

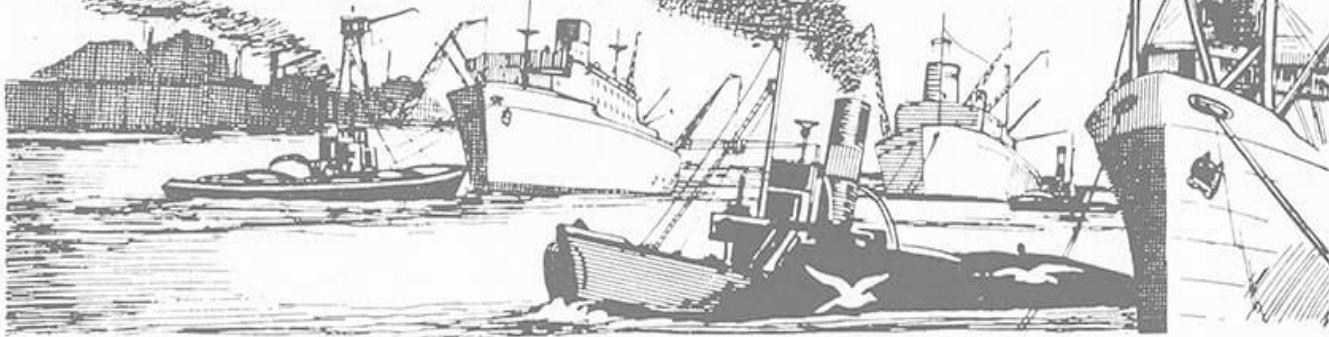
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1983

Αρ. Φύλλου 1153/912

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΓ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1153/912

15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1983

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

Δ/ΜΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

‘Υπάρχει έφαρμόσιμη λύση

‘Η διακοπή των έργασιών της Βουλής στίς 10 Ιουνίου παρέχει τήν εύκαιρια στήν Κυβέρνηση νά έπανεξετάσει μέ ήρεμία τό νομοσχέδιο μέ τά μέτρα γιά τήν άντιμετώπιση τής ναυτιλιακής κρίσεως και κυρίως τίς έπιμαχες διατάξεις περί άνακυκλώσεως πού έχουν προκαλέσει τήν άντιθεση τού έφοπλισμού και τής άξιωματικής άντιπολιστεύσεως, ώστε τό νομοθέτημα αύτό νά έξασφαλίσει τήν κοινή άποδοχή και νά άποτελέσει τήν άπαρχη γιά τήν άπο κοινού άντιμετώπιση άπο τίς κυριότερες πτέρυγες τής ‘Εθνικής Άντιπροσωπείας τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας και τών άνθρωπων της.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» δέν άμφισβητούν τίς προθέσεις τής Κυβερνήσεως νά βοηθήσει ούσιαστικά τή Ναυτιλία στίς δυσχερείς ήμέρες πού διέρχεται. Οι προθέσεις αύτές άποδειχθηκαν μέ τήν κατάθεση τού νομοσχέδιου στή Βουλή και άπο τίς θέσεις πού διακηρύχθηκαν άπο τήν κυβερνητική πτέρυγα — πέρα άπο τήν όποιαδήποτε ζέύτητα πού δημιουργεῖ ή πολιτική άντιπαράθεση στό Κοινοβούλιο — κατά τήν κατ’ άρχην συζήτησή του στίς συνεδριάσεις τού Σώματος στίς 6 και 8 Ιουνίου. Τά «Ναυτικά Χρονικά» δέν άμφισβητούν έπισης τό δικαίωμα τής Κυβερνήσεως νά έπιλύσει τό πρόβλημα τό άποιο έχει δημιουργήσει ή συνεπεία τής ναυτιλιακής κρίσεως άνεργια τών ναυτικών μας. Διαφωνούν μόνον μέ τόν τρόπο πού έπιχειρήθηκε νά άντιμετωπισθεί αύτό τό πρόβλημα, πού είχε — γιατί νά τό κρύψουμε; — κυριολεκτικά τρομοκρατήσει τόν έφοπλισμό τίς άμεσως προηγούμενες ήμέρες, τή στιγμή πού ύπαρχουν άπλές και εύκολοεφάρμοστες λύσεις χωρίς γραφειοκρατικούς τύπους και

χωρίς έξοντωτικές ποινές τόσο γιά τόν έφοπλισμό δσο και γιά τούς ναυτικούς μας και έν προκειμένω τούς πλοιάρχους, οι όποιοι έκαλούντο και πάλι νά σηκώσουν τόν σταυρό τού μαρτυρίου.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» δέν περιορίζονται σέ σχήματα λόγου άλλα προτείνουν συγκεκριμένη λύση, ή όποια νομίζομε δτι μπορεί νά γίνει άποδεκτή άπο δλους και ταυτόχρονα νά έξυπηρετήσει τόν σκοπό πού έπισιωκαν οι έπιμαχες διατάξεις γιά τήν άνακυκλώση. Κατά τήν άντιληψή μας, οι διατάξεις τών άρθρων 7-10 πρέπει νά άπαλειφθούν και νά άντικατασταθούν άπο ένα μόνον άρθρο τό άποιο νά προβλέπει δτι κατά τήν διάρκεια τής παρούσης ναυτιλιακής κρίσεως και ίδιακτερα κατά τό έπόμενο έξαμηνο άπο τήν Φήφιση τού νομοσχέδιου ή συνολική συνεχής ναυτολόγηση τών ‘Ελλήνων ναυτικών δέν μπορεί νά ύπερβαίνει τούς 12 μῆνες. Τό ίδιο άρθρο μπορεί έπισης νά προβλέπει δτι ή άδεια τών ναυτικών μας διανύεται κατά τήν περίοδο αύτή ύποχρεωτικά έκτος πλοίου, έκτος άπο τήν περίπτωση πού δέν ύπάρχουν προσφερόμενοι στήν οίκεια είδικότητα, ένω γιά τήν άποτροπή τής διαθέσεως παραμονής έπι τού πλοίου πέραν τού 12μήνου μπορεί νά θεσπισθεί ή έπιβολή είσφοράς ύπερ τού ΚΑΑΝ έπι τού συνόλου τών άποδοχών τού ναυτικού και μέ άντιστοιχη είσφορά τού πλοιοκτήτου γιά τό πέραν τού 12μήνου χρονικό διάστημα και παράλληλα μπορούν νά διατηρηθούν και οι σχετικές άποτρεπτικές διατάξεις τού νομοσχέδιου πού θεσπίζονταν γιά τήν άνακυκλώση (ή πέραν τού 12μήνου ύπερρεσία δέν θά ύπολογίζεται σάν συντάξιμη, ούτε γιά τήν δημιουργία προϋπόθεσεων προσκτήσεως άνωτέρου πτυ-

χίου ή διπλώματος). Τά άνωτέρω προϋποθέτουν και τήν άνάλογη προσαρμογή τών διατάξεων περί είσφοράς μέρους τής άδειας τών ναυτικών ύπερ τού είδικού ταμείου έφεδρείας ναυτικών πού έχουν προκαλέσει και τήν άντιδραση τών άμεσως ένδιαφερομένων.

Τίς ήμέρες τής συζήτησεως τού νομοσχέδιου στή Βουλή άκούσθηκαν πολλά πράγματα, πολλές φορές έξωπραγματικά, έγινες δημως και μία σημαντική διαπίστωση: ‘Οτι, δηλαδή, τό ΠΑΣΟΚ, ένω κατά τήν περίοδο πού κατείχε τή θέση τής άξιωματικής άντιπολιτεύσεως θεωρούσε δτι οι διμερείς συμβάσεις δηγούν στόν άφελληνισμό τής Ναυτιλίας, τώρα σάν κυβέρνηση όχι μόνον τίς υιοθετεί άλλα και τίς θεσπίζει μέ τό νομοσχέδιο. Αύτό άποδεικνύει δτι προσαρμόζεται στήν άναγκες τής στιγμής. Τά πάντα ρε. Κατά τόν ίδιο τρόπο μπορεί νά προχωρήσει και στήν προτεινόμενη άνωτέρω προσαρμογή τού νομοσχέδιου μέ τήν άποια θά έπιτευχθεί ή έπιδιωκόμενος στόχος χωρίς νά προκαλείται ή άντιδραση ούδενός.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» πιστεύουν δτι ή ύποδεικνυμένη προσαρμογή θά γίνει ώστε τό νομοσχέδιο νά συγκεντρώσει τήν κατάφαση τών δύο καίριων πτερύγων τής Βουλής. ‘Εάν ή προσαρμογή αύτή δέν γίνει θά είναι πλέον κατανοητό δτι άλλοι είναι οι έπιδιωκόμενοι στόχοι. Γιά τό τί θά έπακολουθήσει δέν θέλομε αύτή τή στιγμή νά μιλήσουμε, ίφειλομε δημως νά ύπογραμμίσουμε δτι ή Κυβέρνηση θά έπωμισθεί ιστορικές εύθυνες γιά τή γενικότερη ζημία πού θά προκληθεί στόν τόπο.

Τά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Τό δεκαπενθήμερο Η συζήτηση στή Βουλή

Πολύ χρήσιμα συμπεράσματα μπορούν νά εξαχθούν άπό τή συζήτηση πού διεξήχθη· τήν περασμένη έβδομάδα στή Βουλή γιά τό νομοσχέδιο με τά μέτρα γιά τή Ναυτιλία (δημοσιεύεται ήδη γνωστό, ή συζήτηση σταμάτησε στό δρόμο 3 τού νομοσχέδιου λόγω τής διακοπής τών έργασιών τής Βουλής και σύμφωνα με πληροφορίες πού είδαν τό φώτης δημοσιότητας πρόκειται νά έπαναληφθεί άμεσως μετά τή λειτουργία τού θερινού τμήματος στίς 21 'Ιουνίου, δηλαδή τήν έπόμενη Τρίτη).

Τά κυριότερα άπό αυτά είναι:

Πρώτον, κυβέρνηση και άξιωματική άντι-πολίτευση συμφωνούν στήν άναγκη λήψεως μέτρων γιά νά άντιμετωπισθούν τά σοβαρά προβλήματα τά όποια ταλανίζουν, λόγω τής συγκυρίας τής Ναυτιλία μας.

Δεύτερον, ή άκρα άριστερά έμμενει στίς παραδοσιακές άντιληψης τής έναντιον τού κεφαλίου, συμπεριλαμβανούμενου και τού έφοπλιστικού.

Τρίτον, ή πολιτική άντιπαράθεση, άκομη και μέσα στή Βουλή, δέν εύνοει τά συμφέροντα τού κεφαλαίου πού λέγεται Ναυτιλία.

Τέταρτον, ύπάρχει σημαντική δγνοια και μεταξύ τών έκπροσώπων τού 'Εθνους γιά τά θέματα τής Ναυτιλίας μας, έπόμενο συνεπώς είναι νά έπικρατει μεγαλύτερη δγνοια στόν έλληνικό λαό.

Πέμπτον, τά θέματα τής Ναυτιλίας συγκεντρώνουν τό ιδιαίτερο ένδιαφέρον τού πολιτικού κόσμου (στή μία άπό τίς συνεδριάσεις παρέστη και παρακολούθησε τή συζήτηση ή άρχηγός τής Νέας Δημοκρατίας κ. Εύαγ. Α' Βέρωφ, ένω στόν κ. Κατσιφάρα συμπαραστάθηκαν μερικά άπό τά σημαντικότερα μέλη τής Κυβερνήσεως, δπως λόγου χάρη ή ύπουργός Προεδρίας κ. Κουτσόγεωργας, ή ύπουργός Δικαιοσύνης κ. Μαγκάκης κλπ.).

Τή συζήτηση παρακολούθησαν άνελλιπώς πολλά μέλη τού Δ.Σ. τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων Εφοπλιστών και τής 'Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων καθώς και έκπρόσωποι ναυτεργατικών όργανώσεων, τά θεωρεία δμως δέν ήταν γεμάται, γεγονός πού δείχνει δτι οι πολίτες δέν ένδιαφέρονται και πολύ γιά τά θέματα τής Ναυτιλίας. Τό ύπουργό κ. Κατσιφάρα πλαισίωναν σέ δλη τή διάρκεια τής συζήτησεως ό γεν. γραμματέας κ. Βασ. Σαραντίτης, ή άρχηγός τού Λιμενικού Σώματος κ. Κων. Προκόπης συνοδευόμενος άπό τόν διευθυντή Εργασίας πλοίαρχο κ. Ι. Μανουσάκη, ή σύμβουλος τού ύπουργού κ. Παν. Καλλής και δ Προέδρος τού ΝΑΤ κ. Αθαν. Δασκαλάκης συνοδευόμενος άπό τόν προϊστάμενο τής νομικής ύπηρεσίας κ. Νικ. Χαλκία.

πλοίων σέ εύρωπαικά λιμάνια.

Οι μηχανικοί θά άποδείξουν μέ τή στάση τους δτι κανένας δέν μπορει νά παίξει μέ τήν τύχη τους.

ΕΚΡΗΞΗ ΠΑ ΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Τίς τελευταίες ήμέρες πυροδοτήθηκε μιά άδικαιολόγητη, κατά τήν άντιληψή μας, έκρηξη γύρω άπό τό θέμα τών συλλογικών συμβάσεων. Καί τό λυπηρό είναι δτι στήν έκρηξη αύτή δέν έχουν πάρει μέρος οι άμεσως ένδιαφερόμενοι, δηλαδή οι ίδιοι οι ναυτικοί, άυτοί πού ζούν άπό «πρώτο χέρι» τήν άγωνιάδη προσπάθεια τού έλληνικού πλοίου νά έπιζησει και έχουν νά πούν τόν πρώτο λόγο.

Η έκρηξη ξεκίνησε μετά άπό μία πρόσκληση τού ύπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα γιά μιά κοινή σύσκεψη έκπροσώπων τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων Εφοπλιστών και τής ΠΝΟ στό ύπουργειο γιά νά συζητηθεί τό άδιεξοδο στό όποιο έχει περιέλθει τό θέμα τής συλλογικής συμβάσεως τών ποντοπόρων πλοίων. Στή σύσκεψη αύτή, ή όποια είχε προσδιορισθεί γιά τήν περασμένη Παρασκευή, δέν μετέσχε ή Ε.Ε.Ε., ή όποια μέ επιστολή τής πρός τόν 'Υπουργό δήλωνε δτι δέν έχουν τερματισθεί οι διαπραγματεύσεις μέ τήν ΠΝΟ οι συνεπώς δέν ύπηρχε λόγος ούτε γιά κοινή σύσκεψη στό ύπουργειο, άλλα ούτε και γιά παρέμβασή του. Στή σύσκεψη προσήλθαν μόνον οι έκπρόσωποι τής ΠΝΟ άπό τούς όποιους ό κ. Κατσιφάρας έζητησε τίς άποψεις τής Ναυτικής Ομοσπονδίας. Οι άποψεις αύτές, σύμφωνα μέ τίς άποιες ή ΠΝΟ θεωρεί δτι οι διαπραγματεύσεις γιά τή συλλογική σύμβαση τών ποντοπόρων έχουν ναυαγήσει άριστικά, διαβιβάσθηκαν άυθμερον στό ύπουργειο και έπειτα άπό αύτό ύπηρχαν πληροφορίες δτι ή κ. Κατσιφάρας έπρόκειτο νά συγκαλέσει μέσα στήν τρέχουσα έβδομάδα νέα κοινή σύσκεψη έξαποστέλλοντας μαζί μέ τήν πρόσκληση στήν Ε.Ε.Ε. και τό έγγραφο τής ΠΝΟ περί άριστικού ναυαγίου τών διαπραγματεύσεων. Κατά τίς ίδιες πληροφορίες, έάν άποτύχει και ή σύκληση τής νέας κοινής συσκέψεως, δ ή κ. Κατσιφάρας θέρεται άποφασισμένος νά θέσει τό θέμα στό ύπουργικό συμβούλιο τής Παρασκευής ώστε νά λάβει τήν άπαιτουμένη έξουσιοδότηση γιά νά ρυθμίσει μέ άπόφασή του τούς δρους άμοιβής τών πληρωμάτων τών ποντοπόρων πλοίων. Καί άπό ναυτεργατικές πηγές παρεχόταν ή πληροφορία δτι στήν περίπτωση έκδοσεως ύπουργικής άποφασεως αύτή θά άνατρέχει στήν έπομένη τής προηγουμένης συλλογικής συμβάσεων, δηλαδή στήν 1.10.1982, χωρίς δημοσιεύεται καμμία διευκρίνηση άπό πού θά βρεθούν τά χρήματα γιά τήν καταβολή τών άναδρομικών δτων σέ πάρα πολλές περιπτώσεις είναι δυσχερής άκομη και ή καταβολή τών τρεχόντων.

Η έκρηξη γιά τίς συμβάσεις έπεκτάθηκε και στά άκτοπλοϊκά έπιβατηγά στά όποια έπειτα άπό άποφαση τής Εκτελεστικής Επιτροπής κηρύχθηκε τή Δευτέρα και τήν Τρίτη 48ωρη άπεργία. Υπήρχαν πληροφορίες δτι ή κ. Κατσιφάρας έπρόκειτο νά συγκαλέσει κοινή σύσκεψη και τών πλοιοκτητών άκτοπλοϊκών έπιβατηγών πλοίων και τής ΠΝΟ γιά τήν έξευρεση λύσεως στό θέμα τής συλλογικής συμβάσεως και τών πλοίων τής κατηγορίας αύτης, ένω γιά τό πρωτή τής Δευτέρας είχε συγκαλέσει στό ύπουργειο κοινή σύσκεψη τών έκπροσώπων τών πορθμείων και τής ΠΝΟ γιά τή σύμβαση και αύτών τών πλοίων. Η δραστηριότητα αύτή τού κ. Κα-

τηγορήσει τήν ΠΝΟ δτι μέ τήν άπεργία στήν άκτοπλοϊα έπιδιώκεται νά πληγει ή δική της άπεργια! Ή κυριότερη άποδείξη πού έχει ή διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ προέρχεται άπό τόν περιορισμένο άριθμο τών μηχανικών πού πήραν μέρος στή γενική τής συνέλευση. Γνωρίζει δτι οι μηχανικοί στήν συντριπτική τους πλειοψηφία άποδοκιμάζουν τίς έξαλλες ένέργειες της γιατί ήδη έχουν άντιληφθεί δτι άδηγοις στό κενό και δχι στήν πρόσπιση τών καλώς έννοουμένων συμφερόντων τους σάν έπαγγελματών. Γ' αύτό άλλωστε ή διοίκηση τής ΠΕΜΕΝ έσπευσε έκ προσιμίου νά προσεταιρισθεί και νά έσασφαλίσει τήν ύποστηριξη τών ένων γιά νά μπορέσει νά έπιτύχει μέ τούς λιμενεργάτες, τούς πλοιογούς και τούς ρυμουλκιαδόρους τήν άκινητοποίηση μερικών έλληνικών

For your Agency in BRAZIL

(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

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

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



NAYTIKOI KAI «NAYTIKOI»

τοιφάρα δείχνει ότι τό ύπουργειο φαίνεται άποφασισμένο νά άσκήσει ουσιαστική παρέμβαση, ή όποια έκδηλωνται για πρώτη φορά, για νά ρυθμισθεί τό πρόβλημα πού δηχει άνακυψε με τίς συλλογικές συμβάσεις έφετος σάν άποτέλεσμα τής συνεχιζομένης ναυτιλιακής κρίσεως καί τής πραγματικής άδυναμίας τού έφοπλισμού νά ίκανοποιήσεις τίς ύπερμετρες άξιώσεις πού πρόβαλαν οι ναυτεργατικές όργανωσεις.

EMMENEI TO NAT

'Από έπιστολή τού ύπουργού κ. Γ. Κατσιφάρα σε ήμερήσια έφημερίδα γιά διάφορα θέματα τού NAT, τά όποια είχε θίξει ο πλοίαρχος κ. Ιωάν. Τολάκης, προκύπτει διτά τό Ταμείο έμμενει στήν άντιληψη τήν όποια άντερφε δι "Άρειος Πάγος δι σε περίπτωση πλειστηριασμού πλοίου ό ύπερθεματιστής εύθυνεται γιά τίς υποχρεώσεις τού συγκεκριμένου πλοίου πού υπήρχαν πρό τού πλειστηριασμού. Καί γιά νά έξουδετερώσει τή νομολογία τού 'Άρειος Πάγου έζητησε άπό τό ύπουργειο νά μή διαγράφεται πλοίο άπό τά έλληνικά νηολόγια έάν ο ύπερθεματιστής δέν έξοφλήσει τίς προηγούμενες οφειλές τού έκπλειστηριασθέντος πλοίου.

Πέρα από τά γενικότερα προβλήματα πού δημιουργεῖ αύτή η αύθαίρεση άξιωση τού NAT τά όποια έχουμε έξηγήσει σε πρόσφατο σχετικό σημείωμα στίς στήλες αύτές, έπισημαίνεται καί ένα άτόπημα σε βάρος τού 'Υπουργού, ή ύπογραφή τού όποιου χρησιμοποιήθηκε γιά νά θολωθούν τά νερά καί νά μήν γίνει εύρυτερα γνωστό στήν κοινή γνώμη τί άκριβώς συμβαίνει γύρω άπό αύτό τό συγκεκριμένο ζητημα καί, κατά μερικούς, γιά νά άποκρυβούν ή καί νά καλυφθούν άκομη εύθυνες. Ή έπιστημανση άφορά τή φράση πού περιέχεται στήν ύπουργική έπιστολή, σύμφωνα με τήν όποια «ζητήθηκε (προφανώς άπό τό NAT) νά μή διαγράφεται τό πλοίο δι ο ύπερθεματιστής δέν έξοφλήσει τίς υποχρεώσεις του (ή ύπογράμμιση δική μας) στό NAT», ένω ό ύπερθεματιστής δέν έχει καμμία υποχρέωση, διτδήποτε προέρχεται από έκπλειστηριασμού είναι έλευθερο βαρών.

Είμεθα άπολτα θέβαιοι διτό δι. Κ. Κατσιφάρας θά ζητήσεις έξηγήσεις από τούς άρμοδιους γι' αύτό τό άτόπημα πού έγινε σε βάρος του καί έπι πλέον διτό θά δώσει στή δημοσιότητα τά άνόματα δλων τών πλοίων πού έχουμε έκπλειστηριασθεί καί γιά τά όποια ζητήθηκε από τούς ύπερθεματιστές νά έξοφλήσουν τίς πρό τών πλειστηριασμών ύποχρεώσεις τους πρό τό NAT, καθώς καί τά μέτρα τά όποια έχουμε ληφθεί έναντιον έκεινων πού έδημοιώργησαν τίς υποχρεώσεις αύτές, φυσικά με ήμερομηνίες καί δλα τά άλλα συγκεκριμένα στοιχεία πού άφορούν αύτές τίς υποθέσεις.

Είναι πλέον καιρός νά ξεκαθαρισθεί ή έννοια τού ναυτικού γιατί γύρω άπό τήν έννοια αύτή έπικρατεί μεγάλη σύγχυση, είτε έπειδή δλοι σχεδόν οι «Έλληνες «βγγαλαν» κάποτε ένα ναυτικό φυλλάδιο, είτε γιατί άρισμένοι ταξιδεψαν γιά έλαχιστο χρονικό διάστημα. Τή σύγχυση αύτή τήν έπιτεινουν καί άρισμένα κόμματα — βουλευτής τού ΚΚΕ είπε στή Βουλή, κατά τή συζήτηση τού νομοσχεδίου γιά τά μέτρα γιά τή Ναυτιλία διτό ναυτικοί είναι δισοι κατέχουν ναυτικό φυλλάδιο — άλλα καί οι έφημερίδες. Μία άθηναϊκή έφημερίδα, στίς άρχες 'Ιουνίου, με τόν τίτλο «Σητούσε νά τόν στείλουν φυλακή άνεργος ναυτικός» αφίέρωσε ένα «δίστηλο» στήν περίπτωση ένος νέου 18 έτών ό όποιος ζήτησε νά καταδικασθεί γιά τήν κατοχή ένός στιλέτου καί άλητεία γιατί δέν έχει κανέναν στόν κόσμο, ούτε γονείς, ούτε χρήματα καί δέν είχε νά φάει. «Πήγα καί δούλεψα στά καράβια, είπε στήν άπολογία του. 'Από έκει έφερα τό στιλέτο. 'Οταν πήγα νά έργασθω σε φάμπτικα με έκμεταλλεύονταν. Τό μεροκάματο είναι 850 δρχ., καί έκεινοι μού έλεγαν: Είσαι με 500 δρχ.;» Αύτός λοιπόν, ο νέος πού έκανε κάποιο μπάρκο καί είναι δίγνωστο δι τόν «σήκωση» ή θάλασσα, έχρησθη ναυτικός καί μάλιστα άνεργος.

Πρό ήμερών προσήλθε στά «Ναυτικά Χρονικά» ένας άλλος νέος με ένα ιδιάζων προσωπικό πρόβλημα ό όποιος μάς ζήτησε νά καταχωρίσουμε μιά άνακοινωσή του στήν δημοσιότητα διτό έπι πού έκτω χρόνια ζήτει νά ναυτολογηθεί άλλα κανείς δέν τόν προσλαμβάνει. Αύτός ο νέος έπειδη κάποτε ταξιδεψε γιά άρισμένο χρονικό διάστημα θεωρεί τόν έαυτό τού ναυτικό καί ψάχνει γιά έργασία σε πλοία δημού δέν είναι δεκτός λόγω τού προσωπικού του προβλήματος.

Παρόμοιοι «ναυτικοί» υπάρχουν άρκετοι, μάλιστα άρισμένοι άπό αύτούς είναι έκεινοι πού έδω καί άρκετά χρόνια γυρίζουν στόν Πειραιά με τίς «ντουντούκες» άλλα ποτέ δέν έχουν τήν εύκαιρια νά έργασθούν.

Είναι καιρός πλέον νά ξεκαθαρισθεί η ήρα από τό σιτάρι.

NA TROPΟPOΙΗΘΕΙ ΑΜΕΣΩΣ

'Υπάρχει κάποιος νόμος πού προβλέπει διτί γιά τή μεταφορά δηλων άπό τόν έλληνικό χώρο, άκομη καί στήν περίπτωση πού τό φορτίο διακινείται με καθεστώς τράνζιτ, άπαιτείται ή ύποβολή μάς τυπικής δηλώσεως στίς άρμοδιες έλληνικές άρχες. 'Η παράλεψη αύτής τής δηλώσεως, διτσα καί δι τό φορτίο περιλαμβάνεται στίς φορτωτικές, δημοσιόργει προβλήματα σάν αύτά πού άντιμετώπισε πρό ήμερών στό λιμάνι τού Πειραιώς τό φορτηγό «Ρίτσα Μ.» καί ταυτόχρονα δίνει στίς έλληνικές έφημερίδες τήν εύκαιρια νά

PΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Μετά λόγης μας διαπιστούμεν διτί τό ζήτημα τών έπασφαλίστρων, ύπό τά όποια στενάζει η ναυτιλία μας δέν άντιμετωπίζεται ούτε παρά τών άμεσως ένδιαφερομένων πλοιοκτητών, άλλ' ούτε καί παρά τής άρμοδιας κρατικής ύπηρεσίας, μετά τής έπιβεβλημένης είς τήν σοβαρότητά του προσοχής.

— Τό άγγιλον «Rio Diamante», ήγοράσθη παρά τού οίκου τού κ. Ν. Λυκιαρδοπούλου, άντι 35.000 λιρών. Είναι 4.641 τον. γκρός, 2.815 τον. νέτ, 8.680 τον. φορτίου καί έναυπηγήθη τό 1928 είς τά ναυπηγεία «W. Gray & CO.».

— Ή τουρκική έθνοσυνέλευσις ένεκρινε το νομοσχέδιον διά την μονοπώλησην τής άκτοπλοΐας είς τά τουρκικά υδατά υπέρ μιάς προνομιούχου κρατικής έταιρίας.

— Υπό τών κ.κ. Γαϊτάνου καί Ξανθού πούλου ένα συνεταιρισμώ μετά τών κ.κ. Κουρκουλά καί Κρητικού, έξαγωγέων γεννημάτων, συνεστήθη έν Κωνστάντζη τής Ρουμανίας έταιρία με τόν σκοπόν σπως άσχοληθη είς ναυλώσεις, πρακτορεύσεις, μεσιτείας καί πάσης άλλης φύσεως ναυτικάς έργασίας.

— Ο καταρτισθείς ύπό τού Λόδι Λίστ ναυλοτιμάριθμος τού Μαίου σημειώνει καί νέαν μείωσιν, προελθούσαν κυρίως άπό τήν κατά 6 μονάδας έκπτωσιν τών ναύλων τής βορειοαμερικανικής άγορας.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 60/15-6-1933)

έπιτιθενται λαύρες κατά τής έλληνικής Ναυτιλίας — γιά τό «Ρίτσα Μ.» μιά άθηναϊκή έφημερίδα σε διοσέλιδο τίτλο της με τά πιό μεγάλα στοιχεία τού τυπογραφείου της έγραψε: «Υποπτη φωτιά σε πλοίο υποπτο». Φυσικά, ούτε ή φωτιά ήταν υποπτη — μιά συνηθισμένη αύτοανάφλεξη σε ένα - δύο σάκκους ζωτροφών — ούτε καί τό φορτίο — ήταν κυνηγετικές καραμπίνες πού προρίζονταν γιά τήν Κύπρο καί δχι γιά τόν Λίβανο πού πιθανολογούσε ή ίδια έφημερίδα.

Ο νόμος αύτός έχει δημιουργήσει παρόμοια προβλήματα καί σε άλλα έλληνικά πλοία — παλαιότερα «Ελληνη πλοίαρχος είχε καταδικασθεί σε φυλάκιση μερικών έτών γιατί έχει άμελησει νά ύποβαλει τήν τυπική δηλώση πού προβλέπει — άλλα σε κανένα ένοι από αύτά πού διέρχονται άπό τά έλληνικά λιμάνια καί τά όποια μεταφέρουν παρόμοια φορτία καί είναι εύλογο οι πλοίαρχοι τους νά μήν ύποβάλουν τήν τυπική δηλώση γιατί είναι άδύνατο νά γνωρίζουν οι ένοι τέτοιες λεπτομέρειες τής έθνικής μας νομοθεσίας. Πράγμα πού σημαίνει διτί φορτία άπλων — άκομη καί πολεμικών — είναι δυνατόν νά διέρχονται από τά έλληνικά λιμάνια



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΩΜΕΡΟΥ

Πάλι οι ἄτυπες ἐπιχειρήσεις

Ίδιαίτερο ἐνδιαφέρον προκάλεσε στό ναυτιλιακό χώρο τό αρθρίδιο τῆς 15ης Μαΐου γιά τις ἄτυπες ἐπιχειρήσεις, ἐνδιαφέρον πού ἀποδεικνύεται ἀπό ἀλλεπάλληλα τηλεφωνήματα καὶ ἐπισκέψεις πού δεχθήκαμε γιά τό θέμα αὐτό καὶ πού φώτισαν ἀκόμα περισσότερο τό πρόβλημα τό ὅποιο ὑφίσταται. "Ἐτοι πληροφορηθήκαμε διτουλάχιστον 15 ἔλληνικές ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις πού είναι συνεπέστατες στίς ὑποχρεώσεις τους είχαν ἀνάλογα προβλήματα — δηλαδή ἔχουν καταβάλει τήν ἀξία τῶν μηχανημάτων πού ἔχουν προμηθευθεῖ γιά πλοϊα τους ἀλλά παρ' δλα αὐτά οι λογαριασμοί αὐτοί ἔξακολουθοῦν νά ἐκκρεμοῦν καὶ νά τις βαρύνουν, μέ λίγα λόγια καλούνται νά πληρώσουν δύο φορές, πέρα ἀπό τή δυσφήμηση πού ὑφίστανται. Παράλληλα ὑπῆρξε καὶ μία δλλή πολὺ ἐνδιαφέρουσα πληροφορία, σύμφωνα μὲ τήν ὅποια οἱ ἔδω παραγγελιοδόχοι ἔχρεωναν μὲ μεγαλύτερα ποσά τά μηχανήματα ἀπό δ.τι οι κατασκευά-

στριες ἔταιρίες — καὶ αὐτό δεῖχνει διτο στό κύκλωμα ὑπεισέρχονται καὶ ἄλλα ἀτομα τά ὅποια μὲ τή συμμετοχή τους αὐτή ἔξασφαλίζουν πρόσθετα ἀλλά «ὑπόγεια» καὶ κατά συνέπεια μή φορολογητέα εἰσοδήματα.

Πρέπει, λοιπόν, νά ληφθοῦν μέτρα. Πρώτα ἀπό τίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις γιά τήν προστασία τῶν δικών τους συμφερόντων. Και ταυτόχρονα ἀπό τήν Πολιτεία, τό υπουργείο Οικονομικῶν πρωτίστως, τό υπουργείο Ἐμπορίου κλπ., ἀκόμη καὶ ἀπό τό ΙΚΑ, γιατί στίς ἄτυπες ἐπιχειρήσεις δεν καταβάλλονται οὔτε εισφορές γιά τούς ἐργαζομένους — λέγεται διτο οι εισφορές προστίθενται στόν μισθό τῶν ἐργαζομένων οι ὅποιοι μὲ τόν τρόπο αὐτόν ἐμφανίζονται νά ἀμείβονται καλύτερα ἀπό τούς υπελλήλους τῶν ἐπιχειρήσεων πού τηροῦν σχολαστικά τίς ὑποχρεώσεις τους.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

μέ διερχόμενα έχεινα πλοϊα τά ὅποια ἔκφοτάνουν παρτίδες ἐμπορευμάτων πού προρίζονται γιά τήν Ἐλλάδα, παραλαμβάνουν νέες παρτίδες καὶ συνεχίζουν τό ταξίδι τους γιά τόν προορισμό τους χωρίς νά ἀντιμετωπίζουν κανένα πρόβλημα, ἐν ἀντιθέσει μέ τά ἔλληνικά γιά τά ὅποια ή ἀμέλεια υποβολής τής τυπικής δηλωσεως σημαίνει τή δημιουργία προβλημάτων, καθυστερήσεις κλπ. καὶ δρισμένες φορές δόηγοῦν σέ ἀκραίες περιπτώσεις, δηλαδή τήν καταδίκη τού πλοιάρχου πού προαναφέραμε. Μέ λίγα λόγια, δηλαδή, πλήττεται μόνο τό ἔλληνικό πλοϊο γραμμῆς, τό ὅποιο καὶ μεταφέρει διάφορες παρτίδες ἐμπορευμάτων καὶ προσεγγίζει σέ πολλά λιμάνια.

Γιά τούς ἀνωτέρω λόγους καὶ γιά νά ἀποφεύγεται ή δημιουργία προβλημάτων ἔκει πού ούσιαστικά δέν υπάρχουν ἐπιβάλλεται νά τροποποιηθεῖ ἀμέσως ὁ σχετικός νόμος σέ δ.τι ἀφορά τά πλοϊα. Τόν λόγο έχει τό υπουργείο Ναυτιλίας.

ΟΙ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Πληροφορηθήκαμε πρόσφατα διτο ή ΚΥ.ΔΕ.Π, πού είναι ή ἀρμόδια υπηρεσία γιά τίς προμήθειες δημητριακῶν τῆς χώρας μας, προτίμησε νά ἀναθέσει τήν μεταφορά φορτίου σιτηρῶν σέ Δανούς ναυλωτές οι ὅποιοι προσέφεραν νάυλο χαμηλότερο κατά 1 σέντ ἀπό τόν ἐνδιαφέρομένον «Ἐλληνα πλοιοκτήτη, χωρίς βέβαια οι κρατικοί λειτουργοί νά ἀντιληφθοῦν διτο οι Δανοί είχαν ναυλώσει κάποιο ἀλλο ἔλληνικό σκάφος μέ χαμηλότερο

ναύλο, ἀποκομίζοντας μέ τόν τρόπο αὐτόν ἔνα ικανό κέρδος σέ σκληρό συνάλλαγμα.

Ἔχομε γράψει πολλές φορές διτο διγοκος τῶν μεταφερομένων ἔλληνικῶν φορτίων είναι πολύ μικρός, ἀντιστοιχεὶ περίπου στό 3% τής ἔλληνόκτητης χωρητικότητας, γιά νά στηρίξει τήν μεγάλη ἔλληνική Ναυτιλία.

Ἄλλα καὶ πέρα αὐτού ή χώρα μας είναι σταθερά τοποθετημένη υπέρ τού ἐλεύθερου ἀνταγωνισμού καὶ κατά τών τάσεων προστατευτισμού. Στήν προκειμένη, δημως, περίπτωση νομίζουμε διτο ή μεταφορά αὐτή, δηλαδή, καὶ οι δλλες πού πραγματοποιοῦνται γιά λογαριασμό τού Δημοσίου, μποροῦσε νά ἀναταθεῖ σέ «Ἐλληνες ναυλωτές γιά νά ἐπωφεληθοῦν αὐτοί — καὶ συνεπώς καὶ δι τόπος ἀπό τή διαφορά πού πέτυχαν οι Δανοί. Αὐτό δέν ἀποτελεῖ οὔτε προστατευτισμό, οὔτε διάκριση καὶ δέν μπορεῖ νά προκαλέσει καρμία ἀντίδραση. «Ἄς ἀκολουθήθει, λοιπόν, στίς προσεχείς μεταφορές τού Δημοσίου αὐτή ή δός.

ΟΙ ΝΑΥΤΑΠΑΤΕΣ

«Οπως είχε ἀνακοινώσει στήν πρόσφατη σύνοδο τού I.M.B. ή υπουργός Δικαιοσύνης κ. Γεώργιος - Ἀλέξανδρος Μαγκάκης κατά τήν ἔξαγγελία τής δημιουργίας ναυτιλιακού δικαστηρίου στόν Πειραιά, δύο ὑποθέσεις γιά ναυταπάτες πού ἀφοροῦσαν τά πλοϊα «Μπέτου» καὶ «Κάστωρ» δόηγοῦνται πλέον στό Πενταμελές Ἐφετείο τού Πειραιώς γιά τή δικαστική κάθαρση. Οι κατηγορούμενοι στίς ὑποθέσεις αὐτές ἀνέρχονται σέ 13, θέ-

λομε δέ νά ἐλπίζουμε διτο δέν θά καθυστερήσει καὶ δι προώθηση τών ύπολοίπων ύποθέσεων πού έκκρεμοῦν γιά νά ξεκαθαρίσει ἐπί τέλους αὐτή ή κατάσταση πού δημιουργοῦσε προβλήματα στό σύνολο τής Ναυτιλίας μέ ἀποτέλεσμα δλοι συλλήβδην οι ἐφοπλιστές μας νά κατηγοροῦνται ἀπό ἔκείνους πού δέν συγχωροῦν τήν ἐκπληκτική ναυτιλιακή ἀνάπτυξη μας σάν ένοχοι ναυταπατών, ἐνώ στήν πραγματικότητα υπῆρξαν οι τίδιοι θύματα ναυταπατών.

ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΩΣ

Τό υπουργείο Ναυτιλίας είχε προχωρήσει τίς τελευταίες ἡμέρες στό σχέδιο ἐνός διαβήματος πρός τήν «Ἀγκυρα μετά τήν ἀρνηση τών τουρκικῶν ἀρχών στό Κουσάντασι νά ἀποδεχθοῦν πιστοποιητικό ἔλληνηκής ἀνακαταμετρήσεως κρουαζιεροπλοίου, ἀξιώνοντας τό πιστοποιητικό νά προέρχεται ἀπό Νηογνώμονα. «Υπηρεσιακοί παράγοντες ἐκτιμούσαν διτο τό πρόβλημα δημιουργηθήκε ἀπό κατωτέρους ύπαλληλους στό Κουσάντασι οι οποίοι δέν έχουν πείρα ἀπό τά κρατοῦντα διεθνώς στόν ναυτιλιακό χώρο καὶ ἐξέφραζαν τήν ἀντίληψη διτο μέ τό διάβημα στήν «Ἀγκυρα — μέσω τού υπουργείου «Ἐξωτερικών — τό πρόβλημα θά ρυθμισθεῖ. «Ἡ ἀντίληψη αὐτή ἐνισχύεται καὶ ἀπό τήν προθυμία πού ἐπέδειξε ἐν προκειμένω η τουρκική πρεσβεία στήν «Ἀγκυρα βεβαίωση πού είχε χορηγηθεῖ στήν ἐνδιαφερομένη πλοιοκτήτρια ἐταρία ἀπό τόν Νηογνώμονα, τήν κλάση τού οποίου φέρει τό κρουαζιερόπλοιο γιά τό διποίο ἀνέκυψε τό πρόβλημα.

Θέλομε καὶ ἐμεῖς νά ἐλπίζουμε διτο τό πρόβλημα θά ρυθμισθεῖ σύμφωνα μέ τά κρατοῦντα στό διεθνή ναυτιλιακό χώρο, καλό δημως θά ἡταν νά ὄργανωθοῦμε καὶ ἐμεῖς καλύτερα γιά νά μήν ἀντιμετωπίζουν τά πλοϊα μας παρόμοιες ή ἀνάλογες περιπτώσεις.

ΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΠΑ ΤΑ ΝΗΣΙΑ

«Ἡ ἐλλειψη τής ἀπαραίτητης ύποδομής στά νησιά (ἀνυπαρξία κατάλληλων ἀποθηκών κλπ.) έχει δημιουργήσει ἑνα μόνιμο πρόβλημα στόν ἔφοδιασμό τους μέ υγρά καύσιμα καὶ ηδη έχει γίνει σχεδόν καθημερινό φαινόμενο, δηλαδή προκύπτει ἀπό τίς σχετικές ἀνακοινώσεις τού υπουργείου, ή μεταφορά εύφλεκτων φορτίων ἀπό ἀσυνείδητους δόηγούς φορτηγών αὐτοκινήτων πού διακινοῦνται μέ ἐπιβατηγά - όχηματα γαγά. Γιά νά ἀποφευχθοῦν οι κίνδυνοι πού δημιουργοῦνται ἀλλο καὶ γιά νά ἀπαλλαγοῦμε δριστικά ἀπό αὐτό τό πρόβλημα ή λύση είναι ὁ ἔφοδιασμός τών νησιών μέ καύσιμα νά γίνεται μέ βαρέλια. «Ἡ λύση αὐτή έχει ἔφαρμασθεῖ σέ δλλες χώρες, λόγου χάρη στήν Κύπρο, δημως δέν ύπηρχε η ἀπαραίτητη ύποδο-

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL – TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 – TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

μή, και έχει άποδώσει. 'Αντί, λοιπόν, νά μεταφέρονται μέ τά έπιβατηγά - όχηματα γαγά τά βυτιοφόρα μέ τά ύγρα καύσιμα, προτιμότερο είναι νά έφοδιαζονται τά νησιά μέ καύσιμα σε βαρέλια πού θά μεταφέρονται μέ φορτηγά πλοια.

ΝΑΥΠΗΠΚΑ

Μείωση διεθνώς κατά τό πρώτο τρίμηνο τού έτους, σύμφωνα μέ τά στοιχεία τού Λόγιντς Ρέτζιστερ, τόσο στά ύπο ναυπήγηση σκάφη δσο και στά ύπο παραγγελία.

Στά τέλη τού περασμένου Μαρτίου ύπηρχαν 1.838 πλοια ύπο ναυπήγηση 15,6 έκατομ. τον. γκρός και 979 ύπο παραγγελία 10,9 έκατομ. τον. γκρός. Και στίς δύο αύτές κατηγορίες σημειώθηκε μείωση έναντι τού τοννάς πού ναυπήγηθηκε ή παραγγέλθηκε κατά τό τέταρτο τρίμηνο τού 1982, ένων οι συνολικές παραγγελίες πού άνατέθηκαν κατά τήν διάρκεια τού πρώτου τριμήνου τού 1983 έφθασαν τούς 2 έκατομ. τον. γκρός, κατά 2,4 έκατομ. τόννους ολιγότερες τών παραδοθέντων σκαφών κατά τήν ίδια χρονική περίοδο.

'Εκείνο πού χρήζει ιδιαίτερης προσοχής, είναι τό γεγονός δτι άπο τούς 26,6 έκατομ. τον. γκρός πού βρίσκονται σήμερα ύπο παραγγελία, περισσότερο άπο τό 90% ή περίπου 24 έκατομ. τον. γκρός είναι πρός παράδοση μέχρι τό τέλος τού 1984, τοννάς πού άναμφιβολα δέν μπορεί νά άντισταθμισθεί μέ τά διαλύμενα σκάφη, έπιτείνοντας δυστυχώς τήν υπερροσφόρα στίς περισσότερες βασικές κατηγορίες πλοιών.

'Από τό ύπαρχον συνολικό ναυπηγικό καρνέ τά μπάλκ κάρριερ καλύπτουν τό 47% άκολουθούμενα άπο τά φορτηγά, πού άντιπροσωπεύουν 21,9% τής ύπο ναυπήγηση χωρητικότητος και έπονται τά δεξαμενόπλοια μέ 16,6% τού συνόλου.

Πρώτη ναυπηγική χώρα ή 'Ιαπωνία μέ 8.849 πλοια ύπο παραγγελία, άκολουθούμενη μέ μεγάλη διαφορά άπο τήν N. Κορέα μέ 2.183 σκάφη, ένώ τήν τρίτη και τέταρτη θέση καταλαμβάνουν ή 'Ισπανία και ή Πολωνία μέ 1.554 και 1.511 σκάφη άντιστοιχα.

'Από τά παραδοθέντα κατά τό πρώτο τρίμηνο τού τρέχοντος έτους σκάφη ώς πλέον άξιόλογα θεωρούνται τό μεγαλύτερο μέχρι σήμερα μπάλκ κάρριερ «Chishirokawa Maru» 224.666 τον. d.w. πού κατασκεύασαν οι 'Ιάπωνες γιά ήμεδαπούς πλοιοκτήτες και τό χωρητικότητος 85.000 κυβ. μέτρων ύγραεριοφόρο «Floreal» 50.698 τον. γκρός πού ναυπήγηθηκε στήν Γαλλία.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΥΝ ΚΑΜΨΗ

Μολονότι κατά τά τελευταία έτη ή ναυπηγική βιομηχανία τής Νοτίου Κορέας γνώρισε μεγάλη άναπτυξη, ήδη οι προοπτικές γιά τό μέλλον δέν είναι ίδιαίτερα αισιόδοξες. Γιά τό 1983 άναμένεται σημαντικός περιορισμός τής δραστηριότητας τών ναυπηγείων τής χώρας, οι ήπειθυνοι παράγοντες τής όποιας πιστεύουν πώς θά έφετος, μέ τό ένδεχόμενο μάλιστα ή τάση αύτή νά συνεχισθεί και στό 1984. "Όπως είναι φανερό, η κατάσταση αύτή άντανακλά τή γενική μείωση τών ναυπηγικών παραγγελιών, η όποια έθιξε έξ ίσου τά

ναυπηγεία τής Κορέας παρά τίς μειωμένες τιμές τους. 'Υπάρχουν δέ οι ύποστηριζοντες δτι ή φαινομενική άναπτυξη τής νοτιοκορεατικής ναυπηγοβιομηχανίας έγινε σε βάρος τής άποδοτικότητος. Γιατί ή προσπάθεια έξασφαλίσεως άπασχολήσεως έκανε τά ναυπηγεία νά δέχονται χαμηλές τιμές, τίς δόποιες έστηριζε ή Κυβέρνηση μέ τίς συνεχώς αύξουσες έπιχοργήσεις της.

ΤΟ MONO ΜΕΣΟ

'Ομόφωνα τό τελευταίο συνέδριο τής 'Ιντερτάνκο διαπίστωσε δτι ή πτώση τής τιμής τού πετρελαίου δέν δικαιολογεί καμμία αισιοδοξία γιά τή βελτίωση τής ναυλαγοράς τών δεξαμενοπλοίων. Μολονότι ή δημιουργία άποθεμάτων μπορεί νά έπιφερει κάποια προσωρινή ίψωση τών ναύλων, ή κατάσταση παραμένει σοβαρά λόγω τής παντελούς σχεδόν άνυπαρξίας χρονοναυλώσεων, τής καταβαραθρώσεως τών τιμών τών πλοίων και τής άσθενετατος ζητήσεως σε δύλους τούς τομείς φορτώσεως. Τό πλεόνασμα χωρητικότητας δέν ήταν ποτέ τόσο σημαντικό σε μιά έποχη πού τίποτα δέν προμηνύει μιά διαρκέστερη αύξηση τής ζητήσεως πετρελαίου.

Μέ τίς συνθήκες αύτές τό μόνο μέσο γιά νά πλησιασθεί μιά κάποια ισορροπία προσφοράς και ζητήσεως είναι ή δσο τό δυνατόν μεγαλύτερη διάλυση δεξαμενοπλοίων. Εύτυχώς τό ρεκόρ τών πωλήσεων πρός διάλυση τού 1982 μέ 25 έκατομ. τόννων έλπιζεται δτι θά έκεπερασθεί έφετος, δεδομένου δτι στό πρώτο τετράμηνο τού έτους πουλήθηκαν γιά διάλυση σκάφη 9 έκατομ. τόννων. Γιά τό λόγο αύτό τό συνέδριο τής 'Ιντερτάνκο χαιρέτισε μέ ίκανοποίηση τό γεγονός δτι οι περισσότερες έταιριες πετρελαίου έπειρασαν ήδη τούς άρχικους δισταγμούς πού είχαν γιά τή διάλυση δεξαμενοπλοίων.

Η ΘΑΛΑΣΣΟΚΡΑΤΕΙΡΑ

Μέ τίτλους δπως «ό βρετανικός στόλος ξεφουσκώνει σχολιάζει ή ναυτιλιακός τύπος τή συνεχή συρρίκνωση τής άγγλικής έμπορικης ναυτιλίας, τής όποιας ή κυρίαρχος ρόλος είχε συνδέσει έπι αιώνες τό δύναμη

τής χώρας μέ τήν έννοια τής θαλασσοκρατορίας.

Κατά τήν "Ενωση τών Βρετανών 'Εφοπλιστών, ή αιτία βρίσκεται δχι στήν ποιότητα τού στόλου, ο όποιος παραμένει ίκανός και άποδοτικός, άλλα στήν συνδυασμένη συμφορά τής διεθνούς ύφεσεως, τού πλεονάσματος τής χωρητικότητας και τής προστατευτικής πολιτικής διαφόρων χωρών.

"Έτσι τό βρετανικό πλοίο έχει πάψει νά είναι συναγωνιστικό και συνεχώς έγκαταλείπει κατ' άναγκη τό έθνικό νηολόγιο, μειώνοντας τή σύνθεση τού στόλου μέσα σε ένα χρόνο κατ' 126 μονάδες συνολικού τονάζ 4,7 έκατομ. τον. d.w. και φέροντας τή ναυτιλιακή δύναμη τής χώρας κάτω τού ήμισεος τής δυνάμεως τού 1975.

Κατά τούς βρετανούς έφοπλιστάς, ή μόνη και άποκλειστική λύση βρίσκεται πρός τό παρόν στή μεταφορά τών πλοίων ύπο ξένες σημαίες, που έπιτρέπουν τή μείωση τού κόστους έκμεταλλεύσεως. Είναι ή μόνος τρόπος γιά νά έπιζησουν στήν περίοδο τής κρίσεως, νά διατηρηθούν στή βρετανική πλοιοκτησία άντι νά πουληθούν σε ένονος και νά διασώσουν τίς θέσεις άπασχολήσεως γιά τούς βρετανούς ναυτικούς.

ΑΝΤΙΤΙΘΕΤΑΙ Η ΡΩΣΙΑ

Στή συνέλευση τής Μπώλτικ Μαρίν Κόνφερανς πού έγινε πρόσφατα στή Μαδρίτη, ο σοβιετικός έκπρόσωπος άνεφερε δτι δέν ήλθε άκομη ή καιρός γιά μιά συμφωνία στήν κατανομή τών χύμα φορτίων. Μολονότι έξεφρασε τίς προσωρικές του άποψεις, ή γενική έντυπωση ήταν πώς δέν πρέπει νά άπέχουν άπο τήν έπισημη άποψη τής χώρας του, ή δοποία φαίνεται δτι πρός τό παρόν άντιτίθεται στήν έφαρμογή ένός κώδικος συμπεριφορᾶς γιά τά χύδην φορτία.

"Όπως ήταν φυσικό, οι έκπρόσωποι του έφοπλισμού τής Δύσεως, οι όποιοι δέν βλέπουν εύχαριστως τήν έπέκταση τής κατανομής τών φορτίων, δκουσαν μέ ίκανοποίηση τήν άνωτέρω δήλωση, ή όποια συνοδευόταν άπο τή διαπίστωση δτι ή καθιέρωση ένός τέτοιου κώδικα συνιστά μορφή προστατευτισμού, άφειλόμενου στό πλεόνασμα τού τοννάς και θά έχει σάν άποτέλεσμα τήν έπίταση τού άνταγνωσμού.

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, 3113384, 3113397, 3110483,

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

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

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

CABLE: HELLASMAR BARIES

"Οπως είναι γνωστό, την κατανομή τών χύμα φορτίων μέ τη προώθηση και έφαρμογή ένός κώδικα άναλογου με τόν κώδικα συμπεριφοράς της UNCTAD γιά τις μεταφορές τών τακτικών γραμμών ύποστηριζουν οι υπό ανάπτυξη χώρες, που άποβλεπουν σ' αυτόν ώς μεσον άναπτυξεως τών έθνικών στόλων των, πράγμα γιά τό δύοιο έκφραζουν σοβαρές άμφιβολίες οι ειδικοί τών θαλασσιών μεταφορών.

ΠΩΣ ΝΑ ΔΙΑΤΕΘΟΥΝ ΟΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Είναι φανερή ή διαμάχη μεταξύ τής Ναυτιλιακής Διοικήσεως και τής Γερουσίας τών ΗΠΑ όws πρός τόν καλύτερο τρόπο χρησιμοποιήσεως τών κρατικών ναυτιλιακών έπιχορηγήσεων. Έτσι, ένω ή Ναυτιλιακή Διοίκηση — άκολουθούσα ασφαλώς τήν κυβερνητική πολιτική — ζήτησε γιά το οίκονομικό έτος 1984 ποσό 483 έκατομ. δολαρίων ἀπό τα όπια τά 401 έκατομ. Θά διατεθούν οι επιχορηγήσεις έκμεταλλεύσεως, οι προθέσεις τής Γερουσίας τείνουν στήν έπαναφορά τών έπιχορηγήσεων ναυπηγήσεως μέ ποσόν πού θά υπερβαίνει τά 200 έκατομ. δολαρίων.

Κατά την άποψη της Ναυτιλιακής Διοικήσεως, οι ζητηθείσες πιστώσεις θα έπαρκε σουν γιά την έπιχορήγηση ίσου άριθμου πλοίων μέ τό 1983, δηλαδή 130 φορτηγών και 21 μπάκ λαριστών. Ένω ή άξηση τών πιστώσεων τών ναυπηγικών έπιχορήγησεων θά μεγάλωνε άσυμφόρως και άδικαΙολγήτως τό δημόσιο χρέος, δεδομένου ότι οι τιμές τών άμερικανικών ναυπηγείων είναι δύο και τρεις φορές ύψηλότερες τών ξένων ναυπηγείων, ή έπιχορήγηση θά έπρεπε νά φθάσει στό 65% της τιμής τού πλαιού. Ετοι τά 200 έκατον. Δολλαρία δέν θά έφθαναν παρά μόνο γιά τρία πλοία κοντέινερς, πού θά άπτολουσαν ένα έξαιρετικά δαπανηρό και άπρόσφορο μέσο άνανεώσεως τού έθνικού στόλου.

Η ΣΥΜΒΑΣΗ MARPOL

Τόσο οι ΗΠΑ όσο και η Λιβερία άντιμετωπίζουν τό ενδεχόμενο νά έπικυρώσουν τη διεθνή σύμβαση MARPOL του IMO για την πρόληψη ρυπάνσεως της θαλάσσης, χωρίς έπικυρωση τών παραρτημάτων περι θαλασσών ζωνών και ναυαγημάτων πλοίων.

Τά παραπήματα αυτά είναι προαιρετικά, άλλα είναι ζήτημα δια μία χώρα μπορεῖ νά μήν τά έπικυρώσει, έφ' οσον δέν έξεδήλωσε τέτοια πρόθεση — δηποτες έκανε ή Μεγ. Βρετανία — κατά τήν έπικυρώση τής Συμβάσεως. Πάντως μιά τέτοια άπόφαση τῶν ΗΠΑ και τῆς Λιβερίας θά καθυστερήσει για πολλά χρόνια τήν έναρξη έφαρμογής τής Συμβάσεως.

“Η Ελληνική κυβέρνηση με τό N. 1269/82 κύρωσε τά τρία πραιτερικά παραρτήματα της MARPOL, μία πλήρη άνάλυση τών όποιων παρουσιάζεται σε έπομενες σελίδες τού παρόντος τεύχους.

Στις Ήνωμένες Πολιτείες, ή άρμοδια υπηρεσίας της Coast Guard, που έχει την εύθυνη της πολιτικής έπι των συμβάσεων του IMO, δήλωσε ότι μελετώνται άκομη οι νομικές και πρακτικές έπιπλώσεις της συμβάσεως. Δήλωσε έπισης ότι έάν οι ΗΠΑ άποφασίσουν να την κυρώσουν, θά έπρεπε νά κατασκευασθούν σε ζέλα τά λιμάνια της χώρας έγκαταστάσεις ύποδοχής, πού είναι ιδιαίτερα πολυέξοδες. Φρονεί πάντως ότι η έπικυρωση των προαιρετικών παραρτημάτων θα

καταστεί τελικά άναπόθευκτή στό προσεχές μέλλον και γι' αυτό πρέπει νά προετοιμασθούν τά μέτρα που θά λάβουν οι ΗΠΑ όταν θά άναγκασθούν νά έπικυρώσουν διόλκηρη τή σύμβαση MARPOL.

ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ

"Υστερα από διαμαρτυρία της δικής μας ΠΝΟ κατά τού ναυτεργατικού συνδικάτου της Ν. Κορέας τό όποιο χορηγεί βεβαιώσεις σε πληρώματα τών όποιων οι συμβάσεις ναυτολογήσεως περιέχουν χαμηλότερο μισθολόγιο, ή ΔΟΜ ζήτησε από τη ναυτεργατική "Ενωση της Ν. Κορέας — ή όποια άποτελεί μέλος της ΔΟΜ — νά αναλάβει την εύθυνη τής προσφοράς άπασχολήσεως από τά διάφορα πρακτορεία ναυτικής έργασιας. Σημειωτέον διτί οι αντίστοιχες βεβαιώσεις που χορηγεί ή ΔΟΜ θεωρούνται σάν άποδειξη διτί τό πλήρωμα άπολαύει τού ύπο της ΔΟΜ όριζομένου κατωτέρου μισθολογίου και τών συμπεφωνημένων δρων έργασιας. "Όπως διμως δήλωσε ό αναπληρωτής Γενικού Γραμματεύς της ΔΟΜ ύπάρχουν πολλά γραφεία που προσφέρουν όλοκληρο πλήρωμα μέ 28-30 γιλιάδες δολλάρια, τή στιγμή πού μέ το μισθολόγιο της ΔΟΜ ένα τέτοιο πλήρωμα θά στοίχιζε τουλάχιστον 60.000 δολ¹ρια. Ή αποκάλυψή τους διμως είναι δύσκολη λόγω τής πρακτικής τών διπλών έγγραφων που έφαρμόζουν. Έξ δλου, παρά τό γεγονός διτί τό νοτιοκορεατικό υπουργείο 'Έργασιας, άνελαντε νά ξεκαθαρίσει τό ζήτημα, ή Επικράτουσα σύγχιση όρμοδιοτήτων μέ δλα ύπουργεια δυσχεραίνει τήν κατάσταση. Πάντως, πρός τό παρόν, δέν θά χορηγούνται βεβαιώσεις σε νοτιοκορεατικά πληρώματα και οι παλιές βεβαιώσεις θά άνανεωθούν.

ΟΙ ΓΑΛΛΟΙ ΚΑΙ Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

‘Η γαλλική συνάδελφος „journal de la Marine Marchande“ ἀναφέρεται σε σχόλιο της στή διαμαρτυρία τοῦ κ. Ἀνδρέα Ποταμιάνου, ὡς Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν „Επιβατηγών καὶ Τουριστικῶν Πλοίων, πρός τὸ γαλλικὸν ὑπουργεῖο Τουρισμού, γιά τούς συναλλαγματικούς περιορισμούς των Γάλλων τουριστών πού πηγαίνουν στὸ ἔξωτερικό. Τό γεγονός ὅτι ἀπό τό περιορισμό τῶν 2.000 φράγκων κατ’ ἀπομονώθηκε τοῦτο μόνο τά-ἀεροπορικά εἰσιτήρια καί δχι τά ἀτμοπολικά εἰσιτήρια, ἀποτελεῖ ἀδικη μεταχείριστη τῆς θαλασσίας περιηγήσεως, ἀπό τὴν όποια ἡ Γαλλία γενικώς δὲν ὀφελεῖται ὀλίγα. „Ἄς μη λησμονούμε, προσθέτει ο κ. Ποταμιάνος, διτά τά ἐλληνικά κοομαζεισθόπλοια

Τό Σχόλιο τοῦ 15θημέρου

Η δήλωση της Βρετανικής 'Ενώσεως Εφοπλιστών, ότι ο κοινωνικός διαχωριμός τών άξιωματικών και τού πληρώματος στά πλοια δέν είναι άναγκαιος, προάλεσε σοβαρή διαμάχη μεταξύ τών Βρετανών ναυτικών. Τη διαμάχη έπειτα έκαψε η British Petroleum νά παραγγείται τρία νέα μεγάλα σκάφη με ένοπλους χώρους έξυπηρετήσεως άξιωματικών και πληρώματος, δεδομένου ότι οι χωριστά κυλικεία, έστιατρια και διαερίσματα, δχι μόνο δέν χρειάζονται άλλα δημοφιλή και στην άναγκη μεγαλυτέρου άριθμού προσωπικού.

