήκη)
ΠΑΙΝΟΡΜΟΣ...	61	9091	δργεί Γαλαξείδι	ΠΟΥΝΕΤΣ	68	9650	α. Στεττίνο 7/5
ΠΑΝΑΡΑΖ	60	3840	ε. Βαρκελόνη 19/4	ΠΡΙΝΣΕΣ	58	6406	δργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΖΑΗΣ Α.	74	14790	δ. Παναμάδ 5/3 γιά Ρωσία	ΠΡΟΓΚΡΕΣ	66	36764	ε. Ρόττερνταμ 6/4
ΠΑΝΑΝΑΣΑΣ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	ε. Τζέντα 22/4
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Σάν Λορέντζο ('Αργ.) 19/4	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	δργεί 'Αστακό
ΠΑΟΙΝΟ	54	1020	μεσογειακές μεταφορές	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9885	α. Μανφρεντόνια 29/4
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	δργεί Πειραιά	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	δργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	δργεί Πειραιά	ΠΡΟΣΩΣ	68	34640	δ. Παναμάδ 23/4
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Πειραιά 14/5	ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	ε. Φερρόδη 17/4
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ε. Δουνκέρκην 16/5	ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691	α. Θεούτα 28/4 γιά Μεξικό
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	δργεί Πειραιά	ΠΡΩΤΟΚΑΛΟΣ	62	9229	δργεί Ρίβερ Μπλακουάτερ
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	α. Άλεξανδρεια 25/4	ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	α. Ντώρμπαν 9/5 γιά Γερμανία
ΠΑΡΑΒΑΛΛΟΣ	82	30851	α. Ν. Ορλέανην 2/5	ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Ροζέριο 11/5
ΠΑΡΑΚΟΝΗ	77	16380	α. Τζακάρτα 8/4	ΠΥΘΙΑ	72	10351	α. Σάντος 4/5 γιά 'Αλεξάνδρεια
ΠΑΡΑΛΟΣ (δ.)	64	30735	δργεί Στουμπάτη	ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ε. Πειραιά 4/5
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	δργεί Γαλαξείδι	ΠΥΛΟΣ	81	13800	α. Άλεξανδρεια 13/5
ΠΑΡΑΓΑ	59	10065	δργεί Πειραιά	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	δ. Μάλτα 6/5
ΠΑΡΑΓΑ ΣΤΑΡ.	65	1982	μεσογειακές μεταφορές	ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	δ. Μπρούνσιμπουτελ 3054
ΠΑΡΑΝΑΣΣΟΣ	62	9455	δ. Μπρούνσιμπουτελ 21/4	ΡΑ'ΙΝΑ	81	32247	α. Νιούκαστλ (Άντρ.) 24/4
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	δργεί Πειραιά	ΡΑ'ΙΝΒΕΛΣ	78	2598	ύπο παραλαβή
ΠΑΡΟΣ	65	8883	δ. Πειραιά 9/5	ΡΑ'ΙΝΟ (δ.)	19	12413	στό Πειραιά 10/3
ΠΑΡΟΥΘ	69	1999	ε. Ρόττερνταμ 16/5 γιά 'Αμβέρσα	ΡΑ'ΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.	13	5249	ε. Πειραιά 10/5
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127	δργεί Αλιβέρι	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' I (δ.)	71	18325	ε. Πειραιά 14/5 γιά Καβάλα
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	δργεί Αλιβέρι	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	75	32023	δ. Π. Σάιδ 2/5
ΠΑΤΜΟΣ	69	51897	δ. Π. Σάιδ 11/5	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	δ. Π. Σάιδ 11/5
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	δ. Κυνιόπολη 3/5	ΡΕΑ	71	9025	δργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	δργεί Ορντάλ	ΡΕΑ	56	4275	δργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	δργεί Πειραιά	ΡΕΑ	61	4152	ε. Πειραιά 15/1
ΠΑΤΡΑΙ'ΙΚΟΣ	62	11756	α. Άλεξανδρεια 12/5	ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	α. Σάρπηνες 18/3 γιά 'Αλγερία
ΠΑΤΡΑΙ'ΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	α. Αμβούργο 7/5	ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	ε. Βαλτιώρη 11/5
ΠΑΤΡΕΑ	74	13036	α. Κοκούρα 22/2	ΡΗΓΚΛΑ ΣΚΑΟΥΤ.	65	11841	δργεί Τρινκομάλη
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	δργεί Πειραιά	ΡΗΓΚΛΑ ΣΚΑΥ'	63	14961	δργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	δργεί Πειραιά	ΡΗΓΚΛΑ ΣΤΑΡ.	61	23548	δργεί Αμετέρητημ
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724					

ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	άργει 'Αλιβέρι
ΠΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	δ. Γιβραλτάρ 12/5 γιά Γουόρρι
ΠΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	69	2995	δ. Κωνίπαλθ 4/4
ΠΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	α. Βενετία 12/5 γιά Τάραντα
ΡΟΝΤΟΣΙ	62	9443	ε. Ντόρμπαν 12/5
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348	α. Ν. 'Ορλέανην 1/54
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	α. Ρόττερνταμ 21/4
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	άργει Πειραιά

ΣΑΙΓ'ΙΖΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	64	760	α. Τζένταν 12/5
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.)	68	5316	α. "Αγ. Φραγκίσκο 9/4 γιά Ντουμπάι
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	άργει Μαντράς
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	ύπο παραλαβή
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	63	31248	άργει Βομβάτη
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	άργει Στυλίδα
ΣΑΙΛΑΜΙΣ	63	9579	άργει 'Αλιβέρι
ΣΑΙΜΜΕΡ	68	4598	α. Πειραιά 13/5 γιά Κοβάλα
ΣΑΙΜΜΕΡ ΛΑ'ΙΤ	71	4995	δ. Γιβραλτάρ 25/5
ΣΑΙΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	α. Αγούστα 12/5
ΣΑΙΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Νόρτενγκαν 10/5 γιά Λέβαλαντ
ΣΑΙΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	δ. Μπρούνσμπούτελ 4/5
ΣΑΙΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Μασσαλία 26/4 γιά Ντουάλα
ΣΑΙΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013	α. Χάρη 12/4
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	δ. Σούες 18/4
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	α. Σιγκαπούρη 15/5 γιά Ταϊταγκόγκ
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ'	71	6189	α. Κ. Τάουν 15/5
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	α. Σιγκαπούρη 16/4
ΣΑΜΟΣ	66	17208	α. Πειραιά 25/4
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	α. Ζ. "Αννα Μπαίν 23/4
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ε. Λύττελτον 20/4
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	δ. Ελαΐνοβρε 1/5
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΑΕ (δ.)	65	2916	α. Τζένταν 16/4 γιά Μπερμπέρα
ΣΑΜΠΛΑ (δ.)	57	13247	α. Ντόρμπαν 19/4
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	στό Πειραιά 9/1
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	άργει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΠΑΙΓ'	74	11452	άργει Σάν Λορέντζο
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	72	11505	άργει Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Ναγκόνια 9/5
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	ε. Φώλες 26/4
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	άργει Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	δ. Χούγκ Κόγκ 29/4
ΣΑΝ ΤΑΓ'ΡΟΝΑ	81	10990	α. Κίγκοντας 3/5 γιά 'Αγ. Δομίνικο
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	ε. Μπαντάρ 'Αμπας 5/3
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	67	10329	άργει Τρινκούμπη
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	61	11034	α. Τζένταν 26/4
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	δ. Ντόβερ 23/4
ΣΑΝΑΡΑΒΑΣ	79	10996	ε. Π. όφ Σπάι 3/5
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	ε. Μόντρεαλ 15/5
ΣΑΝΜΑΡΙΑ	78	10994	α. Μόντρεαλ 14/5
ΣΑΝΣΕΤ	78	9884	α. Βαρκελώνη 14/4
ΣΑΝΡΑΤΖ'	75	1999	α. Καράτας 21/1
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	άργει Πειραιά 13/3
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ύπο παραλαβή
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	ε. 'Αλεξανδρεία 11/4
ΣΑΝΤΟ ΕΒΑΝ	71	9999	θυσίστηκε
ΣΑΝΤΟ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Λισανδρία 17/4
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Σάντος 28/4 γιά Μπ. 'Αμπάς
ΣΑΝΕΞΟΡ	58	11945	άργει 'Ακτίκυρα
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. 'Αλεξανδρεία 11/5
ΣΑΠΦΟ	63	17876	άργει Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άργει Ρίο 'Ιανέριο
ΣΑΡΩΝΙΚΗ ΡΗΦΕΡ	67	4281	άργει Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	δ. Σούες 6/5
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άργει Λομπίτο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	άργει Πειραιά
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	α. Κάιρος 12/5
ΣΕΛΑΣ	63	10947	άργει Γαλαξείδη
ΣΕΛΕΣΤΙΑΔ	62	6172	α. Χάμπτον ρόδς 25/4
ΣΕΜΕΛΗ	63	11071	δ. Σούες 13/5 γιά Ίνδια
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	ε. Σάντος 11/5
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	άργει 'Ορντάζ
ΣΕΜΠΛΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. 'Αγαδίρ 7/4
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	α. Φιλαδέλφεια 29/3 γιά Σαρέλ
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156	άργει Πειραιά
ΣΕΝ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438	δ. Σούες 23/4
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Παρανάκουα 14/4
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	δ. Γιβραλτάρ 18/4
ΣΗΓ ΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	άργει Πειραιά
ΣΗ ΓΚΛΟΡΥ	60	7746	ε. Πειραιά 6/5
ΣΗ ΚΕΗ.	75	15223	ύπο παραλαβή
ΣΗ ΛΟΡΝΤ.	70	9793	ε. 'Ιατάτ 9/5
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ.	72	9824	α. Σαγκάν 1/4
ΣΗ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	59	10075	άργει Πειραιά
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	ε. 'Αμβέρσα 16/5
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ	64	1906	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΤΑΓ'ΙΓΚΕΡ	71	13631	δ. Γιβραλτάρ 11/5
ΣΗ ΤΑΓ'ΙΝΤ	71	9810	δ. Ντόβερ 25/4
ΣΗΓΚΑΑ	71	9767	άργει Ντόρμπαν
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ	57	2926	στήν Βομβάτη
ΣΗΣΗΝΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	δ. Σούες 7/5
ΣΙΓΑΝΤΟΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Σούάνη 27/4
ΣΙΩΝΙΑ	68	10016	α. Ρόττερνταμ 26/4

