

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουνίου 1984

Αρ. Φύλλου 1177/936

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1177/936 ΔΡΧ. 100

15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1984

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στα ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

Φέτος συμπληρώνουμε:
ΔΕΚΑ χρόνια στήν Ναυλαγορά του
ΛΟΝΔΙΝΟΥ
ΕΠΤΑ χρόνια στήν **ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ**
καί σύνολον
ΤΡΕΙΣ ΔΕΚΑΕΤΙΕΣ πείρας
στόν Ναυτιλιακό Στίβο

BALKANFRACHT

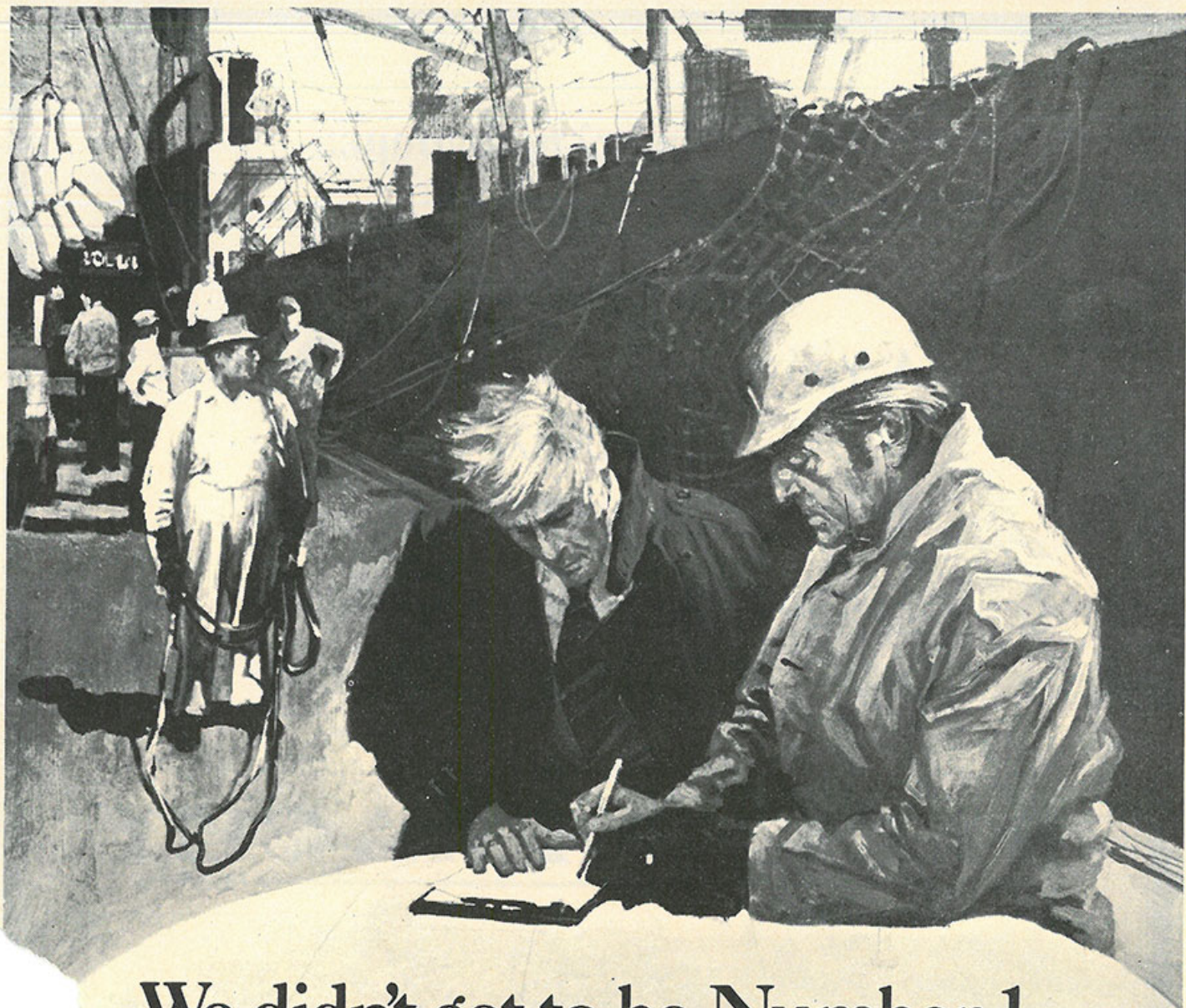
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Άκτινοβολία καί Έμπιστοσύνη

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

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

19 Rector Str.
Suite 2602
NEW YORK 10006
3442393/4/5
ITT 426799 BALF



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

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

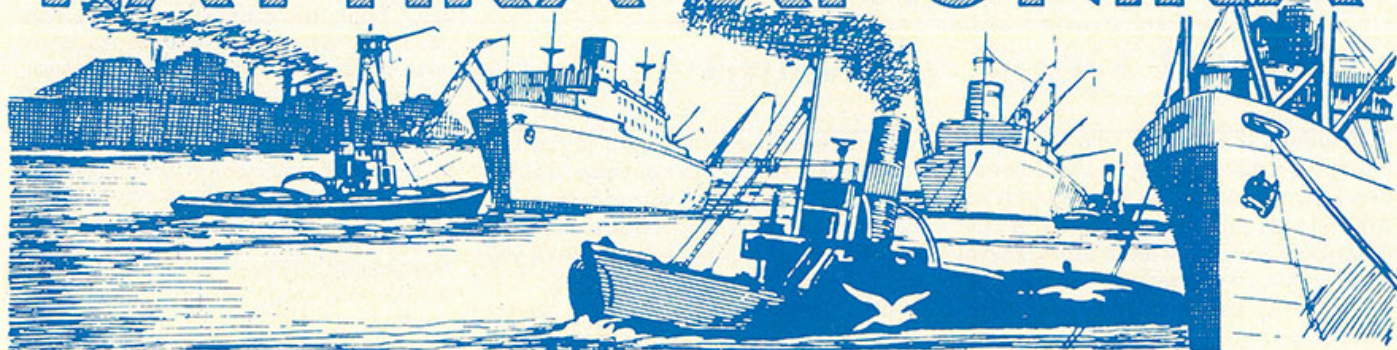
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1177/936

15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:

ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΔΗΣ

Μόνον δέκα "Ελληνες

Ο Πρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Άριστ. Καραγεώργης, μιλώντας σε συνέντευξη τύπου με την ευκαιρία των «Ποσειδωνίων», υπογράμμισε ότι για να ενισχυθεί ή ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου είναι ανάγκη ή Πολιτεία να προσφέρει μία σύγχρονη και σταθερή ναυτιλιακή πολιτική προσαρμοσμένη στις σημερινές περιστάσεις. Καί προσδιόρισε ότι μέσα σ' αυτό τό πλαίσιο θεωρεί πρωταρχικής σημασίας τήν αναβάθμιση καί τόν εκσυγχρονισμό τής ναυτικής εκπαιδεύσεως καί τήν πλήρη μεταμόρφωση του Πειραιώς σέ διεθνές ναυτιλιακό κέντρο. Υπογράμμισε επίσης ότι στό πλαίσιο τής βελτιώσεως τών διεθνών συνθηκών πού είναι ήδη ορατή πρέπει νά ένταθούν οί προσπάθειες όλων τών φορέων τής Ναυτιλίας στόν έσωτερικό χώρο γιά νά αντιμετωπισθούν τά προβλήματα καί νά δοθούν όριστικές, κατά τό δυνατόν λύσεις.