Από τη μά πλευρά το συνδικάτο των ξιωματικών Ε.Ν. έξέφρασε τήν πλήρη ποδοκιμασία του θεωρώντας τίς καθιερωμένες διακρίσεις σάν αναφαίρετο διώγμα τό όποιο δέν έννοούν νά άποχωσθοιν. Από την άλλη πλευρά το συνδικάτο των πληρωμάτων, δήλωσε ότι καταρεῖ μέν τη συμπεριφορά τών ξιωματικών που θεωρούν τη «προνόμια» αύτά μέρος τών αποδοχών τους, άλλα αύτά δέν είναι άρκετό γιά νά παρατείνει τόν οινωνικό διαχωρισμό στήν έποχή μας, αιχαρετίζουν τήν άρχη τής ένονοποίησες τών χώρων ψυχαγωγίας και ένδιαιτήσεως. Μιά ένονοποίηση πού έκφράζει τήν άλλη έννοια τής ύπηρεσιακής ισοτιμίας. Ο θαλαμηπόλος θά σερβίρει τόν ξιωματικό, χωρίς δμως νά μειώνεται ή έπαγγελματική του άξιοπρέπεια. Γιατί ή έργα α του αύτή δέν θά είναι μιά δουλική έπαγγελματική άλλα μιά παροχή έπαγγελματικής ύπηρεσίας. Aliud est servum esse, aliud servire, έλεγαν οι Ρωμαίοι. Ο έργοι μεθερμνευσύμενον: άλλο νά είσαι ούλος κι άλλο νά δουλεύεις.

μεταφέρουν χιλιάδες Αμερικανών τουριστών σε γαλλικά λιμάνια, διτά πάρα πολλά ελληνικά κρουαζιέρπολαια έχουν άγορασθεί ή ναυπηγηθεί στη Γαλλία και διτά τά περισσότερα από άντα όμοράζουν από τη Γαλλία άπειρα είδη και άνωβά καταναλώσεων.

Κατά τήν κρίση τού σχολιαστού, ή διαμαρτυρία είναι ήδη χωρίς άντικείμενο, δεδομένου ότι οι Γάλλοι μπορούν ν' άγοράσουν όλα τά ταξίδια τού έξωτερικού πού διαθέτουν τά γαλλικά πρακτορεῖα, έφ' ίδσσον έχουν άναγγελθεί άπό τα πρακτορεῖα αύτά πρό της 25 Μαρτίου. 'Εξ άλλου άνεκαθεν τά άτμπολικά είσιτηρια άγοράζονταν στή Γαλλία σέ φράγκα, δημοσιεύοντας και τά άεροπορικά είσιτηρια. Τό μόνο μειονέκτημα είναι ότι οι Γάλλοι δέν μπορούν νά κάνουν παρά μόνο τίς κρουαζιέρες πού πωλούν τά γαλλικά πρακτορεῖα και δέν μπορούν π.χ. ν' άγοράσουν στήν 'Αθήνα τό είσιτηριο μιάς κρουαζιέρας στό Αίγαιο. 'Αλλά ή ζημία — φρονεῖ πάντας ο Γάλλος σχολιαστής — θά είναι άσημαντη γιά τούς "Ελληνες" έφοπλιστές, δεδομένου ότι διάφοροι τών έλευθέρων τουριστών είναι έλαχιστος.

Τούς ισχυρισμούς τοῦ Γάλλου σχολιαστοῦ ἀνατρέπουν ὅμως οἱ δηλώσεις τοῦ ὑπουργοῦ Ἐθνικῆς Οἰκονομίας κ. Γερ. Ἀραένη, ὁ οποίος κατά τὴν πρόσφατη ἐνημέρωση γιὰ τὴν πορείᾳ τῆς οἰκονομίας ἀνέφερε ὅτι οἱ περιορισμοὶ στοὺς ταξιδιώτες που ἐπέβαλλαν οἱ «φίλες» χώρες Γαλλία και Γιουγκο-λαβία σημαίνουν γιὰ τὴν Ἑλλάδα μείωση συναλλάγματος ὑψους 150 ἑκατομ. δολλαρίων.



Σκέψεις... έξελίξεις... και προοπτικές...

Μέ βασικό στόχο τών έπτα περισσότερο άνεπτυγμένων χωρών τόν περιορισμό τού πληθωρισμού στή Δύση, έληξε ή τριήμερη οικονομική διάσκεψη τού Γουιλλιαμ-σμπεργκ.

Οι συμφωνηθείσες βασικές έπιδιωξεις γιά τήν μείωση τών έπιτοκίων, τήν ένθαρρυνση τών παραγωγικών έπενδύσεων, τή βελτίωση τών συνθηκών τού διεθνούς νομισματικού συστήματος και ή ύποσχεση τών βιομηχανικών χωρών νά σταματήσουν τόν προστατευτισμό και άναλογα μέ τόν βαθμό οικονομικής άνακαμψεως, νά άρουν τά έμποδια στίς έμπορικές συναλλαγές κρινονται ώς εύνοικές γιά τό μέλλον τών θαλάσσιων μεταφορών, έφόσον ύλοποιηθούν μέ γοργό ρυθμό και δέν παραμείνουν άπλες μεγαλόστομες διακηρύξεις στά «χαρτιά».

Τά ναυπηγεία τής Ιαπωνίας και τής Νοτ. Κορέας έξακολουθούν νά προσελκύουν άθροες νέες παραγγελίες.

Μετά τήν «Σάνκο και τούς "Ελληνες, σημειώσασε τίς τελευταίες έβδομάδες παραγγελίες τών Νορβηγών γιά 20 μπάλκερ χωρητικότηος μεταξύ 29-40.000 τον. d.w. και πέντε πρόντακτ κάρριερ τών 35.000 τον. d.w., ένω μόλις πρό ήμερών άνακοινώθηκε ή παραγγελία τών Ίρανών στήν Κορέα γιά 12 μπάλκ κάρριερ τών 42.500 τον. d.w.

Δικαιολογημένα πλέον έκφράζονται ζωηρές άνησυχίες και πάμπολλες άμφιβολίες γιά τήν ένδεχόμενη άνακαμψη τής άγορᾶς έντος τής έπομένης διετίας καθώς τό 7% τού παγκόσμιου στόλου τών μπάλκ κάριερς άργει, οι δέ νέες παραγγελίες πλησιάζουν τό 17% τής σημερινής συνολικής χωρητικότηος πού άνερχεται σέ 165 έκατομ. τον. d.w.

Τήν άντιξότητα τών συνθηκών τής άγορᾶς ύπογραμμίζει και ή πρόσφατη μελέτη τής «Μιτσού», κατά τήν όποια οι νέες πα-

ραγγελίες μπάλκ κάρριερς πού συνολικά άνέρχονται σέ 250 πλοία μεγέθους 25-45.000 τον. d.w. και σέ 100 «πάναμαξ», έξασθενίζουν κάθε σοβαρή προοπτική άνακαμψεως τής άγορᾶς πρό τού 1985:

Σύμφωνα μέ στοιχεία πού συγκέντρωσαν οι Βρεταννοί ναυλωμεσίτες «Έγκαρ Φόρεστερ», ή παγκόσμια ύπο ναυπήγηση χωρητικότητα, γιά τίς βασικές κατηγορίες πλοίων, έμφανιζε τά τελευταία χρόνια τήν άκολουθη έξελιξη (σέ έκατομ. τον. d.w.).

Δεξ/ πλοία	Μικτά Μπάλκ Φορτηγά	Κάρρ. γά
Δεκέμβριος 79	19,0	2,5
Δεκέμβριος 80	17,9	3,8
Δεκέμβριος 81	12,0	3,8
Δεκέμβριος 82	10,1	2,8
Μάρτιος 83	9,2	2,4
	25,6	7,9

Οι άριθμοί αποδεικνύουν δτι μέ έξαιρεση τά μπάλκ κάρριερς όπου συνεχίζονται οι άθροες παραγγελίες, ή ύπο παραγγελία χωρητικότηος στίς λοιπές κατηγορίες σκαφών μειώνεται.

Μικρή μείωση τού παροπλισμένου στόλου διεθνώς κατά 30 σκάφη, άναφέρει ή τελευταία έκθεση τού Ινσιτούτου Ναυτιλιακής Οικονομίας τής Βρέμης, γιά τό μηνιαίο διάστημα μεταξύ 15 'Απριλίου — 15 Μαΐου 1983.

Σύμφωνα μέ τά στοιχεία τού Ινσιτούτου, τά παροπλισμένα μπάλκ κάρριερς μειώθηκαν σέ 300 σκάφη 10,1 έκατομ. τον. d.w. και τά φορτηγά σέ 295, 2,5 έκατομ. τον. d.w.

'Αντιθέτα, μικρή αύξηση σημειώθηκε στά δεξαμενόπλοια πού έφθασαν συνολικά τά 364 σκάφη, 59,3 έκατομ. τον. d.w. ένω παρο-

πλίσθηκαν τρία άκομη σκάφη τακτικών γραμμών, άναβιβάζοντας τό σύνολο τών παροπλισμένων «λάινερς» σέ 338 πλοία, 3,7 έκατομ. τον. d.w.

Ο άναπληρωτής διευθυντής τής 'Επιτροπής τής Διώρυγας τού Παναμά, σέ δηλώσεις του, μετά τήν έπιστροφή του άπο τό Λονδίνο όπου είχε συζητήσεις γιά τήν ένδεχόμενη τροποποίηση τού τρόπου ύπολογισμού τών δικαιωμάτων διελεύσεως, κατηγορηματικά ύποστηριζει δτι δέν πρόκειται νά ύπάρξουν αύξησεις στά τέλη πού ισχύουν σήμερα, άκομη και έάν τροποποιηθεί ή μέθοδος ύπολογισμού τών τελών βάσει τού UMS.

Μέ στόχο τήν έπανακατάταξη τών 'Ηνωμένων Πολιτειών ώς τού κυριωτέρου προμηθευτή δημητριακών τής Σοβιετικής 'Ενώσεως έπανηρχισαν οι άμερικανο-σοβιετικές συνομιλίες στό Λονδίνο.

Οι 'Άμερικανοί άξιωματούχοι στοχεύουν στήν έπιτευξη ένός νέου έτησιου πλαφόν 8 έως 15 έκατομ. τόννων άπο τούς 30 έκατομ. τον. πού ύπολογίζεται δτι θά εισάγουν έτησίων οι Σοβιετικοί κατά τήν προσεχή τριετία.

Σημειωτέον δτι οι έξαγωγές τής 'Άργεντινης κατά τό πρώτο τετράμηνο τού έτους αύξηθηκαν κατά 10%, σέ 5 έκατομ. τόννους.

Μελέτη τών Βρετανών «Ντριούρι Σίππιπινγκ Κονσάλτανς» άναφέρει δτι τά νέα πετροχημικά συγκροτήματα ύπολογίζεται δτι θά αύξησουν κατά 38,5% τήν ζήτηση γιά μεταφορές παραγώγων τού πετρελαίου μέχρι τό 1985.

Δυστυχώς, δμως, οι παραγγελίες γιά σκάφη τής κατηγορίας αύτης, μέ πλέον πρόσφατη έξελιξη τόν ένδιαφέρον τής «Σέλλ» γιά τρία σκάφη τών 80.000 τον. d.w., αύξανουν την προσφερομένη χωρητικότητα, ή όποια ύπολογίζεται νά αύξηθει κατά 63% μέχρι τά τέλη τού 1985.

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

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΜΝΗΜΗ ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

‘Αγαπητά «ΧΡΟΝΙΚΑ»,

Ο θάνατος του ‘Ανδρέα Γ. Λαιμού τόσον σύντομα μετά την διάλειαν του Μήτρου Κωττάκη άποτελει ἔτερον ἀνεπανόρθωτον πλήγμα εἰς τὸν Ἑλληνικὸν Ἐφοπλισμόν γιατὶ τοῦ στερεῖ τὸν δεύτερον τῶν πνευματικῶν του ‘Οδηγητῶν πού εἶχε τὴν καλὴν τύχην νά ἀποκτήσῃ.

Ο Κωττάκης μᾶς δόδηγησε εἰς τὸν δρόμον τῆς προόδου. Ο ‘Ανδρέας Λαιμός μᾶς ἐδίδαξε μὲ τὰ συγγράμματά του τάς ναυτικάς παραδόσεις τῆς Φυλῆς μας ἀπό τὴν ἀρχὴν τῆς Ἱστορίας κωδικοποίησας — οὕτως εἰπεῖν — αὐτάς κατ’ ἐθελίεων ἡμερινάς γενεᾶς καὶ ἔκεινων πού θά τὴν ἀκολουθήσουν ὡς καὶ τὸ καθήκον των νά κρατήσουν ὑψηλά τὸ Ἑλληνικόν δόνομα.

Ἐφέτος συνεπληρώθηκαν 60 χρόνια ἀπό τότε πού τὸν πρωτογνώρισα. Τό 1923 εἶχα ἀγοράσει τὸ «ΓΕΩΡΓΙΟ Μ.» γιά τὴν οἰκογένειά του. Ο ἀδελφός του Μιλτιάδης καὶ ὁ γαμβρός του, ὁ τόσον τραγικῶς ἀπολεσθείσις εἰς τὸ ναυάγιον τοῦ πλοίου αὐτοῦ ἀείμνηστος Στέφανος Λύρας, ὑπῆρξαν οἱ πρώτοι τῆς σειρᾶς τῶν Ἀγνοουσιτῶν μὲ τοὺς ὄποιους συνεταιρίσθηκαν καὶ μέ κάποιο τρόπο ὑπεστήριξα. Τά κεφάλαια τῶν εἰς μετρητά ἥσαν πενιχρά ἀλλὰ ἡ οἰκογένεια ἥτο πλούσια σὲ ἀνθρώπινο ὑλικόν ἀνδρῶν ἐμπνεομένων ἀπό τὴν φιλοδοξίαν νά δημιουργήσουν, ἀποφασισμένων νά ἐργασθοῦν σκληρά ἐπὶ τοῦ πλοίου διά νά ἐπιτύχουν.

Μόλις τελείωσας τὰς Πανεπιστημιακάς σπουδάς του μέ δίπλωμα Νομικῆς στήν τοσέπη τοῦ ἐφθασες εἰς τὸ Λονδίνον ὁ ‘Ανδρέας γιά νά λάβῃ θέσιν στὸ βαπόρι. Ναυτικήν πεῖρα βεβαίως δέν εἶχε. Κύριον ἐφόδιόν του ἡ τὸ ἡ ἀπόφασίς του νά συνεισφέρει εἰς τὴν οἰκογενειακήν προσπάθειαν καὶ νά ἐργασθῇ σκληρά. Ή ἐπιχείρησις εὔστάθησε καὶ ἐπειτα ἀπό δύο χρόνια ἡγοράσαμε δεύτερο βαπόρι.

Ο ‘Ανδρέας ἐξεμπάρκαρε καὶ ἐπέστρεψε εἰς τὴν Ἀθήνα ὅπου ἡκολούθησε τὸ δικηγορικόν στάδιον του. Η ψυχὴ του ὅμως εἶχε δοθῆ εἰς τὴν ναυτιλίαν τὴν ὅποιαν ἀξίως ἀν-

τι προσώπευσεν εἰς τὸ Κοινοβούλιον ὡς βουλευτής Χίου καὶ τὰ ἐπιτεύγματά της ἔξυμνησε μὲ τὰς διαλέξεις του καὶ τὰ συγγράμματά του δικαιώς τιμῆσεις μὲ τὸ βραβεῖον τῆς Ἀκαδημίας Ἀθηνῶν καὶ τὴν παμψηφεί ἐκλογὴν του ὡς ἐπιτίμου Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

Ἐνθουσιώδης πατριώτης, καλός οἰκογενειάρχης καὶ ἔξαιρετος ἀνθρωπος ὡς ὑπήρχε θά μείνη ἐσσεὶς ὑπόδειγμα τοῦ τελείου ‘Ἑλληνος «Γαίαν ἔχοι ἐλαφράν».

ΜΑΝΩΛΗΣ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΠΕΡΙ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐδιάβασα τά γραφόμενα εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ης Μαΐου σχετικῶς μὲ τὸ τραγικό ναυάγιο τοῦ «Χρυσή Αύγη», ἐν συσχετίσει μὲ τὴν δραστηριότητα, δηνεὶς καὶ τάς εὐθύνας τῶν νηογνώμονων. Δέν εἶναι ὄρθον νά «φορτώνονται» εἰς τοὺς νηογνώμονας εὐθῦναι δι’ ἓνα τέτοιο ἀτύχημα, ἀμφισβητουμένων αἰτίων καὶ εὐθύνης.

Οι νηογνώμονες, κυρίως, δέν εἶναι κερδοσκοπικοὶ ἀποκλειστικῶς ἐταῖροι ή ὄργανοι. Σκοπός των εἶναι νά ναυπηγική, νηοτεχνική γενικῶς κά ἀσφαλής κατασκευή καὶ συντήρησης τῶν πλοίων, βάσει Κανόνων καὶ Κανονισμῶν (Rules and Regulations) οἱ ὅποιοι ἔξεισονται καὶ συμπληροῦνται γενικῶς, ἀνολόγως τῶν τεχνολογικῶν ἐξελίξεων. Χιλιάδες πλοίων, ἐκατομμυρίων τόννων φέρουν κλάσεις διαφόρων διεθνῶν νηογνώμονων ἀνά τὸν Κόσμον.

Οσον ἀφορά τὸν Ἑλληνικὸν Νηογνώμονα, ἡ ἔξειλίς του καὶ ἡ βελτίωσης τῶν τεχνικῶν του ὑπηρεσιῶν εἶναι συνεχῆς. Σήμερον περιλαμβάνει εἰς τὰς τάξεις του 1.216 πλοία συνολικῶς, διαφόρων τύπων, ἐπὶ πλέον 5 πλωτάς δεξαμενάς. Διαθέτει ἀντιπροσώπους εἰς τοὺς πλείστους λιμένας τοῦ Ἑλλαστικοῦ. Εχει ἀναγνωρισθῆ παρά τῆς Κυβερνήσεως μας ὡς ἰσότιμος τῶν ἔξιν τοῦ διεθνῶν νηογνώμονων καὶ ἔχει συνάψει πρό διετίας συμφωνητικόν τεχνολογικῆς συνεργασίας μὲ τὸν μεγιστὸν τῶν νηογνώμονων, τὸ Lloyd's Register of Shipping.

Σκοπός τοῦ Ε.Ν. εἶναι ἡ ἔξυπηρέτησις τῆς Ναυτιλίας μας ἀπό τεχνολογικῆς ἀπόψεως καὶ ἡ οἰκονομική ἐνίσχυσης τῆς σπουδαζούσης νεολαίας μας περὶ τὰ ναυτιλιακά. Ή ταξιδιώσης τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὸν Ἑθνικόν μας νηογνώμονα εἶναι κάτιο πού πρέπει νά ἐκτιμήσουν δεόντως οἱ ἐφοπλισταὶ μας καὶ οἱ κύκλοι τῆς ναυτιλίας μας γενικῶς τερον. Συμφέρει καὶ ἀπό οἰκονομικῆς ἀπόψεως, διότι, ἔκτος τοῦ εὐθυνούτερου τιμολογίου του ἐν παραβολῇ πρός τὰ τιμολόγια ἀλλοδαπῶν νηογνώμονων, διά τῆς κατατάξεως τῶν πλοίων μας εἰς τὸν Ἑθνικόν μας Νηογνώμονα, δέν φυγαδεύεται συνάλλαγμα στὸ ἔξωτερικόν ἐνώ, ἐξ ἀλλού, εἰσάγεται, ἐφ’ δοσον αἱ ἐπιθεωρήσεις γίνονται εἰς τὸ ἔξωτερικόν διά λογαριασμὸν του.

Τέλος, ἡς ἔνισχύσαμεν δοι τὸν Ἑθνικόν μας Νηογνώμονα, Μία ναυτιλία σάν την Ἑλληνικήν πρέπει νά βασίζεται στήν προσφοράν καὶ τάς ύπηρεσίας τῶν ἐντοπίων τεχνικῶν παραγόντων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΥΤΣΗΣ

ΜΙΑ ΑΠΡΕΠΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Κύριε Ρήγα,

Τυχάνων ἀναγνώστης τοῦ περιοδικοῦ σας ἀπό εἰκοσαετίας καὶ εἰδα δι τοι μετά τὴν ἀνάληψη τῶν καθηκόντων σας ἀπό τὸν ἀρτηριοσκληρωτικό πρόγονό σας ἐξακολουθεῖτε μονόπλευρη πολιτική ὑπέρ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν.

Ἐάν ἡ Ἑλληνική Εμπορική Ναυτιλία πρόκειται νά σωθεῖ μέ τὴν πρόσληψη μερικῶν χαμηλόμισθων ἀγρίων θά πρέπει νά είναι κανεὶς γελοῖος ἡ ἀμαθῆς γιά νά το πιστέψει.

Οι ‘Ἑλληνες ἐφοπλιστές οὐδέποτε ὑπῆρχαν ἐργοδόται πού ἐμπνέουν τὸν διεθνῆ σεβασμό καὶ η σωρεία τῶν παραδειγμάτων τὸ ἀποδεικνύει περίτρανα.

Ἐπειδή ὄρισμενοι ἐφοπλιστές τῆς ἐποχῆς μέ μερικές κουρέλλες ὑπέστειλαν τὴν Ἑλληνική ομηρία διμιήσατε γιά νά συρρίκνωση τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ εἰσαστε ἐσεῖς πού στὴν ἐκδοσή σας τῆς 15ης Απριλίου ἀναφέρετε δι τοι δεκαοκτώ (18) νεότευκτα πλοία ίψωσαν τὴν Ἑλληνική ομηρία καὶ ἐρωτῶ: ‘Εσεῖς πού το ἀποδίδετε αὐτό; Στὶς διπερείς συμβάσεις μήπω;

Σύμφωνα πάντα μέ τὸ περιοδικό σας ύπαρχουν στὴν Ἀκτή Μιαούλη δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) δινεργοι ναυτικοί καὶ συνεχίζετε πάντα στὸ ίδιο φύλλο δι τοι η ΠΕΜΕΝ δέν

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

NIGHT: 33-3188

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES Q STAMATIU

ύποστηρίζει τά συμφέροντα τών Έλλήνων ναυτικών, έσεις πού έπιδιώκετε τήν ύπογραφή τών διμερών συμβάσεων πού συμφέροντα έξυπηρετείτε, τών δεκαπέντε χιλιάδων άνέργων ή τών έργοδοτών σας έφοπλιστών και τής κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ;

Η διαφορά σας άπό τον «Ριζοσπάστη» είναι ότι ο «Ριζοσπάστης» ύποστηρίζει τυφλά το ΚΚΕ, ένων το περιοδικό σας τους έφοπλιστές.

Έκ προηγουμένης πείρας γνωρίζω ότι τόσο έσεις δσο και ή τασπραλής δέν έχετε τό σθένος νά δημοσιεύσετε έπιστολές διαφωνούντων.

Διατελώ
ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΕΝΤΡΟΣ
119 FALCON ST.
EAST BOSTON
MASSACHUSETTS 02128

1 Μαΐου 1983

Σημ. Συντ.: Θά όπογοητεύσουμε τόν έπιστολογράφο μας δημοσιεύοντας τήν ιδιόχειρη έπιστολή του, μολονότι διαφωνούμε δχι μόνο γιά τό υφος άλλα και γιά τό περιεχόμενό της καθώς και γιά τήν ουσία τών ζητημάτων πού θίγει.

Στήν έλληνική γλώσσα «συρρικνωση λέγεται δ-ταν τό τοννά μειώνεται κατά 4.232.000 τον. γκρός, δασχετα άν ή μείωση δφείλεται και σέ έξωγενεις παράγοντες, δπως ή πρόσφατη παγκόσμια κρίση.

Πέρα δμως άπό τά στατιστικά μας στοιχεία πού δημοσιεύσαμε στις 15 Ιανουαρίου, τά όποια άφορούσαν τήν προηγούμενη χρονιά, οι "Έλληνες κατά τό πρώτο πεντάμηνο του 1983 άγόρασαν ή παρέλαβαν άπό τά ναυπηγεία περι τά 150 σκάφη, 4.500.000 τον. γκρός άπό τά όποια δμως μέχρι σήμερα περίπου τό 56%, ήτοι 2,5 έκατον. τον. γκρός δεν γράφτηκαν στό έθνικο νηολόγιο. Αύτά τά άδιάφευστα στοιχεία μαρτυρούν τήν συνεχιδόμενη συρρικνωση δά λάβομε ύπ' δψη τίς διαγραφές άλγω πωλήσεων, διαλύσεων και δρισμένων περιπώσεων άλλαγής σημαίας.

"Οσον άφορά τών άνέργους, πρώτοι έμεις διαπιστώσαμε μέ χαρά τήν παρατηρηθείσα κάμψη τής άνεργίας.

'Αντιπαρερχόμαστε φυσικά, ώς γελοια, τά περι... έργοδοτών μας και περι... τυφλών ύποστηριξεων. Τά «Ναυτικά Χρονικά» δέν έχουν έργοδοτες, ούτε ύπόκεινται σέ κυβερνητικές έπιρροες.

Τι είναι και τί προσφέρουν τά «Ναυτικά Χρονικά» τό ξέρει καλά δλόκληρος ο ναυτικός κόσμος πού τά στηρίζει έπι πενήντα δύο χρόνια. Και άν δ. κ. Κέντρος είναι ναυτικός θά τό ξέρει και ή ίδιος... άφοι μάδ διαβάζει έπι μία εικοσαετία.

Κάνει δμως τό λάθος νά συγχέει τήν είλικρίνεια μέ τήν άπρεπεια. Αύτό πάντως τού τό συγχωρούμε. Τήν άσεβεια δμως στό πρόσωπο τού προγόνου μας δεν τού τήν συγχωρούμε, δχι μόνον έμεις άλλα ή ναυτιλία δλόκληρη, γιατί, θά τό πούμε, δρόγονος μας άπτος συνέβαλε πάρα πολύ στή γιγάντωση τής Έλληνης Ναυτιλίας μέ παράλληλο άποτέλεσμα νά καλυτερέψουν και οι συνθήκες ζωής και άμοιβης τών Έλλήνων ναυτικών.

ΤΑ NAYTIKA ΦΥΛΛΑΔΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Παλαιότερον είχαμε άπασχολήσει τάς στήλας τού περιοδικού σας και είχατε συνηγορήσει διά τήν έπιστροφή τών ναυτικών φυλλαδίων είς τούς συνταξιούχους τού NAT. "Εκτοτε παρήλθε άρκετός χρόνος και άκόμη δεν έχει ύλοποιηθεί ή έπιστροφή τών φυλλαδίων είς τούς έπιθυμωύντας συνταξιούχους ναυτικούς. Μέ τήν έπιστολή μου ταύτη έρχομαι νά σάς ύπενθυμίσω τό αίτημα πού άφορά δλη τήν τάξη τών συνταξιούχων ναυτικών και νά έρωτήσω ποίαι θά είναι

αι ένέργειαι πού χρειάζονται νά γίνουν διά τήν παραλαβή τών φυλλαδίων έξ δσων έπιθυμούν νά τά έχουν είς τάς χείρας των.

Φιλικώτα
ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ
Πλοιάρχος

Πειραιεύς, 18.5.83

Σημ. Συντ. Έμεις μέ τής σειρά μας έρωταύμε κάθε έν προκειμένω άρμόδιο: Είναι τόσο δύσκολο νά ρυθμισθεί τό θέμα αύτό:

ΙΤΑΛΙΚΗ «ΓΙΟΥΒΕΝΤΟΥΖ» ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΓΙΟΥΒΕΤΣΙ ΑΝΩΜΑΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Πολλοί έπληρωσαν στή μαύρη άγορά άκόμη και 4.000 δραχμές καπέλο γιά ένα είσιτήριο τού άγωνα και έγινε μεγάλη λαθραία έξαγωγή συναλλάγματος, γιατί τά είσιτήρια πήγανε πρώτα στό έξωτερικό και γυρίσανε πίσω άπο τούς άστονύχηδες γιά νά τά πουλήσουν στή μαύρη άγορά.

Μέσα στό χάος τής ΕΠΟ οι άνευθυνού-πεύθυνες άπαντησεις στά τουριστικά γραφεία τού έξωτερικού και έσωτερικού, μία ναι, θά πάρετε είσιτήρια και μία δχι δέν θά πάρετε. Στό τέλος, τήν τελευταία στιγμή, δημιουργήσαντες συνήθως συμβαίνει στήν Έλλαδα, άνελαβε δ ΕΟΤ νά σώσει τή κατάσταση. "Όταν είδε τό χάος και τή βαθούρα πού έπικρατούσε σήκωσε και άυτός ψηλά τά χέρια και ζήτησε τή βοήθεια τού Συνδέσμου τών Τουριστικών Γραφείων, δου πά μέλη τής έπιτροπής άνακάλυψαν δτι πολλά γραφεία τού τύπου ΜΗΤΡΟΣ ΚΑΙ ΠΟΥΡΝΟΓΑΛΟΣ ΤΡΑΒΕΛ είχαν φεύτικες κρατήσεις άκόμη και φεύτικα τέλεξ για δήθεν γκρούπ. Στήν έπιτροπή αύτή προστέθηκε και ή έκπρόσωπος τού έθνικο μας άερομεταφορέα (γνωστής και μή έξαιρετέας Όλυμπιακής) δου προσπάθησε νά εύλογηση τά φερά τής Όλυμπιακής και νά βοηθηση λίγο τήν Ο.Α. νά ρεφάρη, πουλώντας είσιτήριο άεροπορικό και είσιτήριο ποδοσφαιρικό (πακέτο ύπόθεση). Τελι-

κώς ή Έλλαδα άπό δλη αύτή τήν άνοργανωσιά έχασε πολλά γιατί δοθήκαν είσιτήρια σε τσάρτερς πού ήρθανε τό πρωι και φύγανε τό βράδυ άφηνοντας άντι γιά συνάλλαγμα μόνο τά άποβλητά τους στό Στάδιο και κοπήκανε γκρούπς πού θά έμεναν μιά έβδομάδα. Μεταξύ τών δλων και ένω δλω είχαν βγάλει τήν ούρα τους άπ' έξω, στήν ΕΠΟ βάλανε αίτησεις τους στή έξερχομενα άντι στά είσερχομενα, άλλα εύτυχως είπανε SORRY στό γραφείο πού τήν πάτησε.

Τό κλού ήτανε δτι δσοι είχανε δραχμοποιήσει τά έμβασμα δέν γίνανε δεκτές οι αίτησεις τους γιατί θέλανε κατευθείαν έμβασμα σε λογαριασμό Άγροτικής Τραπέζης πού είχε άνοιξει ή ΕΠΟ.

Αύτά και άλλα συνέβησαν. Ω ΦΕΥ... κακομοιρη τουριστική Έλλαδα.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΓΚΙΟΛΜΑΝ
Τουρ. Έπιχειρηματίας
'Αθήνα, 7 Ιουνίου 1983

Σημ. Συντ.: Θά συμφωνήσουμε άπόλυτα μέ τόν έπιστολογράφο μας δτι ή διοργάνωση τού Κυπέλου Πρωταθλητριών ήταν μία δριστη εύκαιρια πού δυστυχώσαν τάν Κράτος δέν τήν έκμεταλλευθήκαμε έπαρκως.

Οι περισσότεροι έχονται ήρθαν, είδαν και άπηλθαν χωρίς νά ξδευτεί στό τόπο συνάλλαγμα. Αντίθετα, άγκαριας ή ΕΠΟ διέθετε άρθολογικά τά είσιτήρια μέσω τού Συνδέσμου Τουριστικών Πρακτώρων και τής Ένωσεως Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων ύπήρχαν δημιουργήσεις δυνατότητες νά συνδυασθεί δ τελικός τού Κυπέλλου μέ άργανωμένη παραμονή στή χώρα μας και κρουαζίερες στά νησιά πού θάσιχαν ούσιαστηκή άπήκηση στό έσοζυγο μας.

ΕΔΟΘΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΟΝ ΕΠΙΣΤΟΛΟΓΡΑΦΟ

Κύριε Διευθυντά,

Σάς άπαντούμε στό δημοσίευμα τού Περιοδικού σας τής 15/5/83 πού άφορά τόν συνταξιούχο κ. Μυραΐτη.

Στόν έπιστολογράφο σας, δόθηκε λεπτομερέστατη άπαντηση.

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

Δέν είχε γίνει κανένα λάθος και ή διαφορά πού παρουσιάστηκε όφειλεται:

1) στό γεγονός ότι τό NAT δίνει τή σύνταξη τού 'Ιανουαρίου τού κάθε χρόνου μαζί μέ τό δώρο Χριστουγέννων μέ μία έπιταγή, και.

2) στό γεγονός ότι κάθε χρόνο δίνεται μία προκαταβολή έναντι τής αύξησεως και οι κρατήσεις ύπολογιζονται έκ τών ύστερων στό σύνολο τών άναδρομικών πού καταβάλλονται.

'Ο Πρόεδρος τού NAT
ΑΘΑΝ. ΔΑΣΚΑΛΑΚΗΣ

Πειραιάς, 23.5.1983

«ΚΟΠΗΚΕ» ΑΠΟ ΕΚΠΟΜΠΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΓΙΑΤΙ ΘΑ ΤΑ ΕΛΕΓΕ «ΞΩ ΑΠΟ ΤΑ ΔΟΝΤΙΑ»

Κύριε Διευθυντά,

'Επειδή όρισμένοι άφελεις πιστεύουν ότι ή έκπομπή τής EPT τού κ. Νέτα είναι άνοικτά χαρτιά, θά ήθελα νά τούς διαβεβαιώσω ότι γίνεται έπιλογή και ξεσκόνισμα αύτών πού θά μιλήσουν.

Ός Πρόεδρος Τουριστικών Συνδέσμων και συναφών τουριστικών σωματείων έκόπηκα όπό τήν έκπομπή. Θεωρώ λοιπόν καθήκον μου νά ένημερώσω τά μέλη τών σωματείων πού είμαι Πρόεδρος μέ τά σημεία πού ήθελα νά θέω.

Α.'Ο Τουρισμός μας πάει πάρα πολύ δυσχήμα και παραθέτει μερικά σημεία δησει έχει παραμείνει πρωτόγονος.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ: Σέ όλιγότερες πτήσεις, ό χρόνος παραλαβής τής βαλίτσας είναι σχεδόν ό ίδιος μέ τό χρόνο τού ταξιδιού, δη βέβαια είσαι τυχερός και έρθει ή βαλίτσα σου.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: 'Επιβίβαση στά πλοια τής γραμμής μέ σπρωξίδι, στούς διαδρόμους μέ τά σίδερα πού δίνουν τήν εικόνα ράντσων μέ άγελάδες στό Τέξας. AITIA: 'Ο καθένας κινδυνεύει νά μή βρή θέση νά καθήση. Πρωτόγονο σύστημα άπαγορεύεται νά μήν έξα-

σφαλίζεται ή έπιστροφή όπό τά νησιά. Πρέπει ό τουριστας νά παίζει ρουλέτα τήν έπιστροφή του.

ΤΑΞΙ: 'Εάν δέν έχουν άπεργια κάνουν έπιλογη πελατών γιά τήν κατεύθυνση πού θέλουν αύτοι. Κακός τρόπος συμπειφοράς, ραδιόφωνο στή διαπασών και πάντα τσαμπουκά «δν δέν σού κάνει κατέβα κύριος».

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ: Στριμωγμα στής ούρές.

ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ: Κακό σέρβις, μουτρωμένα γκαράσνια, και τά άποφάγια μένουν στό τραπέζι μέχρι νά πληρώση ό τουριστας.

ΤΡΟΧΑΙΑ: 'Εάν άδηγες Μερσεντές σού λέσι «PLEASE», έάν έχει μηχανάκι «ΨΙΤ», ή μεγαλύτερη διατάραξη κοινής ήσυχίας γίνεται όπό τίς σφυρίχτρες τών τροχονόμων. Στή γνωία Μεγάλης Βρετανίας στό Σύνταγμα δέ μπορείς νά σταθής.

ΜΑΡΙΝΕΣ: 'Ακατάλληλες, δέν ύπάρχει πυρασφάλεια, ούτε κάν τουαλέτες. Δέν ύπάρχουν σταθμοί άνεφοδιασμού καυσίμων. "Ερχεται ό κάθε τουριστας και άντιμετωπίζεται σάν έχθρος.

ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ: Στά νησιά άνυπαρκτοι. Γιά νά πάρουν καύσιμα τά σκάφη πρέπει νά φάξουν στά καφενεία γιά τον άρμοδο. 'Η περιοχή Γλυφάδα — «Άλιμος — Φάληρο προφοδοτείται όπό ένα μόνο ίδιωτη, πού δέν έχει δλλη δουλειά δέν έρχεται.

ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ: 'Αστυνόμευση και χρονοβόρες διατυπώσεις μέ όποτελέσμα τήν άγανάκτηση τού τουριστα. Γι' αύτό δώσαμε τήν εύκαιρια νά άναπτυχούν οι Τουρκικές μαρίνες και νά άποκτήσουν γιώτινγκ οι Τούρκοι.

ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ Ι.Χ.: Αύτό τό άντιτουριστικό μέτρο δυσφημη τήν 'Ελλάδα.

ΑΕΡΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: 'Η 'Ολυμπιακή 'Αεροπλοία είναι άνεπαρκής. Ίδιωτες πού άνεπτυξαν δραστηριότητες ένοικιάσεως άφεροται έδιωχθησαν όπό τό 'Αεροδρόμιο 'Ελληνικού. Τά 29 πολιτικά άεροδρόμια άνοιγουν μόνο γιά τίς άφιξεις τής 'Ολυμπιακής.

ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΔΡΟΜΩΝ: Τελείως άνεπαρκής. Μπάζα έπικινδυνα μένουν πολλές φορές μέσα στό δρόμο γιά μήνες. Σκύλοι και γάτες σκοτωμένοι μένουν στούς δρόμους γιά δλη τή τουριστική σαιζόν.

Αύτά και πάρα πολλά δλλα οι άρμόδιοι δέ θέλησαν νά άκούσουν και μέ κόψαμε όπό τή λεγόμενη έκπομπή «μέ άνοιχτά χαρτιά» μέ θέμα: ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΓΚΙΟΛΜΑΝ

Πρόεδρος Πανελλήνιου Συνδέσμου Εισαγωγέων Σκαφών Θαλασσίου Τουρισμού

Αθήνα, 1.6.1983

Άλληλογραφία

Κύριο Θ.Σ., ναυτικό: 'Η άπό 23.5.83 έπιστολή σας πρός τόν κ. Δ. Τσαπραλή έλήφθη όπως και μέ προηγούμενη άνάλογη έπιστολή σας δέν μπορέσαμε νά άντικηφθούμε έάν τίς έπιστολές αύτές τίς έχετε κοινοποιήσει πράγματι στόν ύπουργό 'Εμπορικής Ναυτιλίας ή έάν έπιστημείτε νά δημοσιευθούν άπό τά «Ναυτικά Χρονικά» σάν άνοικτές έπιστολές πρός τόν ύπουργό. Παρακαλούμε νά μᾶς διευκρινίσετε τό σημείο αύτό και έάν οι έπιστολές σας όπευθυνονται μέσω τών «N.X.» πρός τόν ύπουργό, άντιλαμβάνεστε ότι πρέπει νά φέρουν τήν ύπογραφή σας. Βεβαίως κατανοούμε τίς άναστολές σας, άφού δπως χαρακτηριστικά σημειώνετε, πρέπει νά έργασθείτε μερικά χρόνια άκομη, όπλα πρέπει νά άντιληφθήτε και σεις έάν η ύπευθυνότητα τών «N.X.» δέν έπιτρέπει τήν δημοσίευση παρομοίων έπιστολών μόνον μέ τά άρχικά τού έπιστολογράφου. 'Αναμένουμε τή διευκρίνηση μέ τήν παρατήρηση ότι στίς έπιστολές σας θά υπάρξουν και οι παραπήρεσις τής συντάξεως.

— Ραδιοτηλεγραφήτη Α': Συμφωνούμε μέ τίς παραπήρεσις σας όπλα γιά νά δημοσιεύσουμε τήν έπιστολή σας πρέπει νά μᾶς γνωστοποιήσετε τό δνομά σας, φυσικά σάν ύπογραφή θά τεθεί αύτό πού έχετε και στήν έπιστολή πού μᾶς στείλατε. 'Εφ' δσον, λοιπόν, βρισκεσθε στήν 'Ελλάδα, δπως προκύπτει όπό τή έπιστολή σας, περάστε όπό τά «N.X.» γιά νά μᾶς γνωστοποιήσετε τήν ταυτότητά σας.

For your Agency in IRAN

REDSEA SHIPPING AGENCY Co. Ltd.

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

Head Office: REDSEA SHIPPING AGENSY CO. LTD.

AVE SEPAHBOD GHARANI

NIKOO STREET No 32/1, 1ST FLOOR

TEHRAN IRAN

Phones: 892046 - 892048

A.O.H.: 855052 - 658832 - 629490

Telex: 212985 A/B CLTN IR

Cbls: 281/Tehran and RedSea to all Iranian ports

BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF

For infos: Captain Panos D. Drakoulakos

60 Karpou Str, Athens 406

Phones: 9021907 - 9014640

Tlx.: 22 2327 PANO GR.

‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

’Ανοικτή συζήτηση γιά τό λιμάνι Πειραιῶς

Στό ’Εμπορικό και Βιομηχανικό ’Επιμελητήριο Πειραιῶς διεξήχθηκε εύρυτατη συζήτηση γιά τό λιμάνι Πειραιῶς.

’Από τόν Ο.Λ.Π. παρέστησαν διάδοχος και διάδοχη ο Γεν. Συντονιστής κ.κ. ’Αλ. Ζαρκάδας και Γεώργ. Πρασιανάκης ώς και ἄλλοι ύπηρεσιακοί παράγοντες.

Κατ’ ἀρχὴν τέθηκαν τά θέματα πού ἀπασχολοῦν τίς παραγωγικές τάξεις γύρω από τό λιμάνι ἀπό τόν Πρόδεδρο τοῦ ’Επιμελητήριου κ. Μαν. Νειάδα.

’Ακολούθησε γενική εἰσήγηση ἀπό τόν Πρόδεδρο τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Ζαρκάδα. Στή συνέχεια ὑποβλήθηκαν πλήθος ἐρωτήσεων και παρατηρήσεων στίς δημόσιες ἀπάντησαν οι κ.κ. Α. Ζαρκάδας και Γ. Πρασιανάκης.

Παρέστη ἐπίσης διάδοχος τό Δήμαρχος Πειραιῶς κ. Γ. Παπαστύρου ὁ δημόσιος ἀνέπτυξε τόν προγραμματισμό τοῦ Δήμου γιά τίς ὅδικές διασυνδέσεις τοῦ λιμένος και γενικότερα τοῦ Πειραιῶς μέ τούς ἔθνικούς ὅδικούς ἀξονές. ’Ανέπτυξε ἀκόμη τόν σχεδιασμό τοῦ Δήμου γιά τήν ἀξιοποίηση τοῦ ’Εμπορικοῦ Κέντρου Πειραιῶς.

Τά θέματα περί τά ὅποια περιστράφηκε ἡ συζήτηση γιά τό λιμάνι είναι: Λιμενικά ἔργα,

ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις, δεξαμενές πετρελαίου ’Ικονίου, συμπλήρωση και συντήρηση μηχανολογικού ἔχοπλιομού, ἐλεύθερη ζώνη, Αύτονομία — Αύτοδοικηση, βελτίωση τῆς λειτουργικότητος, ιδιωτικοί οικονομικά κριτήρια λειτουργίας, ἀσφάλεια και πυρασφάλεια, μηχανοργάνωση, τροφοεφόδια πλοίων, πενθήμερο ἐργασίας και τιμολογιακή πολιτική Ο.Λ.Π.

Τό λόγο ἐλαβαν ἐκπρόσωποι διαφόρων φορέων. ’Από τό ’Επαγγελματικό ’Επιμελητήριο Πειραιῶς διάδοχος κ. Λοντόρφος, ἀπό τό Ναυτικό ’Επιμελητήριο ’Ελλάδος δ.κ. Κουρεμένος, ἀπό τόν Σύνδεσμο ’Έλληνικών Βιομηχανικών δ.κ. Συβρώνος, ἀπό τούς ’Εμπορικούς Συλλόγους ’Αθηνῶν — Πειραιῶς δ.κ. Δούμας, ἀπό τό Βιοτεχνικό ’Επιμελητήριο Πειραιῶς δ.κ. Καλιοτζῆς, ἀπό τόν Σύλλογο ’Εκτελωνιστῶν ’Αθηνῶν — Πειραιῶς δ.κ. Καδδᾶς, διευθύντρια τοῦ Γ’ Τελωνείου Εξαγωγῆς κ. Παπακωνσταντίνου, ἀπό ΕΒΕ ’Αθηνῶν δ.κ. Λώζος, ἀπό τόν Συνδ. Διεθνῶν Διαμεταφορέων ’Ελλάδος δ.κ. ’Αδαμαντίδης, ἀπό τόν Σύνδεσμο Ναυπηγοεπισκευαστῶν δ.κ. Λακιώτης, ἀπό τήν Διεθνή Ναυτική ’Ενωση δ.κ. Καλλίτσης, ἀπό τόν Σύνδεσμο

Τροφοεφόδιαστών πλοίων δ.κ. Μπορμπιλάς, ἀπό τόν Σύλλογο Λιμενεργατών Ο.Λ.Π. δ.κ. Καφούρος, ἀπό τόν Σύλλογο ’Υπαλλήλων Ο.Λ.Π. δ.κ. Μαρκίδης, οι Σύμβουλοι τοῦ ’Επιμελητηρίου κ.κ. Μπήτρος, Καραλής Μπαφέρος, Κιολείδης, Κουσουρής Σολακίδης και οι κ.κ. Καπελάκης και Ρουσόπουλος.

Σάν γενικό συμπέρασμα ἀπό τήν συζήτηση καταλήγει νά φαίνεται διτί δ.κ. Ο.Λ.Π. ἔχει πάρα πολλά προβλήματα διαρθώσεως και λειτουργικότητας τά ὅποια σέ τελευταία ἀνάλυση δημιουργούν ἀντικίνητρα στούς συναλλασσομένους μέ τό λιμάνι.

Τό συναγόμενο δέ συμπέρασμα ἀπό δ.λους τούς είσαγωγεῖς είναι διτί τό λιμάνι κινδυνεύει και πρέπει νά ἐκσυγχρονισθεῖ ὥστε νά μπορέσει νά ἐπιβιώσει δχι μόνο λόγω ἀποκλειστικότητος, ἀλλά ἀνταγωνιστικώς. Χαρακτηριστικές είναι ὄρισμένες φράσεις τῶν ὄμιλτῶν... «Τό λιμάνι μικραίνει», «Τό λιμάνι κινδυνεύει νά καεῖ ὀλόκληρο», «Οι ἐπισκευαστικές θέσεις είναι ἐλάχιστες», «Οι δεξαμενές παρά τήν κρίση ἀσφυκτιούν» κ.λ.π.

Παρήγορο σημεῖο ἀπετέλεσε ἡ πρόθεση τῆς Διοικήσεως γιά διάλογο μέ τίς παραγωγικές τάξεις γιά τόν ἐντοπισμό τῶν ἐπί μέρους προβλημάτων και τήν ἀντιμετώπιση τους ἀπό κοινοῦ.

Εἰδικότερη σημασία ἡ διάθεση γιά διάλογο θά ἔχει ἐλπίζουμε θετικά ἀποτελέσματα στήν τιμολογιακή πολιτική δημόσιου δημόσιας ὑποστήριχθηκε ἀπό τόν δημόσιο ὄμιλητάς, δ. δαιμῶν τῆς στατιστικῆς ἔχει πραγματοποιήσει διαστρεβλώσεις γεγονότων πού ὄρισμένες δραστηριότητες λόγω τῶν ἐπελθουσῶν αύξησες τίς κατέστησε τελείως ἀντιοκονομικές.



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, ΑΠΕΥΘΥΝΩΘΕ ΣΕ ΕΜΑΣ

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

Πληροφορία: διν. ’Ελλάδοι:
Κον ΕΛ. ΜΠΕΛΕΞΗ
Τηλ: 8084671-4

worldwide famous companies trust NAFSI

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines

Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.

Exchange Service of B & W Diesel engines components.



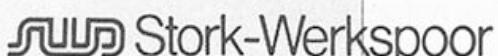
Authorised Repairer for DOXFORD engines.



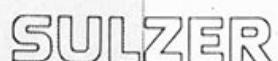
Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts
stockists.



Authorised Service Station for STORK –
WERKSPOOR Diesel SWD engines.



Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΠΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

NAFSI S.A.

PLANT: PERAMA FREE ZONE

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

TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)

TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.

CABLES: "NAFSI" - PIRAEUS - GREECE.

Θά ξεπεραστεί πάλι και μέ τί κόστος
ή παρούσα δεινή ναυτιλιακή κρίση;

ΤΟΥ ΔΡ ΘΩΜΑ Ν. ΡΗΝΙΩΤΗ, Οικονομολόγου - Πλοιοκτήτη

ΜΕΡΟΣ Β

Στο πρώτο μέρος τού δρθου διαπιστώθηκε διτή η παρούσα ναυτιλιακή κρίση έχει ένα συγκυριακό - γενικό και ένα μακροπρόθεσμο ειδικά άφορών στήν ήλληνική ναυτιλία σκέλωσ, πού παρουσιάζει έντονα άρνητική έξελιξη μακροχρόνια. Οι αιτίες που δημιουργούν τήν άρνητική μεσομακροπρόθεσμη προσποτική τής ήλληνικής έμπορικης ναυτιλίας δημιουργούνται πρόσφατα και βαθμιαία άπο τήν πολιτική τών καθέκαστα κρατών, τών διεθνών κρατικών συνενώσεων και όργανισμών και άναπτυσσονται παράλληλα και έπιπροσθετά πρός τίς μονίμως άναποδεύκτα ύπαρχουσες γνωστές δομικές άνεπάρκειες τής ήλληνικής έμπορικης ναυτιλίας, πού μέχρι τώρα δημιουργησε μέ αύτές και παρά τήν υπαρξή των. Σάν νεοπαγείς πρόσθετες κυρίως ήλληνικές έπαχθειες άναφέρθηκαν και μερικά άναλυθηκαν ή αύξηση τού άριθμού τών πλοίων κρατικής πλοιοκτησίας, ό ελεγχος φορτίων άπο κρατική και ίδιωτική διεθνή παρέμβαση, ό άναπτυσσόμενος άνταγωνισμός τών χερσαίων μεταφορών, οι παρεμβατισμοί γιά τήν προστασία τού πειριάλλοντος και τού έργαζόμενου στήν θάλασσα. Στό παρόν δεύτερο μέρος άναφέρονται περαιτέρω έπαχθειες και τά χαρακτηριστικά μιᾶς σύγχρονης δυναμικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Αιεθνής Ναυτική Συνδικαλιστική κίνηση

‘Η συνδικαλιστική κίνηση τῶν ἐργαζομένων στά πλοια είναι μιά ἀναγκαῖοττη πού στά πλαίσια μᾶς ἐλεύθερης ὄγορας ἐργασίας πού διαμορφώνεται μεταξύ πλοιοκτησίας και ναυτεργασίας είναι και ἀναγκαῖα και ἐπιθυμητή και ἀπόλυτα παραγωγική.

Ιδιαίτερα σπουδαία είναι για έθνικές ναυτιλίες δημοσίας όχηματα, που τόν μόνο έθνικό «συντελεστή παραγωγής» πού διαθέτουν είναι ο έργαζόμενος άνθρωπος κάθε ειδικότητας, πού έχουν χαρακτήρα πλάνητος και πλήρη έλλειψη δλλής καλύψεως οιασδήποτε μορφής. Μέχρι πρότινος δε είχαμε και απόδειξη τών άνωτέρω δύο ή έλληνική ναυτιλία βασιζόμενη στό ένα και μόνο συγκριτικό της πλεονέκτημα, τόν έργαζόμενο άνθρωπο, και τήν συναγωνιστικότητά της διατήρησε και ώφελήματα προσπόρισε άφθονα στούς έργαζομένους της και στό κράτος.

‘Ο συνδικαλισμός στο πλοίο έν τούτοις πρέπει νά γίνεται μέ βάση ώρισμένες άρχες καὶ προπάντων,

- Νά είναι σέ πλήρη ταύτιση και άμονια με τήν γενική έργασια-κή πραγματικότητα τής χώρας που άνηκει τό πλοϊο δύον άφορά τήν οικονομική, τήν κοινωνική και τήν θεσμική του πραγματικότητα.
 - Νά είναι έθνικός, δηλαδή νά άσκεται και νά έλεγχεται άποκλειστικά από έθνικά συνδικαλιστικά έκλεγμένα δργανα νά δρά δέ στήν χώρα τής όποιας τήν σημαία φέρει τό πλοϊο και μόνο μέσα στό ιπού δημόσιη πού άσκεται αύτό και νά εύρισκεται.
 - Τό πλοϊο στά ξένα λιμάνια νά θεωρείται και γιά τίς συνδικαλιστικές του άναγκαιότητες σάν συνέχεια τού έθνικού έδάφους, δημόσιας και είναι νά διέπεται δέ άποκλειστικά από τήν έργασια-κή νομοθεσία, τήν συλλογική σύμβαση έργασιας και τήν συνδικαλιστική όργανωση και δράση τής χώρας που άνηκει χωρίς καμμά σά σέση με τίς άντιστοιχες πραγματικότητες τής χώρας στό λιμάνι τής όποιας εύρισκεται.

Δηλαδή ούτε τό κοινωνικοοικονομικό άλλα και τό πολιτικό σχήμα τής ξένης χώρας που άσκεται ένα πλοϊο μπορεί νά άφορά ή νά έπηρεδει τίς σχετικές άντιστοιχες πραγματικότητες αύτού άλλα, αύτονότα, ούτε και οι διοικητικές και συνδικαλιστικές άρχες μιᾶς ξένης χώρας μπορούν νά έπεμβαίνουν σέ ξένες δοσιδικίες και έργασιακές σχέσεις ή διαφορές. "Αν κάτι τέτοιοι θεσμοθετείται και προσπαθείται νά έφαρμασθεί μπορεί νά ξεχίνει μόνο άμφιβολή ίδεολογικοπολιτική προέλευση ή τουλάχιστον νά έκφυλιζεται και νά μετατρέπεται στήν πράξη σέ ώφελιμιστική έξινη πρέτηση κρατικών άμεσων και έμμεσων συμφερόντων τής χώρας που «φιλοξενεί» τό ξένο πλοϊο. Δέν είναι δυνατόν νά προσπαθείται έξεταση τών δημόσιη πού άφισταμένων μικρών ή μεγάλων κοινωνικοπολιτικοοικονομικών διαφορών μεταξύ τών διαφόρων χωρών μέσω και μόνο διά μέσου τών πλοίων.

- 'Η συνεργασία τών καθέκαστα έθνικών συνδικαλιστικών ναυτεργατικών σωματείων μέ τίς διεθνεῖς των ένώσεις νά έχει καθαρά συμβουλευτικό, συντονιστικό και θεσμοθετικό χαρακτήρα μέ στόχο τήν έναρμόνιση σέ ένταση και έπιφανεία τών καθέκαστα κανονισμών και ρυθμίσεων σέ σχέση μέ τά έκαστοτε κοινωνικοπολιτικό δεδομένο της κάθε χώρας. Νά άπαγορεύει δημητρώς τήν όποιαδήποτε συνδικαλιστική πράξη ή παράλειψη σόλες τίς διεθνεῖς ένώσεις άπ' εύθειας στά ξένα πλοία. "Αν οι διεθνεῖς συνδικαλιστικές ένώσεις θέλουν νά διορθώσουν κάτιτότε νά ύποχρεούνται νά πράττουν τούτο μέσω τών μηχανισμών και τής βούλησης τών έθνικών συνδικαλιστικών ένώσεων τού συγκεκριμένου πλοίου.

- Δυστυχώς δλες οι άνωτέρω βασικές συνδικαλιστικές άρχες, οι πλειστες τών όποιων έφαρμόζονται θρησκοληπτικά από κάμπο ποσα συνδικαλιστικά κινήματα κυρίως προηγμένων και ισχυρών κρατών, δέν τηρούνται κάποτε δέ καταπαυόνται από τη διεθνή τών μεταφορών που έκμεταλλεύμενη τήν φυσική άναγκαιότητα τού πλοίου νά κινείται από χώρα σέ χώρα, έπειτα σε εις τις «δικαιοδοσίες» της έκτελεστικής άρμοδιότητες και έμπνευστηκε και προσπαθεί νά θεσμοθετήσει άρχες ναυτεργατικής πολιτικής κατά την δική της άντιληψη και τις δικές της σκοπιαπόττες.

- Πρώτα πρώτα πρέπει νά σημειωθεί έδω διτή ή διεθνής τών μεταφορών στήν πράξη προέκυψε σάν κορυφαία διεθνής συνδικαλιστική όργανωση άπό συνδικαλιστική άντιπαράθεση διπού τύπου, δηλαδή έλευθερη και δημοκρατική συνάμα έντονη κοινωνικοοικονομική, διάλλα και πολιτική άντιπαράθεση, έργοδοσίας και ξαναζουμένων.

Πρέπει ανάτομα νά τονισθεί έδω διότι ή άντιστοιχη κορυφαία συνδικαλιστική όργανωση τών σοσιαλιστικών χωρών δέν συμμετέχει στήν διεθνή τών μεταφορών ή όποια έτσι δρᾶ σάν συνδικαλιστικό δργανο τών ναυτεργατών μή σοσιαλιστικών χωρών μόνο.

"Οπως διαμορφώνεται ολη ή ιστορία και πραγματικότητα τών έργατικών κινημάτων στην Δύση φέρεται και αυτός ό συνδικαλισμός, φυσιολογικότατα, από την άριστερή ιδεολογία και πράξη, τουλάχιστον θσον αφόρα τά κατώτερα και γιαυτό έκτελεστικά κλωψάκια της δογμάνωσης.

“Ετοι δέν είναι καθόλου περιέργο διτή ή όργανωση αύτή άγνοες τήν υπαρξή τών κρατικών σοσιαλιστικών στόλων και τών πληρωμάτων τους και ούσιαστικά. “Αραγε να μήν έχουν τά πληρώματα αύτά κανένα παράπονο μοιβαζής ή δρών έργασίας, η και ά κόμα πολιτικά αίτήματα άπο αύτά πού κατά καιρούς άπασχολούν τούς συνδικαλιστές της Διεθνούς τών μεταφορών σε σχέση με μή σοσιαλιστικές χώρες;

- Περαιτέρω μπαίνει σε θέματα ρύθμισης της άμοιβής έργασίας διεθνώς σε άντιδεοντολογική και παράλογη βάση δπως π.χ. τη πρόθεση της νά έξισώσει την άμοιβή των άσιατικών πληρωμάτων μέχρι τό 1985 μέ τους μισθιούς της I.T.F.!!
Πέρα από τό κριτήριο της παραγωγικότητας και λοιπά ίδωτικοι οικονομικά κριτήρια άμοιβής της έργασίας, έρωτάται τίνος συμφέροντα έπιδιώκει νά καλύψει ή διενήσης αύτή τών μεταφορών έφ'δοσον οι συνδικαλιστικοί έκπρωσοι ποι τών άσιατικών χωρών διαφωνούν μέ τήν έξισωση αύτή διότι Τά δέξαλειψει κάθε κίνητρο άπασχόλησης άσιατων ναυτικών από τίς ξένες ναυτιλίες. Ή I.T.F. δπω ανατολής πολύ καλά έχει κατανοήσει διτο πρόβλημα τών πληρωμάτων πού έκπρωσωπε είναι ή έξασφάλιση περισσοτέρων θέσεων έργασίας και δχι ή αύξημένη άμοιβή αύτών ή δποια άντιθέτως άποτελει περιοριστικό παράγοντα πρός τούτο. "Ετοι δημιουργήθηκε ή άντιθέση μέ τήν δύμολογη της της Εύρωπης.

“Αν δεῖ ὅμως κανεῖς καὶ τὴν βαθύτερη οὐσία τοῦ πράγματος τότε δέν γίνεται κατανοητό γιατί οἱ ἀμοιβές τῶν ἔνων πληρωμάτων πρέπει νά συμβαδίζουν μέ τά ἐπίπεδα τῶν χωρῶν πού ἄνηκουν τά πλοιά καὶ δχι μέ τά ἐπίπεδα τῶν χωρῶν προέλευσή

τους ή άλλιως γιατί τάξειν πληρώματα πρέπει νά εύνοούνται μέν υπέρογκα είσοδημάτα σε σχέση με τό βιοτικό κόστος και τό έπιπεδο ζωής στίς χώρες τους, ένων οι συνάδελφοι τους τών αναπτυγμένων χωρών έσοδεύουν «άπλως» ένα είσοδημα άναλογο πρός τήν έργασία πού προσφέρουν και άναλογικό κοινωνικοοικονομικά πρός τό έπιπεδο άμοιβής τής έργασίας στήν χώρα τους.

Το μόνη θεμελίωση μιᾶς τέτοιας παράλογης πολιτικής τής I.T.F. είναι τό νά μήν κερδίζει δυσανάλογα ή έπιχειρηματίας άπό τήν άπασχόληση «Φτηνών» πληρωμάτων. Άλλα τότε θά έπρεπε νά παρέμβη και νά σταματήση τίς έπενδύσεις τών πολυεθνικών έπιχειρησεων πού παρακαλετά έξασφαλίζονται άπό τίς άναπτυσσόμενες χώρες μέτο τό ίδιο αιτιολογικό τού έπιχειρηματικού κέρδους ή νά ζητήσει και έδω έξισωση τών άμοιβών π.χ. τών αύτοκινητεργατών τής Γερμανίας, τής Αμερικής και τής Νιγηρίας.