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Κάλιαρι 20/4
ΣΙΑΒΕΡ ΑΤ'ΜΠΕΣ	76	11866	ε. Κόμπε 21/4
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	α. Ναγκόνια 25/3
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΟΥ	56	6660	άργει 'Ακτίκυρα
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272	α. Κόμπε 5/4 γιά Σ. Μάρτια
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Χάρη 16/4
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. 'Ιακεντερούν 16/4
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΙ'Υ	69	9305	α. Χόγκ Κόγκ 15/4
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	άργει Πειραιά
ΣΙΜΠΥΛΑ	59	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Λάς Πάλμας 9/4
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ε. Ν. 'Ορλέανη 24/4
ΣΙΦΝΟΣ Α'ΙΑΝΤ	66	10663	ε. Σάντος 22/4
ΣΚΑΠΟΥ'ΙΝΤ	81	10990	ύπο παραλαβή
ΣΚΑΠΛΕ'ΙΚ	70	9077	άργει Πειραιά
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	άργει Χαλκίδα
ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	71	9085	από Μπαντάρ Χομεινί νέο δνομα «ΜΠΡΗΖ»

ΣΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.)	60	21230	δ. Δαρδανέλια 12/4
ΣΚΑ'ΥΦΡΟΣ	63	1280	άργει Πειραιά
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	δ. Παναδά 23/3
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	ε. Μπόχια Μπλάνκα 16/5
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	δ. Σουές 16/2
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	ε. Χουανγκούπο 6/4
ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	57	1094	ε. Βομβάδη 3/4
ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	άργει Πειραιά
ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	άργει Χαλκίδα
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣ	63	2211	δ. Δαρδανέλια 19/4
ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	άργει Γαλαξείδη
ΣΟΜΚΟΔ 2 (δ.)	67	2439	άργει Τζέντα
ΣΟΝΙΤ	68	11659	α. Σιγκαπούρη 9/4
ΣΟΥΑΝ	63	5404	άργει Έμπεν
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'ΙΚ (δ.)	61	20433	ε. Μπιλιμπό 25/4
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	ε. Μπεντ 30/3
ΣΟΥΑΛΑ Κ.	58	10635	δ. Σουές 1/5
ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	δ. Ντόβερ 14/4
ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	α. Κίελο 12/5 γιά ΗΠΑ
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Σέτε 19/3 γιά Θεσσαλονίκη
ΣΟΦΙΑ Μ.	77	16432	α. Αγ. Φραγκίσκο 16/4
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	άργει Σετουμπάλ
ΣΠΕΚΤΡΕ ΦΡ ΠΟΖΕ (δ.)	65	42810	άργει Πειραιά
ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	άργει Πειραιά
ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ε. Άλεξανδρεια 11/5
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Μεθίλ Ρόδης 14/4
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	άργει Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ Γ.	63	10736	άργει Στυλίδα
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Π. 'Εβεργκλέιντς 14/3
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	άργει Πειραιά
ΣΤΑΛΑ 2	68	22118	α. Βατιμόρη 13/4 γιά Αμβούργο
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	άργει Πειραιά
ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Ρόττερνταμ
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άργει Πειραιά
ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	άργει Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	α. Νεκοτάσια 14/4 γιά Κίνα
ΣΤΑΡ ΓΚΕ'ΙΖΕΡ	68	16611	α. Κολούμπια ρίβερ 25/4
ΣΤΑΡ ΔΕΑΤΑ	68	16612	ε. Καβαδάκι 2/3
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	δ. Ντουμπάι 9/4
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Πολυάρχη 17/4
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Καροσιούκ 16/4
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Κιτιμάτ 25/4
ΣΤΑΡ ΠΡΑΓΝΤΝ	62	15649	ε. Πειραιά 2/2
ΣΤΑΡ ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Καροσιούκ 1/4
ΣΤΑΡ ΣΠ.	62	4357	άργει Πειραιά
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	δ. Σουές 14/3
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	ε. Π. Χάρκουρτ 7/4
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Δ. (δ.)	76	163810	άργει Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	άργει Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	άργει Αμπιτζάν
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	δ. Χόγκ Κόγκ 13/5
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	άργει Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	άργει Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	α. Τζέντα 27/3
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	ε. Σεβίλη 25/4
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	άργει Αργοστόλι
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Φ.	73	3700	στή Αγούστα
ΣΤΡΟΝΤΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	56	8818	δ. Γιβραλτάρ 10/3 γιά Κούβα
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135	δ. Π. Αρένας 3/2
ΣΤΡΥΜΟΝ	69	16229	άργει Πειραιά
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Σ.	62	11034	α. Σιγκαπούρη 7/3
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	άργει Πειραιά
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	3241	άργει Λευκ