Έμεις θεωρούμε ότι όλα αυτά δέν άρκούν καί επαναλαμβάνομε ότι πρέπει νά βρούμε τί μας συμφέρει. Μας συμφέρουν (στόν τόπο, στους ναυτικούς μας, στόν έφοπλισμό άκόμη) τά πολλά πλοία τά όποια όμως θά άποκτηθούν μέ γενναίες καί ταυτόχρονα ρεαλιστικές

άποφάσεις. Τά «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ότι γιά νά ξεφύγουμε από τόν κατήφορο, γιά νά διατηρήσουμε αλλά καί γιά τονώσουμε πάλι τό έθνικό μας νηολόγιο μία είναι ή λύση υπό τίς σημερινές περιστάσεις: Έπánδρωση τών πλοίων μέ δέκα έως έντεκα Έλληνες — τούς άξιωματικούς, τόν μάγειρο καί ένδεχομένως τόν ναύκληρο — καί νά αφήσουμε τούς πλοιοκτήτες νά ρυθμίσουν όπως αυτοί νομίζουν ό καθένας προσφορότερα τήν κάλυψη τών θέσεων του κατωτέρου πληρώματος.

Έη πρόταση φαίνεται τολμηρή καί οί γνωστοί συνηματολόγοι θά άρχίσουν νά μιλούν πάλι γιά άφελληνισμό τής Ναυτιλίας, είναι όμως ή μοναδική, είτε τό θέλουμε, είτε όχι. Καί ή όρθότητά της μπορεί νά διαπιστωθεί από μετρήσεις — κάτι πού δέν συνηθίζεται στόν τόπο μας. Νά μετρήσουμε τό δυναμικό πού διαθέτομε καί τά πλοία πού έχομε. Στό τέλος Μαΐου τά υπό ελληνική σημαία φορτηγά καί δεξαμενόπλοια άνω τών 1.000 τόν. γκρός μόλις προσήγγιζαν τά 2.050 περίπου καί από αυτά 441 ήταν παροπλισμένα στό άγκυροβόλιο του έσωτερικού — ό άκριβής αριθμός τών παροπλισμένων στό έξωτερικό δέν είναι γνωστός, υπάρχουν όμως

άρκετά πλοία μέ ελληνική σημαία παροπλισμένα σέ λιμάνια του έξωτερικού. Από τά στοιχεία, αυτά πού δέν μπορούν νά διαψευσθούν, προκύπτει ότι παρά τό γεγονός ότι στό τέλος Μαΐου έκινούντο μόνον γύρω στό 1.550 πλοία τής κατηγορίας αυτής (φορτηγά καί δεξαμενόπλοια άνω τών 1.000 τόν. γκρός), ή έλλειψη Έλλήνων ναυτικών πολλών ειδικοτήτων ήταν αισθητή καί τό γεγονός αυτό άναγκάζει τό Έπουργείο σέ πυκνά χρονικά διαστήματα νά ανακοινώνει τήν ύπάρχουσα ζήτηση ναυτικών γιά ναυτολόγηση πού δέν καλύπτεται.

Μέ λίγα λόγια, μέ τό ύπάρχον ναυτεργατικό δυναμικό δέν καλύπτουμε ούτε τίς άνάγκες αυτού του περιορισμένου αριθμού πλοίων πού κινούνται. Μέ τήν ρύθμιση πού προτείνουν τά «Ναυτικά Χρονικά» θά δημιουργήσουμε ένα «μπόμ» στό έθνικό νηολόγιο, τό όποιο θά προσελκύσει καί πολλά από τά πλοία πού έφυγαν τά δύο τελευταία χρόνια αλλά κυρίως τά πλοία πού αγοράσθηκαν όλη αυτή τήν περίοδο καί αναζήτησαν άλλες λύσεις. Έη πρόκληση είναι μεγάλη αλλά άποτελεί, επαναλαμβάνομε, τή μόλη λύση.

Τά «Ναυτικά Χρονικά»

Τό δεκαπενθήμερο

Τό NAT έχθρος της Ναυτιλίας

Επαναλαμβάνουμε και από τις στήλες αυτές ότι η έξωφρενική περίπτωση που αναφέρεται στη σελίδα της αλληλογραφίας για τη χρέωση εισφορών θερμοστού αλλά και πολλά άλλα που γίνονται εκεί πρέπει να προσελκύσουν την προσοχή όλων. Χωρίς περιστροφές, υπογραμμίζουμε ότι το NAT βάλε ευνόχως κατά των γενικωτέρων συμφερόντων της Ναυτιλίας και παράλληλα τείνει να καταστεί ένας από τους χειρότερους έχθρους της και των δημιουργών της. Γι'

αυτό καλούμε τον Υπουργό κ. Γιώργο Κατσιφάρα να επεμβεί άμεσα, από τη Δευτέρα, όποτε θα έχει περάσει ο σάλος των εκλογών, γιατί κάθε καθυστέρηση θα αποδειχθεί καταστροφική για το έθνικό μας νηολόγιο.

Δέν κινδυνολογούμε, έχουμε συγκεκριμένα στοιχεία που στοιχειοθετούν τις διαπιστώσεις μας αυτές και αποδεικνύουν ότι το NAT με την τακτική του παραβιάζει τα γενικότερα συμφέροντα της χώρας.

Μπορούν να προσφέρουν στον τόπο τα ελληνικά πλοία, αλλά αυτό φαίνεται ότι πολλοί λίγοι, για να μην πούμε ελάχιστοι, το αντιλαμβάνονται στην Ελλάδα, ακόμη και στις υπηρεσίες εκείνες που — υποτίθεται — είναι αρμόδιες για την προώθηση των γενικωτέρων συμφερόντων της χώρας. Πριν λίγο καιρό είχαμε αναφέρει από αυτές πάλι τις στήλες την προσφορά ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας που διαχειρίζεται περί τα δέκα ποντοπόρα πλοία για την ανέξοδη προβολή της Ελλάδος και του ελληνικού τουρισμού σε όλο τον κόσμο και κυρίως σε περιοχές όπου δεν μπορεί να φθάσει κανένα διαφημιστικό μήνυμα, όσο ακριβό και αν είναι πληρωμένο, αλλά κανένας δεν ενδιαφέρθηκε, ούτε αυτός ο Οργανισμός Τουρισμού που κύριο καθήκον και αποστολή του είναι η προβολή του ελληνικού τουρισμού.