Τέλος θά μπορούσε κανείς νά τής ύπουμηση τίς δποιες άμοιβές άπολαμβάνουν, και βέβαια μέ εύχαριστηση, έκατομμύρια ένοι νοτιευρωπαίοι έργατες γιά όλοκληρες δεκαετίες στής βορειοευρωπαϊκές χώρες. Τότε θά κατανοούσε, και ή ίδια άκομα, πόσο κακόπιστη, άντιδιαλεκτική και βλαπτική τών συμφερόντων τών φτωχών πληρωμάτων είναι ή πολιτική της. Τό θέμα δημοσίας άπο ένα σημείο και μετά γίνεται πολιτικό έκτος ήν ή άργανωση αύτή διεκδικεί τήν άποκλειστική σοφία τού γηνήσου και νομοτελικού έργασιακού συνδικαλισμού ένων π.χ. τά δυτικογερμανικά σοσιαλιστικά συνδικάτα μέτο τήν υπερεκαποντετή ιστορία τών άγνων και τής ταξικής τους συνείδησης, υπέκυψαν στής έπιχειρηματικές ακοπιμότητες έκμετάλευσης τών φτηνών ένων έργατών, και τίς νομιμοποίησαν μέτο τήν κάλυψη τους.

Καθαρά οίκονομικά διευκρινίζεται έδω θίτης ή χρησιμοποίηση χαμηλόμισθης ένηνης έργασίας άπό πρωτοποριακούς όριακούς ή δχι οίκονομικών κλάδους διεθνώς άποτελεί και θά άποτελεί τό βασικότερο και δραστικότερο και παραγωγικότερο μοχλό οίκονομικής άνάπτυξης τής χώρας τού σχετικά φθηνότερου έργασιακού δυναμικού. Τό ίδιο ίσχυει και στά πλοια.

Έκεινης πού ή I.T.F. ξεπερνάει κάθε γνωστό και έπιτρεπτό δριο άντιδεοντολογικής δράσης είναι δτανάσχολείται μέ θέματα έπιχειρησιακής μορφής πού άναγονται σέ σφαίρες κρατικής ή διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής ή σέ άντικείμενα διεθνών (ναυτιλιακών και μή) άργανωσημόν. Γνήσιος δεσμός, σημαίες εύκαιριας, δέρα και νομική μορφή τών πλοιοκτητριών σέ συνδυασμό μέ διακρατικές συμφωνίες γιά τήν άσφαλεια τών πληρωμάτων γιά τά «ύποβαθμισμένα» πλοία, βρίσκεται πάντα φόρμουλα νά συναρτώνται μέ τά εύρεων έννοούμενα συμφέροντα τών πληρωμάτων και άως έκ τούτου νά προσπορίζεται ή «μερικῶς διεθνής» αύτή τών μεταφορών τό δικαίωμα νά ξεφεύγει άπο τά κατά άρχην (και αύτά διογκωμένα ποσοτικώς και ποιοτικώς) καθηκοντά της και νά κάνει πολιτική διακρίσεων σύμφωνα μέ τίς δικές της σοκοπιμότητες. Αλλα βέβαια γηνήσια και πραγματικά προβλήματα τών πληρωμάτων δπως ή πειρατεία, ή κοινωνική και άνθρωποιστική κάλυψη τών πληρωμάτων στά λιμάνια, οι πράγματι χαμηλοί μισθοί τών σοσιαλιστικών πλοιών τήν άφηνουν διάδιφορη και δέν άσχολείται μέ αύτα.

Μέσα άπο τόν άνωτέρω μηχανισμό προβαίνει ή άργανωση αύτή στήν έφαρμογή πολιτικής διακρίσεων σέ βάρος χωρών μελών της. Ιδιαίτερα άρνητική είναι ή στάση τής άπεναντι στό έλληνικό πλοίο πού τό κατατρέχει κάποτε σάν σημαία εύκαιριας (έλληνική ή τώρα Λιβεριανή ή Παναμέζικη) κάποτε σάν ύποβαθμισμένο πλοίο, σέ συνεργασία με τούς εύθεως ύπευθυνους άργανωσμούς, και πάντοτε τό κατατρέχει γιά τούς χαμηλόμισθους ένοντος ναυτικούς, ένων άποδέχεται τήν καταβολή μισθού ναύτη Γ' τάξης σέ ίνδο ναυτεργάτη ίσοβιώς έπειδή αύτό προβλέπεται άπο τήν συλλογική σύμβαση τής χώρας στήν δποία άνήκει τό πλοίο, ή δποία άμως χώρα θά μπορούσε νά τής στερήσει σέ δριακή στιγμή κρίσης τήν έν τεχνική έννοια δυνατότητα υπαρξης, δράσης και στελέχωσης της. Βεβαιότατα ή άργανωση αύτή άντιθεται στίς έλληνικές «διμερείς συμβάσεις» έστω και έτοι και δπως αύτές συναποφασίσθηκαν προσωρινά και δχι τελεσίδικα άκομη άπο δλους τούς φορείς τής έλληνικής ναυτιλιακής εύθυνης... Τό έδηλωσε ήδη προκαταβολικά.

Έθνική συνδικαλιστική δραστηριότητα

Το έθνικός συνδικαλισμός στά πλαίσια μιᾶς άμπορικής ναυτιλίας άνταγωνιστικής, έλευθερης δομής είναι δπως έλέχθη ήδη και παραγωγικός και έπιθυμητός και άναγκαίος άλλα μπορεί νά είναι και πρόξενος άρνητικών και τελεσίδικα μοιραίων έπιδράσεων άν λειτουρ-

γήσει παράλογα. Νά κάνουμε έδω γενική άναφορά στό θέμα είναι πειριττό. Νομίζουμε δημως άναγκαιό νά άναφερουμε άφορισματικά μερικές άρχες πού πρέπει νά προσέξει ή κάθε ναυτεργάτης γιά τό προσωπικό του συμφέρον και νά έκλεξει άνάλογα μέ τήν συνετή συνδικαλιστική του έκπροσώπηση τών πλοιοκτητών και τού κράτους θά έχει τήν εύθυνη νά άποστραγγίζει κατά τό δυνατόν και τήν τελευταία δραματική πού μπορεί νά φέρει ή έλληνική ναυτιλία στήν έλληνική πατρίδα. Αποδεχόμαστε δτης ή έκπροσώπηση τών ναυτεργάτων και τών πλοιοκτητών στίς τελευταίες δύο πενταετίες τουλάχιστον, ήταν πολύ ή λιγό συνετή και αύτό άποδεικνύεται άπο τά έπιτευχθέντα άποτελέσματα. Νά ποιές νομίζουμε δτης είναι αύτές οι άρχες.

- Ή άμοιβή κάθε μορφής και ή δροι δουλειάς τών ναυτεργάτων πρέπει νά είναι σέ άντιστοιχία μέ τήν γενική κοινωνικοοικονομική πραγματικότητα τής χώρας μας. Ή διαπραγμάτευση τών δρων τής συλλογικής σύμβασης νά μήν γίνεται στήν βάση τού πόσα μπορεί νά πάρει νά ναυτεργάσια τώρα «γιατί άλλως σταματάνε τά βαπόρια» γιατί τότε μπορεί νά σταματήσει άμεσως μέν ή... ναυτεργάσια τά δέ βαπόρια νά ζήσουν ή νά πεθάνουν άργα ή γρήγορα μέ ένεας δημως σημαίες. Ή διαπραγμάτευση τής άμοιβής και τών δρων δουλειάς στής προηγμένες συνδικαλιστικά δυτικές χώρες γίνεται σέ βάση μιᾶς σταδιακής και σταθερής αύξησης των, λαμβανομένων ύπ' ψιν και κριτηρίων παραγωγικότητας τής έργασίας, άποδοτικότητας, δηλαδή διατήρησης και πρόδου τής έπιχειρησης και συγκυριακών κριτηρίων. Έτσι στή βάση αύτή ούτε οι Δυτικοευρωπαίοι έργασόμενοι ούτε οι έλληνες ναυτεργάτες ύστερησαν στήν διεκδίκηση και λήψη τού ικανοποιητικού μεριδίου τους μέχρι τώρα.
- Οικονομικά πρέπει ή ναυτεργατική συνδικαλιστική κίνηση νά δει τό θέμα καθολικά και νά σταμίσει τίς γενικές προσφορές τού κλάδου αύτού στήν έθνική οίκονομία και τήν θέση του σέ σχέση μέ τούς λοιπούς κλάδους τής έθνικής μας οίκονομίας. Νά άναγνωρίσει αύτή πρώτη:
- τά συγκριτικά άνωτέρα δρια άμοιβής τής ναυτεργάσιας σέ έθνική και διεθνή σύγκριση.
- Τόν καθορισμό τών έκαστοτε οίκονομικών και λοιπών άξιωσών της μέ βάση τήν διατήρηση τής άνταγωνιστικότητας τού πλοιού και τήν έξασφάλιση τής περαιτέρω υπαρξης τής έμπορικής ναυτιλίας.
- Τήν άναγκαιότητα αύξησης τής έπαγγελματικότητας, τής παραγωγικότητας και τής μόρφωσης τών έλληνων ναυτεργάτων σέ περισσότερο προηγμένα έπιπεδα ώστε νά μπορεί και ή ναυτεργατικός παράγοντας νά προσφέρει περισσότερα στήν διατήρηση και βελτίωση τής ναυτιλίας γενικά και σέ άντικρυσμα πρός τήν συνεχώς αύξανόμενη άπαίτηση του γιά βελτίωση τών παντοειδών άπολαβών του. Άλλιως θά πρέπει νά άπαντήσει στό έρωτημα άπο πού θά βγει τό πρόσθετο εισόδημα κάλυψης τών πρόσθετων άξιωσών του.

Ότι είναι άναγκαια ή έφαρμογή ίδιωτικοιοκονομικών μακροχρόνιων κριτηρίων άπασχόλησης και δχι βραχυχρόνιων ή άλλιως κοντόφθαλμων τέτοιων. Συγκεκριμένα και γιά παράδειγμα. Νά έπιδιώξει, άντι νά άντιτιθεται, τήν έπανδρωση τού πλοιού ήταν έπιδιώξεις τίς χαμηλότερες και χαμηλόμισθες είδικότητες σέ ένοντος δημως τό έφάρμοσε π.χ. ή δυτικογερμανική δημόσια και ίδιωτική οίκονομία.

Γιά τό έφήμερο «συμφέρον» λίγων χιλιάδων εύκαιριακών περιοδικών ναυτών ή «ναυτών» και δλων «άνειδικευτών» είδικοτήτων πού στρέφονται στήν θαλάσσια άπασχόληση μόνο δτανόν δέν βρίσκουν κάτι άλλο στήν έπρα και πού ένεκα χαμηλού έπαγγελματικού βαθμού διαμορφώνουν κατ' άνάγκην και μειωμένη και βραχυχρόνια εύκαιριακή έπαγγελματική συνειδηση δέν πρέπει νά διακινδυνεύεται τό εύρυτερο και μακροχρόνιο συμφέρον τής ναυτεργατικής τάξης, τού έλληνικού κράτους και τής ναυτιλιακής έπιχειρησης. Είναι αύτονότο δτης γιά τούς έπαγγελματίες ναυτεργάτες δποιασδήποτε είδικότητας πού καλύπτουν τό χώρο τών κατωτέρων πληρωμάτων είναι δυνατό και μπορεί και πρέπει νά ληφθούν σέ μακροχρόνια βάση μέτρα έπαγγελματικού προγραμματισμού, μετεκπαίδευσης, άπορρόφησης σέ περισσότερο παραγωγικές μορφές άπασχόλησης και τούτο σέ συνεργασία κράτους, συνδικαλιστικών ναυτεργατικών φορέων και ναυτιλιακών έπιχειρησεων.

Μέ μιά τέτοια πολιτική άπασχόλησης σταθεροποιείται ή έργασία τών άξιωματικών (άπο λοστρόμο και πάνω) γιά τό έλληνικό ναυτεργατικό δυναμικό και τό σχετικό δυναμικό τής έπρας, άνεβαίνει τό έπιπεδο έξειδικευσης τών έλληνων έργαζομένων

στην θάλασσα, έξασφαλίζεται για τούς (ύψηλόμισθους) αξιωματικούς ή μερίδα τού λέοντος άπό τό έν γένει έργατικό κόστος τού πλοιού, παγώνεται ή έξασφάλιση έσδων για τούς ασφαλιστικούς όργανοιςμούς τής ναυτεργασίας και τέλος διέβεται ένα συγκριτικό ιδιωτικούοικομικό πλεονέκτημα στήν ναυτιλιακή έπιχειρηση, χωρίς καμμιά έπιβάρυνση κανενός, άπλως και μόνο σάν άποτέλεσμα έφαρμογής και στά καράβια τού ήδη γνωστού και έφαρμοσμένου χωροταξικού έργασιακού διεθνούς καταμερισμού.

'Από κοινωνικής άποψεως τό ναυτεργατικό έπαγγελμα είναι πράγματι έπαχθές. Είναι κοινωνικά ένας κλάδος άναγκης, που έπιδικεται έφ' δυσού τούτο είναι δυνατό τεχνικώς, από τις κοινωνίες έκεινες που δύνηται να διατηρεί την θέση της στην παγκόσμια οικονομία. Μόλις οι σχετικές οικονομίες έξασφαλίσουν δυνατότητα ικανοποιητικής άπασχόλησης στην οικονομίκο αυτός κλάδος του λάχιστον παύει να χρησιμοποιεί τό έθνικό του έργατικό δυναμικό. "Ετοι συνέβη με τίς βορειοευρωπαϊκές ναυτιλίες. "Οσο δυμάς ή άνωτέρω ύποκατάσταση είναι άνεφικτή τόσα και ο ναυτιλιακός κλάδος προσπαθεί νά κρατάει τό παραγωγικό του έργατικό δυναμικό και σ' αύτό σκοπεί ή ψυηλή άμοιβή και ή κατά τό δυνατόν καλύτερη κάλυψή του με κοινωνικές παροχές και έξασφαλίσεις στά πλαίσια μιᾶς σωστής άσφαλιστικής και πολιτικής παροχών και στά περιθώρια που άφηνε ή άδηριτη άναγκη γιά την πάγια έξασφάλιση τῆς άνταγωνιστικότητας του πλοίου. Νομίζουμε τέλος οι δια τά παρόντα έπιπεδα μισθών που καταβάλλει ή έλληνική ναυτιλία είναι κοινωνικά δίκαια και άμορνικά διά σκεψθεί κανείς διτή ο πλοίαρχος έσοδους έσσα και οι άνωταοι άξιωματούχοι τῆς χώρας ή δέ τελευταίος του πληρώματος του λάχιστον τά διπλάσια απ' όποιαδήποτε άπασχόληση στήν στεριά. Οι άμοιβές αύτές καλύπτουν τήν όποιαδήποτε κοινωνική θυσία συνεπάγεται ή άπασχόληση στήν θάλασσα. Πρόβλημα και εύχη άποτελεί ή διατήρηση αύτής τής σχέσης άμοιβής σε δυναμική σχέση προσαρμογής και στό μέλλον.

Ό συνδικαλισμός έχει δημιούργησε έναν πολιτικό και οικονομικό χώρο στην Ελλάδα. Η απόφαση της Διασταύρωσης να συνεργατεί με την ΚΕΔΕ για την επίτευξη της ανάπτυξης στην Ελλάδα, έχει οδηγήσει στην παραγωγή της πρώτης εθνικής παραγωγής ανανεωμένης ενέργειας στην Ελλάδα. Η Διασταύρωση έχει δημιουργήσει έναν πολιτικό και οικονομικό χώρο στην Ελλάδα, ο οποίος έχει οδηγήσει στην παραγωγή της πρώτης εθνικής παραγωγής ανανεωμένης ενέργειας στην Ελλάδα.

Αυτό είναι το πολιτικό πλαίσιο μέσα στο όποιο οι ναυτεργάτες πρέπει νά δουν και νά διαμορφώσουν με γνήσιους δημοκρατικούς κανόνες την συνδικαλιστική τους έκπροσώπηση προτού θυσιασθεί ή ούσια στό δόγμα.

Στόχοι μιᾶς γέας ναιτιλιστικῆς πολιτικῆς

'Από τήν παραπάνω άνάγνωση προκύπτουν δρισμένα συμπεράσματα, δρισμένες άναγκαιότητες που πρέπει όπωσδήποτε πρώτα

νά γίνουν άποδεκτές από διους τούς παράγοντες της έλληνικής ναυτιλίας και ζειπειά νά ένσωματωθούν και νά διαμορφώσουν μιά καινούργια ναυτιλιακή πολιτική μέ στόχο τό ξεπέρασμα βραχυχρό-
νια της παρούσας κρίσης δσον άφορά τό συγκυριακό της μέρος και
μακροπρόθεσμα τήν άνατροπή τής άρνητικής ροής πού συναρτά-
ται μέ τό μέλλον τής έλληνικής έμπορικής ναυτιλίας και άπορρέι α-
πό τήν καθεμιά και δλες μαζί τίς προεκτείνεσις νεοεμφανισμούς εσε-
πάχθειες έπιπρόσθετα πρός τίς παντοτε ύπάρξεις και ίπαρχου-
σες άναπόφευτης γνωστές δομικές άνεπάρκειες τής έμπορικής
μας ναυτιλίας. "Αν δλοι οι ένδιαφέρομενοι φορείς συμφερόντων
συμφωνήσουν και πραγματώσουν μιά προσαρμοσμένη στής νέες ά-
ναγκαιότητες σύγχρονη και δυναμική ναυτιλιακή πολιτική τότε μπο-
ρει νά έλπιζεται δτι ο ποιοτικά πρώτος αύτός παραγωγικός ιδιόμορ-
φος κλάδος τής οικονομίας μας έχει νά προσφέρει πολλά άκομα
στο κοινωνικό σύνολο.

‘Η ἐξωτερική πολιτική τών κρατών και δημοις ἀλλες διεθνεις σχέσεις δέν μπορούν και δέν βασίζονται στήν ἀπόλυτη ήθική, δέν ἔχουν ιδεαλιστικό χαρακτήρα και δέν είναι ἐπιτυχεῖς δταν ἐπιδιώκουν και δέν είσταν ἐπιτυχάνουν τα σέ ἀπόλυτη ἔννοια δίκαια δικαιώματα της χώρας πού ἀφορούν. Διότι ή ἐπίτευξη δέντα τών ἀπόλυτων δικαιών είναι μιά αὐτόνότητα κατάσταση πού σημαίνει δτι ή χώρα δέν ἔχασε αύτό πού ἐδικαιούτο, ή δλιώτικα δτι κάποιος ἀλλος δέν καρπώθηκε ἀδίκως τά δίκαια της. Πρέπει πάντα νά ζητοῦνται δίκαια ή «δίκαια» σέ μαξιμαλιστική βάση διότι σέ θνική βάση μόνο ή ἐπίτευξη ἀκόμη και τού σχετικά μή δικαιουμένου ἀποτελέσματος μπορεί νά θεωρηθεί ἐπωφελής και ἐπιτυχής.

Δέν άρκει λοιπόν για τήν διεκδίκηση έθνικών ωφελημάτων. ή άτεγκτη προβολή θέσεων και πράξεων σε βάση καλόπιστης και ιεραποστολικής καθαρότητας γιατί τότε σίγουρα και έχασφαλισμένα τά δίκαια τού κράτους, τά γενικώτερα και ειδικώτερα, είναι καταδικασμένα νά σφαγιασθοῦν. Αύτή τήν έφαρμοσμένη άλήθεια δέν καταλαβεί και δέν έμήρμοσε ποτέ μιά ένιαία ωφελιμιστική γιά τόν τόπο έλληνική ναυτιλιακή πολιτική.

Είναι δημόσια σίγουρο ότι παρόμοια κριτήρια διαμορφώνουν σίγουρα τις σχετικές πολιτικές τουλάχιστον πολλών από τους άνταγωνιστές μας.

Σύμφωνα πρός τις άνωτέρω γενικές σκέψεις μιά έπιτυχής ναυτιλιακή πολιτική στις σχέσεις της πρός τα ξέω πρέπει νά μπορεί νά διακρίνει τό πραγματικό και ειλικρινές ένδιαφέρον άπό τά κροκοδείλια δάκρυα και τήν ακοπιμότητα πού τά παράγει, πρέπει νά διακρίνει πού σταματάει μιά διαχρονικά προσαρμοσμένη λογική παρεμβατική ρύθμιση νά είναι παραγωγική και μετατρέπεται σέ φαρισαϊσμό, πρέπει νά πάρει τόν κίνδυνο και νά μεροληπτήσει έντονα ήν η μείωση τής σχετικής βλάβης ή τό κέρδος τής έλληνικής ναυτιλίας τό επιβάλλουν. 'Αναφέρθηκαν παραπάνω όρισμένα συγκεκριμένα παραδείγματα φαρισαϊκού παροξυσμού σέ θέματα διακρατικού ή διεθνούς παρεμβατισμού κάθε μορφής. 'Εδώ πρέπει νά προβλέπεται έντονη βασισμένη άντισταση και άναλυση πού θά έχει άπωασδήποτε θετικά άποτελέσματα τουλάχιστον δύον άφορά τό πλασματικό μέρος, τό περιττό μέρος, τού προτεινόμενο παρεμβατισμού. Ούδεποτε δύμας θά πρέπει νά ύπερθεματίζει συμφωνούσα άξιωματικά ή έλληνική ναυτιλιακή πολιτική.

Δέν είναι πάντα παραγωγική ή *a priori* συμφωνία σε κάθε προτεινόμενο μέτρο, σχεδιασμό, παρεμβατισμό έστω και δύν γίνεται για νά αποφλίσει και νά αφαιρέσει τά προσχήματα άπό τόν άντιπαλο. 'Η συμφωνία άρχικά τών 8, άργοτερα τών 14 τών Παρισίων για τά ύποβαθμισμένα πλοϊα είναι κλασσικό παράδειγμα. γιά τό πόσο εύκολα δασπονδοί ναυτιλιακοί φίλοι μας ένστερνιζονται θεσμούς, έφαρμόζουν μέτρα, πού σ' αύτούς δημιουργούν τζίρους ένων στήν έλληνική ναυτιλία δημιουργούν πρόσθετο κόστος. Γιατί κανείς δέν πειθεί κανέναν για τό πόσο ύποβαθμισμένο με βάση τήν άξιοπλοία του είναι ένα βαπόρι ἐπειδή είναι χαμηλότερη κατά μερικά έκαποτά σ' ή όφροφή τών ύπνοδωματίων. Τελικά ή Σοβιετική "Ένωση άρνηθηκε νά προσυπογράψει τήν συμφωνία αύτή διατηρώντας έστι τό μονοπώλιο στόν έλεγχό της. "Αν δέν υπάρχει ή εύτυχης περίπτωση ή συμφωνία αύτή νά άτονήσει και νά ξεχαστεί δέν έχουμε καθόλου ψευδοισθήσεις γιά τό εις ποιού διφελος και βλάβη θά λειτουργήσει τελικά.

Είναι άκατανότο, συνέβη στο παρελθόν, ό φορέας της ναυτιλιακής πολιτικής τού κράτους μας νά ένδωσει στουύ σκοπίμους και έντεχνα διογκωμένους άλλαλαγμούς τών «βλαπτομένων» από τίς «έλληνικές» ναυταπάτες και νά θέλει νά νομοθετήση δρακόντεια μέτρα τήν στιγμή πού οι ναυταπάτες αύτές ήσαν έξαιρεση πού ίνίσχει έναν κανόνα, άποτελούσαν έσχατο δρίο δευτερογενούς δάμνυας σε δάλλες πρωτογενείς ναυταπάτες ένων διπειχειρηματιών και ή άναλογική τών συχνότης ήταν μηδαμινή έν σχέσει με τό μέγεθος τής έμπορικής μας ναυτιλίας.

Αύτά γίνονται για νά άποδειξουμε έμεις ή χώρα με την δρακόντια νομοθεσία περί έπιταγών την καλή μας πίστη σε χώρες ή ναυτιλίες

ποι ή έκδοση άκαλυπτην ἐπιταγῶν δέν ἀποτελεῖ κάν ποινικό άδικημα καί σε χώρες ποι δικονομικά ἀπαιτοῦν ἀπό τὸν ἐνάγοντα ἀλλοδαπό νά καταθέσει ἐγγύηση τραπεζική γιά κάλυψη τῶν ἔξδων τῆς δίκης ἐνώ στὴν χώρα μας ή δικονομία μας, δέχεται τὴν ἐξ ἀρχῆς κατάθεση ἐγγύησεως ὑπὸ τοῦ ἐναγομένου, ἀρκεῖ νά τὸ ζητήσει ἀπλῶς ὁ ἐνάγων ἀλλοδαπός. Ό ἀντέρω κατάλογος μπορει νά διευρυνθεῖ πάρα πολύ δη συμπεριλάβη καί τὰ καμώματα τῆς διεθνούς τῶν μεταφορῶν εἰδικότερα εἰς βάρος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Δέν είναι δημιας καθόλου ἀναγκαὶ τοῦτο, γιατὶ νομίζουμε δη ηδη γίνεται ἀντιληπτή ή κατεύθυνση μιᾶς ὄρθης πρός τά ἔξω ναυτιλιακῆς πολιτικῆς πού σκοπει νά προστατεύει τὸ ἐλληνικό πλοίο ἀπό τὸν καθένα καί δηλους τοὺς προεκτεθέντες παρεμβατισμούς καί προστατευτισμούς πού τοῦ περιορίζουν τὴν δυνατότητα δελέύθερης δράσης, τοῦ δημουργούν πρόσθετα ἀντιπαραγωγικά κόστη, τοῦ μειώνουν τὴν ἐν δυνάμει ἀγορά ἐξευρέσεως φορτίων κυρίως σε τράμι βάση πού παρουσιάζουν καί μεγαλύτερη ἐλαστικότητα ἐν σχέσει με τὴν ἀνελαστικότητα τῶν φορτίων τακτικῶν γραμμῶν, καί τέλος μέ δηλα τὰ ἀντέρω τοῦ μειώνουν τὴν ηδη ὄριακή ἀνταγωνιστικότητά του.

Τά χαρακτηριστικά μιάς έπιτυχούς μακροπρόθεσμής ναυτιλιακής πολιτικής πρός τά έσω ύπέ τό καθεστώς τών νέων καταναγκαστικών και έπικινδυνών για τήν ναυτιλία μας πραγματικοτήτων πρέπει νά ύποστοιν ριζικές δλαγές. Πέρα από τήν έκ βάθρων άναδιοργάνωση και έπέκταση και σωστή και έπαρκη έπανδρωση του YEN και του NAT άλλα καί τών λοιπών υπηρεσιών σχεδιασμού και πραγμάτωσης τής ναυτιλιακής πολιτικής, πρέπει ή νοοτροπία, θά λέγαμε ή φιλοσοφία του YEN νά άλλάξει ριζικά δσον άφορά τήν άπαντηση του έρωτήματος ποιός πρέπει νά είναι ο ρόλος του στό μέλλον για νά βοηθήσει τή ναυτιλία. Αύτός ο ρόλος και ή άλλαγή τής ίδιας του της τοποθέτησης πρέπει νάδιαμορφωθεί στήν κατεύθυνση μιάς πιό ένεργου, πιό δραστικής, πιό όργανικής άναμιξης και στά θεωρητικά και στά πρακτικά προβλήματα πού συγκροτούν μιά έπιτυχή ναυτιλιακή πολιτική στό έσωτερικό και στό έξωτερικό.

Πρέπει νά σταματήσεις ό ρόλος της ένεργου συνεταιρότητας, ή ό ρόλος του παραπρητού -διαιτητού, και νά αναμιχθεί δραστικά σάν ό «μάναντζερ» της έλληνικής ναυτιλίας παίρνοντας θέση άνοιχτά και χωρίς μικροπολιτικές σκοπιμότητες στήν μεριά έκεινή κάθε φορά που πιστεύεις ότι έχει δίκιο.

Δέν μπορεῖ δο φορέας τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καὶ τὸ κράτος γενικώτερα νά προβεῖ σὲ καμμιά ύλική βοήθεια πρός την μεγάλη ἐμπορική ναυτιλία του, καὶ αὐτὸ εἶναι γνωστό. Μπορεῖ δῆμος μέ τὸ κύρος του νά πάρει θέση στὸ ἑσωτερικό καὶ στὸ ἑξωτερικό ἀνοιχτά καὶ κατηγορηματικά δταν πρόκειται σὲ πρακτική βάση νά καταπολεμθῶν κακόπιστοι σὲ έχτεμασμοῖ καὶ σκοπιμότητες καὶ νά καλύψει πραγματικά μέ την σημαία του καὶ ἀποφασιστικά καὶ ἀνεπιφύλακτα τό ἐλληνικό πλοϊο ἀπό τις αὐθαιρεσίες τῆς I.T.F., γιά παράδειγμα.

Νά έλέγχει το κράτος μέ εύθυνη και παρροσία μέσω τών σχετικών διεθνών (Δ.Ο.Ε.) και έθνικών μηχανισμών τήν νομότυπη και έντιμη καταστατική λειτουργία τής δργανώσεως αύτης.

Έρωτήματα όπως:

- ή κανονικότητα τών μελών της, ή συγκρότηση τής συνέλευσης και τών διαφόρων όμάδων συμφερόντων της κλπ. κλπ.
 - ή επί μακρό χρόνο (ἀπό τό 1960) μή σύγκληση τοῦ πιό υπεύθυνου όργανου σχεδιασμοῦ τῆς πολιτικῆς της, δηλαδή τοῦ ἀνά τριετία συνεδρίου της (congress) διπώς ἐπίσης και ποιός και πῶς τό ύποκαθιστᾶ.
 - Πώς συγκροτεῖται και λειτουργεῖ τό πανίσχυρο 26μελές συμβούλιο τό έτη δι' οντος νόμιμο και καταστατικά νομότυπο.
 - Πώς λειτουργούν τά οικονομικά τῆς όργανωσης και τών καθέκαστα ἀποθεματικῶν πού διαχειρίζεται ή δι' ίδιον ή διά λογαριασμῶν τοίτων.

Είναι άναγκαίο νά ζητήσει τό ελληνικό κράτος νά άπαντηθούν τά άνωτέρω και δόλλα έρωτήματα καλόπιστα και ύπεύθυνα στά πλαίσια μιᾶς νέας και σωστής ναυτιλιακής πολιτικής και στό δνομα του τεράστιου ιδιωτικού και κρατικού συμφέροντος που παρουσιάζει ή έμπορική ναυτιλία γιά την χώρα μας.

Έπισης στό έξωτερικό μπορεί το YEN αύξανοντας τά έπιπεδα επαγγελματικής ικανότητας και τόν άριθμό τών στελεχών του νά δώσει έπιτυχείς μάχες στους διάφορους διεθνείς όργανισμών και στήν EOK μέ τό βάρος τής φωνής τής ναυτιλίας πού έκπροσωπεί. Νά διαπιστώσει και νά έκμεταλευτεί τά κενά στήν κάθε περιπτώση και τίς άντιθέσεις πού ίπωσδήποτε συνυπάρχουν στους διεθνείς όργανισμούς και στήν EOK μεταξύ τών διαφόρων διάδοσων συμφερόντων δημοσίων π.χ. στήν διακαπι βύθηση τών κρατικών μάναντζερς

τῶν θαλασσίων μεταφορῶν τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ γιά φθηνό μεταφορικό έργο σε άντιθεση μὲ τὰ συμφέροντα τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐνώσεων τῶν χωρῶν αὐτῶν. Νά προσφύγει αὐτὸ τοῦτο τὸ κράτος στὴν τακτική δικαιοσύνη ξένων κρατῶν ὑπερασπιζόμενο ἔνα σκόπιμα ἀδικούμενο Ἑλληνικό πλοϊο, τουλάχιστο ὅταν τὸ μικρομεσαῖο μέγεθος τῆς σχετικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως δέν μπορεῖ νά φέρει αὐτό τὸ τεράστιο βάρος, κλπ. κλπ.

Στο έσωτερικό πάλι μιά σύγχρονη και δυναμική ναυτιλιακή πολιτική πρέπει νά υπερασπισθεί και νά διαδώσει στό λαό άπροκάλυπτα και άνοιχτά την σημασία της ναυτιλίας. Νά πειριγράψει τήν ιδιομορφία της πού συνίσταται στο ότι έκτός από τόν έλληνα έργαζόμενο άνθρωπο, ΟΛΟΙ, οι δλοι συνδυαζόμενοι συντελεστές παραγωγής στά πλαίσια τής έλληνικής ναυτιλιακής έπιχειρησης είναι ΞΕΝΟΙ (κεφαλαία — φορτιά — άσφαλτος — τεχνολογικός έξοπλισμός και γνώση) μέ συνέπεια ή ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ της νά άποτελεί τόν μόνο λόγο ύπαρξεώς της και τόν μόνο λόγο έξαφνίσης της έφ' θσον πάψει αύτή νά ύπαρχει. Νά ξεκαθαρίσει τελεσιδικά ότι οι άνωτέρω ΞΕΝΟΙ συντελεστές παραγωγής τής προσδιορίζουν σχεδόν άποκλειστικά τήν έκαστοτε πολιτική ύπαρξης της και τής προσδιορίζουν τόν χαρακτήρα, έν δυνάμει τουλάχιστον, διεθνούς πλάνητος.

Νά ξεκαθαρίσει περαιτέρω τό θεσμικό καθεστώς ύπό τό δόποιο άποδέχεται τήν λειτουργία τής έλληνικής ναυτιλίας και τούς λόγους γιά τήν έπιλογή του αύτή, νά διακηρύξει δτί δέν έπωφθαλμιά ούτε άντιτιθεται στά κέρδη τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως, σταν ύπάρχουν, διότι αύτά άποτελούν βασική πηγή δημιουργίας ναυτιλιακού κεφαλαίου στήν δλο και περισσότερο άναγκαιούσα αύτό σήμερα κατ' έξοχήν έντάσεως κεφαλαίου ναυτιλιακή έπιχειρηση, νά άποφύγει σκόπιμα και συνειδητά τήν δημιουργία κρατικών γραφειοκρατικών παρεμβατισμών και κάθε μορφής έλεγχων στήν ναυτιλιακή έπιχειρηση και στό πλοϊο, έπειδη αύτά άντικεινται στήν φυσική τους άναγκαιότητα γιά πλήρη έλευθερία δράσης και εύελξια, νά διακηρύξει έκεκάθαρα πρός τήν ναυτεργασία πού βλέπει σάν κράτος τήν κοινωνικά δίκαιη άμοιβή και τούς δρους άπασχόλησης τών ναυτεργάτων πού κατά τή γνώμη μας δέν μποροῦν νά ύψιστανται αισθητά άπό τά σχετικώς προλεχθέντα, νά ύπογραμμίσει τήν άνάγκη αύξησης τής παραγωγικότητας τής δουλειάς μέσα στό πλοϊο πρός εύρωπαικά έπίπεδα άφου και οι άμοιβές/κόστος τείνουν πρός τά έκει, νά ένστερνισθεί δσον άφορά τά ένα πληρώματα τήν ίδια φιλοσοφία και πράξη τών βορειοευρωπαϊκών κρατών πρός τούς νοτιοευρωπαίους έργατές, δηλαδή νά τούς δεχθεί άπροκάλυπτα και συνειδητά σάν φθηνότερο έργατικό δυναμικό πού συμβάλλει στήν διατήρηση τής άνταγωνιστικότητας τού διληνικού πλοϊού, νά διακηρύξει δτί γιά τήν κοντόφθαλμη ύπεράσπιση μερικών χιλιάδων θέσεων έργασίας κατωτέρων πληρωμάτων δέν θά διακινδυνεύσει 70.000 θέσεις έργασίας μέ ύψηλότερες άμοιβές, τά άπομαχικά τών συνταξιούχων, και τά έν γένει ώφελήματα τής έλληνικής οικονομίας, άπό τήν όποιαν δέν πρέπει νά χαθεί ή ναυτιλία εις δφελος άλλων έπιδόξων και έπικινδύνων νεοπαγών έπιγονών (π.χ. Τουρκία). Νά διακηρύξει τέλος δτί άκομα και κάθε δογματική συνδικαλιστική κίνηση έχει και μπορεί νά άπολαύσει τό πλήρες συνδικαλιστικό δημοκρατικό πλαίσιο δυτικού τύπου, άλλα δτέν θά έπιτραπει κατάχρηση και σφαγιασμός τής έλληνικής ναυτιλίας σάν άπόρροια ούτοπικών και κακόπιστων ίδεοδογικών δογματισμών.

τελείωντας σημειώνουμε διτά δέν έχουμε κανένα άπολύτως δισταγμό και καμιά έπιφύλαξη για τά τόσα πολλά που φορτώσαμε σε μιά νέας μορφής σύγχρονη ναυτιλιακή πολιτική για δύο κυρίως λόγους. 'Ο πρώτος είναι διτά ή έλληνική ναυτιλία βρίσκεται μεσομακρόπρθεσμα σε μιά κρίσιμη ύπαρξιακά φάση και είναι άβεβαιο μέ πόσο θαρείται συνέπειες θά μπορέσει, δικαιούμενος και αύτή τήν φορά νά τήν ξεπεδάσει.

Όσο δεύτερος λόγος είναι ότι μιλάμε για μιά νέα δυναμική, μοντέρνα ναυτιλιακή πολιτική και έννοείται ότι, δημεσα μέν ενδιαφέρει νά διορθωθούν και διαμορφωθούν οι μερικές και ή γενική πρακτική πορεία τής ναυτιλιακής πολιτικής και νά όρχισει βαθμιαία και σταθερά ό,τι μπορεί νά όρχισει άμεσως στήν σωστή βάση, μακροχρονιότερα δέ αφορά τόν σχεδιασμό και τήν πραγμάτωση τών προγραμμάτων, θεσμών και όργανισμών - φορέων έκεινων που είναι άναγκαιοι για τήν καθόλου βαθμιαία άλογκήρωση τής νέας ναυτιλιακής πολιτικής γενικώς.

Θωμᾶς Ν. Ρηνιώτης

'Η πρόληψη ρυπάνσεως από τά σκουπίδια τῶν πλοίων σύμφωνα μέ τή MARPOL'

Τοῦ κ. ΠΑΝ. ΚΟΣΜΑΤΟΥ, 'Υποναυάρχου Λ.Σ. έ.ά.

Πολλοί ισχυρίζονται ότι τά άποτελέσματα τῶν Διπλωματικῶν Διασκέψεων είναι συνήθως γιά τά σκουπίδια, ή πρώτη δημοσία φορά πού μάτι Διεθνής Διπλωματική διάσκεψη περιέλαβε πραγματικά τό περιφρονήμενο αὐτό είδος στην έπισημη Ήμερησαία της διάσταξη και έβγαλε ένα κείμενο άποκλειστικά άφιερωμένο σ' αὐτό, είναι ή Διάσκεψη Λονδίνου 1973, πού κατάρτισε τή νέα διεθνή σύμβασηγιά τή προστασία τού θαλασσίου περιβάλλοντος γνωστή σάν MARPOL!.

'Η MARPOL όπως είναι γνωστό άποτελείται από πέντε άνεξάρτητα παραρτήματα, πού τό κάθε ένα πραγματεύεται Κανονισμούς γιά τήν άποφυγή ρυπάνσεως τής θαλάσσης πού μπορεί νά προκληθεί από διάφορες ούσιες δημοσίας άπο διάφορα πετρελαιοειδή (Παράρτημα I), από ύγρες τοξικές ούσιες πού μεταφέρονται χύδην (Παράρτημα II), από έπικινδυνες ούσιες πού μεταφέρονται σέ άπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή δύκια και σιδηροδρομικά βυτιοφόρα όχηματα (Παράρτημα III), από λύματα πού παράγονται στά πλοια (Παράρτημα IV) και από σκουπίδια (GARBAGE) πού παράγονται στά πλοια (Παράρτημα V).

'Επειδή τό θέμα τῶν σκουπιδῶν γίνεται έπικαιρο κάθε φορά πού είσερχομεθα στή νέα τουριστική περίοδο, διότι τότε συνήθως θυμόμαστε τήν άναγκη γιά καθαρές θάλασσες και άκτες, ήδη δούμε πώς τό άντιμετωπίζει τό Παράρτημα V τής MARPOL.

Κατ' ἀρχὴν σύμφωνα μέ τόν δρισμό, λέγοντας «σκουπίδια» έννοούμε δόλα τά είδη από τρόφιμα, οικιακά και λειτουργικά υπολείμματα, εξαιρουμένων τῶν συσκων φαριών ή τημπάτων αὐτῶν, τά όποια παράγονται κατά τή διάρκεια τής κανονικής λειτουργίας τού πλοίου, προοριζόμενα ν' απορριφθούν συνεχώς ή περιοδικώς πλήν τῶν ουσιών έκείνων, πού καθορίζονται ή άναφέρονται σέ δλλα Παράρτημα τής συμβάσεως.

'Επειδή στό Παράρτημα V δέν δρίζεται διαφορετικά ή έννοια τού πλοίου, στή περίπτωση αὐτή έφαρμόζεται ή δρισμός τού πλοίου πού περιέχεται στό Γενικό Μέρος τής συμβάσεως, σύμφωνα μέ τόν όποιο «πλοίο» σημαίνει σκάφος παντός τύπου, οιασδήποτε λειτουργίας εις τόν θαλάσσιο χώρο και περιλαμβάνει ύδροπτέρυγα, αέροστρωμα σκάφη, καταδυόμενα και έπιπλεοντα σκάφη καθώς και σταθερές ή πλωτές έξεδρες.

Μέ βάση τόν δρισμό τής συμβάσεως μπορούμε νά διαχωρίσουμε τά σκουπίδια στίς έξης κατηγορίες:

α) ο ι κ ι α κ, πού περιλαμβάνουν:

(i) υπολείμματα τροφών και

(ii) απορρίμματα πού είναι αυτά πού δημιουργούνται τούς χώρους παραμονής και διαβίωσεως τού πληρώματος και τῶν έπιβατών (πχ. χαρτιά, κουρέλια, γιαλικά, διάφορα πλαστικά κλπ.).

β) λειτουργικά, πού περιλαμβάνουν,

(i) υπολείμματα από μεταφορά γενικού φορτίου

(ii) υπολείμματα από μεταφορά ξηρού φορτίου χύμα, και

(iii) υπολείμματα από μεταφορά φορτίου σέ άπορευματοκιβώτια.

γ) συντηρησεως στούς χώρους τού Μηχανοστασίου και Καταστρώματος.

Τώρα δον αφορά τίς έπιτρεπόμενες απορρίψεις στή θάλασσα ή σύμβαση κάνει διάκριση μεταξύ απορρίψεων έπιτρεπομένων έντος ειδικών περιοχών και απορρίψεων έπιτρεπομένων έκτος ειδικών περιοχών.

'Εδω θά πρέπει νά πούμε ότι «Ειδική περιοχή» (Special Area) είναι θαλασσία περιοχή δημοσίου γιά άνεγγωρισμένους τεχνικούς λόγους σχετικούς μέ τίς ωκεανογραφικές και οικολογικές συνθήκες και τού ίδιαιτέρου χαρακτήρα τής θαλασσίας κυκλοφορίας της, άπαιτεται ή καθιέρωση ειδικών έπιπλατικών μεθόδων διά τήν άποφυγή ρυπάνσεως τής θαλάσσης από απορρίμματα. Ειδικές περιοχές έχουν χαρακτηρισθεί σύμφωνα μέ τό Παράρτημα V ή Μεσόγειο, ή Βαλτική, ή Εύξεινος Πόντος, ή Έρυθρά και ο «Περιστός».

"Οσον αφορά δημοσία τήν έφαρμογή τού Παραρτήματος ή θά πρέπει νά κάνουμε τή διάκριση δη οι διατάξεις γιά τίς Ειδικές Περιοχές δημοσίας γίνεται γιά τίς τρεις πρώτες ήδη αύτων στό Παράρτημα I τής συμβάσεως δέν έφαρμόζονται άμεσως.

"Όπως είναι γνωστό στό Παράρτημα I μέ τή θέση σέ έφαρμογή τής συμβάσεως (2/10/83) τίθενται αυτόματα σέ ισχύ και οι Κανονισμοί περί Ειδικών Περιοχών γιά τή Μεσόγειο, τή Βαλτική και τή Μαύρη Θάλασσα. Οι έντος αύτών εύρισκομενες χώρες δημοπλαστείαν μέχρι 1/1/1977 νά είχαν έγκαταστήσει τίς άπαιτούμενες εύκολες υποδοχής πετρελαιοειδών καταλούπων. Η μή συμμόρφωση πρός τήν άπαιτηση αυτή τής συμβάσεως δέν παρέχει τό δικαίωμα στά πλοια νά προβαίνουν σέ απορρίψεις πετρελαιοειδών, και γενικά νά έφαρμόζουν Κανονισμούς που ισχύουν έκτος ειδικών περιοχών. Τό μόνο δικαίωμα πού έχουν είναι νά άναφερονται τίς παρακρατούμενες έλλειψεις, άνεπάρκεια, άδικαιολόγητες καθυστερήσεις κλπ. στόν IMO ή ποιος υποχρεούται νά άνακοινώνει τίς έλλειψεις αυτές σέ δλλα τά ένδιαφερόμενα Κράτη, άσκουμένης μέ τό τρόπο αύτό

μιᾶς έμμεσου πιέσεως γιά τήν συμμόρφωση τῶν Κρατών αύτῶν σύμφωνα πρός τίς άπαιτησεις τής MARPOL.

Άυτό δημοσίευεται καί γιά τή περίπτωση τού Παραρτήματος V και προβλεπεται μιά άλλη σειρά διαδικασία, δημοσίευεται στή συνέχεια.

Άλλα δημοσίευεται νά έπιτρέπεται νά απορρίπτεται μέσα σέ μιά «Ειδική Περιοχή» και τί έπιτρέπεται νά απορρίπτεται σέ μιά περιοχή πού δέν είναι «Ειδική».

Σύμφωνα μέ τή σύμβαση ή μόνη απορρίψη πού έπιτρέπεται νά γίνεται μέσα σέ μιά «Ειδική Περιοχή» είναι ή απορρίψη υπολειμμάτων τροφών και υπό τή προϋπόθεση ότι πραγματοποιείται σέ άποσταση μεγαλύτερη τών 12 ναυτικών μιλίων από τής πλησιεστέρας ακτής.

Έκτος ειδικής περιοχής άπαγορεύεται άπολυτως ή απόρριψη, πλαστικών (συνθετικών σχοινιών, συνθετικών δικτύων αλιείας και πλαστικών σακκουλών).

Έπιτρέπεται ή απόρριψη:

ο) προϊόντων χαρτιού, κουρελιών, γυαλιών, μετάλλων, φυαλών, πιατικών και έφ' δον δέν έπιπλουν υλικών στοιβασίας, έπενδυσεως και συσκευασίας σέ άποσταση μεγαλύτερη τών 12 ναυτ. μιλίων από τής πλησιεστέρας ακτής και

η) υλικών στοιβασίας, έπενδυσεως και συσκευασίας πού έπιπλουν σέ άποσταση μεγαλύτερη τών 25 ναυτ. μιλίων από τής πλησιεστέρας ακτής.

Τό πιό πάνω υπό στοιχεία (α) και (γ) πού έχουν πολτοποιηθεί ή άλεσθει από μηχανή πολτοποιήσεως ή τριβέως και μπορούν νά περάσουν από πλέγμα μέ άνοιγμα (μάτια) δη μεγαλύτερα από 25 χιλιοστά, έπιτρέπεται νά απορρίπτονται σέ άποσταση δη μικρότερη από 3 ναυτ. μιλίων από τήν πλησιεστέρα ακτή.

"Όπως είπαμε και πιό πάνω μέ τήν έφαρμογή τού Παραρτήματος V μέσα σέ μιά Ειδική Περιοχή π.χ. τή Μεσόγειο, δέν έχασφαλίζεται αυτόματα και ή έφαρμογή τών αύτων Ειδικών Περιοχών. Γιά νά γίνει τούτο θά πρέπει:

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

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

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

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

α) Οι χώρες πού βρίσκονται μέσα σε μία Ειδική Περιοχή νά κυρώσουν τή σύμβαση μέτα δύο πρώτα ύποχρεωτικά Παραρτήματα και τουλάχιστον τό Παράρτημα Αύτης.

β) Τό Παράρτημα Β νά τεθεί σε έφαρμογή γενικά και ειδικότερα μεταξύ τών περισσότερων χωρών πού βρίσκονται μέσα σε μία Ειδική Περιοχή.

γ) Τά παράκτια Κράτη νά έξασφαλίσουν τήν έγκαταστασή τό συντομότερο δυνατό έπαρκων εύκολιών γιά τά διάφορα άπορριμμάτα λαμβανομένων ύπόψη τών ειδικών αναγκών τών πλοίων πού ταξιδεύουν στή περιοχή αύτή, και

δ) 'Ο Οργανισμός (IMO) άφού λάβει έπαρκεις γνωστοποίησεις άπό τίς ένδιαφερόμενες Κυβερνήσεις διτί συμμορφώθηκαν πρός τίς άπαιτήσεις τής συμβάσεως, θά καθορίσει μιά ήμερομηνία άπό τής όποιας θά έφαρμόζονται οι άπαιτήσεις τών Ειδικών Περιοχών, και θά γνωστοποίησει τήν ήμερομηνία αύτή σε δλες τίς Χώρες — μέλη τής Συμβάσεως τουλάχιστον 12 μήνες πρός τής ήμερομηνίας αύτής.

'Αναλύοντες τίς προϋποθέσεις αύτές παρατηροῦμε τά έξη:

1) Κάθε χώρα, δπως είναι γνωστό, μπορεί νά έπικυρώσει τή σύμβαση μέτα δύο πρώτα ύποχρεωτικά (MANDATORY) Παραρτήματα και νά έπιφυλαχθεί γιά όποιοδήποτε ή και δλα τά ύπόλοιπα προαιρετικά (OPTIONAL) Παραρτήματα. Αύτό έχει τήν έννοια ότι μιά χώρα δέν μπορεί νά έπικυρώσει ένα προαιρετικό Παράρτημα δέν δέν έπικυρώσει προγομένων τή σύμβαση μέτα δύο ύποχρεωτικά Παραρτήματα.

Μιά χώρα πού δέν κυρώνει ένα προαιρετικό Παράρτημα δέν ύποχρεούται, έξ αύτού

άλλα ουτε και δικαιούται νά άπαιτήσει πρόνομια πού προκύπτουν άπό τή σύμβαση σε σχέση μέτο Παράρτημα αύτό.

2) Τά ύποχρεωτικά Παραρτήματα τής συμβάσεως τίθενται σε ισχύ άπό 2/10/1983, μέτο τήν έξαιρεση τού Παραρτήματος II, πού σύμφωνα μέτο Πρωτόκολλο τού Λονδίνου τής Διασκέψεως TANKERS SAFETY AND POLLUTION PREVENTION (TSPP), θά τεθεί σε ισχύ άπό 2/10/1986. Τό κάθε προαιρετικό Παράρτημα τίθεται σε ισχύ μετά 12 μήνες άπό τήν ήμερομηνία πού τό έκύρωσαν 15 τουλάχιστον χώρες η συνολική χωρητικότητα τών όποιων είναι μεγαλύτερη άπό τό 50% τής παγκοσμίου χωρητικότητας.

Κατά συνέπεια δέν άρκει ένα προαιρετικό Παράρτημα νά έχει κυρωθεί άπό μιά - δυό μεμονωμένες χώρες διότι τότε έχει θεωρητική μονάχα άξια. Γιά νά τεθεί ούσιαστικά σε ισχύ θά πρέπει νά έπικυρωθεί άπό ένα μεγαλύτερο άριθμο χωρών πού βρίσκονται στήν ίδια περιοχή.

3) Άλλα ή θέση π.χ. τού Παραρτήματος V σε ισχύ δέν καθιστά άυτομάτως ύποχρεωτικές τή διατάξεις περί Ειδικών Περιοχών διότι άναγκαστα προϋπόθεση δπως είπαμε πιό πάνω είναι:

α) οι εύκολιες ύποδοχης νά κατασκευασθούν τό συντομότερο δυνατόν.

β) ή χωρητικότητα άυτών νά είναι έπαρκης γιά τό άκοπο πού προορίζονται και

γ)θά ληφθούν ύπόψη οι ειδικές άναγκες τών πλοίων πού ταξιδεύουν μέσα στής ειδικές περιοχές, έφ' θσον κατά συνέπεια δέν έκπληρωθούν οι ύποχρεώσεις άυτές τών παρακτίων Κρατών στήν έκταση τουλάχιστον πού έπιβάλλει ή σύμβαση δέν θά έφαρμόζονται οι Κανονισμοί περί Ειδικών Περιο-

χών άλλα τά έλαστικότερα κριτήρια άπορριφεων έκτός Ειδικών Περιοχών.

4) Άλλα άκόμα και άν οι ένδιαφερόμενες Κυβερνήσεις προβούν στή κατασκευή τών άπαραιτήτων εύκολιών άπαιτείται άκόμα μιά ωρισμένη διαδικασία διότι είναι στήν εύθυνη τού Όργανισμού νά συγκεντρώσει τίς γνωστοποίησεις τών Κυβερνήσεων περί τής συμμορφώσεώς τους, πρός τίς αύξημένες άπαιτήσεις τής συμβάσεως άν είναι έπαρκεις σε άριθμό νά όρισει μιά προθεσμία γιά τήν έφαρμογή τών διατάξεων περί Ειδικών Περιοχών πού θά άπεχει 12 μήνες τουλάχιστον άπό τής κοινοποίησεως πρός δλες τίς Χώρες—μέλη τής συμβάσεως.

Μέ τό τρόπο άυτό ή σύμβαση έπιβάλλει τήν Περιφερειακή συνεργασία, διότι δπως βλέπουμε δέν άρκει μιά ή δυό χώρες νά έχουν έγκαταστήσει εύκολιες. Τόν έπαρκη άριθμο θά τόν κρίνει ο IMO πού θά έξετασει άσφαλως και τή δυναμικότητα άυτών βάσει ένιασιν κριτηρίων ώστε νά μήν προκύψουν προβλήματα στά πλοια. Είναι άπαραιτη πατά συνέπεια άν ένδιαφερόμαστε π.χ. γιά τήν συντομότερη προαγωγή τής Μεσογείου σάν Ειδικής Περιοχής γιά τούς σκοπούς τού Παραρτήματος V τής MARPOL, έκ παραλλήλου πρός τήν έγκατάσταση τών άπαραιτητών εύκολιών λιμένων νά προάγουμε και τή Περιφερειακή συνεργασία γιά τή σύμμετρη άνάπτυξη τών σχετικών εύκολιών σέ άλλα τά λιμάνια τής Μεσογείου, κάτι δηλαδή παρεμφέρεις μέ αύτό πού γίνεται στής Χώρες τής Βαλτικής.

'Από αύτά πού άναπτύξαμε πιό πάνω πρόκυπτε άντι ή προαγωγή μιάς περιοχής πού έχει κατ' άρχην άναγνωριστεί άπό τή σύμβαση σάν 'Ειδική Περιοχή' άπαιτει τή πλήρωσα πλειόνων προϋποθέσεων και διότι μέχρι νά πληρωθούν οι προϋποθέσεις αύτές θά έφαρμόζονται οι κοινές διατάξεις έκτός Ειδικών Περιοχών και αύτές πάλι μόνον μεταξύ τών χωρών πού έχουν κυρώσει τό Παράρτημα V τής MARPOL.

Στή προκειμένη περίπτωση θά πρέπει νά παρατηρήσουμε άντι ή εύρεια συμμετοχή τών Μεσογειακών χωρών στή Διάσκεψη τού Λονδίνου 1973 και ή κοινή προσπάθεια γιά τήν ύπόδειξη τής Μεσογείου σάν Ειδικής Περιοχής και γιά τούς σκοπούς τού Παραρτήματος V τής MARPOL άποδεικνύει τήν πολιτική βούληση τών Μεσογειακών Χωρών γιά μιά καλύτερη προστασία τής Μεσογείου άπό τή ρύπανση πού προέρχεται τόσο άπο θαλάσσιες πηγές δσο και άπο χερσαίες.

'Έδω θά πρέπει νά πούμε άντι ή άναγνωριση τού θεσμού τών Ειδικών Περιοχών και γιά τούς σκοπούς τού Παραρτήματος V τής MARPOL δέν ήταν μιά εύκολη ύπόθεση και τούτο διότι πολλές χώρες άντερδρασαν μέ τή δικαιολογία άντι έπιβάλλονται πάρα πολλές ύποχρεώσεις στά πλοια, τίς περισσότερες δέ φορές δίχως έπαρκη έπιστημονική μελέτη πού νά έπιβάλλει τή λήψη αύξημένων μέτρων προστασίας. Έξέφρασαν δέ τή γνώμη διότι τούτο θά έχει σάν άποτέλεσμα τή καθυστέρηση κυρώσεως τού Παραρτήματος τούτου τής συμβάσεως δοθέντος άντι έκτός τών άλλων στής περιοχές αύτές δέν ύπάρχουν



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

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL · 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

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

Ei Dorado

Panama, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY FREE WAREHOUSE

κατάλληλες εύκολιες για τις παραλαβή των σκουπιδιών. Οι ένδιαφερόμενες τότε χώρες για νά αμβλύνουν την έντυπωση αύτή άλλα και για νά έξισοροπήσουν τό βάρος πού προκύπτει από την αύξηση των ύποχρεώσεων των πλοίων, άνελαβαν την ύποχρεώση νά έξασφαλίσουν την έγκατάσταση των εύκολων λιμένων πού αναφέρει πιό πάνω και έδεχτηκαν τη σταδιακή μετάπτωση πρός τις άπαιτήσεις των Ειδικών Περιοχών μετά την έκπληρωση αύτές των ύποχρεώσεων πού άνελαβαν.

Μέ το τρόπο αύτό έπετεύχθη μία άμοιβαία σύμπτωση άπόψεων και έξαρταται βασικά από τις ένδιαφερόμενες πλέον χώρες νά άποδειξουν πρώτα αύτές τη συμμόρφωσή τους πρός τις ύποχρεώσεις αύτές πού αύθορμήτως άνελαβαν. Τό έρώτημα δημόσιος είναι άν μετά μία άλοκληρη 10ετία από της Διασκέψεως τού Λονδίνου έχουν έκπληρωσει τις ύποχρεώσεις πού άνελαβαν.

"Αν και δέν έχει γίνει καμμά επίσημη έρευνα έπι των δυνατοτήτων των λιμένων της Μεσογείου για την ύποδοχή των ύπο των πλοίων παραγομένων σκουπιδιών δέν νομίζουμε διότι ή σημερινή κατάσταση είναι πολύ καλύτερη έκεινης του 1973. Τήν άπαισιόδεξη αύτή σκέψη έπιτεινει τό γεγονός διότι ή Χώρα μας άν και απόζει από το τουρισμό, πού στή μεγαλύτερη άναλογία του είναι θαλάσσιος τουρισμός και ή δραστηριότητα αύτή άποτελει τώρα ίσως τή πρώτη συναλλαγματοφόρο πηγή, έν τούτοις και παρά τις ζωηρές προσπάθειες τού YEN πολύ λίγα έχουν γίνει στό τομέα αύτό!

Βέβαια δέν παραγνωρίζεται τό γεγονός διότι ή έγκατάστασις έπαρκων και συγχρόνων εύκολων ύποδοχής άπορριμάτων απαιτεί κεφάλαια άλλα το κυριότερο είναι ή μεθόδευση διότι ή έξεύρεση των άπαραιτήτων κεφαλαίων δέν νομίζουμε διότι είναι δύσκολη άν λάβουμε ύπόψη μας διότι για την χρησιμοποίηση των εύκολων αύτών θά έπιβληθούν άνταποδιτικά τέλη.

Ο IMO για νά ένθαρρύνει τίς διάφορες χώρες νά λύσουν τά τεχνικά προβλήματα πού παρουσιάζονται στήν έγκατάσταση των άπαραιτήτων εύκολων ύποδοχής, κατόπιν μελέτης έξέδωσε λεπτομερείς δηγίες πού περιέχονται στό τεύχος GUIDELINES ON THE PROVISION OF ADEQUATE RECEIPTION FACILITIES IN PORTS.

Σύμφωνα μέ τίς δηγίες αύτές άφοῦ γίνεται πρώτα μιά άναλυση τής συνθέσεως τών σκουπιδιών έν συνεχεία δέ γίνεται δέ ύπολογισμός τής ποσότητας αύτών μέ βάσει δρισμένους έμπειρικούς τύπους και συντελεστές πού προέκυψαν κατόπιν γενομένων πειραμάτων σέ διάφορους τύπους πλοίων.

Οι συντελεστές αύτοι πού θά πρέπει νά λαμβάνονται ύπόψη πάντοτε σέ σχέση μέ τήν ίδιομορφία και τά ίδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε λιμένος, είναι ώς έξης:

α) ύπολειμματα τροφών: 1,40 έως 2,40 χλγ. ήμερησίων κατ' άτομο.

β) άπορριμματα: 0,50 έως 1,50 χλγ. κατ' άτομο

γ) ύπολειμματα από μεταφορά γενικού φορτίου: 1 τόννος σέ κάθε 123 τον. φορτίου (κατά τήν έκφρωση).

δ) ύπολειμματα από μεταφορά ξηρού φορτίου χώμα: 1 τόννος σέ κάθε 10.000 τον. φορτίου (κατά τήν έκφρωση)

ε) ύπολειμματα από μεταφορά φορτίου σέ έμπορευματοκίβωτια: 1 τόννος σέ κάθε 25.00 τον. φορτίου (κατά τήν έκφρωση)

στ) συντηρήσεως: 'Η ποσότητα των διαφόρων στερεών άπορριμάτων πού συγκεντρώνονται κάθε μέρα σέ δένα μεγάλο πλοίο πού θαλασσοπολεί, ύπό κανονικές συνθήκες συντηρήσεως, μπορεί νά φτάσει τά 20 χλγ. Έκτεταμένη συντήρηση και έργασίες έξωτερικές πού γίνονται στά λιμάνια προσθέτουν τά έξης ποσά:

διάφορα μεταλλικά ρινίσματα, μεταλλικά άποκόμματα κλπ: 3 χλγ κατά πλοϊο ήμερησίων

διάφορες αιθάλες και κατάλοιπα τού μηχανοστασίου: 5 χλγ. κατά πλοϊο ήμερησίων ξεσμάτων: 3 χλγ. κατά πλοϊο ήμερησίων

άποσκοριάσματα: 4 χλγ κατά πλοϊο ήμερησίων προϊόντα σκορπίσματος: 1 χλγ. κατά πλοϊο ήμερησίων.