TZINA M. (δ.)	63	27952	δ. Κων/πολη 3/3	ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	α. Πειραιά
TZINI	61	11125	ε. Μήτρα 20/4	ΦΙΛΙΩ ΑΥΓΕΡΗ	59	7801	δρυγεί Πειραιά
TZIOBANNA	64	9940	α. Αύγουστα 24/3	ΦΙΛΟΘΕΗΝ	61	9789	ε. Μαρίνα ντι Καράρα 9/4
TZIOBANNA II	68	16258	α. Μην. "Άύρες 14/4	ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Λιβερόπουλο 16/3
TZOANNA	77	19253	α. Βατημόρη 18/4	ΦΙΟΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Γκάλιθεστον 15/3
TZOANNA	69	15869	δρυγεί Πειραιά	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΓ'ΙΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Π. Σάδι 16/4
TZOANNA Δ.	68	14565	ύπο παραλαβή	ΦΛΑΓΚ ΕΣΠΡΕΣ	69	9992	ύπο παραλαβή
TZONI	71	13857	α. Ρίο Γκράντε 15/3 γιά Ρωαία	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Ναυκόρια 9/4
TZON ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. Πειραιά 22/4	ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΙΤΕΡ	56	13408	δ. Σουέζ 26/4
TZON ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	α. Αύγουστα 13/4	ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	7201	ε. Άλεξανδρεια 25/4
TZON K.	78	15364	ε. Ταμπικο 16/4	ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	α. Τάραντα 19/4 γιά Βόλο
TZON K.	72	5303	α. N. "Ορλέαντ 30/3	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	δρυγεί Πειραιά
TZON ΛΥΡΑΣ	71	20045	δρυγεί Πειραιά	ΦΛΟΡΥ	58	2874	δρυγεί Γκάνα
TZON ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Ντακάρ 12/2	ΦΛΩΡΑ K.	78	15364	α. Σαντάντερ 13/4 γιά Χιούστον
TZON Π.	68	12011	α. Σιγκαπούρη 14/4	ΦΛΩΡΑ N.	73	17519	δρυγεί Πειραιά
TZON Π.	53	2731	δρυγεί Μανφρεντόνια	ΦΛΩΡΑ II	60	5044	δρυγεί Πειραιά
TZONΗ	65	19750	α. Βαρκελώνη 5/4	ΦΟΙΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	δρυγεί Πειραιά
TZONNY	76	9867	α. Βαλέντια 20/4	ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	δρυγεί Πειραιά
TΖΟΡΤΖ	79	14100	α. Τζερμπέ "Αλι 25/4	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340	δ. Σουέζ 19/4
TΖΟΡΤΖ	65	4323	α. Λιβρόριο 9/4 γιά Συρακούσες	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63	16141	α. Μόντρεαλ 18/4
TΖΟΡΤΖΔΑ	75	14786	δ. Παναμά 25/2	ΦΟΡΟΥΜ ΗΤΚΑ	70	10191	ύπο παραλαβή
TΖΟΡΤΙΝΑ	77	11348	δ. Γιβραλτάρ 1/4	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	α. Ήμισχάφεν 3/3
THYΣ	73	3717	δρυγεί Χαλκίδα	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑΓ'ΝΤ	70	11825	δ. Σουέζ 3/3
THΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	δρυγεί Άστακο	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	ύπο παραλαβή
THΝΟΣ	68	8825	ε. Ρουέν 22/4	ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	α. Καντίς 20/4
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	α. "Οριστάνο 8/4	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	δρυγεί Πειραιά
TINA (δ.)	76	163810	δρυγεί Πειραιά	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	δρυγεί Πειραιά
TITAN (δ.)	65	1222	ε. Πειραιά 3/4	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	ε. Ρότερνταμ 20/4
TITIKA ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	δρυγεί Έλευσίνα	ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	ύπο παραλαβή
TITIPOR (δ.)	73	19922	α. Φουτζέρια "Άνκορ 5/4	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444	δρυγεί Πειραιά
ΤΟΚΙΟ ΟΔΥΜΠΙΚΣ.	64	15404	α. Φράγκος 11/4 γιά Μιτόνυ	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Y.	59	8665	στή Μάλτα 24/11 (έπισκευες)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	δρυγεί Έλευσίνα	ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	ε. Ντάρμπιταν 11/5 γιά Μαυρικίου
TONY	62	6246	α. Πειραιά 22/4	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	δρυγεί Μπάρα
ΤΟΕΟΤΗΣ	74	19166	α. Τζέντα 25/4	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ε. Τοταγκόκ 24/4
ΤΟΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Πειραιά	ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	α. Καντίς 14/1 γιά Σεβίλη
TΟΡΜ ΤΣΕΣΖ.	60	9838	δρυγεί Άργοστόλι	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Ροζάριο 14/3
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	α. Γιοκοχάμα 16/4	ΦΡΗΝΠΟΤ	73	29709	ε. Αλεξανδρεια 16/4.
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	δρυγεί Στυλίδα	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	δ. Π. Σάδι 9/4
ΤΟΥΛΙΠ.	70	32758	ύπο παραλαβή	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Κ. Τάουν 14/5
ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.)	62	22272	α. Χάμπτον ρόδος 8/4	ΦΡΟΣΩ	70	18328	α. Πειραιά 27/3 γιά ΗΠΑ
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	δρυγεί Πειραιά 30/4	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ε. Λονδίνο 18/4
ΤΡΑΙ'ΙΛΑΤ'	75	60670	ύπο παραλαβή	ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. Αλεξανδρεια 17/4
ΤΡΑΙ'ΙΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	α. N. "Ορλέαντ 21/4	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Γιβραλτάρ 7/5
ΤΡΑΙ'ΟΥΜΦ (δ.)	68	46827	ε. Φιλαδέλφεια 9/4	ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Χιούστον 8/4
ΤΡΑΙ'ΙΣΤΑΡ (δ.)	66	36548	α. Γκάλιβεστον 10/4	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	δρυγεί Άστακό
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	64	7070	α. Γκόθεντμπουργκ 8/4	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	δρυγεί Πειραιά
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	α. Τής 22/4	ΧΑΛΑΚΗ (δ.)	66	41108	δρυγεί Πειραιά
ΤΡΑΝΣΓΟΥΡΑΝΤ ΓΟΛΙΑΘ	57	9045	δρυγεί Ηγουμενίτσα	ΧΑΡΡΥ Δ.	69	4025	α. Αμπερντίν 7/4 γιά Πειραιά
ΤΡΑΝΣΓ. ΣΕ'ΥΑΟΡ	59	3865	δρυγεί Χαλκίδα	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	ε. Μπράουνσβιλ 31/3
ΤΡΕΙ'ΙΝΤ ΙΝΤΗΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	ε. Φιλαδέλφεια 25/4	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Πειραιά 14/4 γιά Θεσσαλονίκη
ΤΡΕΙ'ΙΝΤ ΑΓΑΙ'Τ.	66	25327	α. N. "Ορλέαντ 12/4	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	ε. Μπιζέρτα 16/5
ΤΡΕΙ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	α. Κολομπο 17/4	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	δρυγεί Πειραιά
ΤΡΕΙ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	δρυγεί Αλιβέρι	ΧΕΑΜΑΡ	60	4657	δρυγεί Πειραιά
ΤΡΕΙ'ΙΝΤ ΣΩΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. Καρότοι 7/1	ΧΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	69	10016	ε. Εινάκη 21/3
ΤΡΕΙ'ΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	δ. Γιβραλτάρ 24/4	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	δ. Παναμά 19/4
ΤΡΕΙ'ΙΝΤΟΓΥ'ΙΝΤ	64	17295	δ. Σουέζ 29/3	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. Μουτσούρε 29/3
ΤΡΕΙ'ΙΝΤΟΓΥ'ΙΝΤ	81	16500	α. Μόμπι 4/4 γιά Πάτρα	ΧΙΑΝ ΖΕΩΨ	69	10016	ε. Κόμπη 11/5
ΤΡΙΒΕΑΣ	74	11644	δ. Θέρονταν διλ. 10/4	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ε. Βαλευφίλιντ 20/4
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	α. "Οραντσατ 16/4	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	δ. Παναμά 16/3
ΤΡΙΤΟΝ	63	11056	δρυγεί Πειραιά	ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΑΟΡ	68	10121	δ. Παναμά 26/3
ΤΡΙΤΟΝ	66	3048	α. Ρουέν 21/4	ΧΙΑΝ ΣΗΛΛ	69	10016	ε. Ραγκούν 17/4
ΤΡΟΙ'ΙΝΠΜΠΕΛΣ	60	9255	α. Μπαγκόκ 4/4	ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	δ. Κων/πολη 9/2
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Τζέντα 23/4	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΕΡ	73	6680	α. Φραγκόσουν 3/4
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΑΣ	74	11644	α. Ρότερνταν 13/4	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	α. Τόρ Μπαίν 13/5
ΤΣΑΙ' ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ	58	6867	ε. Μέπρα 9/4	ΧΙΟΣ ΠΡΑΓ'ΝΤ	72	6671	ε. Βάλβις Μπαίν 19/10
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Μουστούρε 9/4	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	64	4464	ε. Αϊμέρος 15/5
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Μουνιμπούρι 22/4	ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	α. Ρεσίφε 9/4
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	δρυγεί Στυλίδα	ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ	68	5527	δ. Παναμά 21/4
ΤΥΧΗ	70	10886	εξω Μπαντάρ "Αμπάς 5/3	ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ	62	1768	ε. Νιώρμπαν 25/4
ΥΔΡΑ	66	8306	στή Μπιζέρτα 20/1	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	δ. Σουέζ 19/4 γιά Καράτοι
ΥΔΡΑ ΓΛΑΜΟΡ	57	10067	δρυγεί Πειραιά	ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	δ. Κων/πολη 21/4
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	δρυγεί Πειραιά	ΧΛΟΗ	75	16421	α. Τζέντα 21/4
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Ρίο Γκράντε 14/3	ΧΛΟΛΑΝΤ	61	4877	δρυγεί Χαλκίδα
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	ε. Φουτζέρι 27/3	ΧΟΟΥΓ (δ.)	64	33316	α. Χιούστον 1/4
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	δρυγεί Πειραιά	ΧΟΧΕΝΓΜΠΕΛΣ	67	9433	δ. Παναμά 23/4
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Χόγκ Κόγκ 14/5 γιά Σιγκαπούρη	ΧΡΗΣΤΟΣ Α.	70	2997	δρυγεί Τζιμπούτι
ΦΑΙΑΣ	70	11489	δρυγεί Πειραιά	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	72	4999	α. Πειραιά 13/5
ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	δρυγεί Πειραιά	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II.	67	3831	δρυγεί Πειραιά
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	α. Κιότσια 20/4 γιά Άλεξανδρεια	ΧΡΙΣΤΑΝΤΑ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ	70	4145	δρυγεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	δρυγεί Μπάρα	ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	α. Γκουαγιακίλ 12/4
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	δρυγεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	α. Ρεσίφε 11/4 γιά Ίραν	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	δ. Λάγος 24/3
ΦΑΙΡΟΥΓ'ΙΝΤ	64	16299	α. Κολόμπο 16/4	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	61	10434	α. Κακούτα 2/4
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Αΐσι 4/5 γιά Γιορού	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (δ.)	66	41946	δ. Τάντα 7/4
ΦΑΛΚΟΝ	60	4100	ε. Έυδεν 27/5/82	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	δ. Παναμά 23/4
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'ΙΒΟΡΥ	77	9477	δ. Γιβραλτάρ 22/3 γιά Αβάνα	ΧΡΥΣΑΝΘΟΜΕΡΑ	70	3025	δ. Σουέζ 23/4
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΖΕΛ.	63	9854	δρυγεί Πειραιά 25/4/82	ΧΡΥΣΑΝΘΩΝ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	α. Π. Σάδι 25/4	ΧΡΥΣΑΝΘΩΝ Γ. Λ.	71	16246	δρυγεί Ντάρμπαν
ΦΑΜΙΛΑΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	δρυγεί Πειραιά 28/8	ΧΡΥΣΑΝΘΩΝ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	δρυγεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΑΤΑ	62	9890	δρυγεί Πειραιά 26/4/82	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	δ. Κων/πολη 12/5
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	ε. Ριό Ιανόριο 20/4	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	δ. Σουέζ 17/4	ΨΑΡΑ	56	8524	ύπο παραλαβή
ΦΑΝΗΣ	55	3382	δρυγεί Τζουνί	ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ	65	7952	α. Σήρνες 9/4 γιά Κ. Τάουν
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Τακόμα 12/5	ΨΗΛΗ	65	12369	δ. Σουέζ 24/2
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	α. N. "Ορλέαντ 16/4	ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	ύπο παραλαβή
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	δρυγεί Χαλκίδα	ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΣΕΡ	73	6680	α. Σάν Αντόνιο 7/5
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	δρυγεί Στυλίδα	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Νταμά 18/4
ΦΕΙΤΙΘ (δ.)	66	36997	ύπο παραλαβή	ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	δρυγεί Πειραιά
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	δρυγεί Πειραιά	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	δρυγεί Χαλκίδα
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	δ. Γιβραλτάρ 10/4 γιά Βραζίλια	ΩΜΕΓΑ ΚΑΣΟΣ	61	5201	ε. Πειραιά 10/4