Θά αναφέραμε και σήμερα μία παρόμοια περίπτωση ιδιαίτερης προβολής της Ελλάδος από ένα ελληνικό πλοίο με την έλπιδα ότι κάποιοι αρμόδιοι από εκείνους που πρώτιστο μέλημά τους έχουν την είσπραξη των παχυλών αποδοχών τους, θα συγκινηθεί και θα μπορέσει να σκεφθεί μερικούς τρόπους, απλούς και εύκολοεφάρμοστους, για να χρησιμοποιήσουν επί τέλους τα ελληνικά πλοία και σε σκοπούς που μπορούν να ωφελήσουν πολύπλευρα τον τόπο.

Στις 23 Μαΐου, στο ελληνικό πλοίο «Κατερίνα Δρακοπούλου» που βρισκόταν στο λιμάνι του Γκότεμποργκ της Σουηδίας, έπειτα από προσφορά της πλοιοκτήτριας εταιρίας, έγινε μία ωραία εκδήλωση για τα παιδιά των Ελλήνων μεταναστών που μένουν στην περιοχή αυτού του σουηδικού λιμανιού. Έκατό περίπου Έλληνόπουλα ηλικίας 6-14 ετών, συνοδευόμενα από τους δασκάλους τους, έπισκέφθηκαν το πλοίο στο οποίο τα ξενάγησαν με ιδιαίτερη αγάπη ο πλοίαρχος, οι ά-

ξιωματικοί και τα μέλη του πληρώματος. Προηγήθηκε ο αγιασμός του πλοίαρχου κ. Ίωάν. Τρίμη, του πληρώματος και του φορτίου (3.500 τόν. σταριού και 9.500 τόν. αλεύρων, δωρεά της Σουηδίας μέσω των Ήνωμένων Εθνών για το Σουδάν) που έγινε από τον αρχιμανδρίτη Εύμενιο Λυκάκη παρουσία του Έλληνα προξένου κ. Θωμά Χατζηθωμά, των 100 Έλληνόπουλων και Σουηδών δημοσιογράφων οι οποίοι έδωσαν εύρεία δημοσιότητα στην εκδήλωση από το σουηδικό ραδιόφωνο και τον τύπο — ή εφημερίδα «GÖTEBORGS POSTEN» με κυκλοφορία 550.000 φύλλων την ημέρα δημοσίευσε και φωτογραφία από την εκδήλωση στην οποία υπογράμμιζε ότι «τώρα είναι αγιασμένο το ελληνικό φορτηγό «Κατερίνα Δρακοπούλου» που μεταφέρει τη σουηδική βοήθεια προς το Σουδάν».

Πρέπει να σημειώσουμε ότι η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε με πρωτοβουλία του αντιπροσώπου της ΠΝΟ στη Σουηδία κ. Άρη Ευστρατιάδη, στον οποίο αξίζουν ιδιαίτερα συγχαρητήρια. Συγχαρητήρια αξίζουν επίσης τόσο στην πλοιοκτήτρια εταιρία που διέθεσε το σκάφος για την εκδήλωση, όσο και σε όλους τους πληρώματα για την αγάπη και τη στοργή που έδειξε στα Έλληνόπουλα της Σουηδίας αλλά και για την προβολή του ελληνικού ονόματος.

Η ΚΑΤΑΒΟΘΡΑ ΤΟΥ ΝΙΕΝ

Τί γίνεται με το ΝΙΕΝ; Πέρυσι, την ίδια ακριβώς εποχή, είχε ανακοινωθεί ότι είχε εκχωρηθεί στο ύπουργείο Ύγείας και Πρόνοιας για να ολοκληρωθεί, αλλά από τις πληροφορίες μας προκύπτει ότι μέχρι τη στιγμή δεν έχει γίνει τίποτε, γιατί το θέμα έχει μπλέξει με εκείνους που είχαν αναλάβει τη μετατροπή του σε γενικό νοσοκομείο.

Τί γίνεται, λοιπόν, με αυτή την υπόθεση που έχει αποκληθεί «καταβόθρα του ΝΙΕΝ» και ποιοι ευθύνονται για την καθυστέρηση που έχει σημειωθεί στο θέμα της εκχώρησης του στο ύπουργείο Ύγείας και Πρόνοιας; Αναμένουμε υπεύθυνες απαντήσεις, γιατί κανένας δεν έχει δικαίωμα να μεταχειρίζεται κατά το δοκούν την περιουσία των ναυτικών μας και με την ευκαιρία είναι απαραίτητο να γίνει και κάποια διευκρίνιση για το θέμα της δικαστικής εκκαθάρισης της υποθέσεως.

ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Με τη συμφωνία που επήλθε μεταξύ της Ενώσεως Εφοπιστών Μεσογειακών Φορητών Πλοίων και της ΠΝΟ για τη σύμβαση των πληρωμάτων που απασχολούνται στα πλοία της κατηγορίας αυτής (προβλέπει αύξηση αποδοχών κατά 18% αναδρομικά από

ΑΝΕΠΙΤΡΕΠΤΗ ΑΠΟΥΣΙΑ

Είναι απαράβατη αρχή των «Ναυτικών Χρονικών» να μην πολιτικολογούν, ούτε να παίρνουν θέση υπέρ της μιάς ή της άλλης πολιτικής παρατάξεως.

Δέν μπορούν όμως να μην υπογραμμίσουν την ανεπίτρεπτη απουσία του ύπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας από την εκδήλωση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπιστών με την οποία ολοκληρώθηκαν και έφέτος οι εκδηλώσεις που πραγματοποιούνται στα πλαίσια των «Ποσειδωνίων». Η παρουσία του κ. Κατσιφάρα αλλά και άλλων μελών της σημερινής κυβερνήσεως ήταν επιβεβλημένη για να αποδείξει έμπρακτα και στον έφοπλισμό αλλά περισσότερο στους ξένους τραπεζίτες, ασφαλιστές και ναυπηγοβιομηχανούς το άμεστο ενδιαφέρον και την στοργή με την οποία περιβάλλει η Πολιτεία τον Έλληνικό έφοπλισμό.