Γιά τόν ύπολογισμό τής ποσότητας τών στερεών άπορριμάτων πρός παράδοση στής εύκολιες ένδος λιμένος χρησιμοποιείται ο γενικός τύπος C = CD = GC = GM, δηπου

$\Psi = \text{σκουπίδια πού συγκεντρώνονται σέ περίοδο } 7 \text{ ήμερων (χλιγ έβδομαδιαίων)}$

CD = Οικιακά (Domestic)

GC = Λειτουργικά έκ τών φορτίων (GARGO) και

GM = Συντηρήσεως (MAINTENANCE).

"Άλλοι άναλυτικότεροι τύποι έφαρμόδονται γιά τά λειτουργικά στερεά ύπολειμματα και τά ύπολειμματα έργασιών συντηρήσεως.

Πρός τόν σκοπόν δημιουργίας δυνατότητας συγκρίσεως άλλα και γιά τόν ύπολογισμό τών εύκολιων ύποδοχής καταλοίπων μιάς δεδομένης περιοχής ένδεικνυται ή χρησιμοποίηση τών μεθόδων πού έχει υιοθετήσει ή IMO.

Στή χώρα μας, βρισκόμαστε σέ μια καλύτερη ίσως θέση από τίς άλλες Μεσογειακές χώρες διότι τή Κρατική άβελτηρία καλύπτει ήδη ή ίδιωτηκή πρωτοβουλία. "Οπως είναι γνωστό πρό 3 μηνών περίπου μέ πρωτοβουλία τής HELMEPA οι έφοπλιστές έπιβατηγών πλοίων και κρουαζιεροπλοίων, οι ίδιοκτήτες θαλαμηγών και δλες οι ναυτεργατικές ένώσεις συμφώνησαν στήν έθελοντική έφαρμογή από τη προσεχή θερινή περίοδο τού Παραρτήματος Τής MARPOL και τούτο είναι ίδιαίτερα σημαντικό. Πρός τό σκοπό δέ αύτό συνεστήθη και ειδική έπιτροπή πού συνεργάζεται στενά μέ τίς άρμοδιες Κρατικές 'Υπηρεσίες (κυρίως τό YEN).

"Η Επιτροπή αύτή πού πήρε τήν όνομασια «ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΚΑΙ ΑΚΤΕΣ ΚΑΘΑΡΕΣ» ξεκίνησε μιά άληθινή σταυροφορία γιά ένα καλύτερο έλληνικό θαλάσσιο Περιβάλλον και άπευθύνεται δχι μόνον στούς έφοπλιστές και τούς ναυτικούς άλλα και πρός τό έπιβατηγό κοινό καθώς και σέ δσους χρησιμοποιούν τή θαλάσσα μας γιά ψυχαγωγικούς σκοπούς. Θέλουμε νά έπιζουμε διότι ή ύψηλη περιβαλλοντική συνείδηση πού θά δημιουργηθεί θά άποτελέσει τόν άναγκαιο μοχλό γιά τήν διάκρηση πιέσεως τής κοινής γνώμης πρός τό Κράτος, τή τοπική αύτοδικηση και τούς διάφορους όργανισμούς γιά τή λήψη άκρη περισσοτέρων και πλέον αύτηρων μέτρων προστασίας τής θαλάσσης και τών άκτων μας από τή ρύπανση και άκομα περισσότερο στό νά δώσουν πρώτη προτεραιότητα στήν δμεση συμμόρφωση τής χώρας μας πρός τίς άπαιτήσεις τής MARPOL πού ή 'Ελληνική Κυβέρνηση μέ τό N. 1269/1982 τήν κύρωσε δίχως καμμά έπιφύλαξη ώς και πρός τά τρία προαιρετικά Παρατήματα αύτής.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ 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.: 378646, Telex: 6-22550 SA

JOHANNESBURG

PANDORA CHARTERING
P.O. Box 65302
BENMORE, JOHANNESBURG
2010 SOUTH AFRICA
Tel.: 7837055, Telex: 4-24084 SA

SOUTH AFRICA

GREECE - PIRAEUS

SEAGOLD MARITIME INC.
90B, Filionos Street,
PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4519784 - 4519719
Telex: 21-1186 SEA GR.

HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD



ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY



*Three types of fast craft built at Hellenic Shipyards for the Greek Navy.
Left: PATROL BOAT. Right: PURSUIT VESSEL. Below: MISSILE BOAT.*



MACHINERY AND HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF 37,000-dwt BULK CARRIERS,
30,400-dwt PRODUCT CARRIERS, CONVENTIONAL & LINER TYPE SD14's AND OTHER TYPES OF VESSEL - INDUSTRIAL WORKS

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

*

THREE FLOATING DOCKS WITH CAPACITIES FROM 37,000 TO 72,000 DWT

*

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

*

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

ATHENS: 5, Koumbari St. Kolonaki Sq. - Tel: 36.11.142 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 215123

SKARAMANGA: tel. 55.73.351, 55.73.471 - Cables: SHIPYARD ATHENS Telex: 21.52.93 & 21.53.96

LONDON: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St. London W1A 2JR Tel. 01 629 8400 Telex: 28561/2 Cables: SHPNIAR LONDON
NEW YORK: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St. New York, N.Y. 10022 Tel. 486 7474 Telex: 224042 Cables: TROCEANIC NEWYORK

Η Εύρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία

Η κρίση σοβεῖ στά ναυπηγεία τής Δυτικής Εύρωπης. Η μείωση τών ώρών εργασίας, τού άριθμού τών απασχολουμένων έργατοι πολλήλων, ή διακοπή λειτουργίας τημάτων τών επιχειρήσεων, ή συγχώνευση μονάδων και τό δριστικό κλείσιμο δύλων, άποτελούν πλέον συχνότατα φαινόμενα.

Μία μετά τήν δύλη οι μεγάλες ναυπηγικές μονάδες άντιμετωπίζουν το πρόβλημα τής έπιβιωσεως και ζητούν άπό τις κυβερνήσεις ή άπό τα κατά τόπους Δημοτικά Συμβούλια πρόσθετες έπιδοτήσεις για νά διατηρηθούν σε λειτουργία.

Οι έκδοσεις μέχρι σήμερα «ντιρεκτίβες» τών Υπουργών τής Κοινής Αγοράς γιά τό υψος και τό τρόπο παροχής τών κατά χώρα επιχορηγήσεων δέν ύπηρξαν ικανές νά στρέψουν τό ένδιαφέρον τής πλοιοκτησίας πρός τά εύρωπαϊκά ναυπηγεία και διαφαίνεται πλέον διτή ή μόνη σωτήρια λύση γιά τό μέλλον τών ναυπηγείων τής γηραιάς Ήπειρου θά ήταν μία ένιαία συμφωνία παροχής άμοιομόρφων μακροχρονίων πιστώσεων (12 έτη) μέ πάγιο έπιτόκιο πρός τούς Εύρωπαϊους πλοιοκτήτες, στά πλαίσια τής πολιτικής πού άκολουθουν οι Ιάπωνες, ώστε νά ύπάρξει πλέον τό δέλεαρ κατασκευών στά δυτικοευρωπαϊκά ναυπηγεία, τών δοπιών οι οικές είναι κατά 35% περίπου ύψηλότερες έκείνων πού προσφέρουν τά ναυπηγεία τής "Απω Ανατολής.

Άλλα δισούμε πώς διαμορφώθηκε ή ναυπηγική παραγωγή στά εύρωπαϊκά κράτη κατά τόν χρόνο πού πέρασε και τίς ύφισταμενες προοπτικές γιά τό άμεσο μέλλον:

ΒΕΛΠΟ

Τά Βελγικά ναυπηγεία παρέδωσαν τό 1982, έπτα σκάφη συνολικού τοννά 179.000 τον. γκρός, ένω στό τέλος τούς 1982 οι παραγγείες άνερχονταν σε είκοσι πλοία συνολικού τοννά 378.790 τον. γκρός. Έλπιζεται διτή οι Βέλγοι πλοιοκτήτες έχουν σκοπό νά ναυπηγήσουν άρκετά πλοία, έτοις ώστε νά βοηθήσουν τήν άδυναμη Βελγική ναυπηγική βιομηχανία μέ παραγγελίες. "Οσο γιά τήν Βελγική κυβέρνηση είναι δίγνωστο θά έπιχορηγήσει τούς πλοιοκτήτες γιά τίς ναυπηγήσεις, κάτω ύπό τήν παρούσα κρίση. "Οπως και πρίν δέν πρόκειται νά δοθούν άμεσες επιχορηγήσεις στούς πλοιοκτήτες. Η Κυβέρνηση, σε μία προσπάθεια νά μειώσει τήν άνεργια, ψήφισε μία διάταξη σύμφωνα μέ τήν όποια οι έργοδότες είναι ύποχρεωμένοι νά διλθουν σε συμφωνία μέ τά έργατικά συνδικάτα έτοις ώστε οι ώρες έργασίας νά μειωθούν γιά νά προσληφθούν κι άλλοι, γεγονός πού ύποδηλώνει διτή ή άνταγνωστικότητα τών βελγικών ναυπηγικών μονάδων θά μειωθεῖ άκομη περισσότερο.

ΓΑΛΛΙΑ

Οι ναυπηγικές δραστηριότητες στήν Γαλλία σημείωσαν κατά τό 1982 νέα μείωση σε ποσοστό 30% σχετικά μέ τήν παραγωγή τού 1981 και 50% σχετικά μέ τήν παραγωγή τού 1975. Αντίστοιχα οι παραγγείες μειώθηκαν κατά 20%, σε 925.400 τον. γκρός άπό τούς δοπιών τά 70% περίπου άντιπροσώπευαν τά πλοία ύπό κατασκευή.

Γιά νά άντιμετωπιστεί αύτή ή κατάσταση, τά πέντε μεγάλα ναυπηγικά συγκροτήματα άποφάσισαν νά προχωρήσουν σε ριζική άναδιοργάνωση μέ τελικό σκοπό τήν δημιουρ-

γία δύο μεγάλων ναυπηγικών συγκροτημάτων. Τό ένα, πήρε τό δνομα «Σαντι Ντί Νόρτ» έντε λά Μεντιτερανέ» και δημιουργήθηκε άπό τήν συγχώνευση τών ναυπηγείων Φράνσ-Ντουκέρ, Λά Σιοτά και CNIM, ένω στό δεύτερο, ύπό τόν έλεγχο τής "Άλστρομ Άτλαντικ", θά συμμετέχουν και τά ναυπηγεία τής «Ντουμπιτζόν Νορμαντί».

Λόγω τής πτώσεως τών τιμών στήν διεθνή άγορά άπό τό ένα μέρος, και τής αύξησεως τού κόστους κατασκευής — λόγω μειώσεως τών ώρών έργασίας σε 39 άπό 40 έβδομαδιάσιας και άδειας 5 έβδομαδων έτησίως — ή διαφορά τιμής — κόστους προϊόντος γιά τά Γαλλικά ναυπηγεία, έφθασε σε άπαγορευτικό έπίπεδο, μέ ένδεικτικό στοιχείο διτή κατά τό πρώτο τρίμηνο τού 1983 ύπηρχε ύπό παραγγελία μόνον ένα σκάφος μεταφοράς ύγρωποιμένων άεριών.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Κατά τήν διάρκεια τού 1982, ναυπηγήθηκαν στή Δυτ. Γερμανία 120 σκάφη 763.535 τον. γκρός, άπό τά όποια τό 35% άντιπροσώπευε παραγγελίες ένων πλοιοκτητών. Οι νέες παραγγελίες πού δόθηκαν στό ίδιο χρονικό διάστημα έφθασαν τά 138 σκάφη, 844.278 τον. γκρός, άπό τίς όποιες τό 27% περίπου προορίζεται γιά έξαγωγή.

Άξιζει νά σημειωθεῖ διτή τό μεγαλύτερο μέρος τών παραγγελών άνατεθηκε στίς άρχες τού περασμένου χρόνου, μέ άποτελέσματα τό 40% τής ναυπηγικής δυναμικότητος τής χώρας κατά τό προσεχές έξαμηνο νά παραμένει σήμερα άκαλπτο.

Οι διαμενείς αύτές έξελιξεις άδήγησαν πολλά ναυπηγεία στήν άνακοινώσουν διτή ή μειώσουν τό προσωπικό τους στούς έπόμενους μήνες. Σημείωνομε διτή τό 1982 τό έργατικό δυναμικό παρέμεινε σταθερό στά 54.400 άτομα (71.200 τό 1975), άλλα ή άριθμος τών μερικώς άπασχολουμένων άνεβηκε στούς 10.771, ένω οι μισθοί αύξηθηκαν μετά άπό συμφωνία κατά 5%.

ΔΑΝΙΑ

Κατά τά τελευταία τρία χρόνια, 1980-82 ή ναυπηγική δραστηριότητα τής Δανίας κυμάνθηκε γύρω στούς 300.000 τον. γκρός τό

χρόνο, γεγονός πού δείχνει μά μείωση κατά 30% σε σχέση μέ τήν παραγωγή περί τή μέση τής περασμένης δεκαετίας. Παρομοίως ή άριθμος τών άπασχολουμένων στήν ναυπηγική βιομηχανία μειώθηκε άπό 15.000 τό 1975, σε περίπου 10.000 τό 1982.

Τή περίοδος τής σταθερότητας σε παραγωγή και άπασχολούμενο προσωπικό, πού είχε πετύχει ή Δανική βιομηχανία κατά τά έτη 1980-82, μοιάζει τώρα νά άνατρέπεται. Δύο ναυπηγεία μέσου μεγέθους δέν έχουν άπασχοληση πέρα άπό τόν προσεχή Αύγουστο, ένω άπασχολούν 2.500 έργατες, περίπου τό ένα τέταρτο τού συνολικού έργατο κού δυναμικού τής βιομηχανίας.

ΕΛΛΑΣ

Δέν παραλείπομε νά ύπογραμμίσουμε τήν τραγική κατάσταση άπό ναυπηγικής πλευράς πού άντιμετωπίζουν οι μονάδες τής χώρας μας.

Άν έξαιρέσουμε τά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, όπου συνεχίσθηκε τόν προηγούμενο χρόνο ή ναυπήγηση τής σειράς τών σοβιετικών πρόντακτο κάριερ, καμία άπό τίς πέντε μεγάλες ναυπηγικές μονάδες δέν έχουν παραγγελίες, γιά τό άμεσο μέλλον.

Παρ' δλα αύτά, τά ναυπηγεία διατηρούν τό προσωπικό τους στά ίδια έπίπεδα, ένω μέρει πιστεύοντας σε μία άνακαμψη στήν άγορά και βεβαίως ένεργωντας σύμφωνα μέ τήν κυβερνητική πολιτική πού άπαγορεύει τίς άπολύσεις.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Άν και τό 1982 τά Ισπανικά ναυπηγεία αύξησαν τίς παραδόσεις σκαφών κατά 12% έναντι τού 1981, οι παραγγελίες μειώθηκαν κατά 60%. Πολλά άπό τά ύπό ναυπήγηση πλοία βρίσκονται στό στάδιο τής άποπεράτωσεων ένω πολλά δέν παραδόθηκαν στούς πλοιοκτήτες λόγω διαφορών.

Άν γενική οίκονομική κατάσταση τής χώρας δέν έχει σημειώσει καμιά βελτίωση, μέ τήν πληθωρισμό στό 15% και τήν άνεργια: στά 2.5 έκατομμύρια άτομα, δηλαδή τό 18% τού έργατικού δυναμικού.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

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

NΩΠΑ 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

Σχετικά μέ την άναδιοργάνωση τής ναυπηγικής βιομηχανίας, ή Κυβέρνηση δρισε διτά τά μεγάλα κρατικά ναυπηγεία θά συνεχίσουν νά λειτουργούν ύπό τό 'Εθνικό 'Ιδρυμα Βιομηχανίας, ένώ τό μεγάλο πλήθος τών μικροτέρων μονάδων, πού άνήκουν σέ ίδιωτες, θά συγκροτηση, μαζί μέ την Κυβέρνηση, μιά έταιριά. Μέ την σχεδιαζόμενη άναδιοργάνωση θά ρυθμιστούν και δλλα θέματα, δημοσίας ή συγχώνευση έγκαταστάσεων και ή στροφή τού πλεονάζοντος προσωπικού σέ άπασχολήσεις έκτός τής ναυπηγικής βιομηχανίας, ή όποια πέτυχε κατά τό 1982 παραγγελίες γιά την ναυπηγηση μόλις 131.000 τον. γκρός, οι περισσότερες τών όποιων προέρχονται από ξένους πλοιοκτήτες.

ΙΤΑΛΙΑ

Μέσα στό 1982 παραδόθηκαν μόνο 13 σκάφη, 203.380 τον. γκρός ένώ ύπηρχαν παραγγελίες γιά δλλα 12, συνολικού τοννάς 187.722 τον. γκρός. Η ναυπηγική βιομηχανία συνέχισε τίς προσπάθειές της νά μειώσει τίς αύξησεις στό κόστος τών προϊόντων της. Η μείωση τών ναυπηγήσεων, συνετέλεσε σέ μια άναλογη μείωση τού έργατικού δυναμικού, πού άπασχολείται στήν βιομηχανία, κατά 18% (13.750 τό 1981 σε 11.250 τό 1982). "Αν οι παραγγελίες, δημοσίας προβλέπεται διατηρηθούν στό ίδιο έπίπεδο, οι 2.000 έργαζομενοι πού βρίσκονται τώρα, σέ προσωρινή δδεια, θά έπιστρέψουν στίς έργασίες τους έφετος μόνο γιά διάστημα 4 ή 5 μηνών, έπιτεινοντας τήν άνεργια και αύξανοντας τόν άνατον. d.w. κόστος τών ναυπηγουμένων πλοιών.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η μείωση στον άριθμό τών παραγγελιών, πού είχε προβλεφθεί από τό περασμένο φθινόπωρο, αποδείχθηκε τόσο σοβαρή δσο άναμενόταν. Τά Βρεταννικά ναυπηγεία παρέδοσαν τό 1982, 32 πλοια συνολικού τοννάς 354.882 τον. γκρός. Και παρά τήν ένταση τών προσπαθειών τους γιά άπόκτηση νέων παραγγελιών, παρατηρήσαμε μερικές παραγγελίες (56 σκάφη) πού είναι άνικανες νά διατηρήσουν σέ πλήρη παραγωγή τίς άξιόλογες ναυπηγικές μονάδες τής χώρας.

Παρά τήν μείωση τών ναυπηγήσεων, ο άριθμός τών άπασχολουμένων έργατοτεχνών αύξηθηκε κατά ένα μικρό ποσοστό κατά τήν διάρκεια τού 1982 και έφθασε τούς 19.000, άριθμός πού κριθηκε ήδη ώς πολύ ύψηλότερος τού άπαιτουμένου και ήδη περι τά 1.800 άτομα βρίσκονται ύπό άπόλυση.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Τό 1982 παραδόθηκαν δύο τάνκερς τών 60.000 κυβ. ποδών ένώ ήδη ναυπηγούνται δλλα δύο και ένα μεγάλο μπάλκ κάρριερ πού άνήκουν σέ Βρεταννούς πλοιοκτήτες.

Μία εύρεια άναδιοργάνωση τών έγκαταστάσεων σέ συνδυασμό μέ τήν μείωση κατά 12% τού προσωπικού βρίσκεται σέ έξελιξη στή Βορ. Ιρλανδία μέ σκοπό τήν μείωση τού ναυπηγικού κόστους ένώ τά ναυπηγεία άπασχολούνται και σέ βιομηχανικές κατασκευές στήν περιοχή τού Λοντόντερρυ.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Κατά 50% μειώθηκε τό καρνέ παραγγελιών τών νορβηγικών ναυπηγικών μονάδων

τό 1982, κατά τήν διάρκεια τού όποιου άνατεθηκαν παραγγελίες γιά 42 σκάφη, 107.920 τον. γκρός και παραδόθηκαν 83 πλοια 318.321 τον. γκρός.

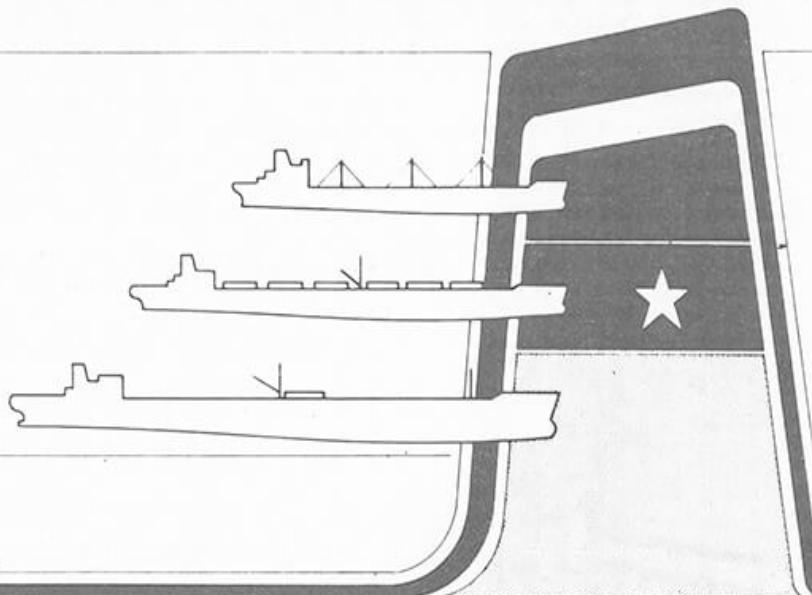
Ο άριθμός τών νέων παραγγελιών συνεχίζει νά μειώνεται άνησυχητικά και ήδη όρισμένα ναυπηγεία έχουν μείνει χωρίς άπασχόληση ένώ και δλλα θά έχουν τήν ίδια τύχη μέχρι το φθινόπωρο, άν δέν ύπάρχουν νέες παραγγελίες. Στό τέλος τού 1982 περίπου 1.000 άτομα είχαν άπολυθεί από τά ναυπηγεία, ένώ άναμένεται νέα αύξηση τής άνεργιας στούς έπομενους μήνες καθώς ή κατάσταση στήν Νορβηγική ναυπηγική βιομηχανία έμφανίζεται ιδιαίτερα κρίσιμη και τό μέλλον πολλών από τίς μικρές μονάδες άποκαρδιωτικό.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Η μικρή αύξηση πού σημειώθηκε στό ναυπηγικό καρνέ τών 'Ολλανδικών ναυπηγείων στής άρχες τού 1982 άπορροφήθηκε από τή μείωση στό ρυθμό παραγγελιών πού άκολουθησε κατά τήν διάρκεια τού έτους. 'Από τά 117 ύπό ναυπηγηση σκάφη τόν 'Ιανουάριο τού 1982, τόν άντιστοιχο μήνα έφέτος ο άριθμός περιορίστηκε σέ 109, μέ ιδιαίτερη μείωση στής παραγγελίες τών ξένων πλοιοκτητών.

Χωρίς νά παραγγωρίζεται ή άξια τής Κυβερνητικής ύποστηρίξεως, στήν άντιμετώπιση τού άνταγωνισμού, τών δλλων ναυπηγικών χωρών δέν θά πρέπει νά άναμένεται δτί η 'Ολλανδική βιομηχανία θά μπορέσει νά έπιζησει μετά τό 1985. Σ' αύτό θά συντελέσει άκομη περισσότερο ή σταδιακή μείωση αύτης τής ύποστηρίξεως μέχρι τό 1985, και ή

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
ΤΕΛΕΞ: 21 3014 • UTRD GR

περαιτέρω δξηνση τού προστατευτισμού άπο τίς ανταγωνιστριες χώρες.

Η κατάσταση στήν έπισκευαστική βιομηχανία πλοίων της Όλλανδιας είναι τό ίδιο άσχημη. Λόγω της έλλειψης απασχολήσεως πολλές άπο τίς γνωστές μονάδες (ADM, RSV, και ή Μποέλε Βέρφτ) έφθασαν ήδη σε μειώσεις προσωπικού της τάξεως τού 20%, ένω τό έπισκευαστήριο «Οράντζβέρφτ» έκλεισε προσωρινά και άνοιξε μέ μειωμένο προσωπικό και άσχημα άπο τά τμήματά του σέ λειτουργία.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Έξαιρετικά κρίσιμη έμφανιζεται ή θέση τών πορτογαλικών ναυπηγείων.

Άν και ο εμπορικός στόλος της χώρας χρειάζεται άνανέωση οι ναυτιλιακές έταιριες δέν άναθέτουν νές ναυπηγήσεις, λόγω της δυσχερούς οικονομικής καταστάσεως στήν οποία βρίσκονται.

Τό μεγαλύτερο ναυπηγείο της χώρας, τό «Σετενάβε» άπασχολείται πρό το παρόν μέ τήν ναυπήγηση δύο VLCC, άλλα τό μέλλον του είναι άγνωστο. Ή ίδεα πού πρωθήθηκε περί τά τέλη τού 1982, γιά τήν άναληψη τής διαχειρίσεως του άπο μία ξένη έταιρια τελικώς άπορρίφθηκε, ένω ή δλλη γνωστή έταιρια «Λισανάβε» έν δψει τής ναυπηγικής κρίσεως άπελυσε 1.100 δτομα μέ τήν μέθοδο τής πρώιμης συνταξιοδοτήσεως.

Κατά τήν διάρκεια τού προηγούμενου έτους παραδόθηκαν 26 σκάφη και παρηγέλθησαν 23, άριθμοι πού άποδεικνύουν τήν δραστική συρρίκνωση συγκρινόμενη μέ τά 73 σκάφη ύπο παραγγελία το 1981.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Παρά τήν έκδηλωθείσα κυβερνητική πρό-

θεση γιά ένισχυση τής ναυπηγικής βιομηχανίας ήδη ή δυναμικότητα της μειώθηκε μέ τήν άστική παύση λειτουργίας τού ναυπηγείου «Ορεσούντβαρβέτ», ένω τό σύνολο τών παραγγελιών στή Σουηδία περί τά τέλη τού περασμένου Μαρτίου κυμαίνονταν περί τούς 400.000 τον. γκρός.

Η Σουηδική Κυβέρνηση άποφάσισε νά διαθέσει προσωρινή βοήθεια υψους 30 έκατομ. δολαρίων περίπου τό χρόνο, ώστε τά ναυπηγεία «Κόκουμρ» και «Ούντεβαλαβάρβετ» νά συνεχίσουν νά παραμένουν άνταγνιστικά. Συγχρόνως θά μειωθεί τό προσωπικό στή πρώτη μονάδα κατά 30% και στή δεύτερη κατά 20%, ώστε στό μέλλον τά δυό ναυπηγεία νά έχουν τήν ίδια δυναμικότητα παραγωγής έχοντας άπολύσει τό πρώτο 900 δτομα, και τό δεύτερο 400.

Όπως άναφέρθηκε, ο άριθμός τών άπασχολουμένων στήν ναυπηγική βιομηχανία τής Σουηδίας έχει μειωθή άπο 25.000 δτομα τό 1975 σε 7.000 τό 1982.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

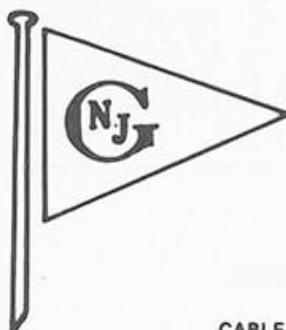
Τό 1982 είδε μιά μείωση στό δγκο τών παραγγελιών στά Φινλανδικά ναυπηγεία κατά 400.000 CGRT. Οι παραγγελίες αύτές άφορούσαν 15 έμπορικά και δύο σκάφη γιά τίς άρκτικές περιοχές, ένω στούς τρεις πρώτους μήνες τού 1983 ύπεγράφησαν μόνο δύο παραγγελίες πού άφορούν δύο φέρρους.

Μέ βασικό πελάτη τήν Σοβιετική "Ενωση, τά φινλανδικά ναυπηγεία έμφανιζουν σήμερα τήν ύγιεστερη είκονα άνάμεσα στίς ύπολοιπες δυτικο-ευρωπαϊκές ναυπηγικές μονάδες. Στά τέλη τού 1982 τά Φινλανδικά ναυπηγεία είχαν παραγγελίες γιά 87 έμπορικά σκάφη, συνολικού τοννά 1.207.450 CGRT. Τό 90% τών πλοίων πού παραδόθηκαν ήταν γιά έξαγωγή δπως έπισης και τά 83 σκάφη

πού παραγγέλθηκαν. Σύμφωνα μ' αύτόν τόν δγκο τών παραγγελιών τά περισσότερα ναυπηγεία θά είναι άπασχολημένα μέχρι τήν δνοιξη τού 1984, μέ μόνη διαφορά δτι οι παραγγελίες δέν είναι έξ ίσου κατανεμημένες μεταξύ τών ναυπηγείων, πράγμα πού σημαίνει δτι μερικά θά έχουν πρόβλημα άπασχολήσεως άπο τήν δνοιξη τού 1983. Περίπου 18.000 δτομα έργαζονται στή ναυπηγική βιομηχανία ένω ύπεγράφη ηδη μιά καινούργια συμφωνία μεταξύ έργαζομένων και έργοδοτών πού δρίζει μιά αύξηση μισθών στήν ναυπηγική βιομηχανία κατά 5,4% κατά τό 1983.

Τέλος, δσον άφορά τόν έπισκευαστικό τομέα θά ήταν σκόπιμο νά σημειώσουμε δτι κατά τή διάρκεια τών τριών τελευταίων έτών, ή έπισκευή πλοίων γνώρισε μιά άσθματη αύξηση τού κύκλου έργασιών της που οφειλόταν κυρίως στή μετατροπή πλοίων σέ ένα τύπο προώθησης πιό οικονομικό, στή μεγέθυνση ύφισταμένων πλοίων μέ σκοπό τήν πραγματοποίηση οικονομικών κλίμακος και στή μετατροπή πλοίων γιά νά καταστούν σύμφωνα μέ τούς νέους κανόνες άσφαλειας και άντιμετωπίσεως τής θαλασσίας ρυπάνεως. Σήμερα, δμως οι δραστηριότητες έπισκευής πλοίων χειροτερεύουν και οι δραστηριότητες περιορίζονται άλοένα και περισσότερο μόνον σέ έργασιές τρέχουσας συντήρησεως. Αναμένεται δέ δτι ή πλεονάζουσα αύτή δυναμικότητα θά έξακολουθήσει νά ύφισταται κατά τό τρέχον έτος, μετά τό όποιο, ή προπτική μιάς άνακάμψεως στόν τομέα τών θαλασσών μεταφορών θά μπορούσε νά προκαλέσει έργασιές έπανεξοπλισμού τών πλοίων, πράξεις πού συνήθως γίνονται προληπτικά ένόψη τής έμφανισεως τών άναγκών.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.



LEE HOUSE, LONDON WALL,
LONDON EC2Y 5AB

CABLE ADDRESS: "LANFALL" LONDON

TELEPHONE: (01) 600-1766

TELEX: (51) 883157

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Πειραιϊκή Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΔΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Άριθ. 235/1983

Πρωτοδίκης: Έμ. Καλούδης

Δικηγόρος: Χ. Χαρλαντης, Ι. Καρκούλιας

Πρόσληψη φύλακα παροπλισμένου πλοίου — Σύμβαση έξαρτημένης έργασίας άδριστου χρόνου — Αξίωση άποζημιώσεως και προσαυξήσεων γιά έργασία ύπερωριακή και κατά τις Κυριακές ή άλλες έορτές — μή νόμιμη.

Η σύμβαση με την όποια δ' ένας άπό τους συμβαλλομένους άναλαμβάνει την ύποχρέωση νά περιορίσει μερικά την έλευθερία του θέτοντας στη διάθεση άλλου τις πνευματικές και σωματικές του δυνάμεις, άποτελει μίσθωση έργασίας, δέν ύπόκειται δμως στις διατάξεις ειδικών νόμων ή συλλογικών συμβάσεων γιά τά έλαχιστα δρια άμοιβης και τις προσαυξήσεις γιά νυκτερινή, ύπερωριακή ή άλλη άπασχόληση.

Έπειδη, ή ύπό κρίσιν άγωγή, ως περιωρίσθη αυτή παραδεκτώς διά των προτάσεων, περιέχουσα άξιώσεις έκ συμβάσεως παροχής έξαρτημένης έργασίας φερομένη άρμοδιώς ένώπιον τού δικαστηρίου τούτου (άρθρ. 16 άρ. 2 Κ.Πολ.Δικ.) κατά την διαδικασίαν των άρθρων 664 έπ. Κ. Πολ. Δικ., δέον δπως έρευνηθή περαιτέρω ως πρός το νόμω κατ' ούσια βάσιμον της, μετά την έκδοσιν της ύπ' άριθμ. 188/82 άποφάσεως του δικαστηρίου τούτου και την έκτελεσιν των δι' αυτής διαταχθέντων, μή ύποκειμένη εις τέλος δικαστικού ένσήμου ώς έκ του έλάσσονος των 50.000 δραχμών,

καταψηφιστικού αιτήματος αυτής.

Έπειδη, ως προκύπτει έκ των άρθρων 648 έπ. του Α.Κ. έν συνδυασμῷ πρός το σύνολον των διατάξεων τών ν. 3239/1955 και 3755/1957 περί συλλογικών διαφορών έργασίας, ή σύμβασις, δι' ής ό εις των συμβαλλομένων άναλαμβάνει την ύποχρέωσην δπως περιορίση μερικών την έλευθερίαν του ύπερ τού άλλου, χωρίς νά διατηρητή έν έγρηγόρσει τάς σωματικάς ή πνευματικάς αυτού δυνάμεις, εις την διάθεσιν αυτού άνα πᾶσαν στιγμήν, φέρει μέν τών χαρακτήρα της μισθώσεως έργασίας, πλήν, ως έκ της ίδιομορφίας αυτής, δέν ύπόκειται εις τάς διατάξεις ειδικών νόμων ή συλλογικών συμβάσεων περί έλαχιστου άριθμου άμοιβης και περί προσαυξήσεως διά νυκτερινή, ύπερωριακή ή άλλην κατά τάς έορτάς ή τάς ημέρας άναπαυσεως έργασιαν, καθ' δσον αι, τελευταίαι αύται διατάξεις, έν έλλειψει αντιθέτου έν τη συμβάσει δρού, έφαρμόζονται μόνον ύπό καθεστώς πλήρους άπασχολήσεως τού έργατου ή άπαλλήλου κατά τάς κεκανονισμένας δι' έκαστην περίπτωσιν ώρας έργασίας ή τουλάχιστον της διατηρήσεως έν έγρηγόρσει των σωματικών ή πνευματικών δυνάμεων αυτού πρός χρηματοποίησην αυτών ύπό τού έργοδότου άνα πᾶσαν στιγμήν. Έν προκειμένω έκ των καταθέσεων των ένόρκως έπ' άκροατηρίου έξετασθεντών μαρτύρων, περιεχομένων εις την ύπ' άριθ. 188/1982 και τά ταύταριθμα τη παρούση πρακτικά συνεδριάσεως του δικαστηρίου τούτου, πάντων των έπικαλουμένων και προσκομιζομένων έγγραφων και τής έν γένει διαδικασίας άπεδείχθησαν τά άκοθουθα:

Δυνάμει συμβάσεως έξαρτημένης έργασίας άδριστου χρόνου, δέν ύπάγωμένης την 1-10-78 ώς φύλαξ τού παροπλισμένου εις τόν λιμένα Ιτέας Δ/Ξ πλοίου «V» άντικοντος κατά πλοιοκτησίαν εις τήν έν Παναμά έδρεύουσαν έταιριαν «T.A.» έκπροσωπουμένην έν Έλλαδι ύπό τής έναγομένης και ύπηρέτησεν παρ' αυτή μέχρι τής 22-2-79. Ο ένάγων κατά τούς δρους τής καταρτισθείσης ώς άνω συμφωνίας ειργάζετο ώς φύλαξ ύπει 8ωρον και κατά τόν ύπόλοιπον χρόνον τού 24ώρου έτέλει έν έτοιμότητι παροχής τών ύπηρεσιών του, διανυκτρεύεων ήμα έν τώ πλοίο, άντι συνολικής άμοιβης έκ δρχ. 20.000 μηνιαίων, ήτις ήτο και ή ειθισμένη τοιαύτη έν δψει τού τόπου και τού χρόνου παροχής τής έργασίας ταύτης, χωρίς νά συμφωνηθή ειδικώς δτι πλήν της άνωτέρω άμοιβης ήτα έλλαμβανεν ούτος προσαυξήσεις λόγω ύπερωριών, Κυριακής άργιας, νυκτερινής έργασίας και ήμέρα άναπαυσεως. Συνεπώς τά αιτήματα τής ύπο κρίσιν άγωγής περί καταβολής άποζημιώσεως και προσαυξήσεων δι' ύπερωριακή έργασίαν, έργασίαν κατά Κυριακάς, έορτάς και ήμέρας άναπαυσεως είναι άβασιμα και άπορριπτα. Περαιτέρω δέν ύπάγων έδικαιούτο δώρου Χριστουγέννων 1978, συμφώνως πρός τήν ύπ' άριθ. 46010/10360 Υ.Α. περί χορηγήσεως Δώρου Χριστουγέννων 1978 - N. έτους 1979 εις τούς έπι σχέσει ιδιωτικού δικαίου άπασχολουμένους μισθωτούς, άνεργομένου εις τό ποσόν των 7.288 δρχ. (20.000 X 1/25 X 9,11 έννεαήμερα) και δώρου Πάσχα 1979 συμφώνως πρός τήν ύπ' άριθ. 12410 Υ.Α. «περί χορηγήσεως Δώρου Πάσχα 1979 εις τούς έπι σχέσει έργασίας ιδιωτικού δικαίου άπασχολουμένους μισθωτούς, άνερχομένου εις τό ποσόν των 5.240 δρχ. (20.000 : 2 X 2/15 X 3,93 δεκαπενθήμερα). Ο ισχυρισμός τού ένάγοντος δτι προσελήφθη παρά τής έναγομένης άπό τής 17-9-77 είναι άβασιμος καθ' δσον, ως άπεδείχθη κατά τό πρό τής 1-10-78 χρονικόν διάστημα ήφιστατο σύμβασις έργασίας τού ένάγοντος μετά του 'Ασφαλιστικού Συν/σμού Φυλάκων «Π» και ούχι μετά τής έναγομένης. Οθεν κατ' άκολουθίαν των άνωτέρω, ή ύπό κρίσιν άγωγή ούσια νόμω βάσιμος κατά τά προαναφερθέντα κονδύλια αυτής συμφώνως πρός τάς άναφερθείσας Υ.Α. και τάς διατάξεων των άρθρων 346, 648 έπ. Α.Κ. 907, 908 Κ.Πολ.Δ., δέον δπως γίνη έν μέρει δεκτής βάσιμος και καθ' ούσιαν και ύποχρεωθή ή έναγομένη νά καταβάλη εις τόν ένάγοντα έν συνόλω τό ποσόν των 12.528 δρχ. (7.288 + 5.240) νομιμοτόκως άπό τής έπιδοτήσεως τής άγωγής μέχρις έξιφλήσεως και δι' άποφάσεως κηρυσσομένης προσωρινών έκτελεστής.

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



ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Μειωμένη παραγωγή

Το περασμένο έτος τά ναυπηγεία τής Ανατολικής Γερμανίας, παρέδωσαν 58 σκάφη συνολικού τοννάζ 355.443 τον. γκρός, έναντι 61 πλοίων πού παραδόθηκαν τό 1981.

Τό σημαντικότερο χαρακτηριστικό τής περιουσινής παραγωγής είναι διτά από τά 58 πλοία πού ναυπηγήθηκαν, τό 96%, δηλαδή 53 σκάφη, προορίζονταν για έξαγωγή.

Η περιουσινή παραγωγή περιελάμβανε 30 άλιευτικά, 23 σκάφη ξηρού φορτηγού, ένα ρόρο, τρία ειδικευμένα μπάλκ κάρριερς, τέσσερα ρήψερς για παράκτια ναυσιπλοΐα, δύο έπιβατηγά ποταμόπλοια, δύο βυθοκόρους και ένα πυροσβεστικό σκάφος.

ΑΡΑΒΙΚΑ ΚΡΑΤΗ

Μείωση τών έσοδων

Ο ύφιπουργός Οικονομικών τού Μπαχρέιν άνακοίνωσε διτά ή συνεισφορά τής πετρελαϊκής παραγωγής κατά 25% στήν έθνική οικονομία μειώθηκε σε μόλις 3.75%, λόγω τής μειώσεως τών τιμών, ένω ή ρυθμός άντλησεως πετρελαίου έχει μειωθεί περίπου στά 42.000 βαρέλια/ήμέρα, άρκετά για νά καλύπτουν τίς τοπικές άνάγκες.

Λόγω μειωμένων κερδών από τίς έξαγωγές πετρελαίου, ο προϋπολογισμός τών Ήνωμένων Αραβικών Εμιράτων έμφανες έλλειμμα 1,2 δισεκ. δολλαρίων, γιά νά άντιμετωπισθεί δέ ή κατάσταση άποφασίσθηκε ή έφαρμογή φορολογικού συστήματος και ή διακοπή τών έπιχορηγήσεων, πού είχαν φθάσει τήν τιμή τών τοπικών καυσίμων γύρω στό ένω δολαρίο τό γαλλόνι.

Στό Κουβέιτ, ή Κεντρική Τράπεζα άνακοίνωσε διτά τά κέρδη από τίς πετρελαιοεξαγωγές μειώθηκαν κατά 33% και από τίς έπενδυσεις σε χρεώγραφα κατά 25% κατά τό τελευταίο έτος. Ήδη οι έφημεριδες τού Κουβέιτ άπαιτούν τήν λήψη μέτρων γιά τήν καθιέρωση φορολογικού συστήματος.

ΒΕΛΓΙΟ

Η δύναμη τής ναυτιλίας του

Κατά τά προσφάτως άνακοινωθέντα στα τιοτικά στοιχεία ή δύναμη τού βελγικού στόλου άνερχόταν τήν 1 Ίανουαρίου τού έτους σέ 105 πλοία συνολικού τοννάζ 2.090.000 τον. γκρός και 3.397.117 τον. d.w., παραμένοντας σχεδόν άμετάβλητος έναντι τής άντιστοίχου ήμερομηνίας τού παρελθόντος επί τους.

Ο άνωτέρω στόλος περιλαμβάνει 12 έπι-

ΓΑΛΛΙΑ

Ο σημερινός στόλος

Σύμφωνα μέτά τά έπίσημα στοιχεία τού Ύφιπουργείου Θαλάσσης, ο έμπορικός στόλος τής Γαλλίας περιελάμβανε τήν 1 Απρίλιου 1983 σύνολο 394 πλοίων 9.615.360 τον. γκρός και 16.866.493 τον. d.w. Στό σύνολο αυτό περιλαμβάνονται 29 έπιβατηγά 172.646 τον. γκρός, 273 φορτηγά πάσης φύσεως (τράμπς, λάινερς, μπάλκερς, κοντέινερς, κ.λ.π.) 3.451.380 τον. γκρός και 92 δεξαμενόπλοια (πετρελαιοφόρα, υγραεριοφόρα) 5.991.334 τον. γκρός.

Έξ αλλου κατά τήν ίδια ήμερομηνία τελούσαν ύπό παραγγελία γιά λογαριασμό τού Γαλλικού έφοπλισμού 12 πλοία 266.300 τον. γκρός, έξ ών τά 10 σέ γαλλικά ναυπηγεία και τά δύο σέ ναυπηγεία τού έξωτερικού. Τά ύπό παραγγελία σκάφη περιλαμβάνουν δύο έπιβατηγά, πέντε κοντέινερς, δύο φορτηγά τράμπς και ένα γραμμής και δύο δεξαμενόπλοια, ένα ποντοπόρο και ένα άκτοπλοικό.

Απεργία στά λιμάνια

24ωρη άπεργία σέ δύα τά γαλλικά λιμάνια έμποδισε κάθε φορτοεκφορτωτική έργασία στίς 26 Μαΐου. Τήν άπεργία προκάλεσε ή έθνική όμοσπονδιά λιμενεργατών ζητώντας καθορισμό νέου μισθολογίου, ένω άπελει διτά θά έντατοκοπήσει τή στάση της δν οι εργοδότες άρνησαν τής διαπραγματεύσεις.

Σημειώνεται διτά ή Γεν. Συνομοσπονδία έργατων, στήν όποια άνήκει και ή Όμοσπονδιά λιμενεργατών, διαμαρτύρεται γιά τή χαμηλή άποδοση τών γαλλικών λιμένων.

ΔΑΝΙΑ

Τά μεγάλα συγκροτήματα

Ίκανοποιητικά θεωρούνται τά άποτελέσματα τής έκμεταλλεύσεως τών πλοίων τού συγκροτήματος «Λόριντζεν», τό όποιο ύπό διαφόρους έταιρες κατέχει στόλο 19

βατικά 48.223 τον. γκρός, 32 φορτηγά 348.483 τον. γκρός, 33 μπάλκ κάρριερς, 204 μικτά 1.096.158 τον. γκρός, δύο OBO 141.654 τον. γκρός, 14 δεξαμενόπλοια 419.550 τον. γκρός και 12 διάφορα 36.302 τον. γκρός.

Έξ αλλου γιά λογαριασμό τού βελγικού έφοπλισμού τελούν ύπό ναυπήγηση 16 σκάφη 754.033 τον. d.w. Μεταξύ αύτών περιλαμβάνονται τρία μεγάλα μπάλκ κάρριερς 356.417 τον. d.w. οκτώ πλοία κοντέινερς 106.536 τον. d.w., ένα μικτό σκάφος 135.160 τον. d.w. και δύο δεξαμενόπλοια 73.200 τον. d.w.

Μονάδες καταλυτών

Η «Σέλλ» Βελγίου έθεσε σέ λειτουργία δύο μονάδες παραγωγής φορέων καταλυτών, στήν πόλη Γκέντ. Η πρώτη μονάδα έχει δυναμικότητα παραγωγής 2.000 σφαρών διοξειδίου τού πυριτίου τό χρόνο, ένω ή δυναμικότητα τής δεύτερης άνερχεται σέ 3.000 τόνους ραβδία άλουμινας τό χρόνο. Οι νέες αύτές μονάδες άντιπροσωπεύουν έπενδυση 1.444 έκατομ. βελγικών φράγκων, 2,5 δίς δραχμών περίπου, και μέτην έναρξη λειτουργίας τους συμπληρώνεται ή άρχική φάση κατασκευής μονάδων παραγωγής στό Γκέντ, όπου βρίσκεται τό πρώτο συγκρότημα κατασκευής καταλυτών τής «Σέλλ» στήν Εύρωπη.

YEMEN

HODEIDAH - MOCHA & SALIF

For fast, efficient reliable services

throughout Yemeni ports please contact



mideast

MIDDLE EAST SHIPPING COMPANY LTD.

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

TELEX: 5505 MDEST YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 72302 / 75303 / 71777

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

πλοίων και έξη πλωτών γεωτρυπάνων συνολικού τοννά 950.000 τον. d.w. Η κερδοφόρος άπόδοση του 1982 άποδιδεται στην αύξημένη κίνηση κεφαλαίου που έφτασε το 1.954 έκατομ. κορωνών και στην έντατη κίνηση των πλοίων. Το κέρδος του 1982 έφτασε τά 350 έκατομ. κορωνών και το διανεμηθέν μέρισμα το 20%.

Αποδοτικότερος διών ύπηρξε ο τομεύς των ποντοπόρων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων και των γεωτρυπάνων, ένω ή εκμετάλλευση του ύπερωκεανού «Pearl of Scandinavia» ύπηρξε έλλειματική.

Λιγότερο ικανοποιητικά θεωρούνται τά άποτελέσματα του συγκροτήματος «Μόλλερ», δεδομένου ότι ή κρίση της ναυλαγράς έπειρασε δυσμενώς στον τομέα της εκμετάλλευσης των δεξαμενοπλοίων του συγκροτήματος, το όποιο άναγκασθηκε νά παροπλίσει μεγάλο άριθμό σκαφών. Κατά πάσα πιθανότητα έκ των δυο έταιριών του συγκροτήματος, ή μέν «Svendborg» θά διανείμει γιά το 1982 μερίσματα 29 έκατομ. κορωνών, ή δέ «KRD» μερίσματα 43 έκατομ. κορωνών.

H.P.A.

'Αναγκαίες οι έπιχορηγήσεις

Ο ναύαρχος Χάρολντ Σήπαρ, σε πρόσφατη έκδηλωση άνακοινώνει ότι γιά νά ναυπηγθεί σε Αμερικανικά ναυπηγεία, και μέ τιμές που νά άνταγνωνται αύτές των ναυπηγείων της "Απω Ανατολής, θά πρέπει ή ναυπηγησή του νά έπιχορηγηθεί μέ 50-60% άπό την Αμερικανική Κυβέρνηση.

Άνεφερε έπίσης ότι σύμφωνα μέ ένα προσωρινό νόμο, θά άφαιρεται το δικαίωμα της έπιχορηγήσεως, όντας ποιαδήποτε έργασία έπι τού πλοίου έκτελεσθεί σε μή Αμερικανικό λιμάνι.

Μέ την έκπνοή του νόμου, περίπου 10 άμερικανικές έταιριες πρόκειται να ναυπηγήσουν 43 σκάφη και νά μετατρέψουν άλλα 13 σε ένα ναυπηγεία. Από αύτά 12 κοντείνερόπλοια θά ναυπηγηθούν στην Νότιο Κορέα.

Ο ναύαρχος Σήπαρ άνεφερε ότι σύμφωνα μέ το σχέδιο ισχυροποίησης του Πολεμικού Ναυτικού των ΗΠΑ, θά άνατεθεί σε Αμερικανικά ναυπηγεία η ναυπηγηση άρκετών σκαφών γιά νά άπασχολήσουν 17.000 θέσεις έργασίας γιά τουλάχιστον 2 χρόνια.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Τά οικονομικά της Σάνκο

Μέ ζημιά της τάξεως των 12 έκατομ. στερ-

λινών έκλεισε ο ισολογισμός της Σάνκο Στήμασιπ» γιά τό οικονομικό έτος που συμπληρώθηκε τόν περασμένο Μάρτιο, ένω έπισης περιορισμένου κέρδους είχαν σημειωθεί κατά τό προηγούμενο οικονομικό έτος.

Παρ' διά όμως τά δυσμενή οικονομικά άποτελέσματα, φημολογείται τίς τελευταίες έβδομάδες διτή ή Ιαπωνική έταιρια θά προχωρήσει σε παραγγελία 20-25 νέων handy size μπάλκ κάρριερ, μέ τά όποια οι συνολικές παραγγελίες της έταιριας θά ξεπεράσουν τά 100 σκάφη, άξιας περί τό 1 δισεκ. δολλάρια, ένω ταυτόχρονα θά έκποιηθούν τά δεξαμενόπλοια που κατέχει τά όποια και ύπηρξαν πολύ ζημιογόνα.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Μείωση στό κόστος ναυπηγήσεως

Μία διεθνής όμαδα που άποτελείται από ειδικούς σε θέματα ναυπηγήσεως και σε δίλλα θέματα που έχουν σχέση με τή ναυτιλία και πού συμπεριλαμβάνει τόν κ. Άνδρεα Θεοφανάτο από τόν Πειραιά συγκροτήθηκε σε ένα πανεπιστήμιο της Σκωτίας γιά νά δημιουργήσει ένα έπαναστατικό πρόγραμμα ύπολογιστή τό όποιο θά μπορούσε νά έξοικονησεις έκατομμύρια προβλέποντας σχέδια και μεθόδους παραγωγής που θά μειώναν σημαντικά τό κόστος τών πλοίων και τών παράκτιων κατασκευών. Τό τελευταίο τους πρόγραμμα ύπολογιστή που είναι γνωστό σάν PRODCOST και πού πρόσφατα παρουσιάστηκε στό Βασιλικό Ίνστιτούτο Ναυπηγικής του Λονδίνου προβλέπει τή χρήση μιάς μεθόδου παραγωγής που έπιτρέπει στούς ναυπηγούς νά ύπολογίσουν τό συνολικό κόστος παραγωγής, συμπεριλαμβανομένου τού κόστους τών ύλικων, τών έργατικών και τών άλλων γενικών έξόδων γιά πλοία διαφόρων σχέδιων και προδιαγραφών.

«Η νέα μέθοδος», είπε έκπροσωπος τής θέματας, «είναι ή πρώτη πού λαμβάνει πλήρως ύπ' όψη τούς παράγοντες κατασκευής στήν έκτιμηση της σχεδιάσεως πλοίων και πλωτών κατασκευών, πράγμα πού άποτελεί σημαντικό παράγοντα στόν ύπολογισμό τής ικανότητας ένός ναυπηγείου νά τηρήσει τίς ήμερομηνίες παραδόσεως και νά κρατήσει τό κόστος σε χαμηλά έπιπεδα. Στό παρελθόν ή σχεδιαστής δούλευε κάτω άπό πίεση γιά νά παρουσιάσει ένα «καλό» σχέδιο γρήγορα και έται ίσης τό χρόνο άλλα ούτε και τήν εύκολια νά συμπεριλάβει βασικές πληροφορίες δημοσίες τό κόστος κατασκευής και οι εύκολιες συντηρήσεως. Τώρα δημοσίες μέ τήν διάδοση τών μεγάλων ύπολογιστών ή έκτιμησης διών αύτών τών σχετικών παραγόντων γίνεται εύκολη. Αύτό περιλαμβάνει τήν

έπιδραση πού έχει ή σχεδιάση στό κόστος τής παραγωγής», κατέληξε έπειρος πρόσωπος.

Αποκρατικοποίηση τών Μπρίτις Σιμπιλίντερς

Σύμφωνα μέ τό προεκλογικό πρόγραμμα τής κυβερνήσεως τών Συντηρητικών, τά ναυπηγεία πού άνήκουν στόν διμο τών Μπρίτις Σιμπιλίντερς πρόκειται πολύ σύντομα νά άποκρατικοποιηθούν, καθώς τό κράτος θά παραχωρήσει πρός τούς ένδιαφέρομενους ίδιωτες τό δικαίωμα άγοράς μετοχών τού διμού.

Έκδοση ναυτιλιακού λεξικού

Κυκλοφόρησε άπό τόν έκδοτικό οίκο «Ούιδερπιτ» ή δεύτερη έκδοση τού λεξικού Διεθνών Ναυτιλιακών «Ορων και Συντηρήσεων πού πουλιέται σε 70 χώρες σ' διλο τόν κόσμο. Η τελευταία έκδοση είναι έπημένη και περιέχει δρους έγγραφων, έξαγωγικού και είσαγωγικού έμποριου, άσφαλτηρών, άποστολής έμπορευμάτων, άεροπορικών ναύλων, τελωνείων, λιμένων, οικονομικούς δρους, δρους διανομής και παρόδεως φορτίων, συνδυασμένης μεταφοράς κλπ. Περιέχει έπίσης έπειρησεις γιά πολλούς έμπορικους και ναυτιλιακούς όργανισμούς και τό ρόλο πού διαδραματίζουν και θεωρείται άπό πολλούς σάν τό βασικό λεξικό τού ειδους και άπαραίτητο βοήθημα γιά διους θσους έχουν σχέση με τή ναυτιλία.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Παραγγελία δεξαμενοπλοίων

Η κρατική ναυτιλιακή έταιρια τής Ινδίας άνεθεσε στά νοτιοκορεατικά ναυπηγεία «Χιουντάι» τήν ναυπηγηση σειράς οκτώ άδελφών δεξαμενοπλοίων τών 62.500 τον. d.w.

Σύμφωνα μέ σχετική άνακοίνωση, τό έκ 195 έκατομ. δολλαρίων ναυπηγικό συμβόλαιο θά χρηματοδοτήσουν κατά 80% τά ναυπηγεία τής «Χιουντάι» μέ άσφαλτεια τήν πρώτη ύποθήτη τών σκαφών γιά δεκαετή περίοδο μέ έπιπτοκιο 9%.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Ναυπηγούν στό έξωτερικό

Νορβηγικές ναυτικές έταιριες έγγνωσθη δημοσίευσε παράγγειλαν έννεα μπάλκ κάρριερ σε ναυπηγεία τής N. Κορέας και τής Ιαπωνίας. Η άξια τους ύπολογίζεται τής τάξεως τών 214 έκατομ. δολλαρίων. Διατηρείται όψιον

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

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

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

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

γιά δόλα τρία σκάφη.

Στίς έταιρες αύτές περιλαμβάνεται ή φίρμα «Mowinckerly» γιά δύο πλοϊα πού θά θέσει υπό νορβηγική σημαία και ή φίρμα «Jebesen» γιά τρία πλοϊα όπό τα όποια τό ένα θά τεθεί υπό νορβηγική σημαία, ένω τά δόλα δύο θά έκμεταλλευθεί Βρετανική έφοπλιστική έταιρια, τής όποιας ή «Jebesen» κατέχει τό ίμισυ τών μετοχών. Τά δόλα τέσσερα τά παράγγειλε τό συγκρότημα «Gearbulk» γιά λογαριασμό Γαλλικής έταιριας.

Τά παραπάνω έννεα πλοϊα χωρητικότητας 35.000 τον. d.w., θά έφοδιασθούν μέ μηχανές χαμηλής καταναλώσεως και προβλέπεται νά παραδοθούν μεταξύ 1984 και 1985.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Προσπάθειες διασώσεως

Άπετυχαν οι προσπάθειες πού κατέβαλε μέχρι τώρα ή Πόλη τού Ρόττερνταμ γιά νά αποφευχθεί ή άπολυτη τών πεντακοσίων — έπι συνόλου έπτακοσίων — έργατών τού τμήματος έπισκευών τού ναυπηγείου «Rotterdamse Droogdok», τό όποιο έκπρυχθη σέ πτώχευση μέ απόφαση τού Έμποροδικείου τής πόλεως. Οι προσπάθειες κατέτειναν νά συστήσουν μία καινούργια έπιχείρηση έπισκευαστικών έργασιών ή όποια θά μπορούσε νά απασχολήσει περί τούς 500 έξειδικευμένους έργατες.

Τό Υπουργείο Οικονομικών πού ζήτησε γιά τόν σκοπό αύτό τήν διάθεση ποσού 12 έκατομ. φιορινών δέν προχώρησε τελικά μπροστά στής διαμαρτυρίες τών γειτονικών ναυπηγείων.

Η άρμόδια Δημοτική Ύπηρεσία παρεδέχθη δτί ή νέα έπισκευαστική βάση θά μπορούσε, άναδιργανούμενη, νά λειτουργήσει μέ ώριασιο κόστος 63 φιορινών, ένω τά δόλα ναυπηγεία ζητούν 73 φιορινά γιά τή έργατική ώρα. Γιά νά γίνει δύμας αύτό θά έπρε-

πε νά μειωθεΐ σημαντικά τό έργατικό δυναμικό.

Φαίνεται πάντως πώς όριστική λύση δέν έχει δοθεΐ αφού προτείνονται και δόλες λύσεις διασώσεως, ή δέ Πόλη τού Ρόττερνταμ είναι διατεθειμένη νά διαθέσει περί τά 23 έκατομ. φιορινών, μολονότι ένα τέτοιο ποσό έπειρνά τίς οικονομικές τής δυνατότητες.

ΠΕΡΣΙΑ

Νέες άγορές

Περί τά 26 έκατομ. δολλάρια ύπολογίζεται δτί δαπάνησαν οι Ίρανοι στής πρόσφατες άγορές μπάλκ κάρριερ και τουηντέκερς τά όποια τέθηκαν ύπό τό έθνικό νηολόγιο.

Πληροφορίες άπό τό Λονδίνο όμιλουν γιά συνέχιση άθροιν άγορών μέ σκοπό τήν αύηση τής συμμετοχής τού Περσικού στόλου στής έθνικές μεταφορές.

Σύμφωνα μέ τά στοιχεία τού Λόιντς Ρέτζιστερ, ο περσικός στόλος αύξηθηκε κατά 700.000 τόνους κατά τό τελευταίο δωδεκάμηνο, ή δέ κρατική έταιρια IRISL έκαλυψε 9,6 έκατομ. τόνους τών έθνικών μεταφορών έναντι μόλις 3,6 έκατομ. τόνων τό 1981.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Λιμενική άναπτυξη

Οι λιμενικές άρχες τής χώρας άντιμετωπίζουν τήν έπένδυση 441 έκατομ. δολλαρίων στό πρόγραμμα τής λιμενικής άναπτυξέως τού τρέχοντος έτους. Από τό ποσόν αύτό τό μεγαλύτερο μέρος θά διατεθεί γιά τήν βελτίωση τού ύπάρχοντος λιμενικού έξοπλισμού και τό ύπόλοιπο γιά τή χρηματοδότηση νέων σχεδίων. Παράλληλα οι άρμόδιες άρ-

χές προγραμματίζουν τήν αύξηση τών λιμενικών τελών πρός συμφημασμό τής αύξησης τού κόστους τών ύπηρεσιών.

Παρατηρείται πάντως δτί κατά τό 1982 ό λιμενας τής Σιγκαπούρης έξυπηρέτησε 101 έκατομ. τόνων φορτίου, παρουσιάσας αύξηση μόνο δέκα τοις έκατο δέναντι τού προηγουμένου έτους. Ήξ δέκου ή αύξηση στόν τομέα τών κοντένερς ήταν μόνο 5%, δηλαδή πολυ χαμηλότερη από τόν μέσο δρο τών 25% πού σημειώθηκε κατά τήν διάρκεια τών πέντε τελευταίων έτων.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Οι μηχανές «Βάρτσιλα»

Η βρετανική έταιρια «Κιούναρντ Λάιν» τοποθέτησε τέσσερες βοηθητικές μηχανές «Βάρτσιλα» τού τύπου «Vasa 4R 32» στό κρουαζιερόπλοιο της «Cunard Countess» μέ σκοπό νά μειώσει τήν ήμερησια κατανάλωση καυσίμων κατά 35%.