Τά ύπό ξένες σημαίες



ΑΒΕΝΙΡ (π.δ.)*	62	10753	άργει Λευκόδ μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΑΛΗΝΗ II (κ.)	53	1838	δ. Σάδι 16/5 γιά Ντώρμπαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (κ.)*	62	5930	ε. Πειραιά 12/5
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)*	50	1321	ε. Χιούστον 20/5
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (η.)	68	4624	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	άργει Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)...	50	2167	άργει Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ			
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)*	77	120204	ε. Γιβραλτάρ 17/5
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	ε. Ν. Όρλεάνη 26/4
ΑΓΚΟΡΑΣ (ΜΔΛ.)	62	8975	ε. Πειραιά 15/5
ΑΓΡΙΛΙΑ (η.)	57	9144	προσάραξη
ΑΔΕΛΦΑ (η.)	66	11536	ε. Βόλο 8/2
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (η.)	73	18328	ε. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΑΕΛΛΟ (δ.)	57	20745	άργει Πειραιά
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (η.)	51	2430	άργει Σαντονέτρο
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940	ε. Τέμα 27/4
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ε. Μαρούλι 2/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)*	82	11988	ε. Τάρατα 12/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.)	81	18495	ε. Τεργέστη 7/5
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	δ. Κωνιόπολη 17/4 γιά Κωνσταντίνα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	δ. Σουέζ 1/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	ε. Βενετία 14/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ*	59	8724	άργει Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	ε. Νίτρα & Σαλάμιν
ΑΘΛΟΣ IV(κ)	66	1716	άργει Πειραιά
ΑΙΓΑΙΣ (η.)	61	4364	μεσογειακές μεταφορές
ΑΙΓΑΙΣ ΓΟΥΐ' ΣΝΤΟΜ (η.)	72	11185	ε. Τζένα 24/4
ΑΙΓΑΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (η.)	76	12498	ε. Μπ. "Άυρες 10/5
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (η.)	74	12498	δ. Κωνιόπολη 12/5
ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (η.)	74	12498	ε. Τζένα 18/4 γιά Κίνα
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΛΑΤΙΚ (η.)	77	12498	άργει Μπάρα
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕ' ΒΕΡΥ (η.)	71	15205	δ. Σουέζ 30/4
ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (η.)	76	12498	δ. Σουπεζ 11/1
ΑΙΓΑΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (η.)	72	11185	ε. Θεσσαλονίκη 19/3
ΑΙΓΑΙΣ ΖΟΝΙΚ (η.)	73	12498	ε. Σιγκαπούρη 4/2
ΑΙΓΑΙΣ ΦΑΙΗΝΟ (η.)	69	9199	ε. Πειραιά 9/5
ΑΙΓΑΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (η.)	69	9241	άργει Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	ύπο παραλαβή
ΑΙ' ΚΟΝ*	71	27958	α. Λ. "Αντζέλες 6/5
ΑΙ' ΙΑΝΝΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (η.)	71	15497	α. Σιγκαπούρη 8/5
ΑΙ' ΙΝΤΗΛΑΑ (Μδλ.)	65	9223	ε. Γκάλθεστον 23/4
ΑΙ' ΡΗΝΗΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (η.)	69	15850	ε. Ν. "Όρλεάνη 5/5
ΑΙ' ΡΗΝΗΣ ΜΕΑΟΝΤΥ (κ.)*	69	6200	νέο δόμα "MELODY"
ΑΙ' ΡΗΝΗΣ ΟΝΤΣΙΕΥ (η.)	69	15800	α. Ν. "Όρλεάνη 1/5
ΑΙ' ΡΗΝΗΣ ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	67	29256	άργει Πειραιά
ΑΙ' ΡΗΝΗΣ ΦΡΕΝΤΙΞΠ (κ.)*	65	8914	δ. Π. Σιδί 1/5
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)*	74	60930	ε. Έγκριζιοκάστο 13/5
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	α. Χάρηπον ρόδες 6/5
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (η.)	73	9690	ε. Μπ. "Άυρες 30/4
ΑΚΜΗ (η.)	64	4158	άργει Σ. Πέντρο
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300	δ. Π. Σιδί 13/5 γιά Ιταλία
ΑΛΑΜΕΙΤ' ΙΝ (η.)	62	10403	άργει Χαλκίδα
ΑΛΕΚΟΣ (η.)	57	2707	άργει Ελευσίνα
ΑΛΕΝΤΕΙΤ' ΙΔ (η.)	70	51615	άργει Ελευσίνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (ημ.)	71	68731	άργει Γαλαξείδι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΟΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	άργει Αλιβέρι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	άργει Χάιδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Κ. (λιβ.δ.)	60	12762	ε. Τοέα 22/1
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Η (η.)	74	6042	άργει Γαλαξείδι
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΡΑΣΤ (η.)	62	7704	άργει Πειραιά
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	δ. Σουέζ 7/3
ΑΛΚΑ (η.)	66	4478	α. Λάγος 3/5
ΑΛΚΑΖΑΡ (χιλ.)*	73	15382	ύπο παραλαβή
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	άργει Χώργεσαντ
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	άργει Αλιβέρι
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΔ (η.)	56	1873	ε. Μομάδα 30/4
ΑΛΦΙΤΟ (η.)	63	15929	α. Βουλιάζο 12/5
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	ε. Ν. "Ύρα 14/5
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	α. Ρίο Ιανέρο 13/5
ΑΜΑΡ (η.)	60	4735	ε. Τζένα 12/4
ΑΜΑΡΥΑΛΙΣ (η.)	82	13800	ύπο παραλαβή
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	38911	α. Τζεμπέλ "Άλι 6/5
ΑΜΟΚΟΥΡΑ Ν.Ζ.δ.	77	19867	ε. Βαγγαρία 14/5
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	α. Μπανγκάκρο
ΑΜΠΙΛΙΤ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΜΑΡΙΑ (η.)	58	8952	άργει Τζεμπέλ "Άλι
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (η.)	59	4493	ε. Γάνδη 6/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙ' ΑΝΤ	67	21457	α. Φιλαδέλφεια 7/5
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Πούλο Μπούκομ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	δ. Παναμά 31/3
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	ε. Τσιναχάρια 1/5
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	δ. Σκώ 14/5
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Γκένι 6/5
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ε. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	68	21418	α. Ναγκόρια 16/4
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣ (δ.)	74	129796	άργει Πειραιά
ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΙΤΑ Ι (η.)	76	4617	ε. Π. Σάδι 3/5
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	δ. Π. Σάδι 4/5
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	άργει Χαλκίδα
ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (η.)	68	10239	ε. Πειραιά 20/4
ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ (η.)	68	9122	α. Κόμπε 26/4
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665	α. Φουτζέρα 14/5
ΑΞΙΟΣ (η.)	57	2299	άργει Τραπάνι
ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	α. Λ. "Αντζέλες 9/5
ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ.Β. ("Ονδ.")	57	10609	άργει Τρινκομάλη
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Ράς Τανόύρα 9/5
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	η. Ν. Όρλεάνη 2/5

ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (η.)	77	10003	α. Σιγκαπούρη 16/5
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	α. Βαρκελώνη 9/5
ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	ε. 'Αλεξάνδρεια 14/4
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	δ. Π. Σάδι 16/5
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	64	36115	α. Μπριντίσι 30/4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	άργει Αλιβέρι
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. Τζέντα 16/4
ΑΡΟ (κ.)	68	2571	άργει Πειραιά
ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)	72	3908	ε. Γουωροπόρτ 9/5
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	56988	α. Γιβραλτάρ 5/1 γιά Ν. "Υόρκη
ΑΡΧΩΝ (δ.)	66	35280	α. Π. Άρενας 4/5
ΑΣΙΑ ΦΡΗΣΕΡ (η.)	63	6478	α. Τζέντα 11/5
ΑΣΤΡΟ (κ.)	52	1559	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Α' Γ' (η.)	71	1453	α. Μπανάνα 1/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (η.)	69	7574	δ. Κονίορη 5/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398	άργει Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ (η.)	60	19962	άργει Τρινκομάλη
ΑΤΑΛΑΣ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ	82	23000	δ. Νότιορ 9/5
ΑΤΑΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	23000	α. Αμβούργο 5/5 γιά Ν. "Υόρκη
ΑΤΡΟΠΟΣ (η.)	71	9078	άργει Αστακό
ΑΦΡΙΚΑ (η.)	72	25785	ε. Ρίο Γκράντες 7/5
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΣΕΡ (η.)	64	6474	ε. Βρέστη 7/5
ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΙ' ΟΑΕΤ Ι (η.)	66	2966	α. Κίγκατον 3/5
ΒΑΓΓΕΛΗΣ (η.)	69	12360	δ. Σουέζ 18/3
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (η.)	68	2895	α. Λ. Πάλμας 18/4
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392	α. Σιγκαπούρη 19/4
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	ε. Φουτζέρα 1/5
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (η.)	59	3143	άργει Πειραιά
ΒΕΝΟΥΣ (Μαλ.)	62	4991	α. Πειραιά 29/4 γιά Αύγουστα
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'Ι ΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΡΑ	65	24314	α. Λ. Πάλμας 11/5
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654	δ. Σουέζ 15/5
ΓΑΛΑΤΕΙΑ*	56	9537	άργει Πειραιά
ΓΑΛΗΝΗ*	55	9418	άργει Πειραιά
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)	67	37699	άργει Αλιβέρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (η.)	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006	ε. Κολόμπο 10/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	ε. Μομπάδα 4/5
ΓΚΑΖΑΚ ΠΡΟΓΡΕΣ (η.δ.)	66	2691	α. Μελίλι 12/5 γιά Καλούς Λιμένες
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.η.)	68	81257	ε. Ρόδης δλ Χαϊμάχ 9/3
ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	άργει Πειραιά
ΓΚΛΟΜΙΔΑ ΜΕΝΤ	62	8530	α. Ρίο Γκράντε 15/2
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	ε. Κορκουμπίδη 15/5
ΓΚΟΥΝΤ ΑΙ' ΛΑΝΤΕΡ (η.)	68	1804	α. Πύλο 1/4 γιά Αθάνα
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ' ΙΝΤ' ΝΤ'	70	11525	ε. Φουτζέρα 17/4
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ (η.)	60	8940	ε. Ρότερνταμ 16/5
ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	67	60433	α. Αμετνερτα 18/4 γιά Ν. "Όρλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΕΠΛΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	άργει Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (η.)	63	8628	ε. Σαλβαντόρ 5/5
ΓΚΟΥΝΤ ΑΟΡΝΤ (η.)	68	9067	α. Αλιεύθρας 29/3
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (η.)	62	8891	α. Νταμάρ 2/4
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ η*	63	10141	ε. Φουτζέρα 13/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	άργει Αλιβέρι
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΑΦΙΝ (η.)	68	9070	ε. Μαπούτ 26/2
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ (η.)	60	4470	ε. Ρότερνταμ 17/5
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (η.)	68	9079	α. Κολόμπο 22/4
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (η.)	68	9067	α. Κολόμπο 17/5 γιά Ίραν
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ ΛΟΡ (κ.)	74	3279	α. Ν. "Όρλεάνην 5/5
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗ (η*)	60	11838	α. Χόβη 29/4
ΓΚΟΥΝΤ ΣΗΜΑΝ (η.)	75	3523	ε. Ν. "Όρλεάνη 3/5
ΓΚΟΥΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (η*)	57	9079	άργει Αστακό
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΤ...	63	8432	ε. Μομπάδα 17/4
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΑΡ (η*)	58	8891	άργει Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (η*)	62	7054	ε. Ντουμπάτη 31/1
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (η)	73	6631	δ. Σουέζ 12/3
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ*	75	6415	α. Πειραιά 4/5 γιά Μάλτα</td

ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	δργει Χαλκίδα	KΑΣΤΩΡ (κ.)	63	8671	δ. Σουέζ 29/4
ΔΑΣΑΚΙ*	72	14334	δ. Ρ. Ιανέριο 17/4	KΑΤΕΡΙΝΑ	68	15842	δργει Πειραιά
ΔΑΦΝΑ (κ*)	63	11575	δ. Σιγκαπούρην 21/1	KΑΤΙΑ Κ.(π.)	57	1324	δ. Μπαχρέιν 17/3
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	δ. Ν. Ύρκη 10/5 για 'Αρούμπα	KΑΤΙΝΑ (κ.)	59	2850	ε. Πειραιά 18/4
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π)*.	71	17805	ε. 'Αλ Ρουάις 15/5	KΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870	ε. Γουωτέρφορτ 13/5
ΔΙΑΜ (π)*	60	8750	α. Φρημάντι 7/5 για Σιγκαπούρη	KΑΤΙΝΑΜΑΡ (π.)	65	9799	ε. 'Αμβούρο 16/5
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)*	68	50999	ε. Βαλτιμόρη 15/5	KΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694	δργει Μπλάκιοντερ
ΔΩΤΩ	68	35191	ε. Βενετία 12/5	KΕΙ'Π ΓΚΡΕΚΟ (κ.)	60	6978	στό Τζιμπούτι
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	ε. Ν. Ύρκη 13/4	KΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)*	58	5709	ύπο παραλοβή
ΕΚΤΩΡ(κ.)*	72	4922	δργει Γαλαξείδι	KΕΡΒΑΝ (μ.)	61	10444	ε. Τζέντα 9/2
ΕΑΛ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (π.)	63	24810	δργει Χαλκίδι	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑΪΤ' (κ.)	67	21706	α. Π. Σαΐδ 13/5
ΕΑΕΙ'ΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	μεσογειακές μεταφορές	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒΣ (Μ.)	52	5874	δ. Κωνίπολη 24/4
ΕΑΕΙ'ΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	δργει Χώγκεσαντ	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (Μ.)	57	5250	ε. Πειραιά 27/1
ΕΑΕΝ*	67	27989	α. Σιγκαπούρη 1/5	ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (π.)	61	13308	ε. Κολόμπο 27/4
ΕΑΕΝΗ Π. (μ.π.)*	72	94989	α. Καζαπλάνκα 6/5	ΚΑΕΟ Ι (π.δ)	59	20880	προσδράξε 40.05 B. — 26.22 A 13/4
ΕΑΕΥΘΕΡΙΑ Μ.δ)	65	38279	α. Σιγκαπούρη 10/5 για Ν. 'Ορλεάνη	ΚΑΕΟΠΤΡΑ II (μ.)	57	4336	
ΕΑΕΥΣΣΙ (Μαλ.)	65	9694	α. Σητέζα 6/4 για 'Αβάνα	ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ (η.)	69	15474	α. Μόντρεαλ 3/5
ΕΑΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	δργει Μαλάγκ Μπαίη	ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΕΑΙΖΑΜΠΕΘ Ι (π.δ)*.	59	12662	α. Ράς Τανούρα 8/5	ΚΟΡΑΛ(δ.)	64	37348	α. Μπούλεν Μπαίη 8/5
ΕΑΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ (π.)	63	4390	α. Νταμάρι 12/5 για Κουβέτη	ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	δργει Πειραιά
ΕΑΛΙΝΑ (κ.)*	67	24766	α. Παρανάγκουα 29/4	ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Βαγγαρέλ 6/5
ΕΑΛΛΕΝΙΚ Α'ΙΔΑΝΤ (Σιγκ.)	82	5225	α. Ντάρμπατ 10/5 για Ν. 'Ορλεάνη	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	4585	ύπο παραλοβή
ΕΑΛΛΕΝΙΚ ΚΕ'ΙΠ (Σιγκ.)	82	4280	ε. Βιρτού 9/5	ΚΟΥΗΝ ΣΗ (κ.)	55	15474	δργει Πειραιά
ΕΑΛΛΕΝΙΚ ΝΤΑΥΟΥΝ (οιγκ.)	81	4280	ε. Άλεξανδρεια 15/5	ΚΡΑΝΤΟΡ (ηη.)	64	2304	α. Μπαρμπάντος 6/5
ΕΑΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ (π.)	72	13294	μετονυμ. «PLUNIUS»	ΚΡΙΟΣ (ηη.)	60	4089	ε. Νοεβίτας 28/12
ΕΑΛΛΕΣΠ. ΓΚΑΔΟΥΡ (Σιγκ.δ.)	75	45001	α. Χοβίτ 27/4 για 'Αρούμπα	ΚΡΙΤΟΜΠΛΑ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΕΑΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	67	47344	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/5	ΚΡΙΟΣ (λιβ.)	58	5058	ε. Άλεξανδρεια 18/4
ΕΑΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	73	03961	δργει Μπρούνεν Μπαίη	ΚΥΘΗΡΑ*	70	16043	ε. Ιμινχάμ 13/5
ΕΑΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ	76	22893	δ. Π. Σαΐδ 13/5	ΚΥΚΛΩΠΑΣ (λιβ.)	57	9118	ε. Βιρτού 7/5
ΕΑΛΛΕΣΠ. ΣΠΑΝΤΕΡΟ (δ.)	75	60491	δ. Σάκαντη 1/5 για Σιγκαπούρη	ΚΥΜΟ (δ.)	56	24234	δργει Ίταλ
ΕΑΛΛΗ (Μαλ.)	66	9135	δργει Πειραιά	ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	ε. Λισσαβώνα 18/2
ΕΑΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές	ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	ύπο παραλοβή
ΕΑΝΤΑΝΙΑ (κ.)*	65	7498	α. Μπιλιπάδο 23/4	ΚΩΣΤΗΣ (Μ.δλ.)	60	3325	ε. Πειραιά 15/5
ΕΑΛΥΝΤΑ (δ.)	69	41477	α. Μπιλιμόντ 2/5	ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	δργει Κολούμπια ρίβερ
ΕΑΛΠΑ Δ. (δ.)	70	119729	ε. Πειραιά 29/4	ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ (δ.)	68	45988	δργει Πειραιά	ΛΑΙΔΗΝ ΤΟΡΟΦΥ (δ.)	53	11230	δργει Πειραιά
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)*	60	5513	ε. Άμβερα 3/5	ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	ε. Γένοβα 17/5
ΕΡΓΙΝΑ Ι (π.)	61	9335	δργει Αστακό	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (η.)	78	11162	ε. Ζ. Τζών 12/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές	ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΛΙΩΤΗΣ (Μαλ.)	62	8819	α. Ροζάριο 29/1 για Κούβα
ΕΥΑΔΩΝ (η.)	59	7059	δργει Πειραιά	ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	προσαραγμένο Στρέιτ οφ Ταιβάν
ΕΥΑΙΩΡΗ (δ.)*	64	35410	δργει Ιτέα	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Σιγκαπούρη 19/11
ΕΥΑΙΜΗΝΗ	79	29675	α. Ρίο Ιανέριο 6/5	ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	ε. Βαρκελώνη 13/5
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Μπρούναμποτελ 1/5	ΛΕΜΠΙΔΑΝ (κ.)	60	4068	δργει Πειραιά
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (η.)	69	8676	δ. Κονιόπολη 3/5	ΛΕΝΑ*	68	22449	α. Ρίο Γκράντη 29/4
ΕΥΡΙΑΙΚΗ (η.)*	69	10900	δργει Ιτέα	ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (η.)	63	8427	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/5
ΕΦΥΡΑ	65	35406	δργει Μπλακούσωτερ	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ.η.)	61	8627	α. Μπ. "Άύρες 23/4
ΖΑΚ (π.)	62	10028	δ. Π. Σαΐδ 14/5	ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές Ίνδονησίας
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	δ. Ντάρμπατ 18/4	ΛΕΥΘΕΡΩΡ (η.)	62	14027	α. Υμουιντέν 17/5
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Σάν Λορέντζο (Άργ.) 12/5	ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	α. Ταρραγκόνα 15/4
ZΗΝΑ (Δι.)	68	31093	δ. Σουέζ 23/4	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	ε. Κόμπη 30/4
ZΙΝΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ(η)	66	10051	α. Γενόβα 13/5	ΛΗΤΟ (ηη.)	72	6106	α. Άμβερα 7/5
ZΩΗ (δ.)	67	43231	α. Θεούτα 8/5	ΛΙΖΑ (η.)	58	8370	δργει Πειραιά
HΡΑ *	79	16390	δ. Κονιόπολη 26/4	ΛΙΛΑ (η.)	50	2734	ε. Μπαντρά 9/4
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ.)	58	5266	δργει Σιγκαπούρη	ΛΙΓΑΥΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	δργει Πειραιά
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ.)	53	5691	δργει Μπλάρα	ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓΑ.)	81	16700	δργει Τάιν 19/8
ΘΑΛΑΣΣΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	δργει Αισαρύνα 9/5	ΛΟΡΔΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓ.)	81	16700	δργει Τάιν 22/11
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	δργει 'Αγ. Δομίνικο	ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΖΗΣ μ.	68	39617	α. Αύγούστα 2/5
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	δ. Κονιόπολη 26/4	ΛΟΥΣΥ (η.)	54	2557	δργει Χαλκίδα
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	δργει Σιγκαπούρη 21/4	ΛΥΡΙΚ (ηη.)	61	12497	ύπο παραλοβή
ΘΕΟΔΟΡΑ	72	69874	δ. Κούρε 18/1 για Κασσιούνγκ	ΜΑΓΚΝΑ ΣΠΕΣ (κ.)	47	5010	μεσογειακές μεταφορές
ΘΕΟΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)*	61	8943	δ. Σουέζ 13/5	ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΟΨ (μ.)	75	136991	α. Τουμπάρα 4/4
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (η.)*	61	9266	δ. Μούμπασα 26/4	ΜΑΙ' ΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. Σάν Λορέντζο (Άργ.) 17/5
ΘΕΟΥΠΙΛΙΟΣ (κ.)	58	11765	δ. Σουέζ 17/3	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	36881	α. Ρίο Γκράντης 4/5 για Ισπανία
ΘΕΟΧΑΡΗΣ (η.)*	68	9803	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/5	ΜΑΟΥΡΙΤΣ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	ε. Σπέτζα 9/5
ΘΕΔΔΡΟΣ II (κ.)	60	3847	δ. Κονιόπολη 26/4	ΜΑΡΒΑ Λ. (η.)	59	8596	ε. Ιουπίταν 25/4
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	ε. Σιγκαπούρη 21/4	ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (η.)	64	3947	δργει Πειραιά
ΙΜΑ*	68	27989	ε. Κόμπη 12/5	ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ ΙV (δ.η.)	60	13339	ε. Σιγκαπούρη 20/4
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ (Μαλ.)	52	2497	ύπο παραλοβή	ΜΑΡΙΚΑ Π. (η.)	73	45500	α. Ρίο 'Ιανέριο 24/4 για Σάντος
ΙΟΝΙΑΝ ΑΙ'ΑΝΤΑΝ (Μαλ.)	56	4828	δ. Κανιόπολη 10/5	ΜΑΡΙΛΙΔΑ (δ.)	67	43649	δργει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Σιγκαπούρη 13/3
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΔΟΥΡ (Μαλ.)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ III (κ.δ.)	65	46941	ε. Ίταζδι 13/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ.)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ IV (δ.η.)	65	13512	α. Τρικομάλη 14/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ (Μαλ.)	45	3684	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773	α. Ράς Σουκέρ 4/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΝΕΡ ΙΙ (η.)	68	10099	δ. Π. Σαΐδ 16/5
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΖ (Μαλ.)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	ε. Σ. Σαΐδ 7/5
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΠΙΜΑ (δ.)	61	30236	ε. Μαρόνι άποθηκη
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (η.)	61	8999	α. Ρίο Ιανέριο 30/3	ΜΑΡΙΤΖΑ ΙII (η.)	65	10596	ε. Σ. Σαΐδ 7/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (Μαλ.)	52	3704	δ. Π. Σαΐδ 22/4	ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (η.δ.)	73	72336	δργει Στυλίδα
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μαλ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΩ	65	17238	δργει Στυλίδα
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	δργει Λευκάδα
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές	ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	δργει Κουβέτη
ΙΟΣ I (η.)	70	3971	δργει Σαρζά	ΜΕΡΙΤΑ (κ.)	60	3745	δργει Αλεξανδρεια
ΙΣΜΗΝΗ (η.)	68	4202	δ. Λονδίνο 14/5	ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (η.δ.)	66	71337	στό Μπόνι (άποθηκη)
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/5	ΜΕΡΞΙΝΔΗ (η.)	61	9194	δργει Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*	52	1575	μεσογειακές μεταφορές	ΜΕΣΙΣ	69	9650	ε. Αλεξανδρεια 1/5
ΙΩΑΝΝΗΣ III (κ.)	60	4067	ε. Πειραιά 15/5	ΜΕΣ ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17355	ε. Σιγκαπούρη 14/5 για Ινδονησία
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (η.)	61	10934	δργει Αστακό	ΜΕΣ ΠΝΟΗ (κ.δ.)	72	17355	α. Γουελίγκτον 11/5
ΚΑΒΟ ΔΕΦΙΝΙ (η.)	60	10934	δργει Αστακό	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	δ. Δαρδανέλια 12/5
ΚΑΒΟΥΡΕΑ...	82	15551	α. Σιγκαπούρη 20/3	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΟΛΑΓΔ (δ.)*	76	75125	δργει Πειραιά
ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)*	59	5051	δ. Βιρτού 17/5	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ (δ.)	77	76149	α. Σιγκαπούρη 1/4
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (η.δ.)	60	13103	μεταφορές 'Εκουαντόρ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	ε. Μπ. "Άύρες 16/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (η.)	60	5323	α. Λούμ 30/3	ΜΗΛΟΣ (η.)	66	10715	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4226	α. Π. ω Πρίν 2/4	ΜΗΛΟΣ II (κ.)	59	3809	ε. Πειραιά 13/5
ΚΑΛΥΨΟ (η.)*	69	5997	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/5	ΜΗΛΟΣ VII (κ.)	59	4668	α.

ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (η)*.....	61	3943	δ. Κων/πολη 12/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	66	15625	άργει Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μόλτ*).....	59	5384	δ. Κων/πολη 4/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	68	15809	άργει Έκουσινα
ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.).....	63	58430	α. Λισσαβώνα 11/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	άργει Έκουσινα
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	α. Λομέ 26/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'ΙΣ	69	15688	δ. Παναμά 13/5
ΜΑΟΥΝΑ (η)*.....	77	3227	δργει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΤ'ΙΝΤ	67	15697	δ. Σκώ 16/4 γιά Λένινγκραντ
ΜΠΑΡΟΥ (κ.).....	60	2406	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άργει Πειραιά
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (η)....	57	2281	δργει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.).....	75	40559	ε. Πειραιά 20/4
ΜΠΑΣΤΙΩΝ (κ)*.....	68	13706	δ. Μπωμόντ 6/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.).....	79	59882	άργει Άλιβερι
ΜΠΑ'ΥΡΟΝ (η).....	61	1460	δργει Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	65	15178	μετον. «FLORISSANT»
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (η)*.....	77	15844	α. Ρίτσερντς Μπαίν 7/5
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)*.....	47	1591	ε. Σάν Λορέντζο 16/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δργει Πειραιά 24/12
ΜΠΟΝΝΙ ΚΑΡΡΙΕΡ (η)....	64	16073	στο Μπόνο (άποθηκη)	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (η)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΡΑΒΟΝΟΑ (η).....	67	4659	δργει Ν. Ύδρη	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	δ. Κων/πολη 4/5
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (η).....	67	3861	δργει Ν. Ύδρη	ΟΡΕΓΚΟΝ (κ).....	65	36370	α. Π. Αρθρουρ 29/4
ΜΠΡΗΤΕΝ (η.δ.).....	65	40284	ύπο παραλαβή	ΟΣΕΑΝ (κ)*.....	66	10825	ε. Νιώριμαν 19/4
ΜΠΡΙΣΤΟΛ (κ.).....	64	8403	α. Ρίο Γκράντε 14/3	ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΣ (δ).....	67	53460	δργει Πειραιά
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.).....	75	117340	δργει 'Αλιβέρι	ΟΣΕΑΝ ΣΚΑΥ' (η)*.....	67	24128	ε. Ροζάριο 1/5
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (η)*.....	78	11850	δ. Σουέζ 21/4 γιά Μπ. Αμπάς	ΟΣΕΑΝΙΚΑ*.....	65	28101	δργει Χώγκεσαντ 13/11
ΝΑΓΟΣ	61	9037	δργει Σ. Αννα Μπαίη	ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σιγκ.).....	73	20354	ε. Αγ. Φραγκούκον 17/4
ΝΑΊΣ (κ.)*.....	66	7264	δ. Κων/πολη 23/4	ΠΑΤΑΝΗΙΚΗ (η)*.....	74	9712	ε. Χουαγκπού 29/3
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)*.....	71	22759	α. Βατιτιόρη 10/4 γιά Έλλαδα	ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΑΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	63	10318	δργει Πειραιά
ΝΑΝΩ Κ. (κ.).....	66	1477	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΗΜΑΙΑΝΗ (η)*	70	11525	ε. Πειραιά 17/3
ΝΕΔΑ (κ.).....	61	1458	δργει Καβάλα	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΤΗΛΑΙΑΝΗ (η)*	59	3906	ε. Πειραιά 1/5
ΝΕΔΙ (δ.η.)*.....	65	35324	μεταφορές 'Ερυθράς Θαλάσσης	ΠΑΝΩΘΗΡ (η)*.....	82	35380	α. Φρημάντα 21/2
ΝΕΛΑ (Μαλ.).....	66	12259	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (η)*	66	7463	α. Αλεξανδρεία 15/5
ΝΕΟ (κ.)*.....	67	2996	δργει Ήπειρος	ΠΑΝΟΣΑΝΙΚΗ ΦΕΐΜ (δ.η.)	64	33621	ε. Χόρ Μουσά 15/5
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (η).....	67	32137	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΞΟΙ (κ.)*.....	65	1559	δργει Πειραιά 8/5
ΝΕΦΕΑΝ (δ.)*.....	58	24152	δργει Ήπειρος	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Κ. (δ.η.).....	73	30067	α. Αλγκεβίρας 8/5
ΝΕΦΕΛΗ (η)*.....	69	5801	δ. Γιβραλτάρ 14/5 γιά Γλασκώβη	ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)*.....	71	80225	δργει Μπρούνει Μπαή
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)*.....	52	11234	δργει Πειραιά	ΠΑΣΙΦΙΚ ΡΑΤ'ΙΝΤ (κ)*	60	8721	ε. Μπουένος 'Αιρες 23/4
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)....	64	5827	α. Π. Μαντρών 6/5	ΠΑΤΑΙΝ (η)	62	14112	δργει Χαλκίδα
ΝΗΣΟΣ ΣΠΙΤΕΣΣ (Μ)*.....	63	5955	ε. Αμβούργο 13/5	ΠΑΤΡΑΙ'ΚΟΣ (η)	62	11756	
ΝΙΚΗ Ρ. (η)*.....	62	6171	δ. Σουέζ 15/4	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	α. Αλεξανδρεία 1/5
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	δργει 'Αλιβέρι	ΠΑΤΡΟΚΛΑΣ (κ.)*	55	7738	δργει Καμπάνας
ΝΙΚΟΛΑΗΣ (κ.)*.....	57	1535	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΥΑΔΟΣ ΣΧΙ (η)*	69	1999	ε. Πειραιά 11/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ Η (κ.).....	69	1473	α. Μπιζέρτα 10/5	ΠΕΛΙΚΑΝ (κ)	67	9549	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (η).....	67	4016	α. Ν. Όρλεάν 27/4	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.η.)*	65	33595	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. (η)*.....	61	6123	α. Κ. Τάουν 13/5	ΠΕΤΑΛΟΝ (η)	76	34715	
ΝΙΚΟΣ Α. (η.).....	56	2163	δργει Χαλκίδα	ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ Ι (δ.η.)	56	11920	
ΝΙΜΑΣ Ι. Σ. (η)*.....	56	3274	στο Π. Σουέζ 2/5	ΠΙΕΡΟΣ (η.η.)*	63	1702	
ΝΙΟΒΗ (Μόλτ.).....	69	21427	α. Φιλαδέλφεια 7/5	ΠΛΑΤΡΕΣ (δ.η.)*	69	93547	
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ).....	62	9043	ε. Χάλιντα 2/5	ΠΛΩΤΩ (η)	68	35191	
ΝΙΧΟΝ (κ.).....	65	13458	στο Μπαντράν 'Αυγάς 14/3	ΠΟΙ'ΙΝΤ ΚΑΗΑΡ (μ)	72	57102	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΊΑΝΤ	67	22817	α. Ρίο Ιανέρο 15/5	ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)*	76	60937	
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	δργει Στυλίδα	ΠΟΛΥΣ (κ. δ.)*	73	118460	
ΝΟΡΘΟΓΟΥ'ΙΝΤ	70	12063	ε. Ντακάρ 26/4	ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)*	71	80194	
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.).....	60	12605	δργει Πειραιά	ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η)*	70	3825	
ΝΤΑΡΤ (κ.).....	72	9953	ε. Γκάλιεστον 1/5	ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (η.)*	56	3597	
ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (η.η.)*.....	61	5816	δργει Μίνα Σάρκ	ΠΟΣΕΙΔΩΝ Λ. (η.)*	66	15565	
ΝΤΕΝΕΜΠ (η.η.)*.....	68	2534	ε. Κων/πολη 23/4	ΠΡΗΤΤΥ (κ.)*	62	12422	
ΝΤΟΒΕΡ (κ.).....	66	10129	δ. Σουέζ 20/2	ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)*	45	5848	
ΝΤΟΛΑΙ ΙΙ (η.η.)*.....	67	9854	δ. Παναμά 13/5	ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	
ΝΤΟΜΙΝΙΚ (η)*.....	62	6980	δργει Κολόπο	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)*	64	27376	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)....	67	22243	ε. Σεμάγκα Μπαίη 5/5	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.η.)*	68	48781	
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)....	71	17782	α. Βοϊμάν 14/5 γιά Περσικό	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (η.)*	61	3966	α. Υμουντέν 22/4 γιά Μπουκάρα
ΝΥΜΦΗ Κ. (η.η.)*.....	66	22260	ε. Καυμάνδα 1/5	ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (η.η.)*	69	10524	ε. Ν. Όρλεάν 8/5
Ο ΣΟΛΑ ΜΙΟ*	80	16200	δ. Π. Σάδι 20/4	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η.η.)*	73	11383	ε. Αλεξανδρεία 29/4
ΟΑΣΙΣ (η.δ.)*.....	62	22424	δργει Φορταζέα	ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	α. Ελιζαμπέ 20/4
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)*.....	49	2879	δργει Κίμωλο	ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)*	56	1380	δ. Κολούμπια ρίβερ 3/5
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)*.....	63	11120	δργει Αστακό	ΡΕΑ ΜΠ. (η.η.)*	67	11258	άργει Σήνονες
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.).....	70	14095	α. Λάς Πόλμας 9/5	ΡΕΓΟΛΙΟΥΤ (δ.η.)*	73	152.327	στή Φουτζέλια
ΟΙΚΤΟΝΙΑ ΓΚΑΟΡΥ	68	45678	ύπο παραλαβή	ΡΕΪ'ΝΜΠΟΥΥ Ι (η.η.)*	63	15982	ε. Χαμπτον ρόδης 12/5
ΟΙΚΤΟΝΙΑ ΖΑΝ (δ.δ.).....	64	26174	δ. Γιβραλτάρ 13/5	ΡΕΪ'ΝΦΡΟΣΤ (η.η.)*	60	4820	ε. Λάγος 20/4
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)*..	72	106123	δργει Ήπειρος	ΡΗΦΕΡ ΤΡΕΐ'ΝΤΕΡ (κ.)*	68	1243	α. Λάς Πόλμας 22/4
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.)*.....	70	98566	ε. Μπούσιν 13/4 (ΔΙΑΛΥΣΗ)	ΡΙΟ ΚΑΛΡΟ (δ.η.)*	67	35540	δργει Πειραιά
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η.η.)*..	75	138037	δργει 'Εκουσια	ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	α. Τζέντα 28/3
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΙ'ΣΟΝ (δ.)*..	72	106123	δργει Ήπειρος	ΡΙΟΑΝΘΗ (Μ)*	62	12040	ε. Αλεξανδρεία 29/4
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ'ΜΣ (δ.)*.....	64	32380	δργει Τζάνκονβιλ (ΕΠΩΔ.)	ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η.η.)*	58	8920	ε. Φρητάουν 27/4
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ'Τ (δ.)*.....	65	32478	δργει Τζάνκονβιλ (ΕΠΩΔ.)	ΡΟΝΣΩΝ (η.η.)*	63	6100	ε. Πειραιά 22/2
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΐ'Σ (δ.)*.....	65	32407	δργει Τζάνκονβιλ (ΕΠΩΔ.)	ΡΟΝΧΙΑ (η.η.)*	63	6063	ε. Πειραιά 22/2
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΔΗΝΤΕΡΥ (η.η.)*..	77	15935	δργει Τζάνκονβιλ (ΕΠΩΔ.)	ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (η.η.)*	71	2932	ε. Εσμπτζέργκ 11/5
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΔΙΜΠΕΡΤΥ (η.η.)*..	77	15844	δ. Πόιντ Τζαμπίθ 6/5	ΣΑΒΒΑΣ (δ.η.η.)*	59	20514	ύπο παραλαβή
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΔΙΛΑΝΝΕΡ (δ.δ.)*..	72	128561	ε. Φουτζέρα 1/53	ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.η.)*	51	4788	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΔΠΟΝΤ (δ.δ.)*.....	72	126027	δργει Ήπειρος	ΣΑΙΑΛΑΜΙΣ (δ.η.η.)*	69	99134	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΔΠΡΗΖ (δ.δ.)*.....	76	126990	ε. Σιγκαπούρη 11/5	ΣΑΜΩΣ ΣΤΑΡ (κ.η.)*	61	1742	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΔΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.δ.)*..	73	128561	ε. Φουτζέρα 26/3	ΣΑΜΠΙΡΑ (κ.η.)*	70	5746	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΔΤΕΣΙΝΥ (δ.δ.)*..	64	32379	δργει Τζάνκονβιλ (ΕΠΩΔ.)	ΣΑΝ ΜΑΓ'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (η.η.)*	73	10630	
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	δργει Πειραιά				