Δυστυχώς όμως η παντελής απουσία τους από την εκδήλωση προκάλεσε εύλογα έρωτηματικά για τη σημασία που αποδίδει η κυβέρνηση στη Ναυτιλία και επιβεβαίωσε για μία ακόμα φορά τη θεωρία ότι θέλουμε τη Ναυτιλία χωρίς τους ανθρώπους που την εφτιαξαν. Αντίθετα, η παρουσία του κ. Άβερωφ και όμάδος βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας, όρισμένοι από τους όποιους έζητευσαν και στο ύπουργείο Ναυτιλίας, έγινε δεκτή με ικανοποίηση από το πλήθος των παρισταμένων προσωπικοτήτων της Έλληνικής Ναυτιλίας ως ένδειξη τιμής για την προσφορά του έφοπλισμού στη χώρα μας.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΑΣ

Οι στήλες αυτές έχουν υπογραμμίσει επανειλημμένα τις σημαντικές υπηρεσίες που

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363

A.O.H.: 7852337/179 KTISTAKIS

836169 KALLINIKOS

221504 TSOLAKIS

TELEXES: 23867 OR 21017 FAROS AR

23625 ARGO AR

Tucuman 359 - 5th Floor
1049 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE

Capt. G. Tsamis

12, Akti Posidonos — Piraeus

Phones: 4118788 - 4173829

Tlx: 21-1807 THEO GR

1.1.84 και τις άλλες ρυθμίσεις που περιέχονται στη σύμβαση ποντοπόρων), όλοι οι ναυτικοί είναι πλέον καλυμμένοι με συλλογικές συμβάσεις για το 1984. Πρέπει να σημειωθεί ότι με τις συνθήκες που επικρατούν στη Ναυτιλία μας δεν μπορούσε να γίνει τίποτε καλύτερο για τους ναυτικούς μας, οι οποίοι, βεβαίως, όταν υπάρχουν καλύτερες ημέρες θα έχουν δικαίωμα να διεκδικήσουν εκείνο που δικαιούνται για τη σκληρή εργασία τους, αφού εν τω μεταξύ βελτιώσουν και τη γενικότερη απόδοσή τους και την παραγωγικότητά τους, ή όποια είναι απαραίτητη για την επιβίωση του ελληνικού πλοίου μέσα στις σκληρές συνθήκες του έχει δημιουργήσει ο συνεχώς αυξανόμενος προστατευτισμός τόσο από τις υποανάπτυκτες χώρες όσο και κυρίως από τις ανεπτυγμένες.

Η ΧΩΡΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΟΓΟΥ

Φίλος ναυτικός, πλοίαρχος εν ενεργεία και για τό λόγο αυτό δεν θέλει να γνωσθεί τό όνομά του (υπάρχει ό φόβος τών 'Ιουδαίων, φαίνεται), μάς τηλεφώνησε για να μάς συγχαρεί για τό σχόλιο μέ τόν ίδιο τίτλο πού δημοσιεύθηκε στο προηγούμενο τεύχος και μέ τήν εύκαιρία μάς ρώτησε γιατί δεν γράφομε για τή σπατάλη πού γίνεται μέ τά αυτοκίνητα του Λιμενικού Σώματος και του NAT.

"Αν μείνεις τό πρωί και τό μεσημέρι λίγη ώρα έξω από τό 'Υπουργείο, μάς είπε ό συννομιλητής μας, θά δείς ότι για κάθε έναν άξιωματικό μέ βαθμό πλοίαρχου και άνω διατίθεται υπηρεσιακό αυτοκίνητο μέ σωφέρ για να τόν μεταφέρει στη δουλειά του και στο σπίτι του. Για τή μεταφορά τών λιμενικών άξιωματικών στο 'Υπουργείο και στα σπίτια τους διατίθενται ένας ολόκληρος στόλος από επιβατηγά αυτοκίνητα και ένας αριθμός λεωφορείων πού τις περισσότερες φορές δεν είναι γεμάτα. Τό ίδιο γίνεται και μέ τό NAT πού μέ δαπάνες τών ναυτικών μεταφέρει έναν αριθμό υπαλλήλων του μέ δύο λεωφορεία!

Και όλα αυτά, παρατήρησε, τή στιγμή πού και ή παρούσα, αλλά και οι προηγούμενες κυβερνήσεις, καλούσαν τό λαό να επιδείξει πνεύμα λιτότητας για να εξοικονομηθούν έθνικοί πόροι και να διατεθούν σε επενδύσεις για να ξεπεραστούν οι δύσκολες ημέρες που περνάει ό τόπος, λιτότητα όμως πού απευθύνεται σε όλους τούς άλλους εκτός από τό δημόσιο τομέα. 'Επίσης όλα αυτά, πρόσθεσε, τή στιγμή πού τό 'Υπουργείο δεν δια-

θέτει, όπως αποκάλυψαν τά «Ναυτικά Χρονικά», κονδύλι για έρευνα από τήν όποία θά μπορούσε να ώφεληθεί ό τόπος — ό συννομιλητής μας σ' αυτό τό σημείο μάς υπενθύμισε τήν ιστορία τών φανών ναυσιπλοΐας από τήν όποία έπωφελήθηκε ένας πρώην κρατικός λειτουργός ό όποιος παρακολουθούσε μέ δαπάνες του ελληνικού δημοσίου, δηλαδή του ελληνικού λαού, τήν εξέλιξη της υποθέσεως αυτής και όταν ολοκληρώθηκε έσπευσε να παραιτηθεί για να αντιπροσωπεύσει έναν ξένο οίκο πού πήρε τή μερίδα του λέοντος από τούς φανούς ναυσιπλοΐας, ενώ οι "Ελληνες κατασκευαστές έμειναν στα κρύα του λουτρού» και ένας υπέστη σημαντική ζημιά και μέ τήν εύκαιρία ανέφερε ότι σύμφωνα μέ πληροφορίες πού υπάρχουν στη ναυτιλιακή αγορά, στην επιχείρηση έμφανίζεται και άλλος πρώην ανώτατος κρατικός λειτουργός πού στη διάρκεια της υπηρεσίας του στον δημόσιο τομέα είχε σχέση μέ παρεμφερή θέματα.

Γράψτε, λοιπόν, κατέληξε ό συννομιλητής μας, και γι' αυτό τό θέμα — οι λιμενικοί άξιωματικοί και οι υπάλληλοι του NAT να πηγαίνουν στη δουλειά τους όπως όλοι οι άλλοι εργαζόμενοι από τούς όποιους δεν διαφέρουν σε τίποτε για να έχουν τέτοια προνόμια και τά όποια δεν υπάρχουν σε καμιά άλλη χώρα.

"Εμείς ικανοποιήσαμε τήν επιθυμία του. Τώρα είναι ή σειρά άλλων να αντιμετωπίσουν τό ζήτημα για να σταματήσουμε να είμαστε ή χώρα του παραλόγου.

ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΗ ΡΥΠΑΝΣΗ

Τό περιστατικό της συλλήψεως από τις γερμανικές αρχές του πλοίαρχου και του Α' και Β' μηχανικού του πλοίου ψυγείου «Αιτ-ζιαν Πράιντ» για ρύπανση πού προκάλεσαν έξω από τό λιμάνι του Κιέλου πρέπει να προβληματίσει ιδιαίτερα όλους τούς ναυτικούς μας για τις συνέπειες πού μπορεί να έχει ή άμέλεια, γιατί θεωρούμε ότι οι "Ελληνες ναυτικοί δεν μπορούν συνειδητά να προκαλέσουν ρύπανση. 'Η διαχειρίστρια εταιρία έστειλε άμέσως αντικαταστάτες καθώς και τήν απαιτούμενη χρηματική έγγυηση για τήν απόλυση τών συλληφθέντων, ενώ παράλληλα τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας ζήτησε από τό 'Υπουργείο 'Εξωτερικών να τούς παρασχεθεί κάθε δυνατή νομική και άλλη προστασία από τις τοπικές ελληνικές διπλωματικές αρχές.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Αι μεταξύ της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπιστών και της Ναυτεργατικής 'Ομοσπονδίας διαπραγματεύσεις διά τήν άνανέωση της συμβάσεως ένιαίου μισθολογίου τών κατωτέρων πληρωμάτων της φορτηγού ναυτιλίας, κατέληξαν εις τήν υπογραφήν σχετικής συμφωνίας.