Η άντικατάσταση τών παλαιών γεννητριών τού σκάφους, οι δποίες κατανάλωναν έλαφρό πετρέλαιο μέχρι 380 CST, κρίθηκαν άντιοκονομικές και μετά από έκτεταμένη έρευνα οι τεχνικοί τής «Κιούναρντ» έπειρεν μεσόστροφες τετρακύλινδρες μηχανές «Βάρτσιλα» οι δποίες χρησιμοποιούν βαρύ πετρέλαιο, παρόμοιες τών δποίων σέ έξακύλινδρη έκδοση χρησιμοποιούνται στό πολυτέλες κρουαζιερόπλοιο «Song of America».

Σημειώνομε, δτί από τό 1977 πού άρχισε η παραγωγή τών μεσόστροφων μηχανών «Βάρτσιλα», η φινλανδική έταιρια έχει κατασκευάσει περισσότερες από 4.000 μηχανές τόσο στό έργοστάσια τής Φινλανδίας δσο και στή Σουηδία και στή Σιγκαπούρη πραγματοποιόντας έτησιο τζίρο τής τάξεως τών 800 έκατομ. δολλαρίων και απασχολώντας περίπου 17.000 έργατουπαλλήλους.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.

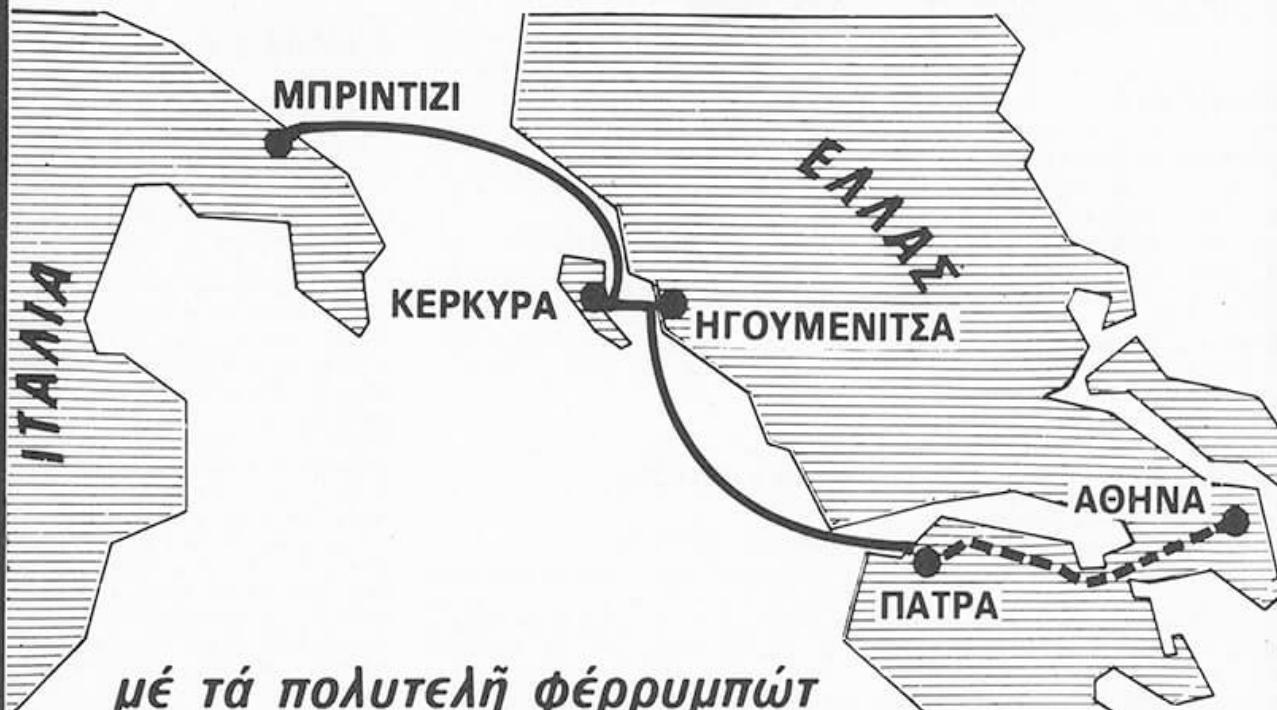


SWEDISH ORIENT LINE

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

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

**ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ**

Καθημερινές άναχωρήσεις
άπό 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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

17% αύξηση στά πορθμεία

Στήν κοινή σύσκεψη έκπροσώπων τών πλοιοκτητών πορθμείων και της ΠΝΟ ή όποια πραγματοποιήθηκε το πρωί της Δευτέρας στό ύπουργειο κατόπιν προσκλήσεως του κ. Κατσιφάρα και για τήν όποια γράφομε και στή σηλή των σχολίων, έπιτεύχθηκε συμφωνία για τή χορήγηση στά πληρώματα τών σκαφών τής κατηγορίας αύτής αύξησης 17% άναδρομικά από 1.2.83. Έν τώ μεταξύ ό της Υπουργός έχει συγκαλέσει για σήμερα τό πρωΐ άναλογη κοινή σύσκεψη έκπροσώπων τής Ένωσεως Πλοιοκτητών 'Ακτοπλοϊκών' Επιβατηγών Πλοίων και της ΠΝΟ γιά τήν έξεύρεση λύσεως στό θέμα τής συλλογικής συμβάσεως τών πληρωμάτων τής 'Ακτοπλοϊας', για τήν καθυστέρηση τής όποιας κηρύχθηκε τή Δευτέρα ή προειδοποιητική 48ωρη άπεργια από την ΠΝΟ ένω σήμερα κηρύσσουν στά πλοία αύτά 24ωρη άπεργια οι 'Ένωσεις Μηχανικών και Ναυτών'. Έάν και κατά τή σημερινή κοινή σύσκεψη έπιτευχθεί συμφωνία για τή χορήγηση αύξησης 17%, προδιαγράφεται διτί και ή αύξηση ή όποια θά δοθεί και στά πληρώματα τών ποντοπόρων πλοίων, κατά πάσα πιθανότητα μέ άποφασή του ύπουργού Ναυτιλίας, θά βρίσκεται σέ άναλογα έπιπεδα, τό ίδιο δέ άναμένεται διτί θά συμβεί και γιά τά πληρώματα τών μεσογειακών φορτηγών πλοίων. Χθές έπιθανολογείτο διτί ή κ. Κατσιφάρας θά συγκαλέσει γιά τήν Πέμπτη κοινή σύσκεψη έκπροσώπων τής 'Ένωσεως Ελλήνων ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ και τής ΠΝΟ γιά τή συζήτηση τού θέματος τής συλλογικής συμβάσεως τών ποντοπόρων. Έάν και κατά τή σύσκεψη αύτή δέν βρεθεί λύση, οι πληροφορίες άνεφεραν διτί ή κ. Κατσιφάρας θά φέρει το θέμα τήν Παρασκευή στό ύπουργικό συμβούλιο από τό όποιο θά ζητήσει έδουσιοδότηση για νά καθορίσει διτίσιο μέ άποφασή του τού δρους άμοιβης και έργασίας τών πληρωμάτων τών ποντοπόρων πλοίων.

Η μεγαλύτερη μείωση τού ναυτιλιακού συναλλάγματος

Τόν περασμένο Μάρτιο σημειώθηκε ή μεγαλύτερη ώς τώρα μείωση στίς συναλλαγματικές εισπράξεις από τή Ναυτιλία (28,5%) γεγονός πού έπηρέασε σημαντικά και τό ναυτιλιακό συναλλαγμα τού πρώτου τριμήνου τού τρέχοντος έτους.

Συγκεκριμένα, δημοσιεύεται από πρωσινά στοιχεία τής Τραπέζης τής Ελλάδος, τά όποια δόθηκαν τή Δευτέρα στή δημοσιότητα από τό ύπουργειο Ναυτιλίας, τόν περασμένο Μάρτιο τό ναυτιλιακό συναλλαγμα άνηλθε σε 108 έκατομ. δολλάρια έναντι

‘Η σύνοδος τής Βενετίας

Ό ύπουργός κ. Γ. Κατσιφάρας μετέσχε τήν περασμένη έβδομάδα σε σύνοδο τών ύπουργών Ναυτιλίας Γαλλίας, Ισπανίας, Ιταλίας/και Ελλάδος/ πού συνήλθε στή Βενετία γιά τή συζήτηση τών τρεχόντων ναυτιλιακών προβλημάτων, άλλα λόγω τής ένάρξεως τής συζήτησεως τού ναυτιλιακού στή Βουλή δέν προέβη σε καμμία έννημέρωση σχετικά μέ τά άποτελέσματα τής συνόδου.

‘Υπό τήν κυανόλευκο

Στό 'Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αιτήσεις γιά τήν έγγραφή στό 'Ελληνικό Νηολόγιο, βάσει τού δρυθρου 13, τών κάτωθι σκαφών:

1. «Προκύπτων, δεξαμενόπλοιο, πρώην «Cyclops», ύπό σημαία Αγγλίας, 32.576 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, πού άνήκει στήν έταιρια «Pequot Shipping Corporation» (κ. Εύτ. Γκούμας).

2. «Προκύπτων, δεξαμενόπλοιο, πρώην «Ashi Maru No 2», ύπό σημαία Ιαπωνίας, 24.021 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1981, πού άνήκει στήν έταιρια «Shawnee Shipping Corporation» (κ. Εύτ. Γκούμας).

3. «Κέιπ Ρίο νη, φορτηγό, πρώην «Hilidesheim», ύπό σημαία Δυτ. Γερμανίας, 9.862 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, πού άνήκει στήν έταιρια «Star Selection Shipping Corporation» (Πλειάδες ΕΠΕ).

4. «Γκόλντεν, Γκλόρια, φορτηγό, πρώην «Manaag», ύπό σημαία Αγγλίας, 16.275 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, πού άνήκει στήν έταιρια «Mint Crown Shipping Corporation» (κ. Στέφ. Κολλάκης).

5. «Γκόλντεν Ντόλφιν», φορτηγό, πρώην «Matra», ύπό σημαία Αγγλίας, 16.275 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, πού άνήκει στήν έταιρια «Dolphin Crown Shipping Corporation» (κ. Στέφ. Κολλάκης).

6. «Ανάσταση II», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Pysy II», ύπό σημαία Πολωνίας, 70.668 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, πού άνήκει στήν έταιρια «Knossos Navigation Corporation» (κ. Χρ. Σώκαρης).

7. «Φαλάν», φορτηγό, πρώην «Rimon», ύπό σημαία Ισραήλ, 5.485 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1967, πού άνήκει στήν έταιρια «Fastsailing Maritime Co.» (κ. Β. Κωνσταντάκοπουλος).

8. «Σούβαλ», φορτηγό, πρώην «Diamond», ύπό σημαία Λιβερίας, 5.367 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1967, πού άνήκει στήν έταιρια «Fastsailing Maritime Co.» (κ. Β. Κωνσταντάκοπουλος).

9. «Ταμπάλι», φορτηγό, πρώην «Taabo», ύπό σημαία Ακτής Ελεφαντοστού, 10.815 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, πού άνήκει στήν έταιρια «Ruby Compania Naviera S.A.» (κ. Ανδρ. Γεωργίλης).

10. «Ελλεσπόντ Μάρινερ», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Navios Mariner», ύ-

Τό νέο Συμβούλιο τού Κομμίττη

Κατά τίς άρχαιρεσίες για έκλογη νέου Συμβούλιου, οι όποιες έλαβαν χώρα στό Λονδίνο κατά τήν τακτική Συνελεύση τής 'Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας στίς 24 Μαΐου καταρτίσθηκε τό νέο Συμβούλιο τού Κομμίττη γιά τήν προσεχή διετία μέ τήν άκολουθη σύνθεση:

Πρόεδρος Ιωάννης Αδ. Χατζηπατέρας, 'Αντιπρόεδροι Μιχ. Κ. Περατικός και Κων. Ι. Καρράς και Μέλη, Γ. Ανδριανόπουλος, Ι. Βαρδαβάς, Λ. Βογιατζίδης, Ε. Γ. Εμπειρίκος, Δ.Ν. Ιγγλέσης, Ν. Κάρης, Ια. Καρούσης, Στ. Κουλουκουντής, Γ.Α. Λαιμός, Ι.Μ. Λύρας, 'Αντ. Λώς, Ν.Ε. Μάρκου, Δ.Λ. Νομικός, Δ.Κ. Πατέρας, Σ.Μ. Πολέμης, Ι.Δ. Φαφαλίδης, Μ.Η. Φράγκος, Κ. Φραντζής, Γ. Χαγιαλίδης, Ι.Δ. Χανδρής και Ν.Ι. Χατζηπατέρας

SUPERINTENDENT MARINE ENGINEER REQUIRED BY LARGE MODERN SHIPPING COMPANY.

AGE 30-35, FLUENT GREEK AND ENGLISH (SPOKEN AND WRITTEN).

GRADUATE TECHNICAL UNIVERSITY. FIVE YEARS EXPERIENCE ESPECIALLY IN TANKERS, OBO'S, ORE/OILERS AND ON SUPERVISION DIESEL ENGINE REPAIRS, MAINTENANCE, HULL REPAIRS, TROUBLES SHOOTING, DRY-DOCKINGS, BUDGETING. VALUABLE FRINGE BENEFITS OFFERED ATTRACTIVE SALARY. 5 DAY WEEK.

PLEASE APPLY THE PERSONNEL MANAGER, P.O. BOX 167,
PIRAEUS, GREECE, OR TELEPHONE: 4133204

πό σημαία Λιβερίας, 36.237 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1978, πού άνήκει στήν έταιρια «Mariner Navigation Ltd» (κ. Φρειδ. Βουζουνεράκη).

11. «Ελλεσποντ Μόνακρ», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Navios Monarch», ύπό σημαία Λιβερίας, 36.237 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1979, πού άνήκει στήν έταιρια «Monarch Navigation Ltd» (κ. Φρειδ. Βουζουνεράκη).

12. «Ελλεσποντ Μέρτσαντ», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Navios Merchant», ύπό σημαία Λιβερίας, 36.237 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1978, πού άνήκει στήν έταιρια «Merchant Navigation Ltd» (κ. Φρειδ. Βουζουνεράκη).

13. «Ελλεσποντ Μάινερ», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Navios Miner», ύπό σημαία Λιβερίας, 36.237 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, πού άνήκει στήν έταιρια «Miner Navigation Ltd» (κ. Φρειδ. Βουζουνεράκη).

14. «Προτάγκονιστ», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Hasselt», ύπό σημαία Βελγίου, 17.624 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, πού άνήκει στήν έταιρια «Protagonist Maritime Corporation» (κ. Ι. Λαμπρινούδακης).

15. «Ανθίπη Λ.», φορτηγό, πρώην «Baron Napier», ύπό σημαία Αγγλίας, 16.646 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, πού άνήκει στήν έταιρια «Triangle Maritime Inc.» (κ. Κων. Τσεβδός).

16. «Φιλία Γουαίνι β», φορτηγό, πρώην «Maritime Investa», ύπό σημαία Παναμά, 22.297 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, πού άνήκει στήν έταιρια «Formentar Maritime Inc.» (κ. Δημ. Βότσης).

17. «Πλάνετ», φορτηγό, πρώην «Unter Turkheim», ύπό σημαία Δυτικής Γερμανίας,

9.864 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1978, πού άνήκει στήν έταιρια «Paralia Investments Inc.» (κ. Γ. Ιγγλέσης).

18. «Κέιπ Κρόφού», φορτηγό πρώην «Harpa — Lloyd Kiel» ύπό σημαία Δυτικής Γερμανίας, 9.862 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1978, πού άνήκει στήν έταιρια «Kastella Maritime Corporation» (κ. Γ. Ιγγλέσης).

Άγοραπωλησίες

— «Ελληνες τού Λονδίνου άγόρασαν τά δύο φορτηγά «Manaa» και «Matra» 20.026 τον. d.w., 16.275 τον. γκρός τού 1968 σε τιμή περί τά 1,5 έκατομ. δολλάρια en bloc.

— «Ελληνες άγόρασαν το πολωνικό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Rusy 11» 137.160 τον. d.w., 70.667 τον. γκρός τού 1975, έναντι τιμής περί τά 3,5 έκατομ. δολλάρια.

— «Εναντί 3,6 έκατομ. δολλαρίων άγοράστηκε τό δηζελοκίνητο μπάλκ κάρριερ «Septa» 18.955 τον. d.w. τού 1974.

— «Ελληνες τού Λονδίνου άγόρασαν τά δύο βελγικά φορτηγά «Titus» και «Turandot» 31.841 τον. d.w., 22.523 τον. γκρός ναυπηγήσεως 1971 σε τιμή σε τιμή en bloc περί τά 7,8 έκατομ. δολλάρια.

— «Ελληνες της Νέας Υόρκης άγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Unieurope» 36.405 τον. d.w. 19.993 τον. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής τού 1977 σε τιμή πού κυμαίνεται περί τά 10 έκατομ. δολλάρια.

— Σέ ιταλικά συμφέροντα έπωλήθησαν τά δύο έλληνικά μπάλκ κάρριερ «Κόνιτσα», 34.298 τον. γκρός τού 1975 και «Σέρραι» 30.058 τον. γκρός τού 1973.

— Σέ διγνωστους άγοραστές έπωλήθη τό υπό σημαία Παναμά μπάλκ κάρριερ «Ολύμ-

πικ Φοίνιξ» 27.107 τον. d.w. τού 1977 σε τιμή περί τά 7,8 έκατομ. δολλάρια.

— «Ελληνες της Νέας Υόρκης άγόρασαν τό λιβεριανό μικτό σκάφος «Buckeye» 39.360 τον. d.w. τού 1967, σε τιμή περί τά 2,3 έκατομ. δολλάρια.

— Σέ «Ελληνες έπωλήθη τό τουηντέκερ «Taabo» 15.737 τον. d.w. τού 1977 σε τιμή περί τά 5,2 έκατομ. δολλάρια, ύπό χρονονάλωση γιά διετή περίοδο.

— «Ελληνες τού Λονδίνου άγόρασαν τό υπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Amazon» 140.000 τον. d.w. ναυπηγηθέν στή Νοτ. Κορέα τό 1981.

Διαλύσεις

— Σέ διαλυτές τής Φορμόζας έπωλήθη τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Montana», 102.932 τον. d.w. ιαπωνικής κατασκευής τού 1963, έναντι δολ. 112,75 άνά τον. έλαφρ. έκτοπισματος.

— «Επίσης γιά διάλυση στή Φορμόζα έπωλήθη τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Νικόλαος» 49.631 τον. d.w. τού 1965.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τό μήνα Μάιο ύπεγράφουν στό NAT συμβάσεις γιά τήν άσφαλτη τών πληρωμάτων τών κατωτέρω πλοίων Έλληνικής ιδιοκτησίας μέ ζένες σημαίες:

— «Ολύμπια Φοίνιξ», παναμαϊκό, 15.044 τον. γκρός, άπο 31.1.1983, έκπρόσωποι κ.κ. Μιχ. Κλεούδης και I. Ζιμπόπουλος.

— «Γκούντ Φρέντ Λ.», κυπριακό, 9.954 τον. γκρός, άπο 15.3.1983, έκπρόσωπος κ. Νικ. Φράγκος.

— «Φρέντσιπ Λ.», λιβεριανό, 122.952 τον.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY

FOTIS G. POULIDES

President

"MEDOV"



Directors:

GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G. A. STATHOPOULOS

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

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

Head Office: GENOA — VIA XX SETTEMBRE 29

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

OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE

ITALIAN SHIOPWNERS ASSOCIATION

NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

γκρός, από 4.10.1982, έκπρόσωπος κ. Κων. Χατζηαντωνίου.

— «Φέλλοιουσιπ Λ.», λιβεριανό 118.216 τον. γκρός, από 11.10.1982, έκπρόσωπος κ. Κων. Χατζηαντωνίου.

— «Τζώ Πέρο», παναμαϊκό, 10.618 τον. γκρός, από 10.12.1982, έκπρόσωπος κ. Γεώρ. Περογιαννάκης.

— «Φλορισάντ», παναμαϊκό, 6.415 τον. γκρός, από 1.4.1983, έκπρόσωπος κ. Νίκ. Μακρής.

— «Γκούντ Τρέιντερ», παναμαϊκό, 6.415 τον. γκρός, από 11.3.1983, έκπρόσωπος κ. Νίκ. Φράγκος.

— «Απολλώνια Β.», παναμαϊκό 983 τον. γκρός, από 26.11.1982, έκπρόσωπος κ. Σπ. Αλεξανδράτος.

Τά ξεοδα πλοίων στή Νιγηρία

Ο ύπουργός Μεταφορών τής Νιγηρίας, σε δηλώσεις του σχετικά με τή νέα ναυτιλιακή πολιτική τής χώρας του, αναφέρθηκε στήν υποχρέωση τών ένεων πλοιοκτητών νά καλύπτουν τά ξεοδα τών πλοίων τους σε νιγηριανά λιμάνια σε συνδλαγμά και δχι στό νόμισμα τής χώρας του (νάιρες). Η άποφαση αύτή κατά τό τελευταίο έξαμηνο άπεφερε στήν Νιγηρία συναλλαγματικά ξεοδα πού άντιστοιχούν πρός 30 έκατον νάιρες.

Έργασίες στά Στενά

Η ναυσιπλοία στά στενά τής Κων/πολεως θά διακοπεί από τήν 6η - 12η ώρα CMT τής 19ης και 20ης Ιουλίου 1983, λόγω έκτελεσεως έργασιών τοποθετήσεως ήλεκτροφόρου καλωδίου.

Σέ σχετική τουρκική διακοίνωση προστίθεται δτί τά πλοια πού έχουν ύψος πάνω από 50 μέτρα και προτίθενται νά διαπλεύσουν τά στενά από τής 19ης Ιουλίου και γιά δύο μήνες θά πρέπει νά ειδοποιούν έγκαιρως τίς άρμόδιες Τουρκικές άρχες, διότι κατά τό διάστημα αύτο θά αίωρείται καλώδιο σε ύψος 50 μέτρων από τή θάλασσα.

Τέλος άναφέρεται δτί σε περίπτωση δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών οι άνωτέρω έργασίες θά γίνουν τήν 3η - 4η Αύγουστου ή 17η - 18η Αύγουστου άντιστοιχως.

Ο παροπλισμός καί ή άνεργια

Μειώνονται σταθερά τά παροπλισμένα πλοία στά 13 άγκυροβόλια τού έσωτερικού ένω συνεχίζεται ή παράλληλη μείωση και τού άριθμού τών ναυτικών μας οι οποίοι προσφέρονται γιά ναυτολόγηση.

Μεταξύ 25 Μαΐου και 8 Ιουνίου άπεπλευσαν τά έξης πλοία (έντός παρενθέσεως άναγράφεται ή ήμερομηνία άπολου):

• 'Ελευσίνα, θέση Α': Δεξαμενόπλοιο «Ράινο» (25.5.83).

• 'Ελευσίνα, θέση Β': Φορτηγά «Εύαγγελος Δ.» (8.6.83), «Άλεξάνδρα Τ.» (6.6.83), «Νίκη» (31.5.83), «Νικόλαος Γ. Παπαλίος» (7.6.83), «Πέλαγος» (3.6.83), «Γιουροπίαν Μάστερ» (7.6.83), «Σενιορίτα Μαρία» (25.5.83), «Επτά Γλάροι» (1.6.83), «Πέριθος» (25.5.83). 'Επίσης από τή Β' θέση τής 'Ελευσίνας είχε άποπλεύσει στής 11.5.83 τό μικτό «Τρέιντ Νόμαντ» άλλα ή σχετική μεταβολή στούς καταλόγους τού ΥΕΝ έγινε μετά τής 25.5.83.

• 'Ελευσίνα, θέση Γ': Δεξαμενόπλοιο «Μίδας Ντρήμ» (18.5.83), έπιβατηγό «Ναυαρίνο» (26.5.83) και φορτηγό «Άρκο» (31.5.83).

• Χαλκίδα: Έπιβατηγό «Ποσειδωνία» (1.6.83).

• 'Άλιβέρι: Δεξαμενόπλοια «Νικήτας Ρούσσος» (27.5.83) και «Μυστράς» (26.5.83).

• Λευκάδα: Φορτηγό «Άρης» (28.5.83).

• Στυλίδα: Φορτηγό «Άρκανδρος» (4.6.83).

Κατά τό αύτό χρονικό διάστημα παροπλισθηκαν στά κατωτέρω άγκυροβόλια (έντός παρενθέσεως ή ήμερομηνία παροπλισμού):

• 'Ελευσίνα, θέση Α': Δεξαμενόπλοιο «Σάμπλ» (6.6.83).

• 'Ελευσίνα, θέση Β': Φορτηγά «Κυριακούλα Δ. Λεμού» (25.5.83) και «Γκόγκολα» (30.5.83) και δεξαμενόπλοιο «Νταϊνάμικ Σέϋλορ» (2.6.83).

• 'Ελευσίνα, θέση γ': Φορτηγά «Ηζυ Ράιντερ» (28.5.83) και «Έλλενικ Σκάου» (8.6.83).

Στή 8.6.83 τά παροπλισμένα στά 13 άγκυροβόλια τού έσωτερικού άνερχονταν σε 668

έναντι 677 στής 25.5.83. Από τά 668 παροπλισμένα πλοία στής 8.6.83, συνολικής χωρητικότητας 13.658.979 τον. γκρός, 135 συνολικής χωρητικότητας 8.238.354 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια (98 συνολικής χωρητικότητας 5.555.674 τον. γκρός με Έλληνική σημαία και 37 συνολικής χωρητικότητας 2.682.680 τον. γκρός με ένεις σημαίες), 509 συνολικής χωρητικότητας 5.250.987 τον. γκρός φορτηγά (450 συνολικής χωρητικότητας 4.581.689 τον. γκρός με Έλληνική σημαία και 59 συνολικής χωρητικότητας 668.798 τον. γκρός με ένεις σημαίες) και 24 συνολικής χωρητικότητας 168.138 τον. γκρός έπιβατηγά (21 συνολικής χωρητικότητας 149.610 τον. γκρός με Έλληνική σημαία και τρία συνολικής χωρητικότητας 18.528 τον. γκρός με ένεις σημαίες).

Οι προσφερόμενοι

"Όπως σημειώσαμε και στήν άρχη, παράλληλα με τή μείωση τού άριθμού τών παροπλισμένων πλοίων συνεχίζεται και ή μείωση τών ναυτικών πού προσφέρονται γιά ναυτολόγηση. Μέσα σε μία έβδομάδα γιά τήν ίδια ώρα όποια ύπηρχαν τά τελευταία συγκεκριμένα στοιχεία (μεταξύ 22 και 29 Μαΐου) διάριθμός τών προσφερομένων μειώθηκε κατά 375 και ή άριθμός έκεινων πού συμπλήρωναν τίς προϋποθέσεις γιά έπιδότηση κατά 335. Σταθερός παρέμεινε μόνον ή άριθμός τών ήδη έπιδοτουμένων (7.695 στής 22 και στής 29 Μαΐου).

Στό μεταξύ στόν Πειραιά συνεχίζεται νά είναι προβληματική ή έξεύρεση Β' μηχανικών και ναυτών (οι προσφερόμενοι άντιστοιχα στής 19 Μαΐου άνερχονταν σε 20 και 59) γεγονός πού άδηγησε τό ύπουργειο Ναυτιλίας στήν έκδοση έγκυκλου πρός τήν κατά τόπους λιμενικές άρχες νά ναυτολογούν σε θέσεις ναυτών ναυτόπαιδες πού έχουν τήν άναλογη ύπηρεσία, ένω έάν δέν ύπαρχει ζήτηση στής περιοχές τους νά τούς στέλνουν στό ΓΕΝΕ γιά νά ναυτολογηθούν άμεσως σε θέσεις ναυτών.

AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Possidonos 12

CABLES: SHIPSAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21.3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

‘Η ἀπαλλαγή ἀπό τό φόρο
λόγω ἐπισκευῶν πλοίων

Τό ύπουργειο Οίκονομικών, άπαντωντας σε σχετικό έρωτημα ναυτιλιακής έπιχειρήσεως διευκρίνισε ότι ο συνολικός φόρος ή η είσφορά για την όποια απαλλάσσεται τό πλοιο, δεν μπορεί νά ξεπεράσει το 50% της συνολικής δαπάνης πού πραγματοποιήθηκε για έπισκευές, μετασκευές κλπ. 'Η απαλλαγή αύτή δόλοκληρώνεται και έξαντλείται αφού συμπληρωθούν τα 6 χρόνια φορολογικής απαλλαγής κατ' άνωτά δριο, χωρίς απαραίτητα τα 6 χρόνια αύτά νά είναι συναπτά.

Κατόπιν τών άνωτέρω, έφόσον κάνατε δαπάνες έπισκευών 619.933 δολλαρίων, δύνασθε νά έκπειστε τό 50% αυτών άπό τό φόρο ή τήν εισφορά τού πλοιού σας, δηλαδή 309.966,5 δολλάρια, τά δόπια άντιπροσωπεύουν φορολογικές ύποχρεώσεις τριών έτων.

Τό ύπόλοιπο ποσό μέ τό όποιο καλύπτεται μέρος μόνο τῆς φορολογικῆς ύποχρεώσεως τοῦ τετάρτου έτους, μπορεῖται νά τό ἐκπέσεται ἀπό τό τέταρτο έτος ή νά παρατηθεῖται τοῦ δικαιώματος ἐκπτώσεως, προκειμένου νά ἐκπέσεται στό μέλλον ἀπό ἄλλες ἐπισκευές τρία χρόνια μέ πλήρη φορολογική ἀπαλλαγὴ.

Τό Συμβούλιο Μεταφορῶν τῆς ΕΟΚ

Στη σύνοδο του Συμβουλίου Μεταφορών τής ΕΟΚ πού πραγματοποιήθηκε στις 7 Ιουνίου στο Λουξεμβούργο συζητήθηκαν οι λεπτομέρεις έφαρμογής των περί άνταγωνισμού διατάξεων της Συνθήκης της Ρώμης στις θαλάσσιες μεταφορές, ή πρόσδος στην κύρωση τού Κώδικα της Ούνκατων άπό τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ή συντονισμένη έφαρμογή έθνικων άντιμετρων γιά την άντιπετώπιση του άθέμιτου άνταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές και ή κύρωση της διεθνούς συμβάσεως γιά την έρευνα και τή διάσωση κινδυνευόντων στή θάλασσα. Κατά τίς συζητήσεις υιοθετήθηκε μία άπόφαση μέ την οποία καθιερώνεται διαδικασία διαβουλεύσεων μεταξύ των κρατών - μελών γιά τή λήψη και έφαρμογή έθνικών άντιμετρων σε περιπτώσεις πού θίγονται τά ναυτιλιακά τους συμφέροντα άπό τόν άθέμιτο άνταγωνισμό και μιά σύσταση με την οποία καλούνται τά κράτη-μέλη νά κυρώσουν τή Δ.Σ. γιά την έρευνα και τή διάσωση. "Οπως άνακοινώθηκε άπό τό ύπουλονερίδη Ναυτι-

λίας, ή 'Ελλάδα είχε ένεργο συμμετοχή στις συζητήσεις (άλλοιμον δύνατον είχε) και στήθη διαμόρφωση κειμένων που νά καλύπτουν απόλυτα τις Ελληνικές θέσεις σε θέματα αυτά. 'Επίσης κατά τις συζητήσεις γιά τους κανόνες άνταγμανισμού και την κύρωση τού Κώδικα τῆς Οὐνκταντής ή Ελληνική πλευρά υπογράμμισε τη σημασία πού αποδίδει στήν επίστρεψη έκδοσεως τοῦ κοινοτικοῦ κανονισμοῦ πού θά έρμηνεύει και θά καλύπτει πλήρως τις απαιτήσεις τῶν σχετικῶν διατάξεων τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης.

‘Η Εύρωπαική “Ενωση Ρυμουλκών

Συνήλθε στην Κοπεγχάγη ή 20 έτησια γενική συνέλευση της Εύρωπαϊκης Ένωσεως Ρυμουλκών και έπανεξέλεγε γιά δεύτερη συνεχή φορά τόν κ. 'Αλέξανδρο N. Βερνίκο ώς Πρόεδρο της 'Ενώσεως γιά την περίοδο 1983-84.

Tó «Ναϊάς ΙΙ»

Δρομολογείται περί τά τέλη 'Ιουνίου στήν καθημερινή γραμμή Πειραιώς — Σύρου — Τήνου — Μικόνου τό νέο επιβατηγό όχημα-ταγωγό «Ναΐάς II», πρώην «Conte Denice», 4.595 των. γκρός, ναυπηγήσεως 1967, πού άγοράστηκε πρόσφατα από τήν 'Εταιρία «ΝΑΪΑΣ Α.Ε.».

Τόσακόφος, μεταφορικής ικανότητος 1.400 επιβατών και 250 αύτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως ή άναλογων φορτηγών, διαθέτει πλήρη κλιματισμό και σταθερωτήρες, είναι έφοδισμένο μέσω μηχανές Πήλωτικ που τού προσδίδουν ταχύτητα 21 κόμβων και άποτελεί μία νέα άξιόλογη μονάδα της άκτοπλοΐας μας.

Oι ναυτικοί νά προστατεύουν τή Θάλασσα

Σέ μήνυμά του πρός τούς ναυτικούς γιά την παγκόσμια ήμέρα προστασίας τοῦ περιβάλλοντος πού γιορτάθηκε σε όλόκληρη τη χώρα την Κυριακή 5 Ιουνίου ύπουργός Ναυτιλίας κ. Κατσιφάρας ύπογράμμισε διτί οι Έλληνες ναυτικοί πού ζουν και έργαζονται στη θάλασσα έχουν μεγαλύτερη ύποχρέωση για την προστατεύουν άπο τή ρύπανση, γιατί είναι ένα κοιμάτι άπο τή ζωή τους. «Έτσι, τόνιζε δι Υπουργός, δέν πρέπει νά ρίχνονται στη θάλασσα τα κατάλοιπα, πετρελαίου, είτε άπο τίς σεντίνες τών πλοίων. Είτε άπο τό

πλύσιμο τῶν κυτῶν τῶν δεξαμενοπλοίων γιατί προκαλοῦν ἀνεπανόρθωτη καταστροφή μέ δυσμενέστατες ἐπιπτώσεις στή δημόσια υγεία, τὸν τουρισμό καί τή ἀλεια πού είναι ἀπό τούς κυριότερους καθοριστικούς παράγοντες ἀναπτύξεως τῆς έθνικής μας οικονομίας. Παράλληλα τό ύπουργεο 'Εμπορικής Ναυτιλίας ἔστειλε στούς πλοιάρχους δλῶν τῶν πλοίων ἀνακοίνωση με τὴν ὄποια γίνονταν συστάσεις στούς ταξιδεύοντες νά προστατεύουν καί αὐτοί τή θάλασσα ἀπό τή ρύπανση πού προκαλεῖται ἀπό τήν ἀπόρριψη δχροηστῶν ἀντικειμένων καί σκουπιδιῶν κατά τή διάρκεια τού ταξιδιοῦ.

Tá oīkoγενειακά ἐπιδόματα

‘Υπεγράφη από τόν Πρόεδρο τής Δημοκρατίας και έσταλη στό έθνικό τυπογραφείο γιά νά δημοσιευθεί στήν ‘Εφημερίδα τής Κυβερνήσεως τό Π.Δ. γιά τά οικογενειακά έπιδόματα τών ναυτικών.

Τό επίδομα άεροθεραπείας τών φυματικών ναυτικών Γ' κατηγορίας καθορίσθηκε έφετος σε 15.000 δρχ. έναντι 13.000 δρχ. τού 1982.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Μέ άπόφαση τοῦ ύπουργοῦ Ναυτιλίας κ.
Γ. Καταιφάδος τοποθετήθηκαν:

Οι αντιπολοίαρχοι "Αγγ. Τούντας λιμενάρχης, στό κεντρικό λιμεναρχείο Ρόδου, Κων. Χαρτοφύλλης τμηματάρχης στή Διεύθυνση Έργασιάς του YEN και Λαζ. Λαζαρίδης τμηματάρχης στή Διεύθυνση Όργανώσεως Λιμένων.

Οι πλωτάρχες 'Ελ. Νικηφοράκης λιμενάρχης στο κεντρικό λιμεναρχείο 'Ελευσίνας και Δημ. Φωτούχος στήν 'Επιθεώρηση 'Εμπορικών Πλοιών.

Ό υποπλοίαρχος Δημ. Τυράκης λιμενάρχης στό λιμεναρχείο Κώ.

Διάλεξη γιά τήν ναυπήγηση πολεμικών σκαφών

Οι Μπρίτις Σιμπλίντερς σέ συνεργασία με τό Έλληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας θά δώσουν τήν Πέμπτη 16 Ιουνίου και ώρα 19.30 στο Εξοδοχείο «Λήδρα Μάρπιοτ», τεχνική διάλεξη με θέμα: «Εξελίξεις στή ναυπήγηση πολεμικών πλοίων από χαλιβικά και έναγιανωμένα πλαστικό».

PHONES: 675.4321, 323.0064
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIOUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Κύριος όμιλητής θά είναι ο Βρετανός κ. 'Αντ. Ντόρεϋ τεχνικός διευθυντής τών ναυπηγείων «Vosper Thornycroft», τό όποιο άνήκει στόν δημόλο τών «Μπρίτις Σιπμπλιντερς», ίδιαίτερη δέ εμφαση θά δοθεί στις νέες μεθόδους κατασκευής πολεμικών σκαφών πού άποκτήθηκε άπό τήν πολεμική σύρραξη τών νήσων Φάλκλαντς.

Μετά τήν διάλεξη, ή όποια διοργανώνεται στά πλαίσια τού προγράμματος έκδηλωσες τού Έλληνικού Ινστιτούτου Τεχνολογίας, θά έπακολουθήσει δεξιωση.

Συμπόσιο Ναυτικών Μηχανῶν Σούλτζερ

Μέ μεγάλη συμμετοχή μηχανολόγων και άρχιμηχανικών ναυτιλιακών έταιρων πραγματοποήθηκε στίς 2 Ιουνίου στό ξενοδοχείο «Χίλιτον» τεχνικό Συμπόσιο ναυτικών μηχανῶν τής Σούλτζερ με τήν συνεργασία τών άντιπροσώπων τους στήν Έλλάδα, έταιρίας NAYTEK.

Οι δύο κύριοι όμιλητές άνέπτυξαν μέ πληρότητα και μέ τήν προβολή διαφανειών τά πλεονεκτήματα των νέων σειρών χαμηλόστροφων και μεσόστροφων μηχανῶν πού έχει τελειοποιήσει ή Σούλτζερ και οι όποιες έκτός τών διλλών παρέχουν εύχερεια συντήρησεως τών άπαιτουμένων έργατωρων γιά τήν συντήρησή τους.

Μετά τήν διάλεξη και τήν προβολή ταινίας έπακολούθησε δεξιωση.

Συγχώνευση τής «MacGregor» και τής «Navire»

«Ενα κολοσσαίο βιομηχανικό συγκρότημα δημιουργεῖται άπό τήν συγχώνευση τών έταιρων «Mac Gregor» και «Navire» ύπό τό φινλανδικό συγκρότημα «Kone» πού ύπογράφηκε τόν περασμένο Μάιο και ήδη βρίσκεται στή φάση άναδιργανώσεως και άνακατανομής άρμοδιοτήτων μεταξύ τών έταιρων τού συγκροτήματος.

«Όπως άνακοινώθηκε έπισημα, οι παραγγελίες τών δύο έταιρων πού έξοπλίζουν τό μεγαλύτερο ποσοστό τού ύπο ναυπηγηση

Καλλιτεχνική έκδήλωση ύπερ φιλανθρωπικῶν σκοπῶν στή μνήμη Φρίξου Β. Παπαχρηστίδη

Στίς 31 Αύγουστου, θά δοθεί στο άρχαιο θέατρο τών Φιλίππων συναυλία μέ τήν 3η Συμφωνία τού Μίκη Θεοδωράκη άπό τήν Κρατική Συμφωνική Όρχήστρα τής Μόσχας και με σολίστ τήν Χορωδία Σβέσινικωφ, στή μνήμη τού «Ελληνα έφοπλιστή και μεγαλοεπιχειρηματία τού Καναδά Φρίξου Β. Παπαχρηστίδη.

Τά παιδιά τού άειμνηστου Φρίξου Παπαχρηστίδη, έκτελώντας έπιθυμια τού φιλότεχνου πατέρα τους πού πέθανε πρό διετίας, άναλαμβάνουν δλες τίς δαπάνες τής έκδηλωσεως αύτης, οι εισπράξεις τής όποιας θά διατεθούν γιά φιλανθρωπικούς σκοπούς στήν γενέτειρά του τήν Έλευθερούπολη Καβάλας.

Ο Φρίξος Παπαχρηστίδης γεννήθηκε τό 1901 στήν Έλευθερούπολη. Μετά τήν άποφοίτησή του άπό τήν Έμπορική σχολή Βόλου, πολέμησε στήν Έλληνική Αεροπορία τόν Α' Παγκόσμιου Πόλεμου και άργοτερα ώς άξιωματικός τού Ιππικού στήν έκστρατεία τής Μικρᾶς Ασίας. Τό 1927 πήρε δίπλωμα «Έμπορικών και Οικονομικών Επιστημών τού Πανεπιστημίου Λωζάνης και έπεστρεψε

στήν Έλευθερούπολη όπου άσχολήθηκε μέ τό έμποριο τού καπνού. Τό 1933 μετανάστευσε στό Μόντρεαλ τού Καναδά και δημιούργησε μία έξαιρετικά έπιτυχη μένη έπιχειρηση χονδρικής πωλήσεως γραμματοσήμων. Τό 1946 ίδρυσε στό Μόντρεαλ έφοπλιστική έπιχειρηση και μέσα σέ λίγα χρόνια έγινε ό πρωτος έφοπλιστής τού Καναδᾶ, έλέγχοντας περί τά τέλη τής περασμένης δεκαετίας στόλο 20 σκαφών, 1,5 έκατομ. τον. d.w.

Γιά τή δραστηριότητα πού άνεπτυξε στήν οικονομική και κοινωνική ζωή τού Καναδᾶ άλλα και γιά τό εύρυ φιλανθρωπικού του έργο, ο Φρίξος Παπαχρηστίδης τιμήθηκε μέ τόν Μεγαλόσταυρο τού Φοίνικος και τήν μεγαλύτερη τιμητική διάκριση τού Καναδᾶ, τό Order of Canada, ένω όνομάστηκε «Επίτιμος Πρόεδρος τής Έλληνικής Κοινότητας Μοντρεάλης». Ή πιό μεγάλη δημαρχία γιά έκεινον διάκριση ήταν ή άνακηρυξή του σέ ισοδίο έπιτιμο Δημότη τής γενέτειράς του Έλευθερούπολης, τήν δημόσιη δχι μόνο άγαπτης μέ πάθος άλλα και ένισχυσε μέ τή χαρακτηριστική του γενναιοδωρία, τήν δημόσια συνεχίζουν μέ ένταση τά παιδιά του.

ΔΩΡΕΕΣ

Στή μνήμη ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗ

- Ό κ. Δημήτρης Γ. Πατέρας προσέφερε δρχ. 10.000 ύπερ τού Γηροκομείου Πειραιώς.

Στή μνήμη ΒΑΣΟΥ Φ. ΚΑΒΟΥΝΙΔΗ

- Ό κ. Δημήτριος Γ. Πατέρας προσέφερε δρχ. 10.000 ύπερ τών Σπαστικών παιδιών.

Στή μνήμη ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

- Ό κ. Δημήτριος Γ. Πατέρας προσέφερε δρχ. 10.000 εις τό Δρομοκαΐτειον Θεραπευτήριον.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α. Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ



Θαλάσσια ἀτυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	"Ετος Ναυπηγήσ.	Κατηγορία/Συνθήκες 'Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ				
ΑΘΗΝΑ	Έλληνική	8.904	1968	'Εγκατελείφθη ἀπό τό πλήρωμά του, λόγω εἰσροής ύδατων, στις 10 Ιουνίου, στόν Ειρηνικό Ωκεανό. Τό πλήρωμα παρελήφθη σώο ἀπό δύο ξένα πλοϊα πού κατευθύνονται σε ἀμερικανικούς λιμένες. 'Η Αμερ. Ακτοφυλακή ἀνέφερε ὅτι τό σκάφος βυθίστηκε σε πλάτος 42 02 Β, μῆκος 179 02 Δ.
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	Έλληνική	8.826	1975	'Υπέστη ἐλαφρές ἐλασματουργικές ζημιές λόγω προσκρούσεως στήν προκυμαία τῆς Ελευσίνας, στις 6 Ιουνίου.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	Παναμαϊκή	9.266	1961	'Από 'Ασσάμπ γιά Μασάουα, προσάραξε έμφορτο, στις 28 Μαΐου 13 μίλια ξεω ἀπό τή Μασάουα. 'Αποκολλήθηκε, δι' ιδίων μέσων, καί ἀγκυροβόλησε στά ἀνοικτά τῆς Μασάουα. Στό Ντώρμπαν, ἀπό 4 Ιουνίου, ἀνελήφθησαν μόνιμες ἐπισκευές ἐλασματουργικῶν ζημιῶν.
ΡΗΛΑΪΑΝΤ	Έλληνική	9.779	1977	Μπέιρα γιά Σουέζ προσάραξε στά Στενά τοῦ Τιράν, στις 7 Ιουνίου. 'Αποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων αὐθημερόν καί κατέπλευσε στό Σουέζ στις 8 Ιουνίου ὅπου δηλώθηκε γενική ἄβαρια.
ΤΣΑΪ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	Έλληνική	6.867	1958	
TANKER:				
ΠΛΑΤΟΝΙΚ	Έλληνική	48.747	1967	'Έμφορτο πετρελαίου, ὑπέστη ἔκρηξη καί πυρκαϊά στις 31 Μαΐου, ἡ ὁποία κατεστάλη ἀφοῦ προκάλεσε σοβαρές ζημιές στήν ύπερκατασκευή, τόν θάνατο ἐνός καί τόν τραυματισμό ἐνός ἄλλου μέλους τοῦ πληρώματος. 'Η πυρκαϊά δέν προκάλεσε διαρροή καί τό σκάφος κατέπλευσε στήν Κωνσταντζά γιά ἔκφόρτωση.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	Έλληνική	11.624	1965	'Υπέστη βλάβη τῆς κυρίας μηχανῆς, κατά τήν διέλευση τοῦ Σουέζ, στις 26 Μαΐου. 'Η βλάβη διορθώθηκε δι' ιδίων μέσων, αὐθημερόν, καί τό σκάφος ἐξῆλθε τῆς διώρυγος τήν ἐπομένη.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	Λιβεριανή	15.842	1968	'Αγκυροβολημένο ἀνοικτά τοῦ Μπουένος Αϊρες, λόγω πυρκαϊάς, ἀπό 13 Μαΐου, ὑπέστη καί δεύτερη πυρκαϊά στό μηχανοστάσιο, τήν 1 Ιουνίου.
ΜΟΛΙΣΤΑ	Έλληνική	33.073	1974	Τάμπα γιά Αμβέρσα, έμφορτο, ὑπέστη βλάβη τῆς κυρίας μηχανῆς, λόγω εἰσροής ύδατων, στις 31 Μαΐου. Πρόχειρες ἐπισκευές ἀνελήφθησαν ὑπό τοῦ πληρώματος.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Β.	Έλληνική	11.048	1958	Κατά τή διάρκεια μεταφόρτωσης τοιμέντου ἀπό τό φορτηγό «ATLANTIC VICTORY» στό Σουέζ, ὑπέστη ζημιές στό γερανό No. 2, στις 3 Ιουνίου.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Η ναυλαγορά

Σαφείς τάσεις υποχωρήσεως έδειξε ή ναυλαγορά τών τελευταίων ήμερων σε μερικούς έκ τόν κυρίων τομέων μεταφοράς σιτηρών. Πιο χαρακτηριστική, ή έξελιξη τών έπιπεδων ναύλων όποιο Κόλπο για Ιαπωνία δημού τά δολ. 17/17,50 για τούς 50.000 τόννους τείνουν νά έπανελθουν στήν θέση τούς STANDARD ναύλου. Ανάλογα διαμορφώθηκαν καί οι πρός N. Κορέα φορτώσεις. Τό δην τούτο άφειται σε κάμψη τών άγορών σιτηρών τής "Απω Ανατολής, σε «εισβολή» περισσότερης χωρητικότητας, στήν αύξηση τούς βυθισμάτων στό κανάλι τού Παναμά στά 39'ή σε δλα μαζί, είναι κάτι πού θά φανεί προσεχώς.

Παραδέξως, δέν βρίσκουμε τήν άναλογη κάμψη καί στόν τομέα Κόλπου/Κόντινεντ. Ένω έπισημως οι 72.000 τόννοι πληρώθηκαν δολ. 8,25 εύρυτα πιστεύεται ότι τά δολ. 8,75 είναι τό «ωστόν» έπιπεδο τού πορασκνήσου. Ο τομέας, δημως, Κόλπου/Δ. Μεξικού ύπεστη άναμφισβήτητη καθίζηση μισού περίπου δολαρίου δην οι 20.000 τόννοι κλείσθηκαν στά δολ. 18.

Η Νότια Αμερική κράτησε τά πρόσφατα έπιπεδα της γεγονός πού διαπιστώνεται όπο τήν χαρακτηριστική ναύλωση τών 30.000 τόννων γιά Κίνα στά δολ. 33,75 φίο όπο Πλέιτ με συμπλήρωση Μπάχια Μπλάνκα ή δολ. 32,25 γιά φόρτωση όπο τή δεύτερη.

«Λογική» ή δραστηριότητα όπο τίς M. Λίμνες, μέ 17.500 τόννους στά δολ. 23 γιά Κόντινεντ. Γιό τάν ίδιο προσφιλό, ό Αγ. Λουρέντιος πλήρωσε δολ. 6,50 φίο γιά τούς 58.000 τόννους περίπου.

Στήν Εύρωπη, διάσπαρτες φορτώσεις γιά ποικίλους προσφιλούς. Αναφέρουμε τούς 24.000 τόννους όπο Γαλλική Ακτή Ατλαντικού γιά Ινδονησία στά δολ. 22,50 φίο, μέ 5.000/3.500 τόννους.

Χαρακτηριστικό φαινόμενο τών ήμερών μας, ή έλλειψη ικανού άριθμου έπισημων ναυλώσεων στό κόρβουνο. Έν τούτοις, ή δραστηριότητα δέν έχει στήν πραγματικότητα έκλειψει καί ή άγορά φαίνεται νά διατηρείται σε άνεκτο έπιπεδο. Οδηγούμενο όπο τίς πρόσφατες ναυλώσεις, θά λέγαμε ότι ή ναύλος γιά 100.000 τόννους όπο Χ. Ρόντης γιά Κόντινεντ είναι γύρω στά δολ. 4,65 ένω στούς 60.000 τόννους άντιστοιχούν δολ. 5,65 άνά τόννο.

Τά μεταλλεύματα έκινηθηκαν μέσα στή σιγή, πού δέν δείχνει, φυσικά, πλήρη έλλειψη δραστηριότητας. Φαίνεται, δημως, ότι ή άγορά βρίσκεται στό άριστο έκείνο σημείο δην οι μεταφορικές άνάγκες καλύπτονται μέ τήν χωρητικότητα έκεινη πού έχειδικεύεται σ' αυτή τή μεταφορά χωρίς νά προτρέχει στήν έλευθερη άγορά.

Η ζάχαρη, δημως συνήθως, δημιουργήσει πολύ θόρυβο καί μέτριο δγκο δουλειάς. Η ναύλωση τής ρουτίνας, 14.000 τόννοι όπο Αγ. Μαυρίκιο γιά Λονδίνο, δολ. 14,50 φίο, έπαναληφθηκε. Σημειώνουμε έπισης, τούς 14.000 τόννους όπο Queensland γιά Ιαπωνία στά δολ. 14,80 καί τούς 22.000 τόννους γιά Νέο Υόρκη στά δολ. 17,50.

Τέλος, μιά σχετικά περιορισμένη ζήτηση γιά λιπάσματα καί τοιμέντα, κυρίως ύποστηριχθηκε όπο τήν άγοραστική δραστηριότητα τής Ινδίας.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ποικιλία τύπων πλοίων καί υψης μισθωμάτων, άναλογα μέ τίς συγκυρίες τής στιγμής καί, φυσικά, μέ τούς τόπους παραδόσεως. Σέ μερικές περιπτώσεις, τό προσφέρμενο μισθωμα σιδάλωσ καλύπτει τά τρέχοντα δέδοα ένω σε άλλες θυμίζει καλύτερες έποχές.

Πλοίο 15.000 τον. d.w. όπο Μεσόγειο γιά Κίνα στά δολ. 2.800 δέν παρέχει, βέβαια, έδαφος γιά αισιοδοξία. Παράλληλα δημως οι 29.000 τον. d.w. όπο Ιαπωνία γιά Μέση Ανατολή στά δολ. 5.600 δέν δημιουργούν μαύρες οκέψεις.

Στό μέγεθος «Πάναμαξ», ή ναύλωση 57.000 τον.

d.w. όπο Κόλπο γιά Ιαπωνία στά δολ. 8.000 μέ δολ. 200.000 bonus δέν φαίνεται έπισης δοχημη. Έάν, μάλιστα έπαλθευθεί ή ναύλωση 61.000 τον. d.w. πρός 8.250 δολ./ημέρα δολ. 225.000 γιά 5 περίπου μήνες, τότε τό πράγμα γίνεται πολύ πιο ένδιαφέρον.

Γενικά, ή εικόνα τής άγορᾶς είναι τέτοια, πού ό παρατηρητής άδυντεται νά βγαλεί δλα συμπέρασμα όπο τό διτά συμπτώματα τού καλοκαιριού έκαναν αισθητή τήν παρουσία τους, δχι δημως στό βαθμό πού θά προκαλούσαν πραγματική πτώση.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

«Ένα δεκαπενθήμερο χωρίς έμπνευση» είναι άσφαλώς ή καλύτερη περιγραφή τής ναυλαγορᾶς δεξαμενοπλοίων γιά τίς δύο τελευταίες έβδομάδες. Ή χρόνια πλέον έλλειψη ζητήσεως καί ή είσαδης στή θερινή περίοδο είναι ή έξήγηση τού φαινούμενου.

Τά VLCC δέν θυμίζουν τήν πίεση καί, μέσα σέ λίγες

ήμερες, διαπιστώσαμε μιά πτώση 3,5 μονάδων τής κλίμακας WS όπο τής Περσικό. Στής 6 Ίουνίου τό T/T - BRITISH RESOLUTION" κλεινόταν γιά 220.000 τόννους στά WS 23,35 ένωντι παρόμοιας ναύλωσης στά WS 27 μόλις πρό 5 ήμερών. Άμφατερες άφορουν σέ φορτώσεις όπο Κάρυκ. Από δλλη περιοχή τού Περσικού Κόλπου σημειώσαμε τά WS 20,25 γιά 220.000 τόννους καί προσφιλό Καραϊβική. Άλλα δύο VLCC κλείσθηκαν όπο Δυτική Αφρική γιά Κόντινεντ στά WS 19 ένω παρόμια ναύλωση γιά Κόντινεντ/Μεσόγειο στά WS 27,5. Τό γεγονός ότι καί οι δύο ναύλωσεις άφορουν σέ «Rebet» Ιωας έξηγει έν μέρει τή διαφορά.

Στά μικρότερα φορτία, ποικιλία περιπτώσεων καί έπιπεδων ναύλων, δίνουν μιά είκόνα τής ρευστής καταστάσεως τής ναυλαγορᾶς. Γιά τούς ακοπούς καί τήν έκταση τού παρόντος δελτίου, περιοριζόμαστε σέ λίγες — τίς πιό χαρακτηριστικές — περιπτώσεις:

Βαρέα Φορτία:

- 60.000 τόννοι, όπο Καραϊβική γιά Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ, WA 60,75.
- 30.000 τόννοι, δημως παραπάνω, WS 95.
- 60.000 τόννοι, όπο Καραϊβική γιά Μεσόγειο, WS 50.
- 70.000 τόννοι, όπο Λιβύη γιά Κόντινεντ, WS

ΤΡΕΙΣ ΓΕΝΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



“ΑΙΓΑΙΣ”

NAYTIKΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Π.Ε

Αργυρουπόλεως 2α Καλλιθέα
Τηλ: 958.5061-75 (15 γραμμες)
Telex: 219113-B

65, όψιμον Μεσόγειο WS 70.

— 105.000 τόννοι, από Δ. Αφρική για Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 40.

— 105.000 τόννοι, από Περαικό για Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 50.

— 54.000 τόννοι, από Σιγκαπούρη για Ν. Κορέα, WS 95.

Καθαρά Φορτία:

— 25.000 τόννοι, από Περαικό για Σιγκαπούρη, WS 105, όψιμον Ιαπωνία WS 110.

— 25.000 τόννοι, από Σιγκαπούρη για Περαικό (!), WS 78.

— 25.000 τόννοι, από Περαικό για Κόντινεντ / Μεσόγειο, WS 65.

— 25.000 τόννοι (νάφθα), από Περαικό για Ιαπωνία, WS 100.

— 26.000 τόννοι, από Καραϊβική για Χιλή, δολ. 14,50.

— 25.000 τόννοι, από Μεσόγειο για Κόντινεντ, WS 100, όψιμον Μεσόγειο WS 115.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοῖα

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ: Μεγάλες Λίμνες 17.500 τον. οιπρό Ολλανδία/Βελγίο, δολ. 23 φίλ, 6 ήμέρες, Ιουνίου 10-16.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: Βορείως Ρίβερ Πλέητ με συμπλήρωση Μπουένος Αύρες 20.000 τον. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 24 φίλ, 2.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση Ιουνίου 13-20.

ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ: Άμερ. Κόλπο 50.000 τον. κών πετρελαιού Άμβερο/Αιμβούργο δολ. 8,75 φίλ, όψιμον δεύτερο λιμένα εκφόρτωσης πρός 75 σάντες/τον., 10.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, διμερη.

ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ: Βορείως Χάππερας 30.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 19 φίλ, 8 ήμέρες, Ιουνίου 20-30.

ΑΦΟΒΟΣ: Ποταμό Μισαίσιοπη 50.000 τον. γεννήματα Γιούροπορ, δολ. 8,25 φίλ 10 ήμέρες, Ιουνίου 16-26.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ: Μεγάλες Λίμνες 15.000 τον. γεννήματα Άλγερια, δολ. 34,75 φίλ 4 ήμέρες/500 τον. Ιουνίου 20-27.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. περίπου γεννήματα Λά Γκουδίρα, δολ. 13 φίλ, 5 ήμέρες/1.000 τον. Ιουνίου 10-16.

ΓΚΡΕΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: Βορείως Ρίβερ Πλέητ με συμπλήρωση Μπόχια Μπλάνκα 40.000 τον. γεννήματα Κίνα, δολ. 32,50 φίλ, όψιμη φόρτωση μόνο από Μπόχια Μπλάνκα δολ. 31 φίλ, 2.500/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση Ιουνίου 6-20.

ΑΙΓΑΙΝΟΣ ΟΝΤΙΣΥ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα διυτ. άκτη Μεξικού δολ. 18,40 φίλ 4 ήμέρες/1.250 τον. φορτοεκφόρτωση Ιουνίου 10-16.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΑΑ—ΙΩΝ: Λόγκ Μπήτης 50.000 τον. γεννήματα Κορέα δολ. 10,35 φίλ, 8.000/7.250 τον. φορτοεκφόρτωση Ιουνίου 10-20.

ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.: Ρίβερ Πλέητ με συμπλήρωση Μπόχια Μπλάνκα 45.000 τον. οιπρό Κίνα, δολ 32,50 φίλ 2.500/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουνίου.

ΑΚΡΟΝ: Άμερικ. Κόλπο 70.000 τον. γεννήματα, Άμβερο/Αιμβούργο δολ. 8,25 φίλ, 12 ήμέρες, τέλη Ιουνίου.

ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ: Άμερ. Κόλπο 58.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία δολ. 17,45 φίλ, 4 ήμέρες/1.500 τον. Ιουνίου 22-30.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ: Ρότιερνταμ 18.000 τον. παλαιούδερα Νιού Μανγκαλόρ δολ. 42,25 φίλ, 4.000/650 τον. φορτοεκφόρτωση, διμερη.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ: 14.309 τον. d.w. τού 1970. Παράδοση άνατ. δ.

κτή Καναδά Ιουνίου 1-20 έπαναπαράδοση Κίνα δολ. 4.650 την ήμέρα.

ΓΚΙΟΥΛΑ: 16.659 τον. d.w. τού 1968, παράδοση Άμερ. Κόλπο διμερη, έπαναπαράδοση διερχόμενα Μουσάκ, δολ. 5.450 την ήμέρα.

ΑΛΜΑΡ: 19.088 τον. d.w. τού 1969, παράδοση Τάραντο διμερη, ταξίδι μέσω βορείου Ευρώπης με έπαναπαράδοση Καράτοι ή Σιγκαπούρη, δολ. 3.850 την ήμέρα.

ΝΑΤΑ: 14.960 τον. d.w. τού 1977, παράδοση Κόντινεντ Ιουνίου 20-30, έπαναπαράδοση Κίνα δολ. 3.600 την ήμέρα.

ΒΑΣΙΛΗΣ: 28.869 τον. d.w. παράδοση Άμβερο διμερη, έπαναπαράδοση Μανιλά/Νοτ. Ιαπωνία δολ. 5.300 την ήμέρα.

ΑΙΓΑΙΣ ΜΑΤΖΙΚ: 20.949 τον. d.w. τού 1974, παράδοση Καλδό μέσα Ιουνίου, έπαναπαράδοση Κίνα δολ. 5.200 την ήμέρα.

ΚΑΜΠΟΣ: 21.656 τον. d.w. τού 1971, παράδοση Τάμπα Ιουνίου 7-12, έπαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ δολ. 5.000 την ήμέρα συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΣΗ ΤΑ' ΙΝΤ: 14.939 τον. d.w. τού 1971, παράδοση Λάλεμπονγκ Ιουνίου 15-19, έπαναπαράδοση με την διφή πιλότου άνατ. άκτης Ήνωμ. Πολιτειών ή Άμερ. Κόλπο (Ν. Όρλεάνη) δολ. 2.225 την ήμέρα, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών.

ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.: 29.048 τον. d.w. τού 1981, παράδοση 24 ώρες μετρ την διφή στον πιλότο Άμβερος μέχρι 8 Ιουνίου, ταξίδι Κόντινεντ και έπαναπαράδοση "Άπω Ανατολή συμπεριλαμβανομένης Ίνδονησίας δολ. 5.750 την ήμέρα.

ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ: 22.670 τον. d.w. τού 1977, παράδοση Γιβραλτάρ Ιουνίο 9-12, έπαναπαράδοση διυτ. Αφρική δολ. 4.000 την ήμέρα.

ΣΗ ΤΑ'ΓΚΕΡ: 22.631 τον. d.w. τού 1973, παράδοση νοτιοδυτικά Μισσισιπη Ιουνίου 17-21, έπαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 6.000 την ήμέρα.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΟΜΠΙΛΑΤΑ: Σαλόμ Βός 65.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Ατλαντικού WS 45, Ιουνίου 1, όψιμον Άμερ. Κόλπο WS 42,5.

ΓΕΡΟΤΖΑΚΟΣ: Μπόννου 40.000 τον. μέρος φορτίου Μοντεβίδεο WS 68, Ιουνίου.

ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV: Μόγκαταντ 15.000 τον. καθαρό, μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδινανία WS 142,5, διμερη.

ΛΟΙΓΝΤΑ: Καραϊβική 35.000 τον. μέρος φορτίου άκτη Ατλαν-

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

ΟΙ Αγοραπωλησίες

τικού WS 95, Ιουνίου 1.

ΑΘΗΝΑ: Λιμένες Καραϊβικής 43.000 τον. μέρος φορτίου δολ. 114.000 κατ' ἀποκοπή, Μαΐου 31.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Άνατολ., ὅκτη Μεξικού 40.000 τον. μέρος φορτίου ὅκτη Ατλαντικού WS 89, Ιουνίου 1.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΛΑΜΨΙΣ: Σιγκαπούρη 21.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ινδία/Μπαγκλαντές, WS 104, Ιουνίου 3.

ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ: Άρχου 85.000 τον. μέρος φορτίου, Αμερ. Κόλπο WS 45, όψιμον ὅκτη Ατλαντικού WS 47,5, Ιουνίου 5.

ΜΑΝΝΑ: Άνατ. ὅκτη ΗΒ 125.000 τον. μέρος φορτίου ὅκτη Ατλαντικού WS 31, όψιμον Αμερικ. Κόλπο/Καραϊβική WS 28,5, Ιουνίου 4.

ΘΕΟΔΑΙΓΜΩΝ: Καραϊβική 32.500 τον. ὅκτη Ατλαντικού WS 90, Ιουνίου 7.

ΝΕΣΤΟΡ: Περαικό 39.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου Ιαπωνία, WS 85, Ιουνίου 16.

ΜΕΣΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ: Κίνα 18.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου δυτική ὅκτη ΗΠΑ, WS 127,5, Ιουνίου 23.

ΤΙΤΙΠΟΡ: Αμερ. Κόλπο 30.000 30.000 τον. Παναμά, WS 85, Ιουνίου 2.

ΚΕΪΠ ΘΙΣΤΛΕ: Περαικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη WS 105, όψιμον Ιαπωνία WS 100, Ιουνίου 2.

ΜΑΡΙΖΙΝΑ: Σιντι Κερί 65.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 65, όψιμον Μεσόγειο WS 70, Ιουνίου 7.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II: Σιντι Κερί 79.000 τον. Πιουρομέντ, WS 60, Ιουνίου 3.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ.: Σιντι Κερί 70.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 65, όψιμον Μεσόγειο WS 70, Ιουνίου 7.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΔΩΣΑ: Περαικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 65, διμερή.

ΤΡΕΙΓΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ: Βενεζουέλα 30.000 τον. μέρος φορτίου Παναμά, δολ. 162.500 κατ' ἀποκοπή, Ιουνίου 5.

ΘΕΟΔΟΧΟΣ: 69.861 τον. d.w. τοῦ 1965, χρονοναύλωση περίδου 4 μηνών με όψιμον έτερων 2, παράδοση "Ακαμπα" Ιουνίου 9-12.

ΒΕΓΚΑ: Σιγκαπούρην 30.000 τον. καθαρά Περαιά WS 73,75, Ιουνίου 15.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Μπαχάμες 48.500 τον. μέρος φορτίου Αμερ. Κόλπο WS 70, Ιουνίου 10.

ΤΡΑΙΓΣΤΑΡ: Άνατ. Μεξικό 50.000 τον. μέρος φορτίου Αμερ. Κόλπο WS 72,5, Ιουνίου 16.

ΠΛΑΤΡΕΣ: Περαικό 99.000 τον. μέρος φορτίου, Ταϊταγκόκ WS 57,5, Ιουνίου 22.

ΤΑΚΗΣ E: Έρυθρά 50.000 τον. μέρος φορτίου Ιταλία WS 87,5, Ιουνίου 10.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΕΝΟΦΩΝ: Περαικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, Ινδία, WS 112,5, Μαΐου 15.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Περαικό Κόλπο 100.000 τον. μέρος φορτίου Τριτσή, WS 50, Μαΐου 26.

Μέ τήν έλευση τού καλοκαιριού καί τήν πιωτική τάση στην ναυλαγορά, τό ενδιαφέρον γιά νέες όγορες έπανηλθε σε ήπιοτερους ρυθμούς. Σέ γενικές γραμμές, τά προσφάτως διαμορφωθέντα ἐπίπεδο διατηρούνται με μικρές ύποχρήσεις, κυρίως στα παλαιότερα πλοία.

Μετά ἀπό πολλές περιπτέτεις, τό VLCC T/T "SANTILLANA" φέρεται, ἐπί τέλους, ὄριστικά πωλήθεν στά δολ. 4.000.000. Είναι 269.000 τον. d.w., τοῦ 1977 στήν Ισπανία, με IGS/COW και στρόβιλο 36000 SHP με παράδοση στή Νορβηγία.

Σέ μικρότερες μονάδες, ὀναφέρονται τά M/T "ESSO NAGASAKI" (21.400 TDW, τοῦ 1969, SULZER 7200 BHP) στά δολ. 3.600.000 και M/T "ESSO PHILIPPINES" (70.850 TDW, τοῦ 1964, IGS/COW, B + W 20400 BHP) στά δολ. 1.500.000 ώς ἔστι.

Άρκετά πλοία βρίσκονται σε διαπραγμάτευση με ἀβέβαια τήν έκβαση τών συζητήσεων.

Στά μικρά κάρριερς τό M/V "TRAMCO ASIA" (52.000 DWT, τοῦ 1973, με 770 κοντέινερς) φέρεται κατ' ὄρχην συμφωνηθέντα στά δολ. 5.700.000.

Ἐν τώ μεταξύ, "Ελληνες" ὄγοραστές ἀγόρασαν τό M/V "JINREI MARU" (37.400 TDWT, τοῦ 1971, MAN 12000 BHP, 2400 αὐτοκίνητα) στά δολ. 4.000.000.

Τό M/V "SNELAND" (24.100 TDW, τοῦ 1972, PIELSTICK 12000 BHP 586 κοντέινερς) στά δολ. 3.900.000, και τό M/V "ASSIAN HAWK" (20300 TDW, τοῦ 1975, MHI 10000 BHP) στά δολ. 6.000.000 βεβαιώνουν τήν σταθερότητα τών τιμών στά σχετικά νεότερα πλοία.

Τέλος, λαμβανομένων ύπ' ὄψη δρισμένων παραγόντων τή τιμή τών δολ. 5.500.000 γιά τό M/B "KONITSA" (54.000 TDW, τοῦ 1975 στήν Πολωνία) είναι μέσα στά ἀναμενόμενα δρια.

"Ας θυμήσουμε, ἐπίσης, τήν πώληση τών M/V "TITUS" και "TURANDOT" (31800 TDW, τοῦ 1971) σε "Ελληνες" τού Λονδίνου ἐναντί δολ. 7.800.000 συνολική τιμή.

Στόν τομέα τού γενικού φορτίου δέν σημειώνουμε χαρακτηριστικές πωλήσεις, δην και ἀρκετοί ύποψιφοι ὄγοραστές ψάχνουν στήν ὄγορα γιά ἀξιόλογες μονάδες.

Παρά τόν συντονισμό τών τιμών στά πλαίσια τού Καρτέλ, οι τιμές στήν Ταϊβάν δέχονται συνεχείς ἀνοδικές πιέσεις. "Ηση

ό ἀριθμός τών πωλουμένων πλοίων ἐμφανίζεται μικρότερος τών δυνατοτήτων τής χώρας.

Οι τιμές στής διάφορες ὄγορες διαμορφώνονται ώς ἐξής:

Ταιβάν:
VLCC και μεγάλα δ/ξ
Ξηρού φορτίου

δολ. 110/114
δολ. 60/80

Ν. Κορέα:
Δεξ/πλοία γενικώς
Λοιπά πλοία

δολ. 110
δολ. 80

Πακιστάν:
Δεξ/πλοία
Ξηρού φορτίου

δολ. 80/90
δολ. 75/83

Ισπανία:
Δεξ/πλοία
Ξηρού φορτίου

δολ. 45/50
δολ. 35/40

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Μέ τή συμπλήρωση ἐνός ἀριθμού 250 περίπου νέων παραγγελιών μέσα στούς τρεῖς - τέσσερις τελευταίους μήνες, μία ἀνάποδα παρουσιάζεται στήν ὄγορά τών ναυπηγησεων. "Ηδη προβλλει ἡ ἀνάγκη γιά ἔνα, πρόχειρο δεύτη, ἀπολογισμό.

"Η συντριπτική πλειονότητα τών νέων συμβολαίων ἀφορά σε μικρά κάρριερς 25/40.000 τον. d.w. και πήγε στά χέρια τών Ιαπώνων και Νοτιοκορεατών ναυπηγών. "Αν ληφθεὶ ὑπ' ὄψη διτί περιλαμβάνονται 110 πλοία γιά τήν SANKO, οι πραγματικές διαστάσεις τού ἐνότιαφέροντος τρίτων μπαίνουν στά πραγματικά τους μέτρα.

Τό ἐρώτημα τώρα είναι δην ἡ ὄγορά μπορεῖ νά «σηκωσει» τίς νέες παραγγελίες. Κάτω ἀπό τό βάρος τής παρούσας κρίσεως και τού ἀριθμού και δύκου τών παραπλησίων πλοίων, η ἀπάντηση θά ήταν δεδομένη δην ὑπεισερχόταν τό στοιχείο τού νέου αὐτόματου - οικονομικού πλοίου, που ἀναμένεται νά ύποσκελίσει σε ἀπόδοση κάθε προϋπάρχουντα τύπο.

Τέλος πρέπει νά σημειώσουμε τό γεγονός διτί οι τιμές τών παραγγελθέντων ήταν οι χαμηλότερες δυνατές, πράγμα πού φαινεται νά ἀποκλείει δύσυνηρές έκπλήξεις γιά τούς πλοιοκτήτες στό μέλλον.

VAKIS VLAHOULIS s.a.

SHIPBROKERS

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

6, SKOYZE STREET,
PIRAEUS — GREECE

TELEPHONES: 452 2903

452 2974

TELEX: 21 2196 STAR

21 3958 STAR

BUREAU VERITAS ANNOUNCEMENT

The Council of the International Association of Classification Societies (IACS) held its 16th Meeting in New York on the 26th and 27th April 1983 under the Chairmanship of Mr. L.J. Bates, Executive Vice President of American Bureau of Shipping.

Representatives of the senior management of the following Member Societies took part in the Meeting.

American Bureau of Shipping
Bureau Veritas
Det Norske Veritas
Germanischer Lloyd
Lloyd's Register of Shipping
Nippon Kaiji Kyokai
Polski Rejestr Statkow
Registro Italiano Navale
Register of Shipping of the USSR

Bureau Veritas represented by Mr. J. Jegou, Managing Director, Marine Branch and Mr. M. Brulez, Deputy to Managing Director and Director of Ships in Service Division.

The Associates of IACS were represented at the meeting by a delegate from DDR Schiffs-Revision und Klassifikation.

The International Maritime Organization (IMO) was represented by an Observer. Cooperation with IMO,

being a subject of a particular interest to IACS, was discussed in detail. Liaison with other international bodies dealing with technical matters in shipping and ship-building was also considered.

The IACS Permanent Representative at IMO also attended.

The purpose of IACS is to work towards the improvement of standards of safety at sea, to provide for consultation and co-operation with relevant international and national maritime organizations, and to co-operate closely with marine industries of the world. Each Member Society is to promote the aims which the Association holds in common. The world fleet of ships in excess of 500 gross tons is comprised of some 37,000 ships totalling 412,000,000 gross tons. The classification societies which are Members of IACS monitor the structural and mechanical integrity of over 90% of this total world tonnage.

As a result of this activity, carried out by over 5,000 exclusive surveyors in more than 700 offices throughout 130 countries, IACS accumulates information and practical experience in the problems of the worldwide mar-

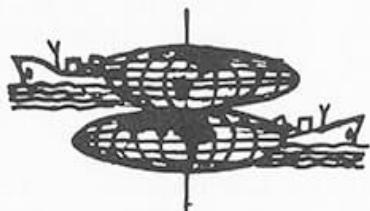
itime industry. These are studied by 17 Working Groups of specialists, in such areas as marine pollution, strength of ships, machinery, stability and load lines, and fire protection. The Council considered the progress reports of the Working Groups, and approved a number of Unified Requirements and Unified Interpretations. IACS has adopted and published more than 100 such Requirements in its 15 — year history.

Continuing work and new areas of study were discussed and referred to appropriate Working Groups. These issues included:

- engine room fires
- hatch covers
- limitation of tiers of containers on deck
- inspection of welds
- onboard computers for stability assessment
- implementation of the Unified Requirement on special survey of tankers.

Previously agreed requirements for transfer of class were renewed and reconfirmed.

The Council decided to hold its next meeting in May 1984.



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

English Supplement

Issue No: 1152/912 ~ June 15, 1983

A SOLUTION IS POSSIBLE

The summer recess of Parliament gives an opportunity to the Government to reexamine the draft law containing the measures to relieve the shipping crisis and, more important, the scheme for rotating officers and men which has aroused considerable opposition from shippers and from the parliamentary opposition, and modify it to the extent that it will become acceptable to all concerned.

This journal does not doubt the government's intention to genuinely assist shipping in these critical times and its desire to relieve unemployment. It disagrees only with the methods by which the government is trying to solve the problem.

And its has a solution to propose. It is our opinion that articles 7 to 10 of the submitted draft law should be removed

and replaced by one article stating that while the crisis lasts and at least for the next six months, no officer or seaman can be signed on for more than 12 months. The same article could provide that a seaman's leave would be taken during this period, obligatorily ashore, except when there is no other available suitable person to replace him.

The recent discussion in Parliament proved that the present government understands the necessity of bilateral agreements, an issue which was forcefully opposed while the Socialists were on the opposition.

Therefore, bearing always in mind the fact that shipping is a very flexible industry, it is the duty of the government to reexamine the matter in all seriousness for the good of greek shipping and our country.

mism for the improvement of tanker rates. Although stockpiling could bring about a temporary rise in freight rates, the situation remains serious because of the total absence of time charters, the low point in ship prices and the weak demand in all loading sectors. The tonnage surplus was never so devastating at a time when nothing points towards a longer-lasting increase in the demand for oil.

In these conditions, the only means to bring about some kind of balance in supply and demand is the scrapping of the largest number of tankers possible. It is hoped that the record of 25 million tons sold for demolition in 1982 will be exceeded this year since 9 million tons were sold for this purpose in the first quarter and it became apparent at the INTERTANKO meeting that most tanker owners had overcome their qualms about selling their tankers for scrap.

THE ENGINEERS' STRIKE

The 48 - hour strike on deesea and Mediterranean cargo ships and the 24 - hour strike on coastal passenger ships called by the Engineers's Union (PEMEN) and the Able Seamen's Union, which follows it blindly, were due to start today. It is doubtful, however, that the members of these unions will follow their leaders on the downward path they have taken.

Moreover, the PEMEN executive has proof that the strike call will fail which is why it hastened to accuse the Panhellenic Seamen's Federation (PNO) that it is sabotaging the PEMEN strike by calling a strike of its own. Proof of the poor response to PEMEN's strike call is the very small number of engineers who attended its general meeting. PEMEN knows that most engineers disapprove of its extreme positions and actions because they realise they are leading to nowhere and do nothing to protect their professional interests. This is why PEMEN was anxious to recruit support from foreign dockers' unions, pilot's unions and tugmen's unions abroad to immobilise a few Greek ships in foreign ports.

The engineers will show, with their stand, that nobody can trifl with their fortunes.

RECOVERY THREATENED

With one-tenth of the total bulkcarrier and combined carrier fleet currently in lay-up and approximately the equivalent of 11 per cent on order, recovery in the dry cargo market is severely threatened.

Despite the current prospects for world economic recovery, led by the United States, shipping markets face a different problem. For them demand will improve only with a time-lag in the wake of industrial recovery in the centres from which the majority of demand derives, largely outside the US.

Continued build-up of the bulkcarrier order-book can therefore only postpone the day when demand will be sufficiently strong to lead to balanced market conditions. Excluding those owners and State shipping companies whose vessels are assured of employment, one of the most acute problem today derives from the fact that too many owners are ordering tonnage as a speculative exercise, hoping for the longer term health of the shipping market.

THE ONLY SOLUTION

It was unanimously agreed, at the last INTERTANKO meeting, that the drop in oil prices did not justify any opti-

SHIPBUILDING

According to Lloyds Register there was a decline both in shipbuilding and in new orders during the first quarter of the year.

At the end of March there were 1,838 ships on the building berths representing 15,6 million grt. and 979 on order, representing 10,9 million grt. Both these figures were lower than the corresponding figures for the last quarter of 1982 while total orders placed in the first quarter of 1983 amounted to 2 million grt. or 2,4 million grt. less than the tonnage delivered during the same period.

One should note that out of the 26,6 million grt. now on order, more than 90% or 24 million grt. is scheduled for delivery up to the end of 1984. This is much more tonnage than will be scrapped in the meantime and will unfortunately aggravate the surplus tonnage situation in most categories of ships.

47% of the current order book consists of bulk carriers and 21,9% of cargo ships, followed by 16,6% of tankers.

Japan is the leading shipbuilding nation with 8,849 ships on order followed by South Korea with 2,183 ships while third and fourth place are occupied by Spain and Poland with 1,554 and 1,511 ships respectively.

Most notable of the ships delivered during the first quarter was the largest

bulk carrier built so far, the 224,666-ton "Chishirokawa Maru" constructed by the Japanese and the 85,000 cu. m. liquid gas carrier "Floreal" of 50,698 grt. built in France.

RUSSIA OPPOSES

At the Baltic Marine Conference which took place recently in Madrid, the Soviet delegate said it was not yet time for a cargo-sharing scheme for bulk cargoes. Although he was expressing his own opinion, the general impression was that he was in fact reflecting the official attitude of the Soviet Union which, for the time being, is opposed to a code of conduct for bulk cargoes.

As was to be expected, the western shipowners were pleased to hear this view.

A cargo-sharing plan for bulk cargoes, similar to UNCTAD's code of conduct for liner cargoes, is being promoted by the developing countries which consider it a way which they can develop their national fleets — a dubious development, according to the experts.

CLASS DISTINCTIONS

The announcement by the British Shipowners' Association, that the social separation of officers and crewmen in ships is not necessary, has created a serious row among British seafarers. At the same time, BP has ordered three new, large vessels with common living spaces for officers and crew, since separate pantries, dining rooms and accommodations are not only unnecessary but create the need for more shipboard personnel.

On one side, the officers' union is completely opposed, on the grounds that discrimination is the inalienable right of the officers which they will not give up. On the other side, the crewmen's union says it understands the attitude of the officers but that this is not enough to perpetuate social discrimination in our day and time. And they hail the principle of classlessness on board ship which means that the steward can serve an officer without any loss of professional self-respect. The Romans said: *Aliud est servum esse, aliud servire*, which means it is another thing to be a slave and another thing to serve.

THE MARPOL CONVENTION

Both the United States and Liberia seem likely to ratify the MARPOL international convention of IMO regarding sea pollution without accepting the annexes regarding sea zones and ships' wastes.

These annexes are optional but it is unlikely that any country will not accept them unless, like Great Britain, it announces its intention to do so. In any case, if the United States and Liberia do not ratify them, it will be many years before the convention can be applied.

The Greek government, with Law No. 1269/82, has ratified the three optional annexes of MARPOL, a complete analysis of which is published in the Greek section of this issue.

In the United States, the Coast Guard has declared that the legal and practical aspects of the convention are still being studied. It declared also that if the United States decided to ratify, expensive installations would have to be built at all U.S. ports. It considers, however, that the ratification of the annexes will finally be unavoidable in the near future and preparations should be made for the measures the U.S. will have to take when the entire MARPOL convention is ratified.

MAC GREGOR AND NAVIRE JOIN FORCES

Officially, MacGregor and Navire came into being on May 8th, when Kone Oy took over full control of the International MacGregor Organisation. According to the Chairman of Kone Oy, a period of integration is foreseen, with a planned reorganisation and rationalisation programme being intended. All commitments regarding orders on hand, guarantees and after sales service will be honoured in full and will be marketed worldwide as MacGregor-Navire International.

According to a statement made by Mr. H. Kummerman, founder of MacGregor, the main motive for the joining of forces between MacGregor and Navire Cargo Gear is the creation of a giant industrial and commercial group with predominance in world markets.

The high levels of service, quality and cost competitiveness established indiv-

50 YEARS AGO

— We regret to see the matter of extra insurance, which imposes a heavy burden on our shipping, is not being faced either by those interested or by the state with the seriousness it deserves.

— The British ship "Rio Diamante" was bought by Mr. N. Lykiardopulo for 35,000 pounds. It is 4,641 grt. 8,680 dwt. and was built in 1928 by the W. Gray shipyards.

— The Turkish National Assembly has approved the draft law for monopolising coastal shipping in Turkish waters and operating coastal ships through a state-owned firm.

— Grain exporters Messrs. Gaitanos and Canthopoulos, together with Messrs. Kourkoula and Kritikos, have formed a company at Costanza in Rumania with the object of acting as ship brokers, agents, forwarders, etc.

— The Lloyds List freight index marked a further decline in May provoked by the six-point drop in freight rates on the North American market.

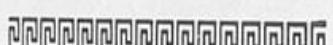
(Naftika Chronika — No. 60-15.6.1933)

idually by the two merging companies will be maintained, while by combining the two companies, the new group will be able to offer a greater depth and strength of service to its worldwide clientele.

Mr. Johan Horelli of Kone has been appointed Chairman of the Board, while Dr. Henri Kummerman, formerly President of the International MacGregor Organisation, will be Honorary President and a member of the Board of Directors, maintaining his considerable involvement within the international marine industry.

President and Chief Executive Officer of MacGregor-Navire International is Mr. Per-Ake Hanson, formerly President of Navire Cargo Gear International.

Activities in the individual countries will be administered by local subsidiaries or licensees as before but now under the direction of MacGregor-Navire International with headoffices in Gothenburg.



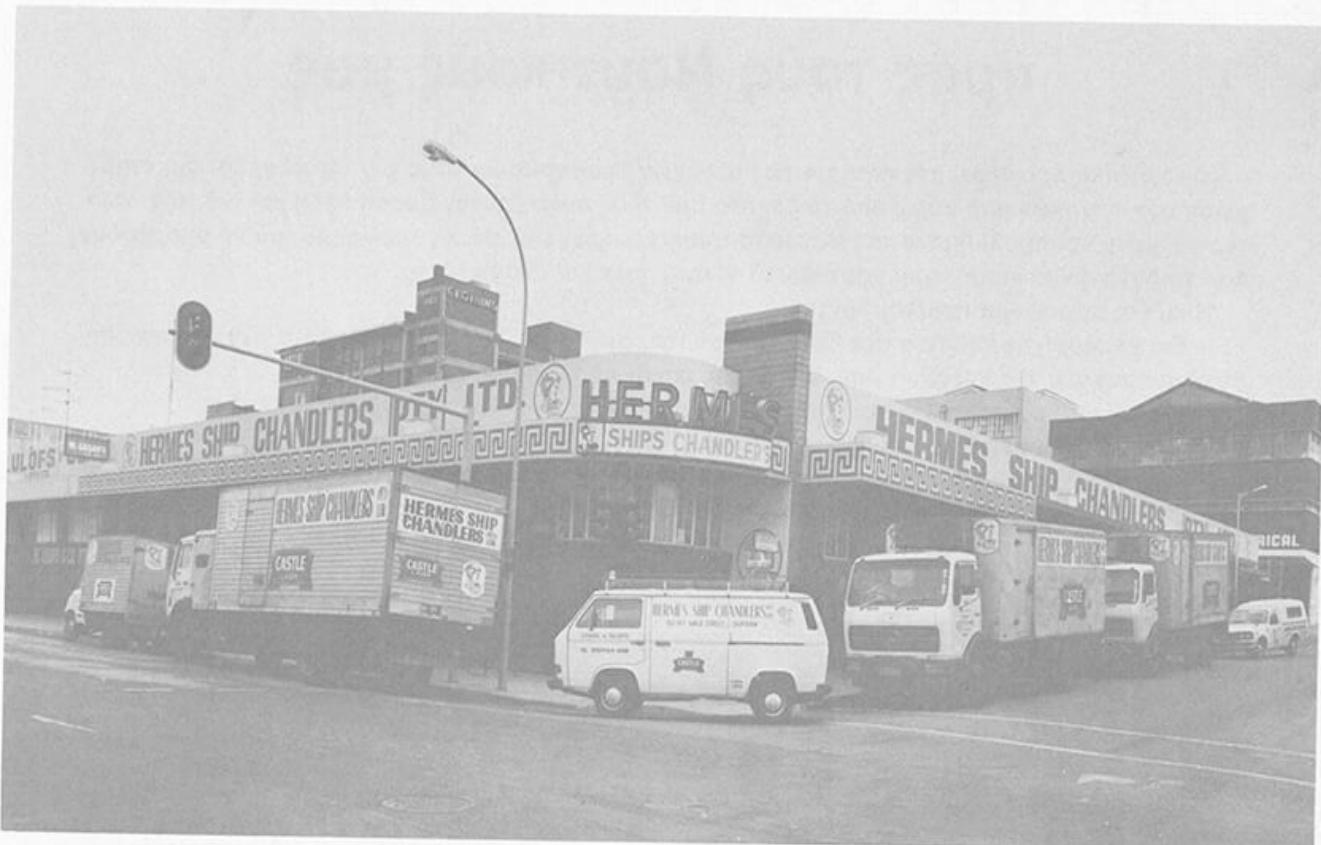
★ ADDRESS:
★ 153 - 157 GALE STREET
★ OR P.O. BOX 475
★ DURBAN - R.S.A.

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.

6518

Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

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

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

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 ἀναγνῶστες.

Ἡ εἰδική προσφορά περιλαμβάνει:

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

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶν σέ 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 δρους συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μὲ 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:.....

‘Υπογραφή



‘Η κίνηση τῶν Ἐλληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΝΣ.....	60	6646	όργει Πειραιά	ΑΙΔΗΨΩΣ.....	73	9369	ε. Ρουέζ 11/5
ΑΒΑΣ.....	62	10405	όργει Γαλαξείδι	ΑΙΗΒΟΝ.....	66	14383	όργει Άργος τόλι
ΑΒΙΝ ΟΓΓΑ ΔΗΜΤΕΡ (δ.).....	69	104616	όργει Άλιβερι	ΑΙΗΤΖΑΣ.....	63	1142	α. Πλύμουθ 13/5
ΑΒΙΝ ΟΓΓΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.).....	68	51073	όργει Άλιβερι	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ.....	64	5931	α. Όριοτάνο 28/4 γιά Τρίπολη
ΑΓΑΘΗ.....	74	6017	όργει Αστακό	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Κ.....	67	2938	ε. Πειραιά 4/5
ΑΓΑΘΗ Φ.....	61	13092	όργει Ρόττερνταμ	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΚΩΣ.....	56	3129	ε. Πειραιά 6/5
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.....	83	13800	καθελκ. 17/1 Τόκιο	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	74	16006	ε. Βούβάλι 13/5
ΑΓΑΠΗ.....	69	10006	ο. Καλκούτα 23/5	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΟΦ ΜΑΡΜΑΡΑ.....	60	6975	ε. Νταμάρι 16/5
ΑΓΓΕΛΑ ΜΑΙΡΗ.....	64	12561	ε. Βαμβά 2/5	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΑΪ'.....	76	11084	α. Γιοκοχάμα 10/5
ΑΓΓΕΛΙΚΑ Ρ.....	62	12243	όργει Γαλάριο	ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΤΑΡ.....	76	15947	α. Κέιν Τόουν 1/5 γιά Κίνα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	61	10405	όργει Γαλαξείδι	ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	68	16715	ε. Άλεξανδρεια 16/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ.....	65	8374	ο. Ρίο Ιανέριο 11/5 γιά Πειραιά	ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ.....	63	11502	όργει Πειραιά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.....	71	13443	ύπο παραλαβή	ΑΙΟΛΙΣ.....	55	7737	όργει Συλίδα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ.....	64	10469	όργει στόν Πειραιά	ΑΙΟΛΟΣ.....	72	16235	δ. Ντόβερ 23/4 γιά Αβάνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	69	9677	όργει στόν Πειραιά	ΑΙΟΛΟΣ.....	71	9885	ε. Γένοβα 19/5
ΑΓΗΝΩΡ.....	71	9875	ε. Ρόττερνταμ 21/5	ΑΙΟΛΟΣ Κ.....	66	40787	δ. Ντόβερ 23/4 γιά Αβάνα
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ.....	59	12255	όργει Λευκάδα				
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ.....	58	9364	όργει Λευκάδα				
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II.....	70	18628	δ. Γίβραλτάρ 11/5 γιά Ταρτούς				
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ.....	68	9031	δ. Γίβραλτάρ 20/4 γιά Κούβα				
ΑΓΙΑΣΟΣ.....	82	36000	ο. Νιούκαστλ 11/5 γιά Χόγκ Κόγκ				
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ.....	71	3510	ε. Βρέη 21/5				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	66	8309	όργει Πειραιά				
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III.....	61	8254	όργει Πειραιά				
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	55	8562	όργει Πρέβεζα				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	65	14264	ο. Αλεξανδρεια 15/4				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	59	8852	όργει Αστακό				
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	66	2980	ο. Κίνγκστον 3/5				
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ.....	72	5580	δ. Παναμά 17/5				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	58	9104	ε. Φλόισηκ ρόντς 12/5				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	55	4962	όργει Πειραιά				
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	47	2685	όργει Πειραιά				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	69	12061	ε. Ρόττερνταμ 19/4 (επισκευές)				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	59	8067	όργει Πειραιά				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	58	4326	όργει Χαλκίδα				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	46	2414	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	56	2276	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	51	1988	όργει Κουβέντη				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III.....	70	15345	ο. Γκάλεστον 28/4				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV.....	61	6038	ο. Βοστώνη 11/4 γιά Έλλαδα				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ.....	71	11857	ο. Κινσάρα 15/5 γιά Μηνουάν				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ.....	69	14029	ύπο παραλαβή				
ΑΓΚΙΚΗ II.....	63	12273	όργει Πειραιά				
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ.....	79	5178	ε. Λευεάδα 23/5				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.).....	66	32687	ο. Φιλαδέλφεια 25/4 γιά Αρούμπα				
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.....	58	5037	όργει Χαλκίδα				
ΑΔΑΜΑΣ.....	57	10389	ο. Βρέη 11/5				
ΑΔΑΜΑΣ.....	69	9982	ο. Βιζαντοπόλη 15/5				
ΑΔΕΛΑΦΟΥ ΓΕΜΕΛΟΥ.....	77	10459	δ. Παναμά 23/4				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.).....	63	30648	όργει Πειραιά				
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΣΕΡ.....	70	4231	ε. Πειραιά 18/5				
ΑΔΩΝΙΣ Τ.....	71	9999	στότο Πειραιά 1/4 (ΠΩΛ.)				
ΑΕΤΟΣ.....	65	18315	ε. Ν. Ύρκη 16/5				
ΑΕΤΟΣ.....	72	3065	ο. Τεργέστη 18/5 γιά Αλεξανδρεία				
ΑΖΟΥΜΑ.....	66	11067	όργει Πειραιά				
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	64	7752	όργει Στυλίδα				
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ.....	55	5886	όργει Πειραιά				
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ.....	65	8576	όργει Χαλκίδα				
ΑΘΑΝΑ.....	56	13555	όργει Χαλκίδα				
ΑΘΑΝΑΣΙΑ.....	74	8915	ο. Ντόρμπαν 17/5				
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.....	69	15.474	ο. Μόντρεαλ 3/5 γιά Μαύρη Θάλασσα				
ΑΘΕΝ ΣΚΑΪ'.....	56	7369	όργει Ελευσίνα				
ΑΘΕΝ ΣΗ.....	61	5023	όργει Ελευσίνα				
ΑΘΕΝ ΣΤΑΡ.....	54	7311	όργει Αντίκυρα				
ΑΘΕΡΑΣ.....	69	9099	όργει Ίθακη				
ΑΘΗΝΑ.....	63	10170	δ. Σουέζ 4/5				
ΑΘΗΝΑ.....	58	10662	όργει Πειραιά				
ΑΘΗΝΑ.....	68	8905	ο. Π. Αλφρέντ 21/4 γιά Κίνα				
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ.....	68	16223	όργει Πειραιά				
ΑΘΗΝΑ Κ.....	81	11980	δ. Σουέζ 15/3 γιά Ίραν				
ΑΘΗΝΑΙ.....	62	11047	ο. Μη. Αύρες 18/5				
ΑΘΗΝΑΙ.....	56	4301	όργει Πειραιά				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	73	7594	ο. Αμβούργο 16/5 γιά Αργεντινή				
ΑΘΗΝΗΚI (μ.).....	67	48747	ο. Τάραντα 18/5				
ΑΘΗΝΟΥΛΑ.....	52	3361	όργει Πειραιά				
ΑΘΛΟΝ.....	79	10428	ο. Αμβέρσα 20/5				
ΑΘΟΛΑ ΔΟΡΡΕΣΤ.....	67	17418	ο. Τέλντα 2/5				
ΑΘΩΣ.....	69	10008	ο. Οκε Ριος 11/5 γιά Λονδίνο				
ΑΘΩΣ I.....	64	7997	ε. Ξέρβη 16/4				
ΑΙΑΣ.....	67	9457	ο. Αμβούργο 21/5				
ΑΙΓΑΙΟΝ.....	77	14274	ο. Σάντος 30/3				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	64	6387	ο. Σιγκαπούρη 1/5				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΟΛΥΒΟΣ.....	64	1706	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΩΡΙΤ.....	64	4463	όργει Πειραιά				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΘΗΝΗ.....	76	12498	ο. Σιγκαπούρη 2/5				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΡΜΟΝΙΚ.....	76	12498	δ. Σουέζ 17/3 (πμ. Παν.)				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΑΤΟΜΙΚ.....	74	12498	δ. Σουέζ 26/4 γιά Κίνα				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΛΛΕΝΙΚ.....	76	12498	ο. Σάγκαρη 2/5				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΩΝΙΚ.....	76	12498	ο. Σιγκαπούρη 3/3				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΚΟΣΜΙΚ.....	75	12498	δ. Σουέζ 12/2				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΟΤΣΙΚ.....	75	12498	δ. Σουέζ 30/1				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΝΝΕΡ.....	69	9054	όργει Πειραιά				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΛΕ'ΙΖ.....	72	11185	όργει Πειραιά				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΥΣΤΙΚ.....	75	12498	ο. Ρεσίφε 18/2 γιά Ίρλ				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ.....	75	12498	δ. Σουέζ 14/5 γιά Κίνα				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΟΡΙΚ.....	74	12498	δ. Σουέζ 20/4 γιά Κίνα				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΑΙ'ΙΝΗ.....	69	9199	ε. Σαγκάρη 24/4				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΑΓΤΙΚ.....	70	9178	όργει Πειραιά				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	76	12498	δ. Σουέζ 13/3				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΤΟΙ'Κ.....	71	15204	όργει Πειραιά				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΟΠΙΚ.....	71	11208	όργει Πειραιά				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΡΕ'ΙΝ.....	74	12498	ε. Τέλντα 6/5				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΦΕ'ΙΜ.....	70	9025	δ. Σουέζ 1/5				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΧΑΡΒΕΣΤ.....	69	8928	ο. Λας Πάλμας 21/5				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΧΑΡΒΕΣΤ.....	72	11225	δ. Σουέζ 11/5 γιά Μη. Αμπάς				

ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	δ. Σουέζ 23/4	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	άργει Πόρτμπουρι
ΑΛΚΥΩΝ	64	6274	μετον. «ΑΛΚΥΩΝΙΑ» (σημ. 'Άργ. 7)	ΑΝΤΖΕΠΑΣΙΦΙΚ	68	9122	δ. Γιβραλτάρ 15/5
ΑΛΜΑ	80	11584	δ. Παναμάς 9/5	ΑΝΤΖΟΥΕΤΤΑ	78	24941	άργει 'Άργοστολί
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Λισσαβώνα 21/5	ΑΝΤΙΚΟΥΑ	66	15404	άργει Πειραιά
ΑΛΜΑΡ	69	10373	ε. Πειραιά 2/3 (έπισκευες)	ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	ε. Σάντος 14/5
ΑΛΜΙ ΣΚΑΪ'	74	22246	ύπο παραλαβή	ΑΝΤΙΟΝΗ	68	12550	α. Βιζακαποτάνι 23/5
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	58	4037	άργει Πειραιά	ΑΝΤΙΟΝΗ	78	10996	α. Πειραιά 22/5
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800	ύπο παραλαβή	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Φιλαδέλφεια 17/5
ΑΛΝΤΑ	66	2562	στή Λεμεσό	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμάς 16/5
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	ε. «Αλμπιργκ 17/5	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7961	δ. Σουέζ 10/5
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	ύπο παραλαβή	ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	ε. Γδινία 19/5
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Γιοκοχάμα 14/5	ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η..	74	5932	α. 'Αμβέρσα 14/4
ΑΛΤΙΣ	70	2605	ε. Σαΐν Μάικλς 20/5	ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Λάς Πάλμας 19/5
ΑΛΦΑ	62	4722	ε. Λισσαβώνα 18/4	ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	άργει 'Ελευσίνα
ΑΛΦΑ	71	1571	άργει 'Αστακό	ΑΝΤΩΝΙΟΥ III	77	38515	δ. Κωνίπολη 30/4
ΑΛΦΑΙΟΣ (δ.)	67	46248	α. Γκάλβεστον 12/5	ΑΟΥΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ	76	6744	α. Τζέντα 7/5
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	ε. Λισσαβώνα 18/5	ΑΠΕΞ	73	16397	δ. Σουέζ 1/5
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Γλασκώβη 22/5	ΑΠΗΑΙΩΤΗΣ	63	9733	άργει 'Ελευσίνα
ΑΜΑΖΟΝ	79	10966	ε. Βομβάτη 20/5	ΑΠΙΚΟ	64	9868	ύπο παραλαβή
ΑΜΑΛΙΑ	58	8574	δ. Σουέζ 3/3	ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	ε. Άλεξανδρεια 20/4
ΑΜΑΛΙΑ II	67	51644	άργει Πειραιά	ΑΠΟΛΩΛΩΝ	70	18662	δ. Π. Σάιδ 28/4
ΑΜΑΛΙΑΝΤΑ	58	5164	ε. Π. Σάιδ 7/2	ΑΠΟΛΩΛΩΝ	72	13136	άργει Πειραιά
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. 'Αλεξάνδρεια 19/5	ΑΠΟΣΤΟΛΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	67	16210	α. Σάντος 6/5 για Εινυκάρκ
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	α. Νιώρη μπαν	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. I	72	17899	δ. Κωνίπολη 8/5
ΑΜΠΙΔΑ ΚΑΤΑΣΥΡΗ	71	5895	άργει Ταραντά	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV	58	4979	μεσογειακές μεταφορές
ΑΜΕΓΟΥΣΤ	78	13889	δ. Σουέζ 23/5 για Βομβάτη	ΑΠΟΥΣ	70	3275	άργει Πειραιά
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΣΕΡ	72	6680	ε. Σάντος 12/5	ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ	60	3500	ε. Νταμάρι 21/5
ΑΜΙΔΑ	72	13631	α. Μελβούνη 19/5 για Δ. Αφρική	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Χάρη 16/5
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	άργει Πειραιά	ΑΡΑΝ	80	10428	α. Τζένταν 19/5
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	δ. Σουέζ 13/5	ΑΡΑΝ ΜΠΑΙΓ'	59	3593	άργει Πειραιά
ΑΜΦΙΟΠΕΙΑ	62	19377	α. Βαλέντια 20/4	ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	ύπο παραλαβή
ΑΜΦΙΩΤΗ	78	10995	α. Χόγκ Κόγκ 10/5	ΑΡΓΚΟΝΟΤ	68	24877	δ. Π. Σάιδ 24/3
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	α. 'Ησο Λόντον 6/5 για Π. Καμπέλο	ΑΡΓΟΣ	69	9842	δ. Σουέζ 22/5
ΑΝΑΒΥΣΟΣ	69	9072	άργει Πειραιά	ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	άργει 'Ελευσίνα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΟΤ	81	36061	α. Ονάχαμα 1/5	ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	άργει Λευκάδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Αμβέρσα 21/5	ΑΡΓΥΡΩ Μ	60	1577	α. Μπιζέρια 6/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΑΛΟΥΡ	74	13633	α. Χάμπτον ρόδς 13/5 για Σ. Αραβία	ΑΡΓΩ	72	16207	δ. Πειραιά 12/11 (έπισκευες)
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙ' ΣΤΟΝΤΟΜ	74	13348	α. Μανίλα 12/5 για Μποντούν	ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	δ. Κωνίπολη 13/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Ντητρόπ 22/5	ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1587	ε. Μπανιτσούλι 15/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	άργει Πειραιά	ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	α. Στάνκολος 3/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Ν. 'Υρκη 19/5 για Καράτοι	ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Γουέστον Πόιντ 17/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΤ'	78	13889	ε. 'Αμβούργο 23/5	ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	α. Αύγουστα 19/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΖΕΝΣ	71	9049	άργει Ελευσίνα	ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	α. Λάς Πάλμας 4/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ' Σ	74	13631	δ. Παναμάς 23/4	ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Μελβούρην 21/5 για Βέλγιο
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	76	13633	α. Χόβρη 7/5 για Αγ. Λαυρέντιο	ΑΡΕΤΗ Λ	69	9343	α. Ρότερνταμ 20/5 για Ινδία
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	άργει 'Αλιβέρι	ΑΡΕΤΗ Σ	62	9124	ε. Μομπάδα 29/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΖΑΝ	81	35522	α. Π. Γουώλκον 19/5	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	72	20239	δ. Σουέζ 28/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΪ'	79	10993	α. Μαπούτο 8/4	ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	άργει Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Καράτοι 15/5	ΑΡΙΔΑΝΗ	79	16169	α. Λάς Πάλμας 20/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΓΟΜΦ	76	13633	α. Μάρτιν 19/5 για Ματάνιας	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Άλεξανδρεια 8/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΤΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Μαυρίκιο 7/5	ΑΡΙΕΣ	60	7839	άργει Ιθάκη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΙΤΥ	79	13883	ε. Ναϊκόγια 17/5	ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	ε. Πειραιά 15/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 22/5 για 'Αμβούργο	ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΓΟΥ	73	20685	α. Βαλτιμόρη 19/5 για Πορτογαλία
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	άργει Ελευσίνα	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	α. Χάρη 17/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	δ. Π. Σάιδ 23/5	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Κολούμπια ρίβερ 4/5	ΑΡΙΣΤΑΝΑΕ	80	9998	α. 'Αμβούργο 9/3 για Βεγγάζη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Σίδνεϋ 17/5	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Σάντος 15/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΡ	74	13633	α. 'Αμβερσα 20/5	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. 'Αμβούργο 10/4 για Βεγγάζη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΤ' ΖΟΝ	77	15378	ε. Ίντσαν 1/5	ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Νέα Όρλεάνη 12/5 για Λιβερπούλ
ΑΝΑΞΑΓΟΡΑΣ	68	9416	α. Τζέντα 25/4 για Κέρεα	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΞΑΜΕΝΗΣ	68	10183	α. Τζέντα 5/4	ΑΡΙΩΝ	73	13633	δ. Γιβραλτάρ 21/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ε. Ίντσαν 9/5	ΑΡΙΩΝ	57	9999	άργει Ελευσίνα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Τζέντα 26/3	ΑΡΙΩΝ	60	9959	α. Λάς Πάλμας 11/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	54	4493	ε. Γάνδη 6/4	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Γουλιμάκιον 20/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	69	15869	άργει Ελευσίνα	ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ	76	5999	α. Έλεσμερ Πόρτ 10/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448	ε. Ελευσίνα	ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10801	α. Μάσοντ Μαουγκανού 11/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	77	4713	δ. Παναμάς 15/5	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ	71	4998	άργει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Φρεντερία 10/5	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	άργει Στυλίδα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ	62	11503	άργει Ελευσίνα	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ'	65	10987	άργει Στυλίδα
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	ε. Σέβον 19/5
ΑΝΑΡΕΔΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	άργει 'Αμβούργο	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΟ	65	11334	άργει Στυλίδα
ΑΝΑΡΙΟΤΗΣ	71	18634	α. Κολούμπια 25/4	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	στή Θεσσαλονίκη 2/10
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Κολούμπια ρίβερ 13/4	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ε. Π. Κέμπλα 16/5
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	69	9627	α. Χιούστον 26/4 (οπω. Περού)	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Μπανιμέρε 4/5
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	63	3387	ε. Πειραιά 2/4	ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	άργει Πειραιά
ΑΝΑΡΟΣ Α' ΙΑ	83	10470	α. Σαΐν Τζάν 14/5	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	33108	άργει Ιτέα
ΑΝΑΡΟΣ ΑΡΙΣΣ (μ.)	72	119505	α. Σέβεν Άλι 11/5 για Ισπανία	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Νέα Όρλεάνη 16/5
ΑΝΑΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΤΟΣ (δ.)	76	115461	άργει Πειραιά	ΑΡΣΕΝΙΑ Κ	52	6906	άργει Κουβέτι
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΑΤΕΜΙ	73	32781	α. Ορλέαν 17/5	ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	67	36487	άργει Πειραιά
ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ε. Μπουσάν 19/5	ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	ε. Σάντος 11/5
ΑΝΑΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Γένοβα 24/4 για Περο. Κόλπο	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259	δ. Π. Σάιδ 4/5
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Φρημάντλ 18/4	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Χόγκοκ 24/5
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Τεργέστη 21/5	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	63	22103	ε. Γιοκοχάμα 14/5
ΑΝΕΜΟ Κ	71	4981	α. Κοτούνον 7/5 για Λουάντα	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	άργει Ελευσίνα
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Χιούστον 17/5	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	άργει Στυλίδη
ΑΝΕΘΕΜΙΟΣ	70	9981	δ. Κωνίπολη 7/5	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	άργει Κουβέτι 15/5
ΑΝΘΙΑ	64	11034	άργει Ελευσίνα	ΑΡΧΟΝΤΙΣΑΣ ΚΑΤΙΠΚΩ (μ.)	72	42253	δ. Παναμάς 2/5
ΑΝΘΩΣ	79	11000	ε. Μαντουλόστο 23/5	ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	άργει Αλιβέρι
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές	ΑΣΙΑ	67	9525	δ. Κωνίπολη 11/5
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Βανκούμπερ 17/5	ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	ε. Νταμάρι 21/5
ΑΝΝΑ	64	2020	α. Χάουγκερσοντ 17/5	ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	άργει Πειραιά
ΑΝΝΑ Α	57	10376	ε. Καράτοι 5/5	ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Νταμάρι 17/5
ΑΝΝΑ ΓΑΓΓΕΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	άργει Ελευσίνα	ΑΣΛΕΥ'	70	13363	ε. Νέα Όρλεάνη 20/5
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. Λεμεσός 14/5	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ	61	9852	ε. Τζέντα 20/5
ΑΝΝΑ Κ (δ.)	60	12256	ε. Καράτοι 2/25	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	άργει Πειραιά
ΑΝΝΑ Κ	62	11503	άργει Πειραιά	ΑΣΤΠΙΣ (δ.)	56	18657	δ. Κωνίπολη 18/5
ΑΝΝΑ Π	57	9367	άργει				

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	ε. Κίλι υπέ σάκ 18/5 άργει Μάλακην Μπαι	58	2624	ε. Πειραιά 10/3 άργει Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΠΙΖΩΝ	69	16229	δργει 'Αμπερνταμ	63	11194	δργει Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΟΥΣ	71	7232	άργει Πειραιά	71	8494	δργει Πειραιά 27/8 ε. Σέτε 10/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ.	62	4916	άργει Πειραιά	72	1598	ε. 'Αλεξανδρεια 16/5 προσάρξει 19/4
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ'	78	5868	α. Σάν Λορέντζο 20/5	77	14782	δ. Π. Σάδι 1/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΑΜΙΣΜΑΝ	69	16229	άργει Πειραιά	69	2932	ε. Μπόγουντ 16/5 α. Γκντάνοκ 16/5 γιά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	άργει Πειραιά	81	16500	άργει Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	ε. Πειραιά 10/5	81	5491	ε. Ελευσίνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	άργει Πειραιά	68	38124	α. Νέα 'Ορλεάνη 12/5 άργει Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	ε. 'Αλεξανδρεια 13/1	71	9093	δ. Σουεζ 26/4 γιά Κίνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Κόμπε 13/5	65	21374	άργει Πόρτμπουρι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	63	6246	άργει Πειραιά	77	19284	άργει Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	60	5788	άργει Πειραιά	70	9087	α. Νέα Όρλεάνη 12/5 άργει Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	α. Ντώρμα 28/4	77	9783	α. Νέα 'Ορλεάνη 12/5 άργει Σαρά (ΕΠΩΛ.)
ΑΤΑΛΑΣ	77	11804	α. Μάλτα 19/5	53	3524	α. Ντώρμπαν 10/1
ΑΤΟΜΙΟΙ (δ.)	67	45321	άργει 'Αλιβέρι	65	28601	ε. Κίγκοστον 11/5
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	α. Ντώρμπαν 19/5 γιά Μομπάσ	68	9717	ε. Μπεντι 29/9
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	ε. 'Ειβούμασι 19/5	61	7585	άργει Πειραιά
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ.	73	7594	α. Σάντος 21/4 γιά Σιδνέϋ	61	10671	άργει Στυλίδα
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ.	72	9301	α. Κίγκοστον	67	13091	ε. Πάλενμπανγκ 29/4
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές	71	9508	άργει Πειραιά
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	άργει Στυλίδα	57	4734	ε. Σέτε
ΑΥΓΙΣ	72	16402	δ. Σουεζ 21/3	60	3847	άργει Πειραιά
ΑΥΓΙΣ	79	10993	ε. Σιδνέϋ 23/5	52	8129	άργει Πειραιά
ΑΥΓΙΣ ΕΞΠΡΕΣ.	60	3476	άργει Χαλκίδα	60	5977	άργει Λευκάδα
ΑΥΡΑ (δ.)	67	44467	άργει 'Ελευσίνα	64	7435	άργει Τρινκομάλη
ΑΥΡΑ	68	9624	άργει Πειραιά	77	14275	α. Ρίο 'Ιανέριο 17/4 διά 'Ιράν
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ.	64	4566	ε. Πειραιά 20/5	73	16095	α. Μπουένος 'Αρύε 17/5
ΑΥΣΤΡΑΙΑ ΦΡΗΖΕΡ.	73	6680	α. Ντουμπάι 15/5 γιά Μαρούτο	72	17971	α. Ροζάριο 13/5
ΑΥΣΤΡΑΛΟΣ	60	9888	άργει Πειραιά	61	16561	α. Αμέρσορα 18/5 γιά Μπαντάς 'Αμπας
ΑΦΕΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	άργει Πειραιά	77	14274	δ. Σουεζ 8/4
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	άργει 'Αλιβέρι	74	19702	ε. Μπαντάρ 'Αμπας 29/3
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άργει Γκέντ	66	10073	α. Μπαντάρ 'Αμπας 29/3
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	άργει Πειραιά	73	9290	άργει Στυλίδα
ΑΦΡΟΔΙΤΗ Β. (δ.)	65	37073	άργει 'Αμπερνταμ	67	2920	α. Λάς Πάλμας 6/5
ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.)	56	16944	ε. Πειραιά 20/5	62	10163	ε. Ντακάρ 20/4
ΑΦΡΟΣ	68	3340	δ. Π. Σάδι 13/5	64	34568	άργει Πειραιά
ΑΧΙΛΑΕΤ (δ.)	62	13017	α. 'Αντεν 27/3 διά 'Ιράν	65	2986	α. Φουτζέρια 15/5
ΑΧΙΛΑΕΥΣ	65	21479	άργει Τρινκομάλη	65	3998	α. Αύγουστα 20/5
ΑΧΙΛΑΕΥΣ	61	16466	ε. Τζέντα 22/5	71	8739	ε. Πειραιά 27/4
ΒΑΓΙΑ	69	9985	α. Βαλτιμόρη 18/5			
ΒΑΛΑΝ ΠΕΡΟ	63	8406	α. Παναμά 29/4			
ΒΑΝΤΑ	66	13762	δ. 'Ελαινόρε 3/5			
ΒΑΠΤΟΡΙΑ	67	14720	άργει Γαλαξείδι			
ΒΑΡΑΙΑΝΟΙ	70	9247	άργει 'Αργοστόλι			
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Αμέρσορα 13/5 γιά Ρόττερνταμ			
ΒΑΡΗ	82	22474	δ. Γιβραλτάρ 13/5			
ΒΑΣΙΛΕΙΑ	74	6128	άργει Στυλίδα			
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	άργει 'Αλιβέρι			
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	δ. Γιβραλτάρ 21/5			
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	9991	μετον. 'Κάπταιν Νάσσος*			
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	ε. Κλελάνη 22/5			
ΒΑΣΙΛΗΣ ΙV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές			
ΒΑΣΙΛΙΚΗΝ	81	16300	ε. Ρίο 'Ιανέριο 29/4			
ΒΑΣΙΛΙΚΗΝ	52	2582	άργει Λευκάδα			
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Τζέντα 5/5 γιά Καβασάκι			
ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Ντώρμπαν 22/5 γιά Βιτόρια			
ΒΕΝΗ	58	13871	άργει 'Αντικύρα			
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕ (δ.)	66	39580	α. Μεθίλ Ρόδη 2/5			
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕ (δ.)	74	38178	α. Πειραιά 14/5 γιά Συρία			
ΒΕΡΑ	65	20806	δ. Γιβραλτάρ 16/5			
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Ρόττερνταμ 18/5			
ΒΕΤΑ	72	3246	α. Μπισούν 19/4			
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΗΒ.	66	10210	α. 'Αντοντ 16/5			
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ.	63	9269	ε. Ρουέν 17/5			
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633	α. Ρουέν 30/4 γιά Θεσσαλονίκη			
ΒΙΒΗ	59	4532	άργει Πειραιά			
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	άργει 'Ελευσίνα			
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	α. Καέν 12/5 γιά Ανναμπα			
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II.	68	12005	ύπο παραλοή			
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	άργει Πειραιά			
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Μπαρανκίλα 2/4			
ΒΙΟΛΑΝΤΟ (δ.)	72	119794	άργει 'Αλιβέρι			
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	α. Τάμπα 18/5			
ΒΙΠΚΕ	71	6717	άργει Μασσαλία			
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7058	άργει 'Ελευσίνα			
ΒΟΜΑΡ	71	16313	άργει Στυλίδα			
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	ε. Τζεμπέλ 'Αλι 18/5			
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	άργει 'Ελευσίνα			
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	61	2408	άργει Βεραρκούς			
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	άργει Χαλκίδα			
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άργει Πειραιά			
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Νέα 'Ορκοντη 17/5			
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	δ. Παναμά 19/5			
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	64	31952	έπωλ. αέ διαλυτές τής Ταιβάν			
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	δ. Ντόβερ 28/4			
ΓΑΛΗΝΗ	59	8528	α. Νταμάρ 16/5			
ΓΑΛΗΝΗ	77	35516	ε. Ρόττερνταμ 29/1 επισκευές			
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	α. Κωνιόπολη 7/5			
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ε. Σιγκαπούρη 23/3			
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ Κ.	70	9778	άργει Πειραιά			
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Χοστ 'Ιγκνάθιο 9/5			
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΑΣ	76	16037	α. Τάσσοντος 12/5 γιά Καναδά			
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Κωνιόπολη 30/4			
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	δ. Παναμά 26/4			
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	άργει 'Ηγουμενίτσα			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	α. Γένοβη 22/5 γιά Πειραιά			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	δ. Γιβραλτάρ 17/5			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Ν. Πασάνιες 25/3			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	άργει 'Αλιβέρι			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Η.	61	7116	άργει Νίτρα έσ Σαλόδα			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	μεσογειακές μεταφορές			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΑΛΑΣ	70	18634	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/5			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Πασάνιες 11/5			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	άργει Πειραιά			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΗΣ	64	17509	δ. Σουεζ 18/3			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Σιγκαπούρη 14/5 γιά Φρήμαντλ			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	άργει 'Ελευσίνα			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άργει Πειραιά			
ΓΙΑΝΝΑ Α.	57	3894	άργει Χαλκίδα			
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ			ε. Κίλι υπέ σάκ 18/5	58	2624	ε. Πειραιά 10/3
ΓΙΑΝΝΗΣ			άργει Πειραιά	63	11194	άργει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ			δργει Πειραιά 27/8	71	8494	ε. Σέτε 10/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.			ε. Αλεξανδρεια 16/5	72	14782	ε. Αλεξανδρεια 16/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.			προσάρξει 19/4	69	2932	δ. Π. Σάδι 1/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.			ε. Μπόγουντ 16/5 γιά Ρόττερνταμ	81	5491	ε. Μπόγουντ 16/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)			άργει Πειραιά	68	38124	α. Γκντάνοκ 12/5 γιά Ρόττερνταμ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.			άργει Πειραιά	71	9093	άργει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.			δργει Πόρτμπουρι	65	21374	άργει Πόρτμπουρι
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ			άργει Πειραιά	77	19284	άργει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ			άργει Πειραιά	70	9087	άργει Ελευσίνα
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ			άργει Πειραιά	77	9783	α. Νέα 'Ορλεάνη 12/5
ΓΙΑΝΝΟΥΑ Κ.			άργει Σαρά (ΕΠΩΛ.)	53	3524	άργει Σαρά (ΕΠΩΛ.)
ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΣ (δ.)			άργει Σέτε	65	28601	α. Ντώρμπαν 10/1
ΓΙΟΥΛΑ			άργει Σέτε	68	9717	ε. Κίγκοστον 11/5
ΓΙΟΥΝΙΛΑΚ.			άργει Σέτε	61	7585	ε. Μπεντι 29/9
ΓΙΟΥΝΙΛΑΚ.			άργει Σέτε	61	10671	άργει Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΛΑΚ ΠΡΑΓΝΤΝ			άργει Σέτε	67	13091	άργει Στυλίδα
ΓΙΟΥΝΙΤΥ			άργει Σέτε	71	9508	ε. Πάλενμπανγκ 29/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ			άργει Σέτε	57	4734	άργει Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ.			άργει Σέτε	60	3847	ε. Σέτε
ΓΙΟΥΠΤΕΡ.			άργει Σέτε	52		