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4176 658 - 4122 537

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ 76

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDED IN 1931

EDITING & PRINTING OFFICES: 77 NOTARA STR.

P. O. BOX 76 — PIRAEUS

PHONE: 01 - 4176658 OR 4122537

CABLE: "CHRONIKA" PIRAEUS

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 2.500

Annual Subscription Rates:

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

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Ράς Τανούρα 10/5
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΖΑ (δ.)*	75	111171	α. Τοίμπα 13/4 γιά Όκινόσου
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	α. Σίλικα 27/4
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	α. Σίδνευ 9/5
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)*	65	12102	α. Σιγκαπούρη 17/4 γιά Μπ. Αμπάς
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ε. Φρ. 6/5
ΣΑΝΤΑΝΖ *	65	19019	στο Ταϊβάν 11/11
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (μ.)*	57	1674	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΤΟΣ (π.)*	58	9017	όργει Γκέντ
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.)*	76	43143	α. Αρχών 26/4 γιά Κ. Κρίστι
ΣΑΟΥΘΟΥ'ΝΤ	70	11329	ε. Μπομόντ 7/5
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	α. Πειραιά 28/4
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΠΑΓΩΝΗΡ	71	11055	ε. Νιούάλα 12/4
ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ Ι (π.)	70	9966	δ. Παναμά 9/5
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)*	62	9979	ε. Κωνσταντίνα 25/2
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)*	71	11379	δ. Π. Σιδί 13/5
ΣΗΓΚΑΛΑ (Μαλτ.)	65	9043	α. Σάντος 29/3
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	α. Αύγουστα 1/5
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Λόδας 15/5
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΨΥ (π.)*	80	9015	ε. Χόμπατον 30/4 γιά Ντουλούθ
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Γιόκοχάμα 11/5
ΣΙΑΒΕΡ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)*	66	33655	
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Δουκέρη 7/5
ΣΙΝΟΕ	77	4719	ε. Ρουέ 14/5
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070	όργει Αμπιζάν
ΣΚΟΠΕΑΣ ΣΤΑΡ (π.)*	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΛΑΝΖ Π. (π.)*	60	8294	ε. Καλκούτα 28/4
ΣΟΛΩΝ (δ.)*	70	91954	όργει Σιγκαπούρη
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	ε. Κοπή 9/5
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Ροζάριο 15/4 γιά Βενεζουέλα
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5278	ε. 'Αλεξανδρεία 9/5
ΣΟΥΖΑΝ Η. (π.)*	65	21261	μετονυμ. «ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΑΙΗ
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)*	68	7701	
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)*	63	12758	α. Γκέντ 4/5 γιά Αίγυπτο
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Ν. Όρλεάνη 10/5
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404	α. Μπαρλέτ 6/5
ΣΤΑΥΡΟΥΑ (π.)*	80	32000	α. Λ. 'Αντζελες 10/4
ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.π.)*	68	103176	δ. Ντουμπάι 25/3
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	όργει Πειραιά
ΤΑΜΑΡΑ ΙΙ (π.)*	60	8420	προσδρόμεις 10/3
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δ.)	63	29739	όργει Πειραιά
ΤΑΡΤΟΥΣ (π.)*	58	4231	προσδρόμεις
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	δ. Ντόβερ 26/4
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΕΙΝΤ (κ.)*	56	6500	όργει Αστακό

ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)*	73	9842	α. Ρόττερνταμ 13/5 γιά Τερνόύζεν
ΤΖΩΝ Α. (πτ.)	68	10016	όργει Α. Πάλμας
ΤΖΩΡΤΖΙ (κ.)*	54	7930	όργει Πειραιά
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)*	64	15910	όργει 'Αστακό
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)*	65	11245	όργει 'Αστακό
ΤΟΕΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	α. Ρόττερνταμ 14/5 γιά Άλεξανδρεια
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΝ (π.)	73	8848	ε. Κόμπι 27/4
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (πτ.)*	60	8070	όργει 'Αβάνα
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Πειραιά 19/4
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Όζακα 23/4
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	α. Φιλαδέλφεια 15/5 γιά Χιούστον
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥΓ'Α	72	18723	ε. Σουάμπτια 4/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	α. Λάς Πάλμας 5/12
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	δ. Ντόβερ 28/4
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	όργει Χαλκίδα
ΤΣΕΛΣΗ ΠΑΓ'ΙΟΝΗΡ(δ.π.)*	61	8816	όργει Τουλώνη
ΥΖΩΝΑ (κ.)*	52	3256	μεσογειακές μεταφορές
ΥΠΑΛΑΝΤΗ (π.)*	71	4635	α. Πειραιά 14/4 γιά ΗΠΑ
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π.)*	78	45330	ε. Ν. Όρλεάνη 5/5
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.π.)	77	124499	ε. Τζέντες 6/5
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	όργει 'Ιτέα
ΦΕΛΙΣΙΑ Β.	78	15950	α. Κούρε 5/5
ΦΕΛΛΟΣΙΩΝ Λ. (δ.)	74	118215	α. Σιγκαπούρη 16/5 γιά Περσικό
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	ε. Γκαντάνι Μιντρέ (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	όργει Πειραιά
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΑΜΙΓΚΟ II (π.)*	63	4847	μετον. «ΜΑΡΑΚΙ» σημ. Παν.
ΦΟΙΒΟΣ (λιβ.)*	58	5063	μεσογειακές μεταφορές
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Άλεξανδρεια 30/4
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΠ Λ. (δ.)	75	118216	όργει Πειραιά
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Μούπασα 11/5
ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	στο Καράται (ΔΙΑΛΥΣΗ)
ΦΡΕΝΤΖΙΠ Λ. (δ.)	76	122.945	όργει Πειραιά
ΦΡΗΝΤΟΜ I.	59	1229	
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	όργει Πειραιά
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (π.)	60	3563	α. Ρίο Γκράντε 13/5
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Μονρόβια 9/5
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ (π.)	59	9604	ε. Λάγος 29/1
ΧΑΒΑΓΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	ε. Πειραιά 13/4
ΧΑΒΑΓΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Σιγκαπούρη 30/4
ΧΑΡΙΣ (π.)	55	2740	μεσογειακές μεταφορές
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	ε. Βαρκελώνη 10/5
ΧΕΡΟ (π.)	57	1368	ε. Ντουζί ράτ 14/5
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Μόντρεαλ 7/5
ΧΡΥΣΗΙΣ (π.)	59	4378	όργει Καράται
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	ε. Τζιμπούτι 13/5
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	όργει 'Ελευσίνα
ΨΑΡΑ ΦΑΛΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΚΕΑΝΙΑ (π.)	62	10530	ε. Μασαΐνα 5/2

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

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

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

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

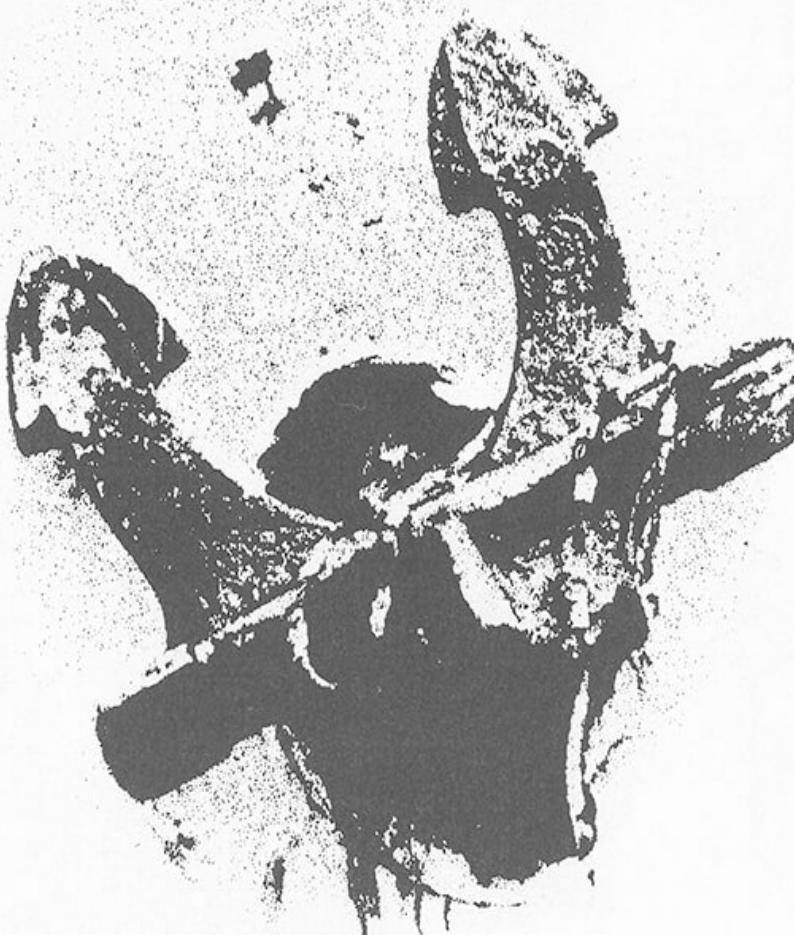
— Καθημερινές άναχωρήσεις —
ἀπό ΠΑΤΡΑ γιά ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ και ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεῖα και

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Άμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341



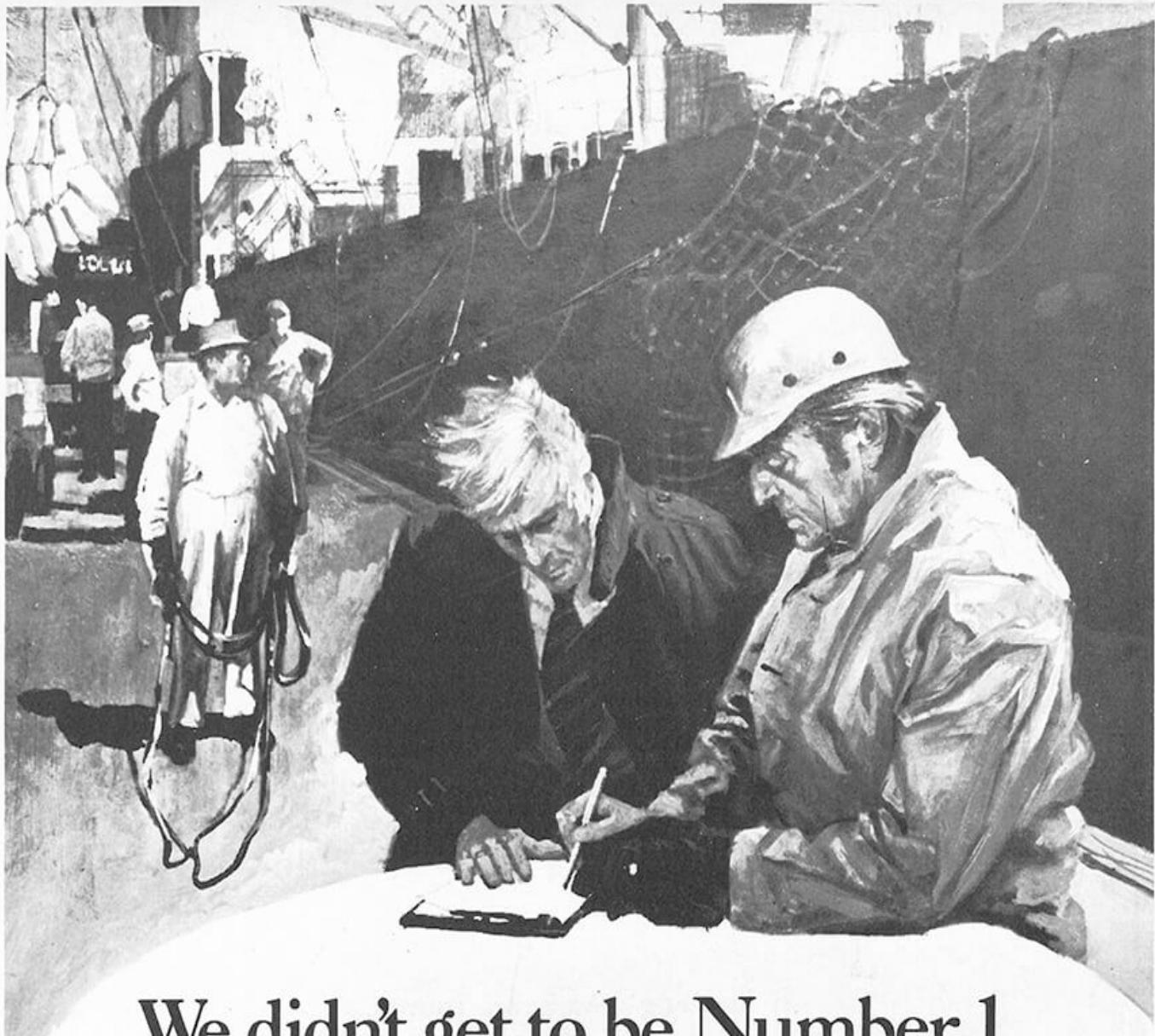
Η διεθνής Ελληνική Τράπεζα στήν υπηρεσία τής Ναυτιλίας μας

Η Έθνική Τράπεζα τής Ελλάδος έχει προτεί τις ναυτιλιακές έργασίες σὲ διεθνές έπιπεδο. Είναι ή μεγαλύτερη έλληνική Τράπεζα και μιὰ ἀπὸ τις μεγαλύτερες Τράπεζες τοῦ κόσμου, μὲ πάνω 410 Καταστήματα στήν Ελλάδα και 19 Καταστήματα και Γραφεῖα Αντιπροσωπειῶν στὸ ἔξωτερικό: Λονδίνο, Παρίσι, Φραγκφούρτη, Ντύσσελντορφ, Ρόττερνταμ, Κύπρο, Κάιρο, Μπαχρέιν, Νέα Υόρκη, Βοστώνη, Σικάγο, Μόντρεαλ, Τορόντο, Μελβούρνη και Σίδνεϋ. Έκτὸς

ἀπὸ τὰ Καταστήματα ποὺ ἀσχολοῦνται μὲ δλες τις τραπεζικὲς έργασίες, ή Έθνική Τράπεζα διαθέτει και δύο Καταστήματα ποὺ εἰδικεύονται στὶς ναυτιλιακές έργασίες: ναυτιλιακὲς χορηγήσεις, καταθέσεις σὲ συνάλλαγμα ναυτικῶν κτλ. Τὰ Καταστήματα αὐτὰ εἶναι: Ναυτιλιακὸ Κατάστημα στὸν Πειραιά, Ἀκτὴ Μιαούλη 65, Πειραιάς, Τ.Τ. 10, τηλ. 4522610-6, TLX: 021-2399, 021-2858. Κεντρικὸ Κατάστημα Λονδίνου, 50 St. Mary Axe, London EC3A 8EL.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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