— 'Η κατά τό 1933 ζωηρότερα κινήσις της ναυτιλίας μας έσχεν άμεσον αντίκτυπον επί τών έσόδων του Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου, τά όποια άνηλθον εις 69.618.437 δρχ. έναντι 54.120.587 της χρήσεως του 1932. Εις τά πραγματοποιηθέντα έσοδα εισέφερον οι εργάται θαλάσσης τά 32,68%, οι πλοιοκτήται τά 31,74% και αι διάφοροι άλλαι πρόσδοδοι 5,58%.

— 'Ο εισηγητής του Συμβουλίου Ε.Ν. επί της υποθέσεως του ναυαγίου του φορτηγού "Ομηρος» άποφαίνεται ότι βάσει τών συγκεντρωθέντων στοιχείων, της διεξαχθείσης πραγματογνωμοσύνης και ευρυτάτης έρεύνης εν Γαλαζίω, προκύπτει ότι τό ναύαγιον υπήρξε δόλιον.

— Μετά τήν εξαιρετικήν ζωηρότητα τήν συνεχισθείσαν και κατά τάς πρώτας ημέρας του 15θμήμερου εις τήν εργασία της αγοράς του Πλέιτ, ή κατάσταση της διεθνούς ναυλαγοράς περιήλθεν εις στασιμότητα.

— Κατόπιν του γνωστού έπεισοδίου, του δημιουργηθέντος μεταξύ του κ. 'Υπουργού τών Ναυτικών και του Διευθυντού Ε.Ν. κ. Χριστοφή, υπέβαλεν ό τελευταίος ούτος τήν παραίτησίν του. 'Η διεύθυνσις του Ε.Ν. άνετέθη ήδη διά διαταγής του κ. Χατζηκυριάκου εις τόν πλοίαρχον του Λιμενικού Σώματος κ. Κατσάμπην, πρώην προξενικόν λιμενάρχην Λονδίνου.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 84/15.6.1934)

ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Είναι δικαιολογημένο τό αίτημα της διοικήσεως της ΠΝΟ να άνακοινώσει τό 'Υπουργείο τά μέτρα πού πρέπει να υιοθετηθούν προκειμένου να κατασταλούν οι πειρατικές έπιθέσεις έναντίον ελληνικών πλοίων, στα πλαίσια της υπ' αριθ. Α 545 (13) άποφάσεως του Διεθνούς Γραφείου 'Εργασίας πού έλή-

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ, Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΕ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ, ΟΙ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΕΣ
ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΤΟ 24ΩΡΟ SERVICE ΣΑΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΥΝ ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

HELLENIC SHIP SUPPLY COMPANY

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΙ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

SHIP CHANDLERS * HARDWARES * PROVISIONS * BONDED STORES
CHEMICAL CLEANING * REPAIR ARRANGEMENTS



(1962)

Mailing Add:
Maxwell Road
P.O. Box 1580
Singapore 9031

Cable Add:
HELLENIC or SEVENSEAS
SINGAPORE
Telex: RS 34171 SEVSEA

Tel: 5336673, 5336595
AOH: 4579439, 2936208

FACILITIES TO SUPPLY VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Τά άτυχήματα στά πλοία

Οί εκπρόσωποι γνωστής ναυτιλιακής εταιρίας, οί όποιοί παρακολουθούν συστηματικά όλες τίς εξελίξεις πού σημειώνονται στά πλοία, διαπίστωσαν μέ δέος τόν τελευταίο καιρό μία σημαντική αύξηση τών προσωπικών άτυχημάτων πού γίνονται κατά τή διάρκεια τής καθημερινής εργασίας μέσα στό πλοίο. Σημειώνουμε ότι πρόκειται γιά εταιρία μέ μεγάλο αριθμό πλοίων μέσης ηλικίας τό πολύ δύο ετών, στην όποία οί ναυτικοί μας «βάζουν μέσο» γιά νά εργασθούν και ή όποία διαθέτει στά πλοία της όλα τά σύγχρονα μέσα προστασίας πού υπάρχουν.

Από τή διερεύνηση τών συνθηκών τών άτυχημάτων προέκυψε ότι τά θύματα δέν είχαν χρησιμοποιήσει ούτε τίς ζώνες ασφαλείας, ούτε τά προστατευτικά κράνη, ούτε και τά άλλα μέσα προστασίας πού υπάρχουν άφθονα, έπαναλαμβάνουμε, στά πλοία τής έν λόγω εταιρίας και διαπιστώθηκε ότι κύρια αίτία τών άτυχημάτων είναι ή άπροσεξία και κυρίως ή περιφρόνηση του κινδύνου πού μπορούμε νά πούμε πώς άποτελεί φυλετικό γνώρισμα, μία ένθική καταβολή, ή όποια έσωσε και σώζει τόν τόπο αυτό σέ κρίσιμες ένθικές στιγμές, αλλά άποτελεί κατάρα όταν έπιδεικνύεται στην καθημερινή μας ζωή και στην καθημερινή μας εργασία — τό νεανικό αίμα πού χύνεται κάθε μέρα στους έλληνικούς δρόμους και τά πολυάριθμα άτυχήματα στους χώρους εργασίας τής στεριάς και τής θάλασσας άποδεικνύουν του λόγου τό άσφαλές.

Τά άνθρωπινα άτυχήματα στά πλοία, τά όποία μάς ενδιαφέρουν έν προκειμένω, έχουν τέσσερις προεκτάσεις πού είναι έξ ίσου σημαντικές: Πρώτον, δημιουργούν προβλήματα στά πλοία (κινητοποίηση γιά διάσωση, έπιβαρύνσεις γιά νοσοκομειακή περίθαλψη, άποζημιώσεις και άντικαταστάσεις τών παθόντων μέ άλλους πού έρχονται από τήν Έλλάδα άνεξάρτητα από τό σημείο στό όποιο βρίσκεται τό πλοίο, καθώς και λειτουργική άνεπάρκεια μέχρι ότου φθάσουν οί άντικαταστάτες). Δεύτερο, προκαλούν άνθρώπινες και οικογενειακές τραγωδίες (άνθρωποι πού άχρηστεύονται γιά όλόκληρη τή ζωή τους και οικογένειες πού παραμένουν χωρίς τούς φυσικούς τους προστάτες). Τρίτο, στερούν τήν ένθική οικονομία από παραγωγικές μονάδες στίς όποιες έχουν επενδυθεί σημαντικά ποσά. Και, τέταρτο, επιβαρύνουν τρομακτικά τό NAT μέ πρόωρες συνταξιοδοτήσεις.

Παρά τίς προεκτάσεις αυτές ή Πολιτεία δέν άσχολήθηκε καθόλου μέ τό πρόβλημα ώς τώρα, δηλαδή τό καλό μας Έπουργείο

δέν έκανε τίποτε — άπολύτως τίποτε — προς τήν κατεύθυνση τής προλήψεως τών άτυχημάτων στά πλοία, επίσης και τό NAT δέν έκανε τίποτε προς τήν κατεύθυνση τής έπισήμανσεως τών προβλημάτων τά όποία έχουν δημιουργήσει στό Ταμείο τά άτυχήματα. Τό ίδιο ισχύει και γιά τίς έφοπιστικές ένώσεις και τίς οργανώσεις τών ναυτικών, μέ εξαίρεση μόνον τόν Σύνδεσμο Ήλεκτρολόγων και τήν Ένωση Πρακτικών Πλοιάρχων και Κυβερνητών πού είχαν αναλάβει πέρσει τό καλοκαίρι μία έθελοντική έκστρατεία γιά τόν περιορισμό τών άτυχημάτων στά μέλη τους, πού έμεινε όμως χωρίς συνέχεια, γιατί οί άλλες οργανώσεις καθώς και ή ΠΝΟ δέν μπόρεσαν νά άντιληφθούν τή σημασία τής κινήσεως τών δύο οργανώσεων πού άνάφεραμε. Πρέπει νά σημειωθεί ότι ό Σύνδεσμος Ήλεκτρολόγων, στά πλαίσια τής προσπάθειας γιά τήν πρόληψη τών άτυχημάτων, κοινοποίησε στά μέλη του μία πολύ έμπεριστατωμένη και κατατοπιστική ένγκύκλιο μέ συγκεκριμένες και λεπτομερείς οδηγίες γιά τήν προστασία τής ζωής τους κατά τή διάρκεια τής εργασίας τους στά πλοία αλλά και γιά τήν παροχή πρώτων βοηθειών σέ περιπτώσεις ήλεκτροπληξίας.

Γιά νά γίνει άντιληπτή από όλους ή έκταση του προβλήματος χρειάζεται τό NAT νά δώσει στή δημοσιότητα συγκεκριμένα στοιχεία γιά τούς συνταξιοδοτούμενους λόγω άτυχήματος από τό 1955 και έντεύθεν, δηλαδή από τότε που θεσπίσθηκε κατ' άρχήν τό μέτρο μέ τό Νόμο 3170/55 και επεκτάθηκε μέ τόν Νόμο 4502/66 σέ όλους όσους ύφίστανται άτύχημα σέ πλοία, άνεξάρτητα από τόν χρόνο ύπηρεσίας τους, καθώς και τήν ποσοστιαία συμμετοχή τής δαπάνης αυτών πού λαμβάνουν σύνταξη λόγω άτυχήματος στό έτήσιο κονδύλι γιά τίς συντάξεις πού παρέχει τό NAT σέ όλους γενικά τούς συνταξιούχους του. Πρέπει νά προσθέσουμε ότι τό Πολεμικό Ναυτικό διαθέτει, όπως μάς έχουν πληροφορήσει, μία θαυμάσια σειρά ταινιών γιά τήν πρόληψη τών άτυχημάτων αυτής τής μορφής στά πλοία, τίς όποιες θά μπορούσε είτε νά δανεισθεί τό Έπουργείο Ναυτιλίας, είτε νά έκτυπώσει νέες κόπιες γιά νά άρχίσει μία συστηματική προσπάθεια ενημερώσεως γιά νά προστατευθούν και οί ναυτικοί μας αλλά και τά γενικώτερα συμφέροντα του πλοίου, του NAT και του τόπου.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

φθη τόν περασμένο Νοέμβριο.

Οί πειρατικές έπιθέσεις και ένοπλες ληστείες έναντίον έλληνικών πλοίων σέ όρισμένα λιμάνια τής Άφρικής και άλλου, όπως στά στενά τής Σιγκαπούρης κλπ. έχουν αύξησει και πρέπει νά δοθούν σαφείς οδηγίες στους πλοιοκτήτες, τούς διαχειριστές τών πλοίων, τούς πλοιάρχους και τά πληρώματα γιά τά ένδεικνυόμενα μέτρα προλήψεως τών ληστρικών έπιθέσεων και έλαχιστοποιήσεως τών έπιπτώσεών τους.

Ή πλέον πρόσφατη πειρατική έπίθεση έγινε στό μπάλκ κάρριερ «Γκόλντεν Πρίνς» στίς 3.30 τό πρωί τής 3ης Ιουνίου ένώ περνούσε τά στενά τής Σιγκαπούρης, οί πέντε πειρατές όμως πού είχαν άνέλθει στό πλοίο και είχαν έξουδετερώσει δύο μέλη του πληρώματος άναγκάσθηκαν νά τραπούν σέ φυγή όταν σημάνθηκε συναγερμός και κινητοποιήθηκε όλο τό πλήρωμα. Τό πλοίο συνέχισε κανονικά τό ταξίδι του προς τήν Τζέντα όπου κατευθυνόταν και ό πλοίαρχος του σκάφους κ. Γεώργ. Σαρρής μέ τό τηλεγράφημα πού έστειλε στό ΥΕΝ γιά νά αναγγείλει τήν πειρατική έπίθεση ζήτησε — και όρθότατα — νά γίνει έλληνική διαμαρτυρία προς τίς χώρες πού έλέγχουν τά στενά νά πάρουν μέτρα ασφαλείας γιά τήν προστασία τών διερχόμενων πλοίων και τών πληρωμάτων τους.

ΤΟ ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Μας λέγουν ότι τά πρόστιμα γιά άντικανονική τήρηση του βιβλίου πετρελαίου πέφτουν σάν βροχή στους πλοιάρχους τών έλληνικών πλοίων. Γιά νά λείψει τό άποπο, και έπειδή κανένας δέν έπιθυμεί νά μήν τηρεί κανονικά τό βιβλίο πετρελαίου, προτείνουμε νά γίνεται μία υπεύθυνη ενημέρωση στους πλοιάρχους και στους Α' μηχανικούς κατά τή διαδικασία τής ναυτολογήσεως τους και γιά τήν ενημέρωση αυτή νά τίθεται ειδική σφραγίδα στό ναυτικό τους φυλλάδιο. Μέ τόν τρόπο αυτό όχι μόνον θά έπιτευχθεί ή κανονική τήρηση του βιβλίου πετρελαίου, αλλά θά λείψουν και οί εύλογες διαμαρτυρίες τών πλοιάρχων οί όποιοί στή χώρα μας είναι υπεύθυνοι γιά όλα και γιά όλους.

ΕΡΑΝΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΘΥΜΑΤΑ

Είναι άπολύτως όρθή ή άπόφαση τών διοικήσεων τής ΠΝΟ και τής Ένώσεως Πλοιάρχων γιά τή διενέργεια έράνου, τό προϊόν του όποίου θά διατεθεί γιά νά βοηθηθούν τά θύματα, οί συγγενείς και ό τόπος καταγωγής τών θυμάτων τής θηριωδίας του πλοιάρχου του «Γαρυφαλιά». Και όρθότατα επίσης ύπογραμμίζεται σέ σχετική ανακοίνωση τής Ένώσεως Πλοιάρχων ότι «δέν μπορούμε νά έχουμε τή συνείδησή μας ήσυχη άν δέν κά-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

νουμε, τι περνάει από το χέρι μας για να ξεπλύνουμε το αίσχος και για να δώσουμε να καταλάβουν τόσο οι κάτοικοι της Κένυας όσο και όλοι οι κόσμος ότι όλοι οι Έλληνες ναυτικοί είμαστε πρώτα από όλα άνθρωποι και ότι ασημαντές εξαιρέσεις δεν είναι δυνατόν να άμαυρώσουν το όνομά μας, άλλωστε και οι ίδιοι οι λαθρεπιβάτες στρέφονται κατά προτίμηση στα ελληνικά πλοία γιατί γνωρίζουν πολύ καλά ότι συναντούν περιθάλψη, προστασία και πολλές φορές εργασία».

Η Ένωση Πλοιαρχών καλεί όλους τους ζούν από τα πλοία ή έχουν σχέση με αυτά, πλοιαρχούς, αξιωματικούς, πληρώματα, έφοπλιστές, υπαλλήλους γραφείων κλπ. να συγκεντρώσουν ένα όσο πιο μεγάλο ποσόν γίνεται για να βοηθηθούν τα θύματα. Οι εισφορές θα συγκεντρωθούν σε ειδικό λογαριασμό που θα ανοιχθεί σε όλες τις ελληνικές τράπεζες και σε μία του εξωτερικού.

Τό φορτηγό «Σύρα» προσήγγισε εκτάκτως στο λιμάνι του Αγίου Νικολάου της Κρήτης και αποβίβασε έναν λαθρεπιβάτη από την Αγκόλα που είχε επιβιβασθεί στο σκάφος στη Νέα Όρλεάνη. Ο λαθρεπιβάτης, μαζί με τό εισιτήριο που του είχε βγάλει η πλοιοκτήτρια εταιρία, παραδόθηκε στις αρμόδιες αρχές για να σταλεί στην πατρίδα του.

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ

Είναι απολύτως εύλογο τό αίτημα πού έθεσε στον ύπουργό Έθνικής Οικονομίας ό πρόεδρος της Πανελληνίας Όμοσπονδίας Συνταξιούχων Αξιωματικών Ε.Ν. πλοίαρχος κ. Θ. Γκιερλής για τό διαχωρισμό των φορολογητέων εισοδημάτων των συνταξιούχων αξιωματικών προκειμένου τό μέν εισόδημα από συντάξεις να εξαιρείται της φορολογίας και τό από άλλες πηγές να φορολογείται όπως αυτό των έν ενεργεία συναδέλφων τους.

Σημειώνεται ότι τό αίτημα είχε υποβληθεί κατ' αρχήν στον πρώην ύπουργό Οικονομικών κ. Έμμ. Δρεττάκη και άκολούθως στον κ. Κουλουριάνο χωρίς να ικανοποιηθεί, παρά τό γεγονός ότι υπήρχε και συνηγορία του ύπουργείου Ναυτιλίας, έπειδή τό ύπουργείο Οικονομικών άρνείται να δεχθεί ότι οι συντάξεις των ναυτικών μας προέρχονται από εισφορές πού έγιναν και εξακολουθούν να γίνονται σε συνάλλαγμα.

Είναι σαφέστατο ότι πρόκειται για άδικία σε βάρος των συνταξιούχων ναυτικών μας οι όποιοι είναι εκείνοι πού εργάστηκαν σκληρότατα για τη δημιουργία του σύγχρονου ελληνικού ναυτικού θαύματος πού τόσο ώφέλησε τον τόπο, ένw παράλληλα με τη σκληρότατη εργασία τους έχουν προσφέρει ανυπολόγιστες υπηρεσίες στην έντική οικονομία. Υπενθυμίζομε ότι τό θέμα είχε τεθεί επανειλημμένα και από τό «Ναυτικά Χρονικά» με την υπογράμμιση ότι εάν δεν ρυθμιζόταν, κάθε αύξηση πού θα έλάμβαναν οι συνταξιούχοι από τό ΝΑΤ θα οδηγούσε άπλως στην έκταμείωση χρημάτων από τό Ίδρυμα τό όποιο θα κατευθύνονταν έν συνεχεία στο δημόσιο ταμείο λόγω της φορολογίας του πληθωριστικού εισοδήματος. Καί επαναλαμβάνομε ότι έν πάση περιπτώσει δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται δύο μέτρα και σταθμά για κατηγορίες πολιτών πού εισφέρουν τό ίδιο. Όφείλει συνεπώς τό ύπουργείο Ναυτιλίας, τό όποιο κατά τεκμήριο πρέπει να προστατεύει τους ναυτικούς μας, να παρέμβει άποφασιστικά στο ύπουργείο Οικονομικών για την ίκανοποίηση του αίτήματος.

Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΟΚ

Κάνοντας τον άπολογισμό του έργου της ή Έπιτροπή Μεταφορών του λήγοντος Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου ανέφερε ότι στην περίοδο των 5 έτών έπεξεργάστηκε 73 άναφορές πρός τη Γενική Συνέλευση, στις περισσότερες από τις όποιες πέτυχε πολύ μεγάλη πλειοψηφία. Γεγονός πού δείχνει τη γενική συναίνεση του Κοινοβουλίου για μία κοινή μεταφορική πολιτική και για τά άναγκαία πρός επίτευξη της μέτρα.

Έξ άλλου στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και ύδατιών οδών καθώς και στις άεροπορικές και στις θαλάσσιες μεταφορές πραγματοποίησε 37 άναφορές και προτάσεις πρός την Κομισιόν επί ουσιαστικών και έπειγόντων θεμάτων, μεταξύ των όποιων λογίζεται και ή καταγγελία του Κοινοβουλίου πρός τό Κοινοτικό Δικαστήριο κατά του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την άποτυχία επίτευξης της υπό της Συνθήκης της Ρώμης προβλεπόμενης κοινής μεταφορικής πολιτικής. Η καταγγελία αυτή δείχνει ότι ή άπουσία κοινής μεταφορικής πολιτικής στην Εύρώπη άποδίδεται άμεσα και άποκλειστικά στο Συμβούλιο των Ύπουργών της ΕΟΚ και της Κυβερνήσεως των κρατών-μελών και όχι στο Εύρωκοινοβούλιο.

Πάντως ως έπιτυχία της Έπιτροπής Μεταφορών λογίζεται ή κατά την τελευταία σύνοδο των Ύπουργών Μεταφορών λήψη σημαντικών αποφάσεων νομοθετικού και πολιτικού χαρακτήρα άναφορικά με την ύποδομή των μεταφορών, την οδική ασφάλεια, τη σιδηροδρομική συνεργασία, την ένοποίηση μέτρων και σταθμών, βασιζόμενων επί συγ-

κεκριμένων σχεδίων και προτάσεων της Έπιτροπής Μεταφορών.

Η ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΗ

Στις 28 Απριλίου 1984 τέθηκε σε ίσχύ ή διεθνής σύμβαση του Λονδίνου 1978 «για πρότυπα έκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών» ή όποια έχει κυρωθεί από την Ελλάδα από τον Ιανουάριο του 1983 με τό Νόμο 1314/1983 (ΦΕΚ 2/11.1.83). Η σύμβαση αυτή, της όποιας έπιφύλασσόμεθα να δημοσιεύσουμε τό πλήρες κείμενο, είναι γνωστή με τά αρχικά του άγγλικού τίτλου της ως STCW-1978, έγινε με πρωτοβουλία του IMO και θεωρείται σαν ή πρώτη προσπάθεια να καθιερωθούν σε παγκόσμιο επίπεδο κοινά ελάχιστα όρια έπαγγελματικής κατάρτισεως των ναυτικών.

Πρίν από τη σύμβαση αυτή, ή έκπαίδευση και ή πιστοποίηση της ναυτικής ικανότητας αποτελούσε θέμα των διαφόρων κρατών, ρυθμιζόμενο και εξελισσόμενο χωρίς άναφορά στα πρότυπα άλλων χωρών, με άποτέλεσμα να διαφέρουν εύρύτατα οι σχετικές νομοθετικές διατάξεις από χώρα σε χώρα.

Η νέα σύμβαση καθορίζει τά ελάχιστα όρια πού όφείλει να δεχθεί κάθε χώρα. Μολονότι δε είναι γνωστό ότι στις παραδοσιακές ναυτικές χώρες τά επίπεδα είναι πολύ ύψηλότερα από τις απαιτήσεις της συμβάσεως, τό γεγονός ότι σε πολλές άλλες χώρες τά επίπεδα αυτά είναι πολύ χαμηλότερα, καταδεικνύει τη σημασία της συμβάσεως και την επίδραση την όποια άναμένεται ότι θα έχει για την εξύψωση των επιπέδων σε ένα γενικώς άνεκτό κοινό παρاناομαστή.



INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S.A.

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS

AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)

CRISTOBAL / COLON

CABLE

TONIO COLON

TELEX

From U.S.A.: 368-8572

From Others: 379-8572

TELEPHONE

Colon 45-0127

45-0137 45-0128

MAILING ADDRESS

P O Box 443

Colon R Panama

PROVISIONS

DECK SUPPLIES

DUTY FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE

TONIO PANAMA

TELEX

From U.S.A.: 368-2633

From Others: 379-2633

TELEPHONE

Panama 23-9920

MAILING ADDRESS

P O Box 6-4000

El Dorado

Panama R Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS

ELECTRIC APPLIANCES

DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

ΟΙ ΑΝΤΙΠΡΗΞΕΙΣ

Παρά την άξια που αποδίδεται στην προσπάθεια της νέας Συμβάσεως, διατυπώνεται από παραδοσιακούς ναυτικούς κύκλους η άποψη ότι η ολίσιση του ελαχίστου όριου σε ένα επίπεδο χαμηλότερο από το ισχύον στις ναυτικές χώρες, αποτελεί ένα είδος προκλήσεως προς τους άσυνειδητους του κόσμου να χαμηλώσουν και τα δικά τους επίπεδα στο νομιμοποιημένο μίνιμουμ της συμβάσεως. Καί η πρόκληση αυτή δεν αφορά μόνο τους άσυνειδητους αλλά και τους «σώφρονες» πλοιοκτήτες που θα βλέπουν ότι τα άριστα επανδρωμένα πλοία τους δεν είναι σε θέση να ανταγωνισθούν τα πλοία των «ελαχίστων ορίων». Είναι προφανές ότι η σύμβαση προσπαθεί να διευκολύνει τις υπό ανάπτυξη χώρες — τουλάχιστον σε μία πρώτη φάση — να λάβουν τα αναγκαία μέτρα ανυψώσεως των επιπέδων της ναυτικής τους καταλληλότητας. Δεν πρέπει όμως να παραβλέπει κανείς ότι μολονότι οι χώρες αυτές διαθέτουν τεράστια έπιβατικά αεροπλάνα κανείς δεν θα αποφάσιζε να ταξιδέψει με αυτά αν υποπευδύονταν ότι τα κυβερνούσαν άνθρωποι με επαγγελματικό δίπλωμα δεύτερης ή τρίτης κατηγορίας. Έτσι και με τον έμπορικό στόλο. Όλοι ίσως βλέπουν με συμπάθεια την προσπάθεια των χωρών αυτών να αναπτύξουν τη ναυτιλία τους, αλλά δεν είναι δίκαιο οι νεήλυδες αυτοί να υπαγορεύσουν τα δικά τους χαμηλά επίπεδα στην παγκόσμια παραδοσιακή ναυτιλία. Υποστηρίζεται βέβαια ότι η σύμβαση αποτελεί μία ρεαλιστική αναγνώριση της πραγματικότητας και ένα άριστο σύστημα συμβιβασμών. Τό ζήτημα όμως είναι αν η παγκόσμια ναυτιλία θα μπορούσε να ζησεί καλά και χωρίς αυτό τό άριστο σύστημα.

ΕΠΙΣΗΜΗ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Σε κοινή ανακοίνωσή τους τα άρμόδια για την έμπορική ναυτιλία Έπουργεία της Άγγλιας, Γαλλίας, Δυτ. Γερμανίας, Όλλανδίας και Βελγίου, δήλωσαν ότι παρακολουθούν με μεγάλη άνησυχία τις δραστηριότητες και τις μεθόδους που εφαρμόζουν οι σοβιετικές ναυτιλιακές εταιρίες που έκτελούν τακτικές γραμμές μεταξύ των λιμένων τους και τρίτων χωρών, επιφέροντας σταθερή μείωση της κινήσεως των εταιριών της Δυτικής Ευρώπης. Τά προβλήματα αυτά άφορούν ειδικότερα τις γραμμές της Άπω Άνατολής και της Άνατολικής Άφρικής.

Οι ναυτικές κόνφερανς που εξυπηρετούν αυτούς τους δύο τομείς θα συναντήσουν μέσα στις προσεχείς εβδομάδες τους σοβιετικούς συνομιλητές τους. Οι άρμόδιοι Έπουργοί άποδίδουν μεγάλη σημασία στις συζητήσεις αυτές και εκφράζουν την εύχη όπως άποδώσουν ικανοποιητικές συμφωνίες για τις ναυτικές εταιρίες της Δυτικής Ευρώπης, πάνω στα κύρια έκκρεμη ζητήματα.

Άν