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Κεμπέκ 12/5 γιά Τζέντα	ΕΙΝΙΑ	58	12025	ε. Πειραιά 15/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Π. Μοχ. Μηνή Κασίμ 20/4 γιά Ντώρμπραν	ΕΙΖΑΜΠΕΘ	63	11315	α. Ροζάριο 19/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Βανκούβερ 19/5	ΕΙΩΝ ΧΟΟΥΠ	62	8429	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Μπρέικ 20/5	ΕΙΑΚΑ	64	18044	δ. Σουέζ 5/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Πειραιά 22/5	ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	άργει Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	δ. Σουέζ 13/4	ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΤ' ΙΝΤΗΑΛ.	72	8987	άργει Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	α. Λέτι 12/5 γιά Χ. Ρόντς	ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	α. Βενετία 21/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	α. Φιλαδέλφεια 9/5 γιά Καρίμπιαν	ΕΛΛΕΝΙΚ ΒΑΛΟΡ	78	17172	ε. Χιούστον 19/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Σαγκάν 5/4	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	62	6846	α. Ν. Ύόρκη 21/5 γιά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22817	α. Λά Πλάτα 6/5 γιά Ρόττερνταμ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	71	10328	α. Φλέξτους 15/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΑΤΥ	67	22817	δ. Γιβραλτάρ 9/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΣΠΛΑΟΡΕΡ	78	17172	ε. Βηρυτό 23/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ)	74	18204	ε. Πειραιά 10/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ	78	17172	α. Γένοβα 20/5
ΓΡΑΝΙΚΟΣ	61	9350	α. Βιτόρια 20/4 γιά Μπαθναγκάρ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	73	13098	ε. Τεργεστό 22/5
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	άργει Γαλαξείδι	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	8927	άργει Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV	72	8987	α. Ν. Όρλεαν 19/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΩΡΕΑ	61	7293	άργει Πειραιά
ΔΑΝΑΟΣ	63	7833	μετον. «Δίσερ» (σημ. Παν.)	ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	7297	άργει Έλευσίνα
ΔΑΝΙΑ	63	13628	α. Άλεξανδρεια 16/5 γιά Ιταλία	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ	62	8927	ε. Πειραιά 9/3
ΔΑΦΝΗ	74	19451	άργει Αργοστόλι	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	ε. Σαράζ 10/4
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	ε. Καντίζ 17/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	ε. Βοϊμάτ 17/5
ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές	ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑΓΓΙΝΤ	71	10327	α. Νταμάρι 19/5
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	άργει Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	άργει Παλέρμο
ΔΕΜΑΡΓ	64	8226	άργει Αμερικάνταμ	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	δ. Π. Σάιδ 21/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ε. Ροζάριο 27/4	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10643	ε. Ήντ α λόντον 21/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Άλεξανδρεια 1/5 γιά Γερμανία	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	ε. Γένοβα 23/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	άργει Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ	59	9550	άργει Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	άργει Αστακό	ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	α. Τζέντα 21/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II.	63	10085	ε. Πειραιά 7/5	ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	72	8987	ε. Χιούστον 19/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	άργει Πειραιά	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΙΛΙΘ	72	10329	α. Τζέντα 20/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΓΙΑΒΡΙΔΗ	67	11659	άργει Στυλίδα	ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	ε. Πειραιά 18/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	στο Μπαντάριά Αμπάς 16/5	ΕΛΛΗΝ	58	6391	άργει Πειραιά
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Αμπέροα 20/5 γιά Μεξικό	ΕΛΛΗΝ	76	11282	α. Τζέντα 21/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Γκέντι 7/5 γιά Καραϊβική	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΓΙΝΕΡ	77	36237	ε. Χιούστον 19/5
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	δ. Σουέζ 13/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. Τζέντα 20/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Πειραιά 18/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11670	δ. Σουέζ 6/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	άπο παραλοβή
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	α. Πειραιά 20/5 γιά Ιταλία	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	άπο παραλοβή
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	ε. Αντεν 13/4	ΕΛΛΟΡΑ (μ.)	67	41660	α. Νταμάρι 17/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	51	2758	άργει Μπαντάρι Αμπάς	ΕΛΑΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	ε. Τάινιανχα 11/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	α. Λάς Πάλμας 27/4	ΕΛΑΜΠΕΛΑ III	69	12102	ε. Ρανγκούν 29/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Λ. Φ.	63	17681	άργει Πειραιά 4/8	ΕΛΟΝΑ	69	6162	α. Λάς Πάλμας 17/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	άργει Γαλαξείδι 11/7	ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	δ. Π. Σάιδ 17/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ι.)	71	38094	άργει Λισσαβώνα	ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Μπωμόντ 2/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	69	13053	προσάραξης	ΕΛΠΑΝ	67	5487	ε. Πειραιά 21/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	άργει Πειραιά	ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άργει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	άργει Πειραιά	ΕΛΠΙΔΑ	56	8352	άργει Βοϊμάτ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α.	63	7780	ε. Πειραιά 23/3	ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Σιγκαπούρο 21/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές	ΕΛΠΙΣ (δ.)	58	12262	δ. Κωνιτόλη 6/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΗΣ	63	8380	ε. Άλεξανδρεια 20/5	ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Ντάρμπιτον 23/5
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9437	δ. Γιβραλτάρ 17/5	ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	δ. Παναμάδ 4/5
ΔΗΜΟΣΒΕΝΗ Β. (δ.)	58	16277	άργει Ελευσίνα	ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	27830	άργει Στετουμπάλ
ΔΙΑΚΛΗΣΗ	63	8872	άργει Στυλίδα	ΕΜΟΥΑΙ (δ.)	58	20590	α. Πειραιά 19/5 γιά Ρουμανία
ΔΙΑΜΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	60	8888	α. Μπουνός Αύρες 7/5 γιά Ρωσία	ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Ρόττερνταμ 3/5
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	άργει Σάχρα	ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	άργει Πειραιά
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	α. Μπουνός Σάχρα	ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ ΓΚΑΛΦ	72	10013	α. Αμπύρογο 9/5 γιά Αβάνα
ΔΙΑΣ	71	16379	άργει Πειραιά	ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	α. Μάουντ Μαουγκανού 5/5
ΔΙΑΣΥΜΟΙ	76	19166	α. Ντώρμπραν 30/4	ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	ε. Μπανγκόκ 17/2
ΔΙΑΣΩ	70	10378	α. Κολούμπια σίβερ 14/4 γιά Ινδονησία	ΕΠΙΜΗΘΕΥΣ	59	11761	άργει Στυλίδα
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13933	δ. Παναμάδ 8/3	ΕΠΟΣ	77	9786	άργει Πειραιά
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Β.	55	6663	άργει Λευκόδα	ΕΠΤΑ ΒΕΛΗ.	66	16301	άργει Πειραιά
ΔΙΟΝΗ (δ.)	67	44646	άργει Πειραιά	ΕΠΤΑ ΓΑΛΟΙ.	65	15765	άργει Πειραιά
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Π. Μπελκρύρα 30/4	ΕΠΤΑ ΔΑΦΝΕΣ	64	16323	άργει Πειραιά
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	άργει Σαλαμίνα	ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ (δ.)	62	31051	δ. Παναμάδ 22/5
ΔΡΟΜΟΝ	64	17487	άργει Ελευσίνα	ΕΡΗΝΙΟ.	65	16405	άργει Πειραιά
ΔΡΥΣ	65	20201	άργει Ελευσίνα	ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άργει Πειραιά
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	α. Ν. Όρλεαν 14/5	ΕΡΜΗΣ	72	15951	άργει Πειραιά
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές	ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Μπιλμπάτ 21/5
ΔΥΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές	ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ε. Ν. Ύόρκη 22/5
ΔΩΡΙΚΙΑ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 25/3	ΕΡΟΙΚ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074	δ. Π. Σάιδ 16/3
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Κολούμπια σίβερ 5/5 γιά Ινδονησία	ΕΡΥΘΩΝΗ	68	19077	δ. Κωνιτόλη 9/5
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ'	72	16398	ε. Τσαντοβάλι 9/5	ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Μπότανι Μπαΐη 7/5 γιά Ρ. Τανούρα
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Σάν Νικόλαος Μπαΐη 17/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	59	11894	άργει Αστακό
ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	ε. Μαπούτη 12/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	άργει Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	άργει Μπάρα	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	α. Αλεξανδρεια 16/5
ΕΒΜΑΡ	76	16398	δ. Ρόττερντα 23/5	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΑΕΜΟΣ	60	14609	άργει Πειραιά
ΕΒΡΟΣ	62	20372	άργει Γαλαξείδι	ΕΥΒΟΙ'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	άργει Πειραιά
ΕΑΕΣΣΑ	64	8083	άργει Τρικούπι	ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Λάγος 6/5
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	άργει Πειραιά	ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Οξελούσιν 7/5
ΕΘΝΟΣ	77	16726	άργει Πειραιά	ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Ντώρμπαν 11/5 γιά Καναδά
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	ε. Γκότεντουργκ 28/9 (έπισκευες)	ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	δ. Παναμάδ 26/4
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	άργει Στυλίδα	ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Φρημάντι 21/5
ΕΙΡΗΝΗ II.	72	9132	δ. Σουέζ 26/4	ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	άργει Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ.	62	8399	α. Λάς Πάλμας 25/3	ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	ε. Κεμπέκ 16/5
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	64	9406	ε. Ροζάριο 14/5	ΕΥΠΟ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	60	10611	άργει Αστακό
ΕΙΡΗΝΗ ΔΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	άργει Ελευσίνα	ΕΥΡΥΛΑΟΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δ.)	63	31638	α. Συχάν Τέρμιναλ 3/5	ΕΥΡΩΠΗ	73	10713	α. Φρημάντι 11/5
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	άργει Στυλίδα	ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ.	59	8222	άργει Στυλίδα
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	67	23552	α. Σουραμπάγια 29/4	ΕΥΡΩΠΗΝ ΦΡΗΣΕΡ	60	8242	άργει Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	άργει Πειραιά	ΖΑΝΤΕΑ	65	6860	α. Ντώρμπαν 11/5 γιά Ιταλία
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48687	α. Χιούντον 27/4	ΖΑΝΤΕΑ ΘΑΣΙΑ	57	7165	άργει Χαλκίδα
ΕΚΑΙΡΙ	63	13841	άργει Πειραιά	ΖΕΤΤΑ	71	20516	μεσογειακές μεταφορές
ΕΚΤΟΝ	62	11428	άργει Γαλαξείδι	ΖΕΤΣ	60	11687	άργει Πειραιά
ΕΚΤΩΡ	70	16258	α. Ν. Όρλεαν 30/4	ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	άργει Γαλαξείδι
ΕΚΤΩΡ	75	14523	ύπο παραλοβή	ΖΗΝΩ	81	22857	α. Μπάχια Μπλάνκα 29/4
ΕΑ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	α. Γουώτερφορτ 18/5 γιά Τρίπολη	ΖΑΝΗΣ	74	30168	α. Π. Κεμπάδ 2/5
ΕΑ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	ύπο παραλοβή	ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	54282	στο Γκότεντουργκ (έπισκευες)
ΕΑΛΑΦΙ	68	19495	ε. Φουτζέρι 13/5	ΖΑΧΑΡΙΑΣ Τ. (δ.)	65	34501	άργει Πειραιά
ΕΑΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Μπουσάν 15/4 γιά Χόγκ Κόγκ	ΖΕΤΤΑ	71	20516	α. Λ. Αντζέλες 30/4
ΕΑΛΑΓΓΙ	70	12142	ε. Φουτζέρι 13/5	ΖΕ			

ΗΑΙΟΣ	62	10750	άργει Στυλίδα	KΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	66	16048	στή Χαλκίδα (έπικευσές)
ΗΡΩ	65	23390	άργει Λισσαβώνα	KΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	άργει Πειραιά
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	ε. Λάγος 12/5	KΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Άλα Πλάτα 9/5 γιά Νητρόποι
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	άργει 'Αργοστόλι	KΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΡΕΔΗΣ	60	9319	άργει Στυλίδα
ΗΘΑΙΣΤΟΣ	66	21374	άργει Λαονδίνο	KΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	α. Πειραιά 4/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	δ. Γιβραλτάρ 20/5	KΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	άργει 'Ελευσίνα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ.)	77	76088	α. Π. Νουάρ 9/5	KΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	δ. Σουέζ 18/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Κασσιούης 12/5 γιά Κό Σιχάνγκ	KΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Λός 'Αντζελες 6/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	α. Νταμάρ 22/5	KΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	δργει Βούβάν
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Χόγκ Κόκη 19/5	KΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	δ. Γιβραλτάρ 27/4
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.)	65	30490	α. Μπαλδό Τέρμ. 1/5	KΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΑΓΟΣ Δ.Π.	72	16207	στό Μπαντάρ 'Αμπας
ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	άργει Πειραιά	KΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Ντόχα 9/5
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	άργει Πειραιά	KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	άργει Νουεβίτας
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	ε. Πειραιά 28/3	KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648	α. Χάρηκ "Αίλαντ 25/4
ΘΑΣΟΣ (δ.)	58	12532	άργει Πειραιά	KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	76	123648	
ΘΑΣΟΣ Α'ΙΑΝΤ	76	9444	α. Χάρηκ 17/5	ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Μη. 'Αύρες 20/2
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Ντουάλα 26/4	KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338	α. Ρόττερνταμ 1/4 γιά Λενινγκραντ
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	58	9585	άργει 'Αντικύρα	KΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΤΖΛ Ζ.	66	19595	ε. Ντιαμάντε 15/5
ΘΕΑΝΟ	69	10650	άργει Σόλεντ	KΑΠΤΑΜΙΧΑΛΗΣ	69	9038	α. Σιγκαπούρη 19/5
ΘΕΚΟΣ	78	16685	δ. Γιβραλτάρ 2/5	KΑΡΑΠΑΤΣΙΣΚΑΚΗΣ	65	16903	άργει Γαλαξείδι (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ	68	35477	άργει Πειραιά	ΚΑΡΕΡΑ	67	5453	ε. Πειραιά 10/5
ΘΕΟΔΕΓΜΩΝ (δ.)	60	19674	α. Ταράλεστον 12/5	ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	δ. Π. Σάιδ 17/5
ΘΕΟΔΟΣΙΑ ΙΙΙ.	69	1599	α. Λάς Πάλμας 30/4	ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/4
ΘΕΟΔΟΣΙΑ ΙV.	62	811	α. Θέουτα 30/5	ΚΑΡΙΝΑ	67	41914	άργει Στευμπτάλ
ΘΕΟΔΟΣΙΟΣ (δ.)	65	33663	δ. Σουέζ 23/5	ΚΑΡΙΝΑ	56	4870	άργει Γουόρρι
ΘΕΟΔΟΡΟΣ	61	6456	ε. 'Αλεξάνδρεια 10/5	ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Ροζάριο 30/4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΒΡΙΔΗΣ	68	10722	άργει Πειραιά	ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Σιγκαπούρη 22/4
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	άργει Πειραιά	ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5581	α. Μάουντα Μαουγκανού 3/5
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	δ. Γιβραλτάρ 2/5	ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Τέλντα 7/3
ΘΕΟΝΥΜΨΩΦ (δ.)	68	44863	άργει Στυλίδα	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Τομακούμι 14/5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (δ.)	62	25717	α. 'Ιμινχάμ 18/5	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	ύπό παραλαβή
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	62	24749	άργει Φορταλέζα	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	10886	ε. Μιζουσίμα 28/4
ΘΕΟΦΑΝΙΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	καθέλκ. Ναυαρκάδι 6/8/82	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	57	2466	άργει Πειραιά
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Σαγκάλ 19/5 γιά Ιαπωνία	ΚΑΣΑΣ	76	14983	α. Καράτοι 20/5
ΘΕΡΜΑΙΤΟΣ ΓΚΑΛΑΦ	77	10460	α. Ρόζαριο 30/3 γιά Κούβα	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	α. Ντουμπάτι 15/5
ΘΕΡΜΟΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άργει Πειραιά	ΚΑΣΣΙΑΝ Ι.	72	16704	α. Τάμπα 20/5
ΘΕΤΙΣ	74	35540	άργει Γλασκώβη	ΚΑΣΙΩΝΑΝ ΓΚΑΟΡΥ	59	4632	άργει Χαλκίδα
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	ε. Π. 'Ελιζαμπεθ 22/5	ΚΑΣΤ ΜΠΗΒΕΡ	68	30294	μετ. 'Ρέγκαλ Σή' δ. Σκώ 15/5
ΘΙΑΚΙ (δ.)	62	22222	ε. Π. 'Αρθρόρο 11/5	ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ.	68	26537	ε. Πειραιά 6/2
ΘΙΣΑ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	68	43339	Μέθυλ Ρόντς 20/3	ΚΑΣΤΑ ΠΡΑΐΝΤ.	58	2448	ε. Μανούτιο 13/5
ΙΑΠΕΤΟΣ	63	14336	ε. Μομάρια 15/5	ΚΑΣΤΑ ΣΠΙΡΙΤ.	57	1235	άργει Χαλκίδα
ΙΑΣΩΝ	70	11489	άργει Λαονδίνο	ΚΑΣΤΡΟ	65	1225	μεσογειακές μεταφορές
ΙΑΚΑΝ	58	2882	άργει Πειραιά	ΚΑΣΤΡΟ Κ.	54	5955	άργει Πειραιά
ΙΑΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	ε. Τέλντα 4/5	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	ε. 'Αλεξάνδρεια 12/5
ΙΑΚΤΙΝΟΣ	69	11489	άργει Στυλίδα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	α. Θέουτα 10/5
ΙΑΝΓΚΑ	58	3860	άργει Πειραιά (ΕΠΩΛ.)	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	61	2499	ε. Μάλτα 20/5
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	άργει Πειραιά	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΙΝΤΕΡΑΜΙΣΤΙΤΥ	51	3640	άργει Χαλκίδα	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. 'Ιψουίτες 20/5
ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΛΑΓΚ	60	8109	άποθηκη στη Π. Σάιδ	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Θέουτα 2/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΓΝΤ	83	20960	ύπό παραλαβή	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ.	80	15979	α. Σιγκαπούρη 21/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	δ. Σουέζ 22/5	ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	ε. Σιγκαπούρη 8/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	65	30571	άργει Αλιβέρι	ΚΑΤΙΕ	60	10187	άργει Γαλαξείδι
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	ε. Αμέρρος 14/5 γιά Αλμιράντε	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	69	5068	ε. 'Οσλο 19/5
ΙΟΝΙΚ (δ.)	66	45251	άργει Αλιβέρι	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	ε. Μέθυλ Ρόντς 13/5
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Τέλντα 8/5				
ΙΟΣ	57	2875	άργει Αστακό				
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Σάντος 19/5				
ΙΠΠΟΔΥΤΟΣ	72	7006	α. Σαίν Λούϊ 18/5				
ΙΡΙΣ (δ.)	56	11556	ε. Ίντσού 16/2				
ΙΡΙΣ	72	4999	άργει Χαλκίδα				
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ε. Ντιαμάντε 17/5				
ΙΩ	69	8909	α. Ριγιέκα 17/5 διά Μπ. 'Αμπας				
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	ε. Ρεσίφ 6/5				
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	δ. Σουέζ 22/5				
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	ε. Ρεσίφ 16/5				
ΙΩΑΝΝΗΣ	61	6950	άργει Ελευσίνα				
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	άργει Ελευσίνα				
ΙΩΑΝΝΗΣ	58	3090	άργει Αστακό				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	δ. Γιβραλτάρ 13/5				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	ε. Τέλντα 18/5 γιά Ρ. Τανούρα				
ΙΩΝ	71	11506	άργει Λαονδίνο				
ΙΩΝΙΑ (δ.)	80	44195	ε. Φιλαδέλφεια 12/5 γιά Αρούμπα				
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	άργει Πειραιά				
ΚΑΒΑΚΟ	53	5239	άργει Χαλκίδα				
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑ	67	10322	ε. Γιοκούδα 16/5				
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	δ. Σουέζ 21/4				
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ.)	69	50998	άργει Πειραιά				
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	α. Ντρόμπαν 9/5				
ΚΑΒΟ ΞΦΙΑΣ	61	21305	άργει Πειραιά				
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Ιταζάδι 23/4				
ΚΑΒΩΡΙΝ	63	8293	ε. Μπιλμπάσ 19/5				
ΚΑΒΩΡΙΝ Λ	70	16285	ε. Πειραιά 10/5				
ΚΑΙΤΗ	65	23391	α. Λισσαρόντα 20/5				
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	άργει Πειραιά				
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	άργει Πειραιά				
ΚΑΛΗΔΗΝΙΑ (μ.)	67	34498	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/5				
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ	60	4240	άργει Γάνδη				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α	69	11329	ε. Τέλντα 21/5 γιά Σουέζ				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ	74	15938	α. Γκουδιάδης 22/4				
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	άργει Λουάντα				
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β	73	13449	άργει Πειραιά				
ΚΑΛΥΨΟ Ν	69	11430	ε. Μαντζαρόνι 7/5				
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	ε. Κέιτ Τάουν 20/5				
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/5				
ΚΑΜΠΟΣ (δ.)	58	12633	άργει Αστακό				
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	ύπό παραλαβή				
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	53	15882	ε. Πειραιά 18/5				
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Πειραιά 18/5				
ΚΑΠ ΜΠΩΣΤΙ	74	3600	ε. Αλεξάνδρεια 21/4				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	77	10459	α. Κ. Τάουν 26/4 γιά Ιαπωνία				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	άργει Χαλκίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	άργει Χαλκίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ II	73	9219	δ. Μπρουσμπούτελ 13/5				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	άργει Όμη Κάρο				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	άργει Χαλκίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	68	15355	άργει Πειραιά				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	ε. Π. Σάιδ 22/5				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	άργει Στυλίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΡΚΟΣ Ν.Λ. (δ.)	62	39169	προσαρμόδινο Αλγέρι				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	άργει Στυλίδα				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ	58	6359	άργει Γαλαξείδι				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	στή Χαλκίδα (έπικευσές)				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	ε. Λισσαρόντα 24/4				

ΚΟΥΚΟΥΝΑΡΙΕΣ Κ.	58	9878	δργει Λαύριο	M. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	ε. Σιγκαπούρην 21/5
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	66	5153	ε. Καράτοι 18/5	ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	δργει 'Ανναμπα
ΚΡΑΝΑΟΣ	59	3354	α. Μπαρμπάντος 19/4 για Κούβα	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	δ. Παναμά 19/5
ΚΡΑΝΤΩΡ	47	1534	δργει 'Ελευσίνα	ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Μπάχια Μπλάνκα 17/3 για 'Ιράν
ΚΡΑΤΙΑΔΟΣ	60	3995	α. "Αγ. Δαυΐδης 27/3	ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Πουέντ Νούάρ (έπισκευες)
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	75	6475	δ. Νιόβερ 9/4	ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Ξινκάνκ 4/5
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ	69	6084	α. Κοσταζακούλακος 20/4 για Ν. Όρλεδνη	ΜΑΙΡΟΥΛΑ	63	14203	δργει Πειραιά
ΚΡΕΣΤΕΝΑ	67	1788	ε. Σεβίλη 25/11	ΜΑΙΥ' ΣΑΝ II	58	5376	ε. Τοιταγκόκ 17/5
ΚΡΕΟΝ	68	12660	ε. Έλασινορ 13/5	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9504	δ. Παναμά 19/5
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	α. Σάν Χοσ 2/6	ΜΑΚΡΑ	73	8957	δργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Χάσουν Ποίνη 13/5	ΜΑΛΙΑΚΟΣ	62	9721	δ. Γιβραλτάρ 15/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Τζέντα 1/5	ΜΑΝΘΩΣ	77	5874	στόν Πειραιά 15/9 (έπισκευες)
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Κόμπη 15/5	ΜΑΝΙΑ	68	2918	ε. Γιουροπόρτ 23/5
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΗ (δ.)	74	42470	δ. Π. Σιάδ 21/5	ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	α. Σηρία 13/5
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	ε. Κόμπη 18/5	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	ε. Τοιταγκόκ 14/5
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Κόμπη 14/5 για Τζέντα	ΜΑΝΤΩ Ζ.	72	17432	δ. Φρίπορτ 16/5
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Κωνιπόλη 14/5	ΜΑΝΤΟΛΥΝΑ (δ.)	83	32000	ε. Λονδίνο 22/5
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΤΑΜΟΝΤ	77	10832	α. "Ακαμπα 12/5	ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	ε. Πειραιά 9/2
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΟΝΤ	82	11500	στό Γκντάνσα (υπολήρωση)	ΜΑΝΩΛΗΣ Χ.	62	15405	α. Τόμπα 10/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Γιοκοχώμα 15/5	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	δργει Ρίβερ Μπλακουώτερ
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	ε. Κουβείτ 14/5	ΜΑΟΥΝΤ ΔΙΡΦΥΣ	71	9372	α. Σηρία 13/5
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Τένευ Τέρμ. 23/5	ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	δργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΤΑ' (δ.)	73	61054	α. Τζέντα 12/5 για Ράς Τανούρα	ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΥΣ	68	18525	δργει Πειραιά
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Κωνιπόλη 11/5	ΜΑΟΥΝΤ ΟΑΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Μουρόφαν 4/5
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΙ'ΝΤ	82	11500	α. Λουσιών 11/5	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Λός 'Αντζελες 13/5
ΚΡΙΟΣ	59	16875	δργει Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	73	36264	α. Ροζάριο 21/5
ΚΡΙΟΣ	75	7028	α. Μπικρόποδο 20/5	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	ε. Γκάλιερτον 16/4
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Λάς Πάλμας 21/5	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΑΝΗ	80	33500	δ. Κυνιπόλη 7/5
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	δργει Πειραιά	ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	68	57204	δ. Γκιζόν 8/5
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	72	10078	α. Σ. Σεπίν 16/5 για Βενεζουέλα	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Λ. 'Αντζελες 1/5
ΚΡΩΝΟΣ	73	11170	α. Σιμονοσέκι 11/5	ΜΑΟΥΝΤ ΤΑΥΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Άλεξανδρεια 20/5
ΚΡΩΝΟΣ	67	6911	α. λάς Πάλμας 1/4	ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	δργει Πειραιά
ΚΡΟΥΣΕΙ'ΝΤΕΡ	58	1596	δργει Πειραιά	ΜΑΡΑΘΩΝ ΑΕΤ'Κ	62	8967	α. Μη 'Αριες 14/5
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Ρίτσαρντ Μπάιν 18/5 για Κορέα	ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.	68	9505	α. Φιλαδέλφεια 20/5
ΚΥΔΑΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Ντώρμπατ 12/4 για Ν. Κορέα
ΚΥΒΗΡΑ	66	13870	δργει Πειραιά	ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. Π. Κέμπλα 13/5
ΚΥΒΝΟΣ	62	4784	ε. Άλγκεθέρας 14/5	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ I.	66	18155	δργει Τρινκομάλη
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Χάιφα 23/5	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	15404	α. Πειραιά 6/5
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Γκρέιτζουσού 23/5	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	58	11849	δργει 'Αστακό
ΚΥΜΑ	60	7758	δργει Πειραιά	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	δργει 'Αργοστόλι
ΚΥΝΟΣΟΥΡΑ (δ.)	64	31040	δργει Πειραιά	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607	δργει Χαλκίδα
ΚΥΡΑ	63	10032	δργει Πειραιά	ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	δργει 'Ελευσίνα
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ	67	26493	α. Π. 'Αντζελες 11/5	ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	ε. Πειραιά 28/2
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	δργει 'Αστακό	ΜΑΡΕΛΙΑ	63	15929	α. Π. 'Ελιζαμπεθ 20/5
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	ε. Γιοκοχώμα 16/5	ΜΑΡΕΣΩΛ	69	9623	ε. Καράτοι 13/5
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	δ. Σουέζ 21/4	ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Π. Ντέ Μπούκ 10/5
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	δργει Πειραιά	ΜΑΡΙ	74	8925	δργει Χαλκίδα
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	α. Αύγουστα 19/5	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	δργει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	δργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	ε. Χάμπτον ρόδος 21/5
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	δργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ	70	9101	ε. Πειραιά 21/5
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΙΔΗΣ	81	29710	δ. Κωνιπόλη 16/5	ΜΑΡΙΑ	59	5379	α. Καραϊσιούνη 9/5
ΚΩΣΤΑΣ ΜΕΛΑΣ	61	13271	δργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ Α.	62	3199	δργει Χαλκίδα
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Ρίο Γκράντε 25/4	ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	δργει Πειραιά
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΤΤΗ	70	9565	α. Λός 'Αντζελες 1/5
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΗΣ	65	14088	δργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Πειραιά 31/3
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	ε. Κωνιπόλη 12/5	ΜΑΡΙΑ Λ.	70	9069	α. Λός Πάλμας 12/5
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΗΤΖ	68	4350	ε. Μουμπάσα 13/5	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Τζακάρτα 5/5
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	ε. Πειραιά 4/2	ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	δργει Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	56	10542	δργει Λευκόδα	ΜΑΡΙΑ Ν.	73	13631	ε. Πειραιά 21/5
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	δργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ Σ...	68	11361	α. Λισσαβώνη 13/5
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Πειραιά 21/5	ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΛ.	67	9365	ε. Φόρμια 20/5
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	ε. Φλάσιγκ 'Ηση 13/5	ΜΑΡΙΑ Σ.	58	9028	δργει Λευκόδα
ΛΑΙΤΩΝ ΟΦ ΠΑΙΤΡΙΟΥΣ	80	2925	δργει Πειραιά	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	δργει Χαλκίδα
ΛΑΙΤΩΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	δργει Τρινκομάλη	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	δργει Σ. Τζόν
ΛΑΙΚΜΟΣ	61	5643	α. Άλεξανδρεια 12/5 για Τουρκία	ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ'Θ (δ.)	66	42799	ε. Πειραιά 23/4
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΝ	78	9485	ε. Άμβερα 14/5	ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Γκουαγιακούλη 9/4
ΛΑΚΥ ΡΑΙ'ΝΤΕΡ	81	7000	ε. Ελασινορ 15/5	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Πάδι Μπήτης 11/5
ΛΑΚΩΝ	69	8825	δ. Παναμά 8/5	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	δργει Πειραιά
ΛΑΚΩΝΙΚ (δ.)	65	34185	δργει 'Ελευσίνα	ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII(δ.)	75	68411	ε. Πειραιά 23/4
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΒΙΚ	62	23805	α. Λισσαβώνη 13/5
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	καθελκ. Τουρφούμι 24/4	ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Μπαλμπά 2/4
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	ε. Μπανάρη Χούσινι 9/4	ΜΑΡΙΕΒΑ	67	3953	α. Μανφρεντόνια 11/5 για Θεσσαλονίκη
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Κων/πολή 9/5	ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	δργει Αλιβέρι
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Καλλάδο 30/4	ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. 'Αστοντ 19/5
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	δ. Παναμά 2/5	ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Κορούνα 6/5
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	ε. Ροζάριο 23/5	ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	ε. Φόρμια 20/5
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	δργει Πειραιά	ΜΑΡΙΚΑ Τ.	60	6235	δργει Πειραιά
ΛΕΔΕΑ	63	17879	δργει Γαλαξειδι	ΜΑΡΙΛΔΑ	71	16269	δ. Σουέζ 21/4
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Νίκαια 12/4 για Έλ Τζαζίρη	ΜΑΡΙΔΑΥΝ Λ.	68	14569	α. Λ. 'Αντζελες 20/4
ΛΕΝΙΟ Χ.	63	15929	ε. Ντουλόθ 5/5	ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Μαντρέ τν Ντουές 12/5
ΛΕΩΝ	75	15684	δργει Ηγουμενίτσα	ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	δ. Σεπίδ 19/5
ΛΕΩΝ	72	2311	α. Λάς Πάλμας 21/5	ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	ε. Κορώ Μπαι 19/5
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	στή Λισσαβώνηα 20/9	ΜΑΡΙΝΑ Π.	61	7838	δργει Πειραιά
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	δργει Λευκόδα	ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	δργει Στουουπάλ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	ε. Δουνκέρκη 19/5	ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Πειραιά 9/5 για Ιταλία
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	65	15738	δργει Πειραιά	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Όρνακολντβικ
ΛΗΓΗ	61	8658	ε. Μομπάσα 4/4	ΜΑΡΙ ΦΙΛΙΠ.	58	2140	δργει Χαλκίδα
ΛΗΔΑ	63	8566	στον Πειραιά 28/9 (έπισκευες)	ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	δ. Κυνιπόλη 13/5
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Τεργέστη 8/5	ΜΑΡΚΑΛΑΝ	68	14771	δργει Γαλαξειδι
ΛΗΤΩ (δ.)	67	44646	δργει Πειραιά	ΜΑΡΚΙΖ	75	28085	δργει Στουουπάλ
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Ελιζαμπεθ 26/4 για Λίβερπουλ	ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	82	21000	δργει Στοντερλαντ
ΛΙΔΗ Χ. (δ.)	67	48719	δργει Πειραιά	ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	δ. Μπρούνομπουτε 27/4
ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΣ	82	19337	ε. Ρότερντεν 21/5	ΜΑΡΕΝ	57	5087	δργει Χαλκίδα
ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ	76	75134	ε. Τένα 18/5	ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Β. Βικέντιο 15/5 για Ντουμπάι
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ε. Νταίλιαν 10/5	ΜΑΡΟΥΚΟ	57	8899	δργει 'Αργοστόλι
ΛΙΝΚ Α.ΩΒ.	62	8937	δργει 'Ηγουμενίτσα	ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	ε. Ιντάνιον 25/4
ΛΙΝΤΕΒΕΛΑΣ	78	12958	ε. Βομβάτ 30/4	ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΛΙΝΚ ΧΑΡΜΟΝΥ.	61	8951	δργει Πειραιά	ΜΑΡΥΛΙΖΑ	70	15806	δργει Στυλίδα
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Πειραιά 20/5 για Λαύριο	ΜΑΡΩ	73	23510	α. Πειραιά 27/4 για Ν. Γουίνεα
ΛΙΩ	68						

ΜΕΑΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. Σ. Νίκολας 17/5
ΜΕΑΤΕΜΙ ΗΙΙ	68	15761	α. Μάλτα 18/5 γιά Βαλέντοι
ΜΕΝΕΑΛΟΣ	69	12748	ε. Ντουλόθ 28/4
ΜΕΝΕΑΛΟΣ Θ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	δρυγεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΑΜΠΙΣΙΩΝ	63	12407	δρυγεί Αργοστόλι
ΜΕΝΤ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	11783	δρυγεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΕΝΤΕΡΙΡΑΙΖ	57	10389	ε. Βρέμη 11/5
ΜΕΝΤ ΕΣΠΑΛΟΡΕΡ	66	9826	δ. Λάς Πάλμας 22/5
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	ε. Τζέντα 10/5
ΜΕΝΤ ΤΡΑΝΤΙΣΙΟΝ	72	9218	δρυγεί Αργοστόλι
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΤΙΤΥ	81	9969	δ. Κωνιτόλι 2/4
ΜΕΝΤ ΦΙΝΕΑΤΙΤΥ	81	9969	καθέλκ. Γαλάτσι
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	δ. Κωνιτόλι 11/5
ΜΕΝΤΚΕΙ'Π	62	9092	δρυγεί Πειραιά
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	δρυγεί Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δρυγεί Πειραιά 1/3
ΜΕΝΤΤΖΟΥ'	57	3709	δρυγεί Πειραιά
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΜΕΣΟΔΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ε. Παλέρμη 24/5
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Π. Αντέξεις 18/5
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	ε. Κολόμπο 15/5 (έπισκευές)
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Μπαχέριν 19/5 γιά Αμβέρσα
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	ε. Ντουμπάι 18/5
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ε. Σ. Άννα Μπαΐν 15/5
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Σιγκαπούρη 22/5
ΜΕΣ. ΙΩΡΗΣ (δ.)	72	17355	δ. Κωνιτόλι 15/5
ΜΕΣ. ΧΑΡΑ (δ.)	73	17355	ε. Μπαντάρ Αυτάρ 12/5
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	Ν. Όρλεάνη 16/5
ΜΕΤΣΩΒΟΝ (δ.)	80	45000	ε. Μάρτιο Πόιντ 18/5
ΜΗΛΟΣ ΑΓΓΑΝΤ.	79	10991	α. Ρίο Ίναρίο 2/5 γιά Μπαγκούκ
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	δρυγεί Πειραιά
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ.	67	11993	ε. Πειραιά 11/5
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ.	68	2983	α. Πειραιά 27/4 γιά Ρουμανία

ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ.	76	19150	*δ. Παναμά 17/5
ΜΙΜΗ Μ.	69	13525	ε. Ντουάλα 27/4
ΜΙΝΑ	67	12843	α. Βιζαντούνια 12/5
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.	70	1591	δρυγεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	δρυγεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Μασσαλία 13/5 γιά Τομπρούκ
ΜΙΝΙ ΛΑΚ.	69	1595	δρυγεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝ.	69	1569	δρυγεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ.	70	1592	α. Ντενεράρα 12/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ.	71	1564	α. Ν. Όρλεάνη 6/5
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.	70	1592	α. Βέντρες 14/5
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ.	69	1582	ε. Γκάλιθεστον 16/5
ΜΙΝΙ ΛΑΣ.	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 19/5
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'ΙΜΠΟΡ.	71	1563	δρυγεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'Ν	70	1582	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'Σ	69	1570	ε. Ν. Όρλεάνη 25/4
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ.	70	1592	δρυγεί Έλευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ.	74	1578	α. Ν. Όρλεάνη 19/5
ΜΙΝΙ ΛΗΦ.	71	1584	α. Ν. Όρλεάνη 29/4
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ.	72	1562	α. Βαρκελώνη 9/5
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	δρυγεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.	70	1592	*δ. Οριστάνο 29/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.	71	1592	δρυγεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤΟ.	71	1564	προσάραξε Τζιτζίλι Ρόντς
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ.	70	1582	δρυγεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ.	71	1563	ε. Γκάλιθεστον 16/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ.	70	1591	ε. Τζέντα 17/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.	74	1577	δρυγεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ.	71	1592	α. Χάπτιον Ρόντς 23/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ.	71	1594	δρυγεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ.	75	1578	Ν. Όρλεάνη 17/5
ΜΙΝΙ ΛΩ.	71	1594	Ν. Όρλεάνη 3/5
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ.	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 23/5 γιά Τζαμάικα
ΜΙΝΩΣ	75	28082	Μόμπιλ 13/5
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	57	4535	δρυγεί Αστακό
ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	ε. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δρυγεί Μπλιμπό
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΑ	74	28082	δρυγεί Στενούπαλ
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (δ.)	75	60930	δ. Π. Σάιντ 20/5
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	71	113522	δρυγεί Πειραιά
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ρίο Γκράντε 17/5
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	δρυγεί Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	δρυγεί Γαλαξείδι
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	ε. Πειραιά 2/3
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	δρυγεί Σαράρ
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	δ. Κων/πολή 18/5
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΖΥΑΣ	61	12662	
ΜΗΝΗΜΟΥΣΗΝ.	68	36168	
ΜΟΛΙΣΤΑ	74	33073	α. Κουσαν γιά Ούλαδόν
ΜΟΜΠΙΛΑΤΑ (δ.)	69	47958	α. Ν. Όρλεάνη 16/5
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙ (δ.)	73	61172	Τριέστο 30/4
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19831	
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	δρυγεί Πειραιά
ΜΟΥΝΤΣΤΕΡΛΕ'ΓΝΤΣ	60	9385	δρυγεί Τρινκούλη
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Αμπύριον 13/5
ΜΠΑΛΑΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.	83	31500	δρέπανο 3/5 γιά Μόμπιλ
ΜΠΑΛΑΚ ΤΡΕ'ΓΝΤΕΡ.	82	31500	ε. Σπάτα 6/5 γιά Κορέα
ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ.	67	8799	α. Κοσιν 20/5 γιά Σουέζ
ΜΠΑΛΑΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ.	66	8937	α. Γιοκοχάμα 14/5 γιά Σιγκαπούρη
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΤ.	61	6950	δρυγεί Πειραιά
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ.	66	8677	ε. Απάνα (λάγος) 4/5
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	δρυγεί Αργοστόλι
ΜΠΕΑ ΚΟΜΕΤ.	67	1599	δρυγεί Πειραιά
ΜΠΕΛΣΑΚΑ'Υ	57	7974	δρυγεί Λάς Πάλμας
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Ν. Όρλεάνη 21/5
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΑΟΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	60	8573	δρυγεί Πειραιά
ΜΠΛΑΟΥ ΜΠΑΙΓ'	63	9657	δρυγεί Πειραιά
ΜΠΛΑΟΥ ΣΗ.	58	3778	δρυγεί Σφέδες
ΜΠΟΝΑΤΖΑ	68	16005	δρυγεί Αμετερνταμ
ΜΠΟΣ ΤΡΕ'ΓΝΤΕΡ.	72	3621	ε. Βούβαλη 14/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	ε. Σάν Βινόστεν 16/5 γιά Μπιλμπό
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕ-			
PANTZA (δ.)	64	32756	δρυγεί Πέραμα
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΙΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Σανγκάν γιά Σιγκαπούρη 18/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	δρυγεί Πειραιά
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Πόντι Νούρι 2/5
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	δρυγεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	δρυγεί Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'ΙΣ	54	6103	δρυγεί Στυλίδα

ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	δρυγεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	δρυγεί Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΣΩΡΤΖ	66	9085	δρυγεί Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.	67	8955	δρυγεί Πειραιά
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΚΑ'Υ'	69	2979	ε. Πόντ Νούρι 9/5
ΜΠΡΗΖ (μ.)	64	35082	δρυγεί 'Αλιβέρι
ΜΥΘΙΚ (μ.)	67	39617	δρυγεί 'Αλιβέρι
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.	77	13382	δρυγεί 'Αλιβέρι
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Τζέντα 13/5 γιά Κουβέντη
ΜΥΡΙΝ	75	13036	α. Μπ. Αύρες 26/4 γιά Βενεζουέλα
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	ε. Μπόγγουντ 16/5
ΜΥΡΤΙ (δ.)	68	14949	α. Π. νιτέ Μπούκ 2/5 γιά Γιβραλτάρ
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	δρυγεί Γαλαξείδι 21/5
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	α. Αύγουστα 6/4 γιά Κουβά
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	67	11025	δρυγεί Αμετερνταμ
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	66	20199	ε. Γκέντ 28/4
ΝΑ'ΙΑΝΤ.	75	35561	α. Ρίτσαρντς Μπαΐν 5/5 γιά Μπαρκελόνα
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Ρουέν 17/5 γιά Μεξικό
ΝΑΞΟΣ ΑΙ'ΑΝΤ	80	10982	ε. Λεμεσός 21/5
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Πόρτ Σάιντ 18/5
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	δρυγεί Κεντρά
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	δρυγεί Τζέμπελ 'Αλι
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ.	61	5584	δρυγεί Πειραιά
ΝΑΥΤΙΑΣΟΣ	66	6845	α. Βούβαλη 13/5 γιά Σιγκαπούρη
ΝΑΥΤΙΑΣΟΣ	70	16224	δρυγεί Λονδίνο
ΝΕΑ ΕΠΙΣ.	78	16478	α. Θάντερ Μπαΐν 14/5
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Θάντερ Μπαΐν 14/5
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Νόρτερ Μπαΐν 14/5
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	α. Μόντιλ 27/3 γιά Φουκουγιάδα
ΝΕΙ'ΙΒ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΗ Π.	57	12483	δρυγεί Πειραιά
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Δουνκέρκη 8/5 γιά Μεξικό
ΝΕΜΕΑ	79	10993	δρυγεί Πειραιά
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	δρυγεί Πειραιά
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Γκέντ 20/5 γιά Χάμπτον Ρόντς
ΝΕΝΙ	69	2985	δρυγεί Πειραιά
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ε. Ιμινάχαμ 14/5
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.	67	32644	α. Κουνόδιν 9/5 γιά Βανκούμπερ
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	δρυγεί Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ	62	37000	ύπο συμπλήρωση (Τσιμπάδη)
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Βίλα Κοντινούσιον 23/5 γιά Κίνα
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ.	63	8213	δρυγεί Γαλαξείδι
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	δ. Πόρτ Σάιντ 28/4
ΝΕΦΕΛΑΣ Π.	62	11229	δρυγεί Αστακό
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΗΓΑΣ	58	3566	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Ν. Όρλεάνη γιά Ν. Αφρική 29/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	60	9486	ε. Σουέζ 1/2
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	ε. Κάρντιφ 20/5
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ύπο συμπλήρωση
ΝΙΚΟΣ Α.	61	1543	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	8362	δ. Τζιμπούτι 7/5
ΝΙΚΟΣ Β.Δ.Σ.ΕΥΛΟΡΔ (δ.)	71	65347	δρυγεί 'Αλιβέρι
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (δ.)	62	20201	ε. Ανιούσα Μπαΐν 23/5
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	δ. Σιγκαπούρη 26/2
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	α. Βενετία 22/4 γιά Πειραιά
ΝΙΚΥ	58	9087	δρυγεί Πειραιά
ΝΙΜΠΑΛ.	71	2994	δρυγεί Πειραιά
ΝΙΣΥΡΟΣ ΕΡΑ	57	5279	δρυγεί Σουέζ
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	δ. Σιγκαπούρη 21/5
ΝΟΡΟ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701	δρυγεί Αλεξανδρεία
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ.	66	25820	δρυγεί Στυλίδα
ΝΟΡΟ Π			

ΟΔΥΣΣΕΙΑ 10	74	15976	α. Σέουτα 22/5
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	δ. Πόρτ Σάιντ 20/5
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	65	10842	ε. Ντουμπάτι 14/4
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	δρυεί Πειραιά
ΟΘΩΝΗ (μ.)	71	17355	α. Γιουρούπορτ 20/5
ΟΓΛΑ Κ.	66	3024	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΣ	63	10617	ε. Ρότερνταμ 27/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ	62	10981	δρυεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Κόπτη 18/5
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Πειραιά 20/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	δ. Κάιμαν Μπράκ 7/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	δρυεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΤ' ΝΜΠΟΟΥ (δ.)	75	43744	α. Γκήλονγκ 24/5 για Π. 'Αλινγκτον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Ράς Τανόύρα 14/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ε. Μόντρεαλ 18/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	δρυεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΟΣ	64	9754	α. Π. Σάι 14/5
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Ναυγκόγια 12/5
ΟΜΑΝΟΣ	57	8833	επωλήθη "Ελλήνες διαλιτές 16/5
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΔΙΟΣ	63	24992	α. Λ. Πάλμας 18/5
ΟΠΑΠΑ ΚΟΡΑΛ	76	6744	ε. Ρηγούνιον 20/5
ΟΡΑΙ' ΌΝ	63	14595	δρυεί Πειραιά
ΟΡΑΙ' ΌΝ	65	3034	α. Λάς Πάλμας 21/5
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Χουάπου 27/4
ΟΡΥΞ (δ.)	59	12868	δρυεί Τζεμπάτι "Αλι 14/7/82
ΟΣΕΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	72	49808	δρυεί Πειραιά 3/1
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΙ' ΝΤ	83	19544	α. Σαντάντερ 19/5 για Μπιλμπό
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	79	14884	α. Σιγκαπούρη 6/5 για Π. Κελάγκ
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	δρυεί Φερρόρ
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ.	83	20487	ύπο συμπλήρωση
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	δρυεί Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΡΕ' ΙΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Ρουέν 17/5ην ΗΠΑ
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	ε. Μπαχρέιν 24/5
ΟΣΕΑΝ ΣΟΒΕΡΕ' ΙΝ	66	11153	μετον.: «INGAPIRCA»
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	δρυεί Πειραιά
ΟΥΑΙ' Τ ΡΟΟΥΖ	60	7504	δρυεί Πειραιά
ΟΥΑΙ' Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥ' ΙΝΣΤΟΝ	70	15579	δρυεί Στυλίδα
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στό Νατάλ (άποθηκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Λισσαβώνη 11/5
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	δρυεί "Αλιβέρι
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Λευκωσία 17/5 για Ρότερνταμ
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	ε. Απάνα/Λάρας 4/4
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	δρυεί Γκρετ Μπίτερ
ΟΥΧΕΝΠΛΕΣ	59	10363	α. Ρίο Χράντος 30/4 για 'Άλγερια
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	α. Σιγκαπούρη 26/1
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	77	9736	δ. Παναμά 18/5
ΠΑΙΑΝ	60	9317	δρυεί Στυλίδα
ΠΑΚΤΩΔΟΣ	59	7052	δρυεί Πειραιά
ΠΑΛΑΜ Β. (δ.)	58	21489	α. Αιθερούπολη 22/5
ΠΑΛΑΜ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ	63	5149	ε. Π. Έλιζαμπεθ 23/5
ΠΑΛΑΜΑ	61	5816	α. Αμέρερα 16/4 για Ντουρές
ΠΑΛΑΜΕΑ	60	10778	δρυεί Ν. Ορλέαντν
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	δρυεί Στυλίδα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Λός "Αντζελές 27/4
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Σέουτα 19/4
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	δρυεί Γαλαξείδι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	δρυεί Παναμά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	δρυεί Παναμά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	64	9371	δρυεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	α. Νταμάιμ 13/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	α. Βαρκελώνη 19/5 για 'Αλεξανδρεία
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	α. Γκλάστον 18/5 για 'Αλεξανδρεία
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΑΛΣ	58	8764	δρυεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	δ. Γιβραλτάρ 15/5
ΠΑΝΔΩΡΑ	61	10873	δρυεί Ελευσίνα
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Πειραιά 16/5 για Όλλανδια
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	δρυεί Γαλαξείδι
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	60	3840	δ. Γιβραλτάρ 3/5
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	74	14790	δ. Παναμά 23/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Σάν Λορντέτζο 19/5 για Ταϊβάν
ΠΑΠΑΛΙΟΝ	54	1020	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	δρυεί Πειραιά
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	δρυεί Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Πειραιά 14/5 για Γαλλία
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ε. Ρουέν 19/5
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	δρυεί Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Αλεξανδρεία 21/5
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	ε. Γκέντη 20/5
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Σαφάρκα 25/5
ΠΑΡΑΛΟΣ (δ.)	64	30735	δρυεί Στουτγάρδη
ΠΑΡΑΛΟΣ	62	9636	δρυεί Γαλαξείδι
ΠΑΡΓΑ	59	10065	δρυεί Πειραιά
ΠΑΡΓΑ ΣΤΑΡ	65	1982	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	62	9455	δ. Μπρούνομπούτελ 7/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	δρυεί Πειραιά
ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Μοντεβίδεο 21/5
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	δ. Κονιόπολη 15/1
ΠΑΡΟΥΘ	69	1999	ε. Ρότερνταμ 16/5
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127	δρυεί "Αλιβέρι
ΠΑΣΙΦΟΙΚ (δ.)	65	38116	δρυεί "Αλιβέρι
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	α. Τριέστη 20/5
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	δ. Κονιόπολη 3/5
ΠΑΤΡΑΙ	61	10969	δρυεί "Ορντός
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	δρυεί Πειραιά
ΠΑΤΡΑΙ' ΓΚΟΣ	62	11758	α. Γιβραλτάρ 16/5
ΠΑΤΡΑΙ' ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	69	12251	ε. Άμβούργο 7/5
ΠΑΤΡΕΑ	74	13036	α. Φουτέρερα 21/5
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	δρυεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	δρυεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	α. Μόντρεαλ 3/4 για Λιβύην
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	ε. Ν. Ορλέαντη 13/5
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	α. Ριγύκα 21/5
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	ε. Ντουκούθ 4/5
ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	ε. Τζένταν 23/5
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΑΖΤΟΣ	62	1012	ε. Κίγκοτον 17/5 υπέστη σύγκρουση
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Πόρτ Σάιντ 8/5
ΠΕΛΛΑ	71	1594	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΛΗΝΗ	89	1476	δ. Πόρτ Σάιντ 17/5
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870	ε. Τζένταν 24/5
ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	72	57802	δρυεί Πειραιά
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	α. Ν. Ορλέαντη 2/4 για 'Άλγερια
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	

ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	δρυεί Πειραιά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μ.)	67	38915	α. Μαγνόλα 25/4 για Γιβραλτάρ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	ε. Ν. Ορλέαντη 22/5
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	ύπο παραβοτή
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ	71	9623	
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. "Αγ. Φραγκίσκο 21/4 για Ντουμπάτι
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	δρυεί Πειραιά
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Μπάχα Μπλάνκα 19/5 για Ίραν
ΠΕΤΡΑΔΗ	72	9350	δρυεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	ε. Αγιούστα 20/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	δρυεί Τζέντα
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	α. Πειραιά 21/5 για Θεσσαλονίκη
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Πειραιά 12/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 20/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 15/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	δρυεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 33 (δ.)	50	16485	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 34 (δ.)	51	16440	δρυεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	α. Πειραιά για Μέγαρα 11/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 24/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Λίβερπουλ 22/5
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	δρυεί Βαυμάτη
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Τ	57	8776	ε. Κόρντφτ 23/5
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	ε. Πειραιά 13/4
ΠΕΤΡΟΣ Β...	63	15347	ε. Καράτσι 24/5
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	ε. 'Αλεξανδρεία 14/5
ΠΗΓΑΣΟΣ	63	9707	α. Αμέρερα 11/5 για 'Αλεξανδρεία
ΠΗΓΑΣΟΣ	69	4522	α. Πόρτ Σάιντ 28/3
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Μαντζανίλο (Μεξ.) 29/4 για Μαζατλάν
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	δ. Γιβραλτάρ
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	δρυεί Ιτέα
ΠΗΝΕΑΟΠΗ	62	6299	δρυεί Αστακό
ΠΗΝΕΑΟΠΗ	68	3035	α. Λισσαβώνα 28/4 για Μπιλόρου
ΠΗΝΕΑΟΠΗ Β.	56	6642	δρυεί Χαλκίδα
ΠΗΝΕΑΟΠΗ ΙΙ	56	6198	δρυεί Ηγουμενίτσα
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	δρυεί Πειραιά
ΠΙΝΔΑΡΑ	72	20045	δρυεί Πειραιά
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	δρυεί Λομπίτο
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Γιβραλτάρ 18/5 για Σουτά
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	α. Βενετία 6/5 για Κεύχαν
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	δρυεί Πόρτο Λαζαρέ
ΠΛΑΙΑΣ	64	5654	δρυεί Πάλμας
ΠΟΛΛΑ ΔΥΟ	66	10679	δρυεί Πάλμας
ΠΟΛΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΑ	68	5537	δρυεί Παλαγάκη
ΠΟΛΛΑΡΑ ΓΑΡΟΥΑΝΗ	68	5523	δρυεί Πάλμας
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	δρυεί Παλαγάκη
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	δρυεί Σουεζ
ΠΟΛΥΖΕΝΗ	62	17953	δρυεί Παλαγάκη
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	δρυεί Πάλμας
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	δρυεί Πάλμας
ΠΡΙΝΣΕΠΣ	58	5033	δρυεί Πάλμας
ΠΡΟΓΚΡΕΣ	66	36764	δρυεί Πάλμας
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	δρυεί Πάλμας
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	δρυεί Πάλμας
ΠΡΟΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δρυεί Πάλμας
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	δρυεί Πάλμας
ΠΡΟΣΩ	68	34640	δρυεί Πάλμας
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	δρυεί Πάλμας
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691	δρυεί Πάλμας
ΠΡΩΤΟΚΑΝΤΟΣ	62	9229	δρυεί Ρίθερ Μπλάκγουατερ
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	16402	α. Ντώρμπατ 9/5 για Γερμανία
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Ρούμπριο 11/5
ΠΥΘΙΑ	72	10351	δρυεί Πάλμας
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	σε έπισκεψ Πειραιά 4/5
ΠΥΛΑΣ	81	13800	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	δ. Μ

ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.).....	71	77049	άργει Άλιβερι	ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.).....	67	48058	άργει Πειραιά
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	α. Γιβραλτάρ 12/5	ΣΚΛΗΡΙΟΝ	69	9057	α. Θέουτα 23/5
ΡΟΝΤΙΑΝ ΣΚΑΪ'	69	2995	δ. Κωνιπολή 17/5	ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Ρίο Γκράντε 21/5 γιά Ίραν
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ.	72	4932	δ. Σουέζ 20/5	ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	δ. Σουέζ 16/2
ΡΟΝΤΟΖΙ.....	62	9443	α. Ντώριπαν γιά *Ασχοντονι 21/5	ΣΚΥΡΙΑΝ ΕΜΠΙΡΕΣ	57	1094	α. Χόγκ Κόγκ 20/5 γιά Σαντάνα
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Π. Χάρκουρτ 5/5	ΣΚΥΡΙΑΝ ΡΟΒΕΡ	58	8640	ε. Βουμθάν 3/4
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ.....	68	4207	α. Ρόττερνταμ 21/4 γιά Ροοτόκ	ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	δργει Πειραιά
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ.....	64	4464	άργει Πειραιά	ΣΜΗΝΑΡΧΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	62	8771	δργει Χαλκίδα
ΣΑΙ'ΖΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	64	7606	α. Τζέντα	ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	α. Δάς Πάλμας 20/5
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (δ.).....	68	53160	α. Ούλαν 17/5	ΣΟΒΕΡΕ'ΙΝ ΣΤΑΡ	66	8534	δργει Γαλαξειδί
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	57	8532	δργει Μαντρά	ΣΟΜΚΟΑ 2 (δ.).....	67	2439	άργει Τζένταν
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	ε. Γκαύμας 23/8/82	ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	α. Σινκαπούρη 14/5 γιά Ραβένα
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.).....	63	31248	δργει Βούμπαν	ΣΟΥΑΝ	63	5404	δργει Έμδεν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	δργει Στυλίδα	ΣΟΥΑΝ ΛΕ'ΙΚ (δ.).....	61	20433	α. Γιουροπόρτ 24/5 γιά Θέουτα
ΣΑΙΛΑΜΙΣ	63	9579	δργει Άλιβερι	ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	ε. Ρόττερνταμ 18/5
ΣΑΙΜΜΕΡ	68	4598	α. Πειραιά 2/5 γιά Καβάλα	ΣΟΥΑΛΑ Κ	68	10635	έπωλητη Πακιστανούς διαλυτές
ΣΑΙΜΜΕΡ ΛΑ'ΙΤ	71	4995	δ. Γιβραλτάρ 5/5	ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	α. Σικάνο 5/5
ΣΑΙΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤY	70	7005	α. Χολτενάου 21/5	ΣΟΦΙΑ Κ	71	15696	α. Κιέλο 12/5 γιά ΗΠΑ
ΣΑΙΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	δ. Νόρτεχαμ 10/5 γιά Λεβάντη	ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364	α. Σαβόνα 21/5
ΣΑΙΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	δ. Ντόβερ 1955	ΣΟΦΙΑ Μ	77	16432	α. Δάντσιχ 17/5 γιά Σιογκάμα
ΣΑΙΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Μασαλίας 26/4 γιά Ντουάλα	ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	7751	δργει Σετουμπάλ
ΣΑΙΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013	ε. *Άλεξανδρεια 17/5	ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	δργει Πειραιά
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. Τζεμέπα Άλι 16/5	ΣΠΕΤΣΑΙ (δ.)	58	11492	δργει Πειραιά
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	ε. Σιγκαπούρη 15/5	ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ε. Άλεξανδρεια 11/5
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΚΑΪ'	71	6189	α. Κέπι Τάουν 15/5	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Μέθιλ Ρόντ 21/5 γιά Αρτζύλ Τέρμ.
ΣΑΙΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	α. Σιγκαπούρη 16/5	ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	72	103291	δργει Πειραιά
ΣΑΙΜΟΣ	66	17208	ε. Γκάλβεστον 14/5	ΣΠΥΡΟΣ Γ	63	10736	δργει Στυλίδα
ΣΑΙΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	α. Σ. Άννη Μπαι 23/4 γιά Ρ. Καμπέλο	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	δ. Γιβραλτάρ 8/5
ΣΑΙΜΟΣ ΣΗ	65	5651	β. Φρυμάτη 16/5 γιά Ρωσία	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	δργει Ίτεά
ΣΑΙΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΛΟ 2	68	22118	ε. Βοστώνη 17/5
ΣΑΙΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	δ. Ελανύρε 1/5	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	δργει Πειραιά
ΣΑΙΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΜΥ	72	30315	α. Ροζάριο 13/5 γιά Ρωσία
ΣΑΙΜΠΛΑ (δ.).....	65	2916	α. Τζένταν 22/5 διά Μπερμπέρα				
ΣΑΙΜΠΛ (δ.).....	57	13247	ε. Πειραιά 24/3				
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	στό Πειραιά 9/1 σε έπισκεψης 24/1				
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	δργει Πειραιά				
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΜΠΑΙ'Υ	74	11452	δργει Σάν Λορέντζο				
ΣΑΙΜΤΖΩΝ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	72	11505	δργει Πειραιά				
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	α. Ναυκόρια 9/5				
ΣΑΝ ΝΙΚΗΤΑΣ (δ.)	64	16417	α. *Αιολοφυκράιν 18/5				
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	57	8952	δργει Πειραιά				
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Χόγκ Κόγκ 29/4				
ΣΑΝ ΤΑ'ΓΡΟΝΑ	81	10990	α. Κίνγκστον 3/5				
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	δύκας. Μπαντάς *Αμπάς 5/3				
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	67	10329	δργει Τρινκούδη				
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	61	11034	έπωλητη Πακιστανούς διαλυτές				
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	δ. Σουέζ 4/5				
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ	79	10996	α. Τσαγκουράδας 16/5 γιά καναδά				
ΣΑΝΤΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	δ. Μόντρεαλ 17/5 γιά Τρινιτάντ				
ΣΑΝΝΑΡΙΑ	78	10994	α. Χάλφας 21/5 γιά Σ. Ντομίνγκο				
ΣΑΝΖΕΤ	78	9864	β. Βόλειφιλντ 14/5				
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	α. Οσκαραριν 5/5 γιά Λουκάδη				
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	δργει Πειραιά 13/3				
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ε. Μπρέικ 21/5				
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	δ. Σουέζ 11/5				
ΣΑΝΤΟ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Ιμινχάμ γιά Ίραν 20/5				
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Σάντος 28/4 γιά Μπαντάς *Αμπάς				
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	δργει Ακτίκυρα				
ΣΑΞΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ	70	16263	ε. *Αμπούρο 22/5				
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. *Άλεξανδρεια 11/5				
ΣΑΠΩΦ	63	17876	δργει Πειραιά				
ΣΑΡΟΝΙΚ	79	5801	δργει Ρίο Ιανέρο				
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	δργει Πειραιά				
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	78	10299	ε. *Ακαπούτ 7/5				
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	δργει Λομπίτο				
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	δργει Πειραιά				
ΣΑΤΟΥΡΝΙΑ	71	8894	α. Τοίμα 1/5				
ΣΕΑΛΑΣ	63	10947	δργει Γαλαξείδη				
ΣΕΑΕΣΤΙΑ	62	6172	ε. Βηρυτός 24/5				
ΣΕΜΕΑΗ	63	11071	α. Τζέντα 16/5				
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	ε. Παρανάγκουα 16/5				
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	δργει Όρντες				
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Λ. Πάλμας 21/5				
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273					
ΣΕΝΟΡΙΤΑ ΜΑΡΙΑ	62	22156					
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	77	81438	άργει Πειραιά				
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	δ. Π. Σάιντ 30/4				
ΣΕΡΡΑΙ	73	30058	ε. Τζέντα 21/5				
ΣΗ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	69	12061	έπωλητη άλοδασπούς				
ΣΗ ΓΚΑΟΡΥ	60	7746	δργει Πειραιά				
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ε. Πειραιά 6/5				
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	ύπο παραλαβή				
ΣΗ ΜΠΕΡΝΤ	72	9824	ε. Ιταζάρι 9/5				
ΣΗ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	59	10075	έπωλητη				
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	δργει Πειραιά				
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΑΛΕΡ	64	1906	α. Κούρτος 22/5 διά Φλάσινγκ				
ΣΗ ΤΑ'ΓΙΝΤΚΕΡ	71	13631	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΗ ΤΑ'ΓΙΝΤ	71	9810	ε. Γιβραλτάρ 11/5				
ΣΗΓΚΑΛ	71	9767	δργει Ντώρμπον				
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ	57	2926	στήν Βούμπαν 7/2				
ΣΗΓΗΝΗΤΗ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	δ. Σουέζ 7/5				
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.....	73	16704	α. Σουάνση γιά Γκάλβεστον 11/9				
ΣΙΩΘΝΙΑ	68	10016	δ. Σουέζ 14/5 ·				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	δ. Γιβραλτάρ 14/5				
ΣΙΛΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΣ	76	11866	α. Χόγκ Κόγκ 17/5 γιά Καράτοι				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	δ. Παναμά 4/5				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΚΑΟΡΥ	56	6660	δργει Αντίκυρα				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272	ε. Μπαρανκίλα 9/5				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Σύμη 24/5				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Βένετια 10/5				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΠΑ'Υ	69	9305	α. Π. Σάιντ 18/5				
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΤΙ'	60	10631	δργει Πειραιά				
ΣΙΜΠΥΛΑ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Λόμ 20/5 γιά Αμπιτζάν				
ΣΙΦΩΝΟΣ	72	16018	ε. Τέμα 19/5				
ΣΙΦΩΝΟΣ	66	10663	α. Λ. Πάλμας 19/5				
ΣΙΦΩΝΟΣ Α'ΙΑΝΤ	81	10990	ύπο παραλαβή				
ΣΚΑΠΑΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077	δργει Πειραιά				
ΣΚΑΠΑΕΤ'ΙΚ	53	3899	όλη Χαλκίδα				
ΣΚΑΠΜΑΟΥΝΤ (δ.)	61	22018	όλη ήπαλεία στο Μη. Χομενί				
ΣΚΑΠΜΠΡΗΣ	71	9085	μετον. «ΜΠΡΗΣ», ε. Π. Σάιντ 18/5				
ΣΚΑΠΤΡΕ'ΙΝΤ (δ.)	60	21230	στο Χόρ Μούσα 15/5				
ΣΚΑ'ΥΦΡΟΣ	63	1280	δ. Δαρδανέλλια 4/5				

ΤΣΙΟΒΑΝΝΑ	64	9940	α. Αύγουστα 24/3 γιά 'Αχλάδι δ. 'Ελαιόνες 16/5	ΦΙΛΙΩ ΑΥΓΕΡΗ.....	59	7801	όργει Πειραιά προσάραξε Καράτοι 27/5
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ II	68	16258	α. 'Αμβέρος 18/5 γιά Βαλτιμόρη δργει Πειραιά	ΦΙΛΟΘΕΗ	61	9789	α. Λίβερπούλ 16/3
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	ε. Βανκούβερ 20/5	ΦΙΛΟΝ	80	11730	α. Πόρτ Σάιντ 20/5
ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	ε. Μόντρεαλ 19/5	ΦΙΘΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	α. 'Αλεξανδρεία 19/5
ΤΖΟΥΛΙΑ Δ	68	14569	α. 'Αμβέρος 18/5 γιά Κλέβελαντ δργει Πειραιά	ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥΓ'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974	ύπο παραλαβή
ΤΖΩΝ	71	13857	α. Μόντρεαλ 19/5	ΦΙΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	ε. Άνναπολις 18/5
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	α. 'Αμβέρος 18/5 γιά Κλέβελαντ δ. Μπ. 'Αιρες 17/5 γιά Ρωσία	ΦΙΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	δ. Σουέζ 14/5
ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	α. Μόντρι 1/5	ΦΙΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑΔΑ'ΙΕΡ	56	13408	α. Πόρτ Σάιντ 17/5
ΤΖΩΝ Κ	78	15364	δ. Παναμά 20/5	ΦΙΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΓΝΤΕΡ	72	7201	α. Φόρς 20/5
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	72	5303	δργει Πειραιά	ΦΙΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	όργει Πειραιά όργει Γάτα
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Μπ. 'Αιρες 17/5	ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Χιούστον
ΤΖΩΝ Π	68	12011	δ. Π. Σάιντ 30/4	ΦΙΛΟΡΥ	58	2874	όργει Πειραιά
ΤΖΩΝΗ	53	2731	δργει Μανφρέντονια	ΦΙΛΟΡΑ Κ	78	15364	έ. Χιούστον
ΤΖΩΝΗ	65	19750		ΦΙΛΟΡΑ Ν	73	17519	όργει Πειραιά
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Μασσαλία 20/5	ΦΙΛΟΡΑ II	60	5044	όργει Πειραιά
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Χόγκ Κόγκ 23/5	ΦΙΟΝΙΚΑΣ (δ.)	71	103291	όργει Πειραιά
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	α. Λέγκχορ 9/4 γιά Συρακούσαι	ΦΙΟΝΙΞ	69	11489	όργει Πειραιά
ΤΖΩΡΤΖ Λ	75	14786	α. Βανκούβερ 7/5	ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΖ II	58	10340	α. 'Αλεξανδρεία 15/5
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	ε. Ριο 'Ιανέριο 8/5	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63	16141	α. Ν. Όρλεάνη 23/5
ΤΗΣΟΥΣ	73	3717	δργει Χαλκίδα	ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΑ	70	10191	ύπο παραλαβή
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	58	6492	δργει 'Αστακό	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	α. Λάς Πάλμας 10/5
ΤΗΝΟΣ	68	8825	δ. Παναμά 21/5	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	11825	δ. Σουέζ 3/4
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	ε. Οριστάνο 5/5 γιά Βενεζουέλα	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΖ	73	10192	ε. Τής 23/5
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	δργει Πειραιά	ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	α. Αύγουστος 19/5 γιά Ρόττερνταμ
ΤΙΝΑ	65	1222	μετον. «ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ» ε. Λίβερπουλ 23/5	ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	όργει Πειραιά
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51288	άργει Ελευσίνα	ΦΟΡΟΥΜ ΣΠΙΡΙΤ	57	10371	όργει Πειραιά
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Μανιά 3/5	ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	δ. Ντόβερ 3/5
ΤΙΤΙΠΟΡ (δ.)	73	19922	α. Φρητόδων γιά Βόνη 11/4	ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	ύπο παραλαβή
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	άργει Ελευσίνα	ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444	όργει Πειραιά
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	63	31526	δργει Πειραιά	ΦΟΡΤΟΥΝΙΟΥ Υ	59	8665	ε. Μάλτα γιά έπισκεψης 24/11/82
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Καζαμπλάνκα 17/5 γιά Πειραιά	ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	ε. Μαυρίκιο 19/5
ΤΟΞΟΝ	77	15981	μετον. «ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ» ε. Λίβερπουλ 23/5	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	όργει Μπάρσα
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ά. Τζέντα 25/4	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΝ	79	9418	α. Καλκούτα 18/5
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	σε έπισκεψη Πειραιά 25/9/82	ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	α. Καντί 14/1 γιά Σεβίλη
ΤΟΡΜ ΤΖΕΣΙ	60	9838	δργει 'Αργοστόλι	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Ροδόπολη 14/3
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	δ. Παναμά 17/5	ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	α. Σ. Αραέντζο ('Αργ.) 23/5 γιά Ταιβάν
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	δργει Στυλίδα	ΦΡΙΟ ΙΤΟΛΦΙΝ	69	1581	ε. Λάς Πάλμας 19/5
ΤΟΥΔΙΠ	70	32756	ύπο παραλαβή	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Κέιπ Τάουν 14/5
ΤΟΥΛΙΠ Β. (δ.)	62	22272	α. Αμβούργο 13/5 γιά Ρόττερνταμ	ΦΡΟΣΩ	70	18328	δ. Σουέζ 15/5
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	δργει Πειραιά 30/4	ΦΡΟΣΩ Κ	70	9069	α. Δουνκέρκη 14/5 γιά Κανεδά
ΤΡΑΙΑ'ΙΑΤΤ	75	60670	α. Αλγκεδίρας 8/5	ΦΡΩΤΕΙΝΗ	77	19253	ε. 'Αλεξανδρεία 17/4
ΤΡΑΙ'ΙΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	α. Ν. Όρλεάνη 22/5	ΦΡΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε	70	11169	δ. Γιβραλτάρ 7/5
ΤΡΑΙ'ΟΥΜΟ (δ.)	68	46827	ε. Ν. 'Υρκη, έπισκεψης 18/5	ΦΡΩΤΕΙΝΗ Λ	76	33107	δ. Κωνιπόλη 28/4
ΤΡΑΙ'ΙΣΤΑΡ (δ.)	66	36548	α. Γκάλεστον 13/5	ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	όργει 'Αστακό
ΤΡΑΝΣ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	64	7070	α. Σ. Νικολάς ('Αργ.) 21/5	ΧΑΛΑΡΕΝ	60	6725	δργει Πειραιά
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΖ	67	6756	δ. Σουέζ 22/5	ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	όργει Πειραιά
ΤΡΑΝΣΤΟΥΡΑΝΤ ΓΟΙΑΙΟ	57	9045	δργει Ηγουμενίτσα	ΧΑΡΡΥ Δ	69	4025	α. Ράσσα γιά Ακαμπτα 13/5
ΤΡΑΝΣΤΣ, ΣΕ'Υ'ΑΟΡ	59	3865	δργει Χαλκίδα	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	66	31149	ε. Μπράουνοβιλ 3/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΗΝΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	α. Π. όφ Σπαιν 6/5	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ	70	16149	δ. Σουέζ 9/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ	66	25327	ε. Πειραιά 6/5	ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	α. Πειραιά 22/5 γιά 'Αλιβέρι
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΖΤΕΡ	65	21381	α. Ρίτσαρτης Μπαίη 9/5 γιά Ν. Όρλεάνη	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	όργει Πειραιά
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	άργει Αλίβερι	ΧΕΛΑΜΑΡ	60	4657	όργει Πειραιά
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΟΣΕΑΝ (μ.)	67	43330	ε. Καράτοι 7/1	ΧΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ	69	10016	ε. Σινκάνκ 21/3
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	δ. Ντόβερ 6/5	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	δ. Παναμά 19/4
ΤΡΕ'ΙΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ	64	17295	δ. Σουέζ 29/3	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ε. Μουτσούρε 29/3
ΤΡΕ'ΙΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	α. Δρέπανο 6/5 γιά Λάγος	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	ε. Κόμπη 11/5
ΤΡΙΒΕΔΑΣ	74	11644	δ. Θέρατην διλ. 10/4	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Βάλειφιλντ 20/4
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	65	41470	α. Ν. 'Υρκη 18/5 γιά 'Αρούμπα	ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ	68	10121	δ. Παναμά 16/3
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	δργει Πειραιά	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Ραγκούν 17/4
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Ντουαντίπου 6/5	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	δ. Κωνιπόλη 9/2
ΤΡΟΙ'ΙΕΝΜΠΕΑΣ	60	9255	προσάραξε 'Αμπου. 17/5	ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	όργει Χαλκίδα
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	α. Τζέντα 12/5 γιά Σουέζ	ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Μολέντο 10/5
ΤΡΟΥ'ΥΤΕΝΜΠΕΑΣ	74	11644	α. Τζέντα 20/5	ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	ε. Λίμη Μπαΐ 13/5
ΤΣΑΙ'Ι ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	58	6867	α. Μπέρα 9/4	ΧΙΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	61	11587	ε. Βάλβις Μπαΐ 19/10/82
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Σπέτζια 23/5	ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	ε. 'Αμβέρος 10/5
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	δργει Στυλίδα	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	64	4464	α. Ρεσίφε 14/5 γιά Σάντος
ΤΣΙΓΙΩΝΤΑ	65	17713		ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	ε. Ντόρμπιτα 16/5
ΤΥΧΗ	70	10886	στο Μπντάρ 'Αμπάς 5/53	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΟ	68	5527	ε. Κάρντιρ 21/5
ΥΔΡΑ	66	8306	προσάραξε Μπιζέρτα 17/3	ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	57	8487	ε. Μπιζέρτα 18/5
ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΡ	57	10067	άργει Πειραιά	ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	60	12832	δ. Σουέζ 19/4 έπωληθη διαλυτές
ΥΔΡΑ ΓΚΛΟΡΥ	56	100589	δργει Πειραιά	ΧΙΩΝ ΣΕΝΤ	79	1594	α. Λ. Πάλμας 16/5 γιά Θέουτα
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	α. Ριο 'Ιανέριο 14/3	ΧΙΩΝ ΣΗΔΩΝ	75	16421	α. Τζένταν 24/5 γιά Σουέζ
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	δ. Πόρτ Σάιντ 20/5	ΧΙΟΛΑΝΤ	61	4877	όργει Αργοστόλι
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	άργει Πειραιά	ΧΟΟΥΠ (δ.)	64	33316	όργει Χαλκίδα
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Σιγκαπούρη 21/5	ΧΟΧΕΝΗΜΠΕΛΑΣ	67	9433	α. Χιούστον 1/4
ΦΑΙΛΑΞ	70	11489	άργει Πειραιά	ΧΡΗΣΤΟΣ Α	70	2997	όργει Τζιμπούτι
ΦΑΙΔΡΑ	72	3172	ε. Αλεξανδρεία 11/5	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ	72	4999	ε. Πόρτ ντ Μπούκ 24/5
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	δργει Εμπειρ. 27/5/82	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II	67	3831	όργει Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	α. Πενασκόλα 6/5 γιά Τουρκία	ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145	όργει Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	άργει Πειραιά 25/4/82	ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	ε. Πόλιν ά Πιέρ 15/5
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές	ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	όργει Πειραιά
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	912	α. Ρεσίφε 11/4 γιά 'Ιράν	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ	78	16935	ε. Τζώρτζαουν 23/5
ΦΑΙΡΟΥΓ'ΙΝΤ	64	16299	ε. Κίελο 22/5	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ. II (δ.)	61	10434	α. Κακινάτα 21/5 γιά *Ειβονμασούθ
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Αΐσι 4/5 γιά Γιοσού	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	66	41946	α. Σιγκαπούρη 5/5
ΦΑΛΚΟΝ	60	4100	δργει Σεπτεμέντες 27/5/82	ΧΡΥΣΑΝΘΕΜΑ	69	28203	α. Λός 'Αντιζέλες 6/5
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΓΓΕΛ	77	9477	α. Πενασκόλα 6/5 γιά Τουρκία	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ	70	3025	ε. *Άκαμπτα 14/5
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΖΕΛ	63	9854	άργει Πειραιά 24/5/82	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ Γ. Λ	71	16246	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	ε. Αυβέρος 24/5	ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	όργει Ντώρμπαταν
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΡΡΟΟΥ	66	10046	άργει Πειραιά 28/8	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	όργει Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΤΑ	62	9890	άργει Πειραιά 26/4/82	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	ε. Λάγος 11/5	ΨΑΡΑ	56	8524	ύπο παραλαβή
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	δ. Γιβραλτάρ 21/5	ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ	65	7952	α. Π. Έλιζαμπεθ 12/5
ΦΑΝΗΣ	55	3382	άργει Τζουνι	ΨΗΛΗ	65	12369	δ. Σουέζ 24/2
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Σ. Φραγκιάκο 22/5 γιά Παναμά	ΨΗΑΟΡΕΙΤΗΣ	75		

Τά ύπό ξένες σημαίες



ΑΒΕΝΙΡ (π.δ.)	62	10753	άργει Λευκόσ μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	α. Ντώριταν 25/5 γιά Βάθβις Μπαιν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)	62	5930	α. Πειραιά 19/5 γιά Χαλκίδα
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	α. Ν. Όρλεάνη 10/5
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	άργει Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. (κ.)	50	2167	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ			
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)	77	120204	α. Γιβραλτάρ 17/5
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Ν. Όρλεάνη 26/4
ΑΓΚΟΡΑΖ (Μδα.)	62	8975	δ. Σουεζ 21/5
ΑΓΡΙΠΑΙΑ (π.)	57	9144	προσδράξεις
ΑΔΕΦΑΙΑ (π.)	66	11536	ε. Α'βιλες 10/9
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	73	18328	ε. Α'μπερία 18/5 γιά Ρόττερνταμ
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	άργει Πειραιά
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	άργει Σαντορέτο
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ'	71	4940	α. Λάγος 13/5
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	α. Μαμούνια 12/5 γιά 'Αρούμπα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)	82	11988	α. Τάραντο 20/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.δ.)	81	18495	δ. Κωνίπολη 19/5
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΟΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	δ. Κωνίπολη 15/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΙΝΟΦΟΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Σουέπτα 18/5 γιά Μαντράς
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Φός 23/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	59	8724	άργει Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	δ. Πόρτ Σαντ 23/5
ΑΘΛΩΣ ΙΨ(κ.)	66	1716	άργει Πειραιά
ΑΙΓΑΙΟΣ (π.)	61	4364	μεσογειακές μεταφορές
ΑΙΓΑΙΟΣ ΓΟΥΙ'ΙΣΤΟΜΟ (π.)	72	11185	α. Τζέντα 24/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	ε. Μπ. 'Άρες 10/5
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (π.)	74	12498	α. Δ. Πάλμας 21/5
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΑΤΣΙΚ (π.)	74	12498	ε. Σαγκάη 11/5
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΑΤΑΚΙΚ (π.)	77	12498	άργει Μπάρα
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΕΓ'ΙΒΕΡΥ (π.)	71	15205	δ. Σουεζ 30/4
ΑΙΓΑΙΟΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	δ. Σουεζ 11/1
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΚΟΥΠΟΓ (π.)	72	11185	ε. Κρήτης 16/5
ΑΙΓΑΙΟΣ ΣΩΝΙΚ (π.)	73	12498	ε. Τζένταν 23/5
ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΑΙΔΗ (π.)	69	9199	ε. Πειραιά 9/5
ΑΙΓΑΙΟΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	άργει Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Αΐοι 16/5 γιά Μπαγκόκ
ΑΙΤΚΟΝ*	71	27958	α. Λός 'Αντζελες 6/5
ΑΙΤΝΑΝΤΑΙ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	α. Σιγκαπούρη 8/5 γιά Χουλαγκόου
ΑΙΤΝΑΝΤΑΛ (Μαλ.)	65	9223	ε. Γκλέβεστον 23/4
ΑΙΤΡΗΝΗ ΓΚΛΑΞΕΥ (π.)	69	15850	α. Ν. Όρλεάνη γιά Λά Γκουαρία' 21/5
ΑΙΤΡΗΝΗ ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	69	6200	μετον. «ΜΕΛΟΝΤΥ» ε. Ν. Όρλεάνη 9/5
ΑΙΤΡΗΝΗ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	α. Ν. Όρλεάνη 1/5
ΑΙΤΡΗΝΗ ΡΑΨΩΝΤΥ (κ.)	67	29256	άργει Πειραιά
ΑΙΤΡΗΝΗ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	8914	δ. Πόρτ Σαν 1/5
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Σάν Φραγκίσκο γιά Α. Ανατολή 17/5
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	α. Χάμπτον ρόδες 6/5 γιά Ισπανία
ΑΙΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	α. Λός Πάλμας 20/5
ΑΙΚΜΗ (π.)	68	4158	άργει Σ. Πέντρο
ΑΙΚΡΟΝ	72	62701	α. Ν. Όρλεάνη γιά Κόντ 14/5
ΑΙΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	ε. Σάρος 18/5
ΑΙΛΑΜΕΤ'ΙΝ (π.)	62	10403	άργει Χαλκίδα
ΑΙΛΕΩΝ (π.)	57	2707	άργει Έλευσινα
ΑΙΛΕΝΤΕ'ΙΛ (δ.)	70	51615	άργει Έλευσινα
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (μη.)	71	68731	α. Σιγκαπούρη 13/5
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ (π.)	69	10722	άργει Γαλαξείδη
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	άργει 'Αλιβέρι
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ*	58	4877	άργει Χάιφα
ΑΙΛΕΞΑΝΤΕΡ Κ. (Α.β.δ.)	60	12762	ε. Τσέκα 22/1
ΑΙΛΕΞΑΝΤΕΡ ΙΙ (π.)	74	6042	άργει Γαλαξείδη
ΑΙΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΡΑΣΤ (π.)	62	7704	άργει Πειραιά
ΑΙΛΕΞΗΣ	89	12252	δ. Σουεζ 7/3
ΑΙΛΑ (π.)	66	4478	α. Ντουάλα 7/5
ΑΙΛΑΚΑΖΑΡ (Σιγκ.)	73	15382	ε. Χαλκίδα 28/3
ΑΙΛΑΚΜΑΝ*	66	27985	άργει Χώνκεαντ
ΑΙΛΥΚΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	άργει 'Αλιβέρι
ΑΙΛΑΦ ΜΙΣΕΑ (μ.)	56	1873	α. Μονάδα 30/4
ΑΙΛΑΦΙΤΟ (π.)	63	15929	α. Ούντεβλα 23/5
ΑΙΜΑΖΟΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	α. Ν. Ύόρκη 18/5 γιά Μεξικό
ΑΙΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	α. Ρ. ντε 'Ιανόριο 13/5 γιά Ν. Ύόρκη
ΑΙΑΡΑΠ (π.)	60	4735	ε. Τζέντα 12/4
ΑΙΑΡΑΥΛΙΔΑ (π.)	82	13800	α. Ντουμπάι 1/8
ΑΙΜΒΡΩΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Τζέμπελ 'Αλι 6/5 γιά Αρτζούνα
ΑΙΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Ναπέρ 22/5 γιά Μανγανούνι
ΑΙΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	α. Μπανγκάρη 12/11/82 γιά Καράτσι
ΑΙΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές
ΑΙΜΤΥ (λιβ.)	65	12495	α. Σιούζο 12/5 γιά Ούλανδ
ΑΙΝΑΜΑΡΙΑ (π.)	58	8952	άργει Τζέμπελ 'Αλι
ΑΙΑΝΤΑΣΙΑ (π.)	59	4493	ε. Τέντ 6/4
ΑΙΑΝΡΟΣ Α'ΙΑΝΤ	67	21457	α. Φιλαδέλφεια 7/5
ΑΙΑΝΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Σεπετίμα 22/5 γιά ισιά
ΑΙΑΝΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Σιγκαπούρη 20/5
ΑΙΑΝΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Κουνχουανγκότη 1/5
ΑΙΑΝΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	δ. Σκο 14/5
ΑΙΑΝΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Τζέντ 6/5 γιά ΗΠΑ
ΑΙΑΝΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Ν. Όρλεάνη 17/5
ΑΙΑΝΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	α. Ντάλιαν 6/5 γιά Κωνσταντζίδη
ΑΙΑΝΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άργει Πειραιά
ΑΙΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΙΑΝΤΑ Ι (κ.)	76	4617	ε. Π. Σάιρ 3/5
ΑΙΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	α. Πειραιά 20/5 γιά Σούδα
ΑΙΑΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	άργει Χαλκίδα
ΑΙΑΝΤΣΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	ε. Πειραιά 20/4
ΑΙΑΝΤΣΕΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	68	9122	α. Κασσιούνγκ 6/5
ΑΙΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129865	α. Τζουδίμα 18/5
ΑΙΞΙΟΣ (π.)	57	2299	άργει Τραπάνι
ΑΙΠΟΛΩΝ*	68	27989	α. Λ. 'Αντζελες 9/5
ΑΙΠΟΛΩΝ	69	5872	
ΑΙΠΟΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	
ΑΙΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	
ΑΙΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ.Υ.('Ονδ.)	57	10609	
ΑΙΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	

ΑΙΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	α. Βαρκελώνη 17/5
ΑΙΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003	α. Σιγκαπούρη 16/5
ΑΙΡΓΥΡΟ (κ.δ.)	67	1523	άργει Λευκάδα
ΑΙΡΗ ΟΚΤΩ (κ.)	73	2934	ε. 'Αλεξανδρεια 14/5
ΑΙΡΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	δ. Π. Σάιρ 16/5
ΑΙΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)	64	36115	α. Μπρίντιτζ 30/4 γιά Πύλο
ΑΙΡΙΣΤΟΤΕΑΛΗΣ 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	α. Μπλέ 24/5 γιά 'Αμβούργο
ΑΡΧΟΝ (δ.)	74	56988	άργει Πειραιά
ΑΡΧΟΝ (δ.)*	66	35280	α. 'Αντοφαγάστα 19/5 γιά Τοκοπίλα
ΑΣΙΑ ΦΡΗΣΕΡ (π.)	63	6478	α. Τζέντα 11/5
ΑΣΤΡΟ (κ.)*	52	1559	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Α'ΙΑ(η)	71	1453	ε. Κέιν Τάουν 17/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	69	6754	δ. Κωνιόλη 5/5
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	28398	άργει Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ (η)	60	19962	άργει Τρινκομάλη
ΑΤΑΛΑΣ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ	82	23000	
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078	άργει Αστακό
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785	ε. Ρίο Γκράντε 7/5
ΑΦΡΙΚΑΝ ΦΡΗΣΕΡ (π.)	64	6474	α. Βρέστη 18/5 γιά Τζέντα
ΑΦΡΙΚΑΝ ΒΑ'ΙΟΛΕΤ Ι (π.)	66	2966	α. Κίνγκοτον 18/3
ΒΑΓΓΕΛΗΣ (η)*	69	12360	δ. Σουεζ 18/3 ~
ΒΑΛΑΝΗΣ (κ.)	68	1593	α. Κάρντιφ 24/5 γιά 'Ελ Τζαζάρι
ΒΑΛΔΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (η)	68	2895	α. Λ. Πάλμας 18/4
ΒΑΝΤΚΟΥΑΡΤ (κ.)	71	19392	α. Σιγκαπούρη 19/4 γιά Παοίρ Γκουντάρηκ
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917	α. Ράδ Τανύρα 20/5
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (η)*	59	3143	άργει Πειραιά
ΒΕΝΟΥΣ (Μαλ.)	62	4991	α. Πειραιά 29/4 γιά Αύγουστο
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'ΙΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΡΑ *	65	24314	α. Λάδ Πλάμας 11/5
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654	ε. Τζένταντ 17/5
ΒΙΝΕΚΑΝΟΥΣ (λιβ.)	64	15716	α. Μπράουναβιλ 14/5
ΒΙΟΥΝΙΤΥ* (Μαλ.)	68	28879	άργει Πειραιά
ΒΙΟΥΡΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μαλ.)	59	8647	α. Κάρντιφ 11/3
ΒΙΟΡΓΟΣ (Μαλ.)	60	3351	ε. Τριέστη 15/4
ΒΙΟΡΓΟΣ ΥΟΥΝΙ (δ.π.)	62	4137	ε. Λάδ Μίνας Μπαιν 12/5
ΒΙΚΑΣ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (δ.π.)	65	4183	ε. Φουτζέρια 20/5
ΒΙΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2891	ε. Μελίλι 12/5 γιά Καλούδης Λιμένες
ΒΙΚΑΛΙΑΝΤ (δ.)	72	81257	ε. Ράδιαντα 9/3
ΒΙΚΑΛΜΠΑΛ ΜΕΝΤ	62	54926	άργει Πειραιά
ΒΙΚΑΝΤΕΜ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Βιτόρια 17/5 γιά Μπαβναγκάρ
ΒΙΚΟΥΝΤ ΑΙ'ΙΑΝΤΕΡ (η)	65	21261	α. Βισσάτα 12/5
ΒΙΚΟΥΝΤ Α'ΙΑΝΤΕΡ (η)	68	1804	ύπο παραλαβή
ΒΙΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΝΤ ΝΤ*	70	11525	ε. Μοντεβίδεο 14/5
ΒΙΚΟΥΝΤ ΥΟΡΙΟΡ (η)*	60	8940	ε. Ρόττερνταμ 16/5
ΒΙΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟ*	67	60433	ε. Ν. Όρλεάνη 20/5
ΒΙΚΟΥΝΤ ΕΣΠΛΑΟΡΕΡ (κ.)	67	2997	άργει Πειραιά
ΒΙΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (η)	63	6828	α. Σαλβαντόρ 13/5
ΒΙΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (η)	68	9067	ε. Φόδινες 19/5
ΒΙΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (η)	62	8891	α. Νταμάρι 2/4
ΒΙΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗ Ζ*	63	10141	α. Λένγχορν 19/5
ΒΙΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (η)	74	109693	άργει 'Αλιβέρι
ΒΙΚΟΥΝΤ ΝΤΟΦΙΝ (η)	68	9070	ε. Μαπούτο 26/2
ΒΙΚΟΥΝΤ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (η)*	60	4470	ε. Ιμινχάμ 21/5
ΒΙΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (η)*	68	9079	α. Σιγκαπούρη 24/5 γιά Μπάνταρ
ΒΙΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (η)	68	9067	α. Κολόμπι 17/5
ΒΙΚΟΥΝΤ ΣΕΥ'ΛΟΡ (κ.)	74	3279	α. Ν. Όρλεάνη 5/5
ΒΙΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (η)	73	6415	α. Πειραιά 4/5 γιά Μάλτα
ΒΙΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (η)	75	3520	α. Ν. Όρλεάνη 18/5
ΒΙΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.).	71	102326	άργει Πειραιά	KATERINA.....	68	15842	άργει Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	61	18202	ε. Βενετία 2/5	KATIA C.(π.)	57	1324	α. Μπαχρέιν 17/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	άργει Χαλκίδα	KATINA (κ.)	59	2850	ε. Πειραιά 18/4
ΔΑΣΑΚΙ*	72	14334	α. Ριό ντε' Ιανέριο 17/4	KATA ΕΞΠΡΕΣ (η)	62	5870	α. Βίγκο 19/5
ΔΑΦΝΑ (κ.)	63	11575	α. Σιγκαπούρη 21/1	KATRINAMAR (η)	65	9799	α. Αμέριρα 20/5
ΔΑΦΝΗ (μ.)	63	30886	α. Ν. Ύόρκη 10/5 γιά 'Αρούπτα	ΚΕΙ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694	άργει Μητσκουωτέρ
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π)*	71	17805	α. 'Αλ Ρουέι 17/5 γιά 'Ιαπωνία	ΚΕΙ'Π ΓΚΡΕΚΟ (κ)*	60	6978	προσάρξεις 14/5 γιά Τζιμπούτι
ΔΙΑΜ (π)*	60	8750	δ. Σουέζ 14/5	KENTAUROΣ (λιβ.)	58	5709	
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Φρηγάντη 7/5 γιά Σιγκαπούρη	KERBAN (η)	61	10444	α. Σιγκαπούρην 11/5 γιά 'Ινδονησία
ΔΩΤΩ	68	35191	α. Χάρπτον 20/5 γιά 'Ιταλία	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΛΑ'ΙΤ (κ)	67	21706	ε. Τζέντα 9/2
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	ε. Πειραιά 23/5	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΣ (Μ')	52	5674	ε. Π. Σάδι 13/5
ΕΚΤΩΡ (κ.)	72	4922	ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/5	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (Μ')	57	5250	δ. Κωνίπολη 24/4
ΕΔΑ ΜΑΝΑ ΜΟΥ (η)	63	24810	άργει Γαλατείδη	ΚΙΜΩΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ (η)	61	13308	ε. Πειραιά 27/1 υπό ρυμούληση
ΕΔΕΙ'ΙΣΤΡΙΑ IV (κ.)	52	2484	άργει Χαλκίδα	ΚΙΛΕΙΔΟΙ (η.δ')	59	20880	ε. Κολόδιτο 27/4
ΕΔΕΙ'ΙΣΤΡΙΑ V (κ.)	55	4037	μεσογειακές μεταφορές	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ II (η.η')	57	4336	δ. Κωνίπολη 23/4
ΕΔΕΝ	67	27989	άργει Χώκεαντ	ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (η')	69	15474	
ΕΔΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Σιγκαπούρη 1/5	ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	δ. Κωνίπολη 18/5 έπωλήθη
ΕΔΕΥΘΕΡΙΑ Μ.δ)	65	38279	α. Καζαπλάνκα 6/5	ΚΟΡΑΛΙ (δ.)	64	37348	μεσογειακές μεταφορές
ΕΔΕΥΣΙΣ (Μαλ)	65	9694	α. Σπέτζα 6/4 γιά 'Αβάνα	ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	α. Μπούλεν Μπαΐ 8/5 γιά Λά Σαλίνα
ΕΔΕΡΑΝΤΑ*	73	17042	άργει Μαλάγκη Μπαΐ	ΚΟΤΟΥΚΟΝ (Ζ.δ.)	75	16221	άργει Πειραιά
ΕΔΙΖΑΜΠΕΟ Ι (π.δ)	59	12662	α. Ράς Τανούρα 8/5	ΚΟΥΗΝ ΣΗ (κ)	55	4565	α. Μ. Πλάύουθ 22/5 γιά Βαγγαρές
ΕΔΛΑΣ ΦΡΗΣΕΡ (π)	63	4390	α. Κουβέιτ 16/5 γιά Β. 'Αφρική	ΚΡΑΝΤΩΡ (η)	64	2304	ύπο παραλαβή
ΕΔΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	α. Χόρβη 12/5 γιά Κλαιπέντα	ΚΡΙΟΣ (η)	60	4089	άργει Πειραιά
ΕΔΛΕΝΙΚ Α'ΙΛΑΝΤ (Σιγκ.)	82	5225	α. 'Αμβέρσα 19/5	ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛΑ (κ.)	42	3129	α. Μπαριμάντος 6/5 γιά Κούβα
ΕΔΛΕΝΙΚ ΚΕ'Π (Σιγκ.)	82	4280	δ. Γιβραλτάρ 22/5	ΚΡΙΟΣΟΣ (λιβ.)	58	5058	προσάρξεις 11/5
ΕΔΛΕΝΙΚ ΝΤΑΥΟΝ (οιγκ.)	81	4280	ε. Βιρτούτο 20/5	ΚΥΘΗΡΑ	70	16043	μεσογειακές μεταφορές
ΕΔΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ (η)	72	13294	μετον. «ΠΛΑΥΒΙΟΥΣ» ε. Χόρβη 18/5	ΚΥΚΑΟΠΑΣ (λιβ.)	57	9118	ε. Αλεξανδρεία 19/4
ΕΔΛΕΣΠ ΚΑΓΡΟΥ (Σιγκ.δ)	75	45001	α. Χόρβη 27/4 γιά 'Αρούπτα	ΚΥΜΩ (δ.)	56	24234	ε. Αμπερτράντα 24/5
ΕΔΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/5	ΚΥΝΘΙΑ*	69	11315	ε. Βιρτούτο 7/5
ΕΔΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΗΒΟ (δ)	73	03961	άργει Μπρωνέι Μπαΐ	ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	άργει Ιτέα
ΕΔΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΙΤΖ	76	22893	δ. Σάιντ 13/5	ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.)	63	24424	στη Λισσαβώνα 18/2
ΕΔΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Τέζντα για 24/5 γιά Ράς Τανούρα	ΚΩΣΤΩΝΤΑΣ (Μαλ)	60	3325	α. Σ. Ζιγκαπούρη 20/5 γιά Κουήναλαντ
ΕΔΛΗ (Μελ*)	66	9135	άργει Πειραιά	ΛΑΒΙΝΙΑ Β.	77	15949	α. Λ. Πάλμας 24/5
ΕΔΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές	ΛΑΙΔΑ ΝΤΙΝΑ (κ)	68	1426	ε. Πειραιά 15/5
ΕΔΛΤΑΝΙΑ (κ.)	65	7498	α. Μπιλούπος 23/4 γιά 'Αβάνα	ΛΑΙΚΩΝΙΑΝ (δ.)	53	11230	άργει Κολούμπια ρίβερ
ΕΔΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41477	α. Μπωντόν 2/5	ΛΑΚΩΝΙΑΝ (δ.)	67	49339	μεσογειακές μεταφορές
ΕΔΠΙΔΑ (δ.)	70	119729	πρός διάλυση 4/5	ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΑΙΩΤΗΣ (Μαλ)	78	11162	άργει Πειραιά
ΕΔΠΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ (η)	60	45988	άργει Πειραιά	ΛΑΜΠΡΟΣ ΤΣΑΓΑΙΩΤΗΣ (Λαβ.)	62	8819	α. Γενοβέα για Π. Σάδι 18/5
ΕΡΓΙΝΑ Ι (η)	61	9335	α. Αμβέρσα για Νιγηρία 20/5	ΛΑΡΑ (κ.)	56	6921	α. Ροζάριο 29/1 γιά Κούβα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ)	68	22244	προσάρξεις 8/2 στό Τιράνη
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑΝ (η)*	59	7059	άργει Πειραιά	ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ)	69	2993	α. Βαρκελόνη 17/5 γιά Τρίπολη
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	άργει Ιτέα	ΛΕΜΠΡΟΝ (κ.)	60	4068	άργει Πειραιά
ΕΥΔΙΜΕΝΗ	79	29875	δ. Γιβραλτάρ 24/5	ΛΕΝΑ*	68	22449	α. Ρίο Γκράντε 29/4 γιά Ρωσία
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/5	ΛΕΝΑΙΔΗ Π. (η)	68	15761	ε. Κόμπη 14/5
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (η.)	69	8676	δ. Μπρωνόμποτελ 1/5	ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (η)	63	8427	α. Ν. 'Αιρες 23/4
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (η)*	69	10900	δ. Κωνίπολη 3/5	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ. (η)	61	8627	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΕΦΟΥΡΑ (δ.)	65	35406	άργει Ιτέα	ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	α. Υμούντεντ 17/5
ΖΑΚ (η)	62	10028	δ. Ζαΐρα 2/5	ΛΕΥΕΡΟΠΟ (η)*	62	14027	α. Ταρραγκόνα 15/4 γιά Χαλκίδα
ΖΕΥΣ Ι (η)	60	17447	άργει Μπλάκυουάτερ	ΛΕΥΚΑΣ (κ)	65	2435	α. Κόμπη 12/5 γιά Μπάκυουάτερ
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	άργει Πειραιά 19/3/82	ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	δ. Ντόβερ 18/5
ΖΗΝΑ (λιβ)	68	31093	α. Ντάρμπαν 18/4	ΛΗΗΤΩ (η)	72	6106	άργει Πειραιά
ZINK ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡΠη*	66	10051	ε. Μπάρες 20/5	ΛΙΖΑ (η)	58	8370	ε. Μπαντάρ 'Αμπας 9/4
ΖΩΗ (δ)	67	43231	δ. Σουέζ 23/4	ΛΙΑΛΑ (η.)	50	2734	άργει Πειραιά
ΗΡΑ	79	16390	δ. Γένοβα 13/5	ΛΙΑΥΜΑΡΕΣ (κ)	68	1599	άργει Πειραιά
ΗΡΑΚΑΗΣ (λιβ)	58	5266	ε. Θέουτα 8/5	ΛΟΡΔΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ ΒΥΡΩΝ (ΑΓΓ)	81	16700	άργει Τάιν 22/11
ΗΡΑΚΑΗΣ (λιβ)	53	5691	ύπο παραλαβή	ΛΟΡΕΝΤΟΣ ΚΕΡΖΟΝ (ΑΓΓ)	81	16700	άργει Τάιν 22/11
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003	άργει Μπάρα	ΛΟΡΕΝΤΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.	68	39617	άργει Χαλκίδα
ΘΑΝΑΣΗ Σ. Μ. (Μαλ)	765	37431	ε. Λισσαβόνα 20/5	ΛΟΥΣΥΖ (η.)	54	2557	άργει Χαλκίδα
ΘΑΡΡΟΣ (η)	63	3293	άργει Αγ. Δομίνικο	ΜΑΓΡΙΝ Ρ. ΚΩΧ (μ)	75	136991	άργει Πειραιά 18/7/82
ΘΑΣΟΣ (δ) Σιγκ.	74	51501	α. Σιγκαπούρη 23/5 γιά Ράς Τανούρα	ΜΑΓΚΡΑΝΙΑ ΣΠΕΣ (κ)	47	5010	μεσογειακές μεταφορές
ΘΕΟΔΩΡΑ	72	69874	μετον. «ΕΙΡΗΝΑ» ε. Σιγκαπούρην 2/4	ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (η)	69	16840	α. Τουσιπάρο 4/4 γιά 'Οίτα
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ)	61	8943	δ. Σουέζ 13/5	ΜΑΙΓΝΗ ΣΤΡΟΣ	69	13681	α. Σ. Λορέντζο (Άργ.) 21/5
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (η)	61	9266	ε. Ασσάμπτ 7/5	ΜΑΟΥΝΤ ΠΛΑΙΟΝ (κ)	68	6116	α. Σπέτζια 16/5 γιά Γιβραλτάρ
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ)	58	11765	δ. Σάδι 23/5	ΜΑΡΙΑ Ν. Κ. (η)	64	3947	άργει Μπιλμπάρο
ΘΕΟΧΑΡΗΣ (π.)	68	9803	ε. Π. Κωνίπολη 2/5	ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.η.)	60	13339	α. Χιούστον 18/5
ΘΟΔΩΡΟΣ II (κ)	60	3847	ε. Σιγκαπούρη 21/4	ΜΑΡΙΠΑΚΙΑ Ρ. (η)	73	4550	άργει Πειραιά
ΘΥΕΛΛΑ (μ.)	66	40933	α. Κόμπη 17/5 γιά Παναμά	ΜΑΡΙΠΑΙΑ (δ.)	67	43849	άργει Τάιν 22/11
ΙΜΑ*	68	27989	ε. Π. Ελίζαμπετ 11/5	ΜΑΡΙΠΑΙΑ ΛΥΔΑ (κ)	74	30341	άργει Πειραιά
ΙΝΔΙΑΝΑ (λιβ)	77	11280	δ. Ντάρμπαν 18/5	ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ III (κ.δ)	65	46941	άργει Πειραιά 14/10/82
ΙΟΝΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ (Μαλ)	52	2497	ε. Π. Ελίζαμπετ 11/5	ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ IV (δ.η.)	65	13512	δ. Π. Σάδι 20/5
ΙΟΝΙΑΝ ΑΤ'ΙΛΑΝΤ (Μαλ)	52	4828	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ)	69	8773	ε. Ιτατζί 13/5
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ)	54	7528	ε. Πόρτα 24/5	ΜΑΡΙΝΕΡ ΙΙ (η)	68	10099	α. Τρινκούδηλη 14/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΙΣ' (Μαλ)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΝΕΡΑ Λ. (η)	66	57027	α. Ράς Σουέζερ 18/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΙ'ΝΤ (Μαλ)	45	3684	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΤΣΑ ΙΙΙ (η)	61	30236	δ. Π. Σάδι 16/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΤΣΑ ΙΙΙ (η.)	65	10596	ε. Π. Σάδι 7/5
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΩΝ ΣΤΙΛΙΔΑ (η)	65	72336	άργει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝ (Μαλ)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΩΝ ΣΤΙΛΙΔΑ (η.)	65	17238	άργει Στυλίδα
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (η)	61	8999	δ. Ντόρεντον 13/5	ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ)	61	8831	άργει Λευκάδα
ΙΟΝΙΑΝ ΡΕΤΕΡΑΣ (η)	55	1599	α. Μπούτο 17/5 γιά Μπέρα	ΜΕΔΑΤΕΜΙ ΙΙΙ (η)	68	15761	ε. Βαλέντος 20/5
ΙΟΝΙΑΝ ΑΝΑΡΕΔΑΣ (η)	57	3826	ε. Σ. Σεπάνη 19/1/82	ΜΕΓΑΤΡΙΠ ΕΡ (η)	61	3903	άργει Κουβέιτ
ΙΟΝΙΑΝ ΓΡΕΩΡΗΣ*	63	16984	στον Πειραιά 26/12	ΜΕΡΡΥΠΛΑΝΤ (η.)	60	3745	άργει Αλεξανδρεία
ΙΟΝΙΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	άργει Πειραιά	ΜΕΡΡΥΠΛΑΝΤ (η.)	66	71337	ε. Βόννη 30/1/81, (άποθήηκη)
ΙΟΝΙΑΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.η.)	54	10993	α. Σάν Σεμπούσιον 17/5	ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (η.)	61	9194	άργει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Ε. (η)	52	2674	άργει Σαρέά	ΜΕΣΙ	69	9650	α. Αλεξανδρεία 22/5
ΙΟΝΙΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (η)	62	9222	ε. Ντόρενταν 16/5	ΜΕΣ. ΑΡΕΤΗ (δ)	70	17355	α. Σιγκαπούρη 14/5 γιά 'Ινδονησία
ΙΟΝΙΑΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	ε. Σουάμπια 22/5	ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ)	72	17355	α. Γουέλιγκτον 11/5 γιά Σιγκαπούρη
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ)	66	3168	α. Πειραιά 21/5 γιά 'Ισπανία	ΜΕΣΕΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	α. Αλεξανδρεία 21/5
ΙΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές	ΜΕΣΕΣΗΝΙΑΚΗ ΦΟΛΓΑ (δ.)	76	75125	α. Ν. Μπόκας 7/5 γιά Ντόγκες
ΙΑΡΝΤΙΦ (κ)	71	9206	δ. Σουέζ 19/4	ΜΕΣΕΣΗΝΙΑΚΗ ΦΥΣΙΣ (δ.)	77	76149	ε. Πόιντ

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	α. Ν. Όρλεάνη 19/5
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	όργει Βοστώνη
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (η.)	61	3943	α. Τζέντα 25/5
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλι)	59	5384	δ. Κωνίπολη 18/5
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Χάμπτον 21/5
ΜΑΟΥΝΑ (η.)	77	3227	ε. Πόλιν Νούρι 6/5
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (η.)	57	2281	όργει Πειραιά
ΜΠΑΣΤΙΩΝ (η.)	68	13706	α. Μπωμόντ 8/5
ΜΠΑΥΡΟΝ (η.)	61	1460	όργει Πειραιά
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΟΝΑΤΣΑ (κ.)	47	1591	ε. Σ. Λορέντο 16/5
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (η.)	64	16073	στό Μπόνι (όποιηκή)
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (η.)	67	4659	όργει Νέα Υόρκη
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (η.)	67	3861	όργει Νέα Υόρκη
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ' (Αι.β.)	73	31861	δ. Κωνίπολη 28/4
ΜΠΡΗΤΗΝ (η.δ.)	65	40284	ύπο παραλογή
ΜΠΡΙΣΤΟΝ (κ.)	64	8403	α. Ριο Γκράντε 14/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	όργει Αλιβέρι
Ν. Δ. ΗΠΑΤΕΡΑΣ (η.)	78	11850	δ. Σουέζ 21/4
ΝΑΓΟΣ	61	9037	όργει Σ. Αννα Μπάιν
ΝΑΙ'Σ (κ.)	66	7264	δ. Κωνίπολη 23/4
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	α. Βαλτιμόρη 10/4 για Ελλάδα
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	όργει Καβάλα
ΝΕΔΙ (δ.η.)	65	35324	μεταφορές Ερυθράς Θαλάσσης
ΝΕΛΑ (Μαλ.)	66	12259	
ΝΕΟ (κ.)	67	2996	
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (η.)	67	32137	
ΝΕΦΕΑΝ (δ.)	58	24152	όργει Ήπειρα
ΝΕΦΕΑΝ (η.)	69	5801	ε. Γλαυκόπη 21/5
ΝΗΜΕΡΗΤΗΣ (δ.)	52	11234	όργει Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Λ. Πόλμας 21/5
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	α. Αμβούρη 24/5 για Πειραιά
ΝΙΚΗ Ρ. (η.)	62	6171	ε. Μόρκα 25/4
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	όργει "Αλιβέρι"
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κ.)	69	1473	α. Πειραιά 23/5 για θεσσαλονίκη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (η.)	67	4016	α. Γκάλιθετον 10/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. (η.)	61	6123	α. Κένι Τάουν 13/5
ΝΙΚΟΣ Α. (η.)	56	2163	όργει Χαλκίδα
ΝΙΜΑΣ Ι. (η.)	56	3274	ε. Σουύδαν 2/5
ΝΙΟΒΗ (Μάλι)	69	21427	ε. Λισσαβώνα 18/5
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Κ.	62	9043	ε. Χαλδία 2/5
ΝΙΧΟΝ (κ.)	65	13458	ε. Σουέζ 14/5
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ'ΑΝΤ	67	22817	α. Ριο Ιανείρο 15/5
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟ	67	25837	όργει Στυλίδα
ΝΟΡΘΟΓΟΥΐΝΤ	70	12063	ε. Μπορντώ 6/5
ΝΤΑΝΙΟΥΜΠ (κ.)	60	12605	όργει Πειραιά
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Λένι Τσάρρς 6/5
ΝΤΑΦΝΕΜΑΤ (η.)	61	5816	όργει Μίνα Σάχρ
ΝΤΕΝΕΜΠ (η.)	68	2534	α. Αύγουστα 8/5
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	δ. Σουέζ 20/2
ΝΤΟΛΑY II (η.)	67	9854	δ. Παναμά 13/5
ΝΤΟΜΙΝΙΚ (η.)	62	6980	όργει Κολόμπο
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	ε. Σεμάγκι Μπάιν 11/5
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	ε. Βούβαλη 14/5 για Περσικό
ΝΥΜΦΗ Κ. (η.)	66	22260	ε. Σάντος 17/5
Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ'	80	16200	δ. Π. Σάιδ 20/4
ΟΑΣΙΣ (η.δ.)	62	22424	όργει Φορταλέζα
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	2879	όργει Κίμωλο
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	όργει Αστακό
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	ε. Σάντος 21/5
ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	45678	α. Χάρην για Γιβραλτάρ 12/5
ΟΚΤΟΝΙΑ ΣΑΝ (δ.)	64	26174	ε. Μίλφροντ Χάβεν 22/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	όργει Ήπειρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (η.)	75	138037	όργει Έλευσινα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΙΣ ΣΟΝ (δ.)	72	106123	όργει Ήπειρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΪΜΣ (δ.)	64	32380	όργει Τζάκονσβιλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΪΤΤ (δ.)	65	32478	όργει Τζάκονσβιλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙΣ (δ.)	65	32407	όργει Τζάκονσβιλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (η.)	77	15935	α. Μπαχάνιν 15/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (η.)	77	15844	α. Π. Τζουντή 6/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ε. Φουτζέρα 15/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	όργει Ήπειρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΣ (δ.)	76	126990	α. Σιγκαπούρη 11/5 για Ντουμπάι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝ (δ.)	73	128561	ε. Φουτζέρα 26/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝ (δ.)	64	32379	όργει Τζάκονσβιλ (ΕΠΩΛ.)

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	όργει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΓΙΩΝΗ	66	15625	όργει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΥΕΡ	68	15809	όργει Έλευσινα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	65	15577	όργει Έλευσινα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'Σ	69	15688	δ. Παναδά 13/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓΝΤ	67	15697	δ. Σκά 16/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΙΤΖ	69	15808	όργει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Πειραιά 20/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	όργει Αλιβέρι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ	65	15178	μετον. «ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ» α. Άλγκθεθίρας 10/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙ (η.)	77	15844	έπωλητη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	όργει Πειραιά 24/12
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΑΩΝ (η.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	δ. Κωνίπολη 4/5
ΟΡΕΓΚΟΝ (δ.)	65	36370	α. Μαρμάνια 18/5 για Π. Μιράντα
ΟΣΕΑΝ (κ.)	66	10825	α. Ντώρμπαν 20/4
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΣ (δ.)	67	53460	όργει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΣΚΑ'Υ (η.)	67	24128	α. Ροζόριο 18/5
ΟΣΕΑΝΙΚΑ	65	28101	όργει Χώγκεσαντ 13/11
ΠΑΓΓΑΙΟΝ (Σινγκ.)	73	20354	α. Σ. Φραντζόσκο 25/4 για Ιαπωνία
ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (η.)	74	9712	όργει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	63	10318	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΑ (κ.)	70	11525	α. Πειραιά 16/4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (η.)	59	3906	ε. Πειραιά 1/5
ΠΑΝΟΗΡ (η.)	82	35380	α. Φρημάντι 21/2 για Ρωσία
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (η.)	66	7463	ε. Πειραιά 17/5
ΠΑΝΟΣΕΑΝΙΚ ΦΕ'Γ'Μ (δ.η.)*	64	33621	18/5 έγκατετείθη στον Περσικό
ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559	όργει Πειραιά
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Κ. (δ.η.)	73	30067	α. Άλγκεθίας 8/5
ΠΑΣΙΦΑΙΚ ΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	60	80225	όργει Μπρούνει Μπάιν
ΠΑΤΒΙΝ (η.)	62	14112	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ (η.)	62	11756	όργει Χαλκίδα
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	77	15950	ε. Ν. Όρλεάνη 20/5
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	όργει Καμπάνας
ΠΑΥΑΔΟΣ XII (η.)	69	1999	ε. Πειραιά 11/3
ΠΕΙΛΑΚΑΝ (κ.)	67	9549	
ΠΕΛΩΠΙΔΑΣ (δ.η.)	65	33595	δ. Σουέζ 20/5
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Αμβούργο 11/5
ΠΕΤΡΟΠΛΙΑΝΑ (δ.κ.)	56	11920	ε. Λάρνακα 10/4
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	65	15577	α. Ύόρκη 12/5
ΠΙΕΡΟΣ (η.)	63	1702	ε. Μασσαλία 24/4
ΠΛΑΤΡΕΣ (δ.η.)	69	93547	όργει Πειραιά
ΠΛΑΤΩΤ	68	35191	ε. Λισσαβώνα 21/5
ΠΟΙ'ΙΝΤ ΚΑΗΑΡ (μ.)	72	57102	όργει Στυλίδα
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Σιγκαπούρη 23/4
ΠΟΛΥΣ (κ. δ.)	73	118460	όργει Μπρούνει Μπάιν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η.)	70	3825	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (η.)	56	3597	όργει Κατάκωνο
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	ε. Σεβίλη 21/5
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	δ. Νιουμπάδι 18/4
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	όργει Πειραιά
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (δ.)	64	27376	α. Κολούμπια 3/5 για Κορέα
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ.)	68	48781	όργει Σήνονες
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (η.)	61	3966	α. Μπουκάνων 8/5 για Γκιγιόν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (η.)	69	10524	α. Άλεξανδρεία 17/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η.)	73	11383	παρασύρεται άκυβερνητο 18/5
Π. ΣΤΑΡ II (λιβ.)	66	15393	α. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΡΑΝΤΙΑΝ ΜΕΝΤ	70	2999	δ. Κωνίπολη 8/5
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (η.)	67	11258	δ. Π. Σάιδ 14/11/82
ΡΕΖΟΛΟΥΟΥΤ (δ.)	73	152327	άναμενει στη Φουτζέρα
ΡΕ'ΙΝΜΠΟΟΥ Ι (η.)	63	15982	ε. Χάμπτον 12/5
ΡΕ'ΙΝΜΠΟΟΣ (η.)	60	4820	άγγυς Σάντος 22/5
ΡΗΦΕΡΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	α. Λ. Πόλμας 22/4 για Λέγχορν
ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ (δ.)	67	35540	όργει Πειραιά
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	ε. Τζέντα 28/3
ΡΟΔΑΝΘ (Μ.)	62	12040	ε. Άλεξανδρεία 29/4
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η.)	58	8920	α. Φρητάουν 12/5
ΡΟΝΣΩΝ (η.)	63	6100	ε. Πειραιά 22/2
ΡΟΝΧΙΑ (η.)	63	6063	ε. Πειραιά 22/2
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (η.)	71	2932	α. Ετζεμπέργκ 11/5
ΣΑΒΕΛΑΣ (δ.η.)	59	20514	ε. Γένοβα 3/5
ΣΑΙΝΤ ΑΝΝΑ XII (κ.)	51	4788	όργει Λ. Πόλμας
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.η.)	69	99134	α. Κολόμπο 20/5

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4176 658 - 4122 537
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ 76

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

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

ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	ε. Μπιλμπάο 18/3
ΣΑΜΠΙΠΑ (κ.)*	70	5746	α. Φόντες 17/5
ΣΑΝ ΜΑΪ' ΚΑ ΜΠΑΙΗ (η.)	73	10630	α. "Ιμινχάμ" 18/5 γιά Ίράν
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	α. Λευκεσόδ 22/5
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	α. Ράς Τανούρα 10/5
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)*	75	111171	α. Τούμπα γιά "Οκινάβα 13/4
ΣΑΝΑΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	α. Σιλικάτ 27/4 γιά Σεμάνκα Μπαιν
ΣΑΝΝΥ MENT	62	5218	α. Τορόντο 17/5 γιά Μόντρεαλ
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (η.)*	65	12102	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	65	31779	ε. Φός 6/5
ΣΑΝΤΑΝΖ	65	19019	δργεί Ταιβάν
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η.)*	57	1674	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΤΟΣ (η.)*	58	9017	δργεί Γκέντ
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.)*	76	43143	α. Κ. Κριστί 14/5 γιά Απ. Ανατολή
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'ΝΤ	70	11329	ε. Μπωμόντ 7/5
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	α. Πειραιά 28/4 γιά Βόλο
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	69	43456	δ. Κωνίπολη 14/5
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΜΑΣΤΕΡΤ (Μ.)	69	12412	α. Μουτσούρη 7/5 γιά Ίνοσίμα
ΣΗ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	71	11055	ε. Π. Νουάρ 10/5
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Χιούντον 14/5
ΣΗ ΣΤΑΡ (Μ.)	69	12411	ε. Κωνστάντινα 25/2
ΣΗ ΦΑΛΑΚΩΝ I (η.)	70	9966	δ. Κωνίπολη 16/5
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η.)*	62	9979	α. Π. Χάρκουρτ 1/12/82
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η.)*	71	11379	ε. "Οζάκα 9/5"
ΣΗΓΚΑΛΑ (Μαλτ.)	65	9043	ε. Ροζάριο 22/5
ΣΗΝΑΔΑΚ (Μαλτ.)	67	28528	ε. Χάμπτον 18/5
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Λ. Πάλμας 15/5
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (η.)	80	9015	ε. Ντουκούθ 3/5
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Γιοκοχάμα 14/5 γιά Βανκούβερ
ΣΙΛΑΒΕΡ ΛΑΙΗΝΤΗ (δ.)*	66	33655	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	ε. Φροτόνου 17/5
ΣΙΝΟΕ	77	4719	ε. Μπέλφζουλ 19/5
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)*	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΙΠΠΕΡ (η.)*	57	3070	δργεί "Αμπιτζάν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η.)*	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227	μεσογειακές μεταφορές
ΣΩΑΝΖ Π. (η.)*	60	8294	ε. Καλκούτα 28/4
ΣΩΛΩΝ (δ.)	70	91954	δργεί Σιγκαπούρη
ΣΩΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	ε. Κοπέρ 9/5
ΣΩΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Ροζάριο 15/4 γιά Βενεζουέλα
ΣΩΤΗΡΗΣ (η.)	70	5278	ε. "Άλεξανδρεία 9/5
ΣΟΥΖΑΝ Η. (η.)*	65	21261	μετον. «ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι» α. Θεούτα 12/5
ΣΟΥΖΑΝΑ (η.)	68	7701	α. Χόγκ Κόγκ 16/5
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (η.)*	63	12758	α. Γκέντ 4/5 γιά Αίγυπτο
ΣΠΗΝΙΔΑ	78	12518	ε. Ν. Όρλεάνη 10/5
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	ε. Μαρίνα ντι Καράρα 24/5
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η.)	80	32000	ε. Ούλοντα 20/5
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.η.)	68	103176	δ. Ντουμπάτι 25/3
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	δργεί Πειραιά
ΤΑΜΑΡΑ II (η.)*	60	8420	προσάραξη πρός Μογκαντίσιο 19/3
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δ.)	63	29739	δργεί Πειραιά
ΤΑΡΤΟΥΣ (η.)*	58	4231	προσάραξη

ΤΑΥΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	μεσογειακές μεταφορές
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	δργεί "Αστακό
ΤΖΕΙ'ΝΤ (κ.)*	56	6500	ε. Δουνκέρκη 24/5
ΤΖΕΜΙΝ ΙV (η.δ.)*	73	9842	δργεί Λ. Πάλμας
ΤΖΟΝ Α. (η.)*	68	10016	δργεί Πειραιά
ΤΖΟΡΤΖΥ (κ.)*	54	7930	δργεί "Αστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)*	64	15910	δργεί "Αστακό
ΤΙΝΑ ΜΠ. (η.)*	65	11245	δ. Γιβραλτάρ 20/5
ΤΟΣΩΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944	α. Σιγκαπούρη 23/5
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η.)	73	8848	δργεί "Αθάνα
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (η.)*	60	8070	ε. Πειραιά 19/4
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	ε. Ολάκα 19/5
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	ε. Ν. Όρλεάνη 23/5
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	ε. Σουδίμα 4/5
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΓΟΥ'Ι.Λ.	72	18723	α. Πάλμας 5/5
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	α. Βομβάτη 1/5 γιά Ρ. Τανούρα
ΤΡΕΙ'ΝΤ ΡΗΣΟΛΑΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Φορκάδος 15/5 γιά Ρόττερνταμ
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	δργεί Χαλκίδα
ΤΖΕΛΣΗ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ(δ.η.)*	61	8816	δργεί Τουλώνη
ΥΖΟΝΑ (κ.)*	52	3256	μεσογειακές μεταφορές
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (η.)	71	4635	α. Πειραιά 14/4 γιά ΗΠΑ
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.η.)*	78	45330	α. Νέα Όρλεάνη 21/5
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)*	77	124499	δ. Ντουμπάτι 23/5
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	δργεί Ιτέα
ΦΕΛΙΟΣΙΠ Α. (δ.)	78	15950	α. Κιούρε 10/5 γιά Μ. Μαουκανού
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	α. Σιγκαπούρη 16/5 γιά Περοκό
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	65	12495	μετον. «ΑΜΠΥ» α. Σιγκαπούρη 12/5
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	δργεί Πειραιά
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (η.)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΑΜΙΓΚΟ II (η.)	63	4647	μετον. «ΜΑΡΑΚΙ» δ. Μπρουνσμπούτελ 18/5
ΦΟΙΒΟΣ (λιβ.)	58	5063	μεσογειακές μεταφορές
ΦΟΡΤ (δ.)	72	15275	ε. Ροζάριο 22/5
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	δργεί Πειραιά
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (η.)	71	10586	δ. Σάδι 24/5
ΦΡΑΤΖΕΣΚΟΣ Μ. (κ.)	58	9909	υπό διάλυση
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122.945	δργεί Πειραιά
ΦΡΗΝΤΟΜΙ	59	1229	
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	δργεί Πειραιά
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (η.)	60	3563	α. Ρ. Γκράντε 13/5 γιά Ακαμπα
ΦΡΙΟ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (η.)	61	1652	α. Μονρόβια 9/5
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (η.)	61	1695	ε. Λάγος 29/1
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ (η.)	59	9604	ε. Πειραιά 13/4
ΧΑΒΑΐ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σ. Φραγκόκιο 10/5 γιά Α. Ανατολή
ΧΑΒΑΐ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Σιγκαπούρη 30/4 γιά Σένιτα
ΧΑΡΙΣ (η.)	55	2740	μεσογειακές μεταφορές
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (η.)	68	48559	ε. Βαρκελώνη 10/5
ΧΕΡΟ (η.)	57	1368	α. Τριέστη 19/5
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η.)	78	15981	δ. Γιβραλτάρ 19/5
ΧΡΥΣΗΐΣ (η.)	59	4378	δργεί Καρόται
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	προσδράξει Τζιμπούτι 14/5
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	δργεί Έλευσίνα
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (η.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΚΕΑΝΙΑ (η.)	62	10530	ε. Μεσσήνη 5/2

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, Πειραιάς

Τηλέφωνα: 417 6658 — 412 2537 — 417 8869

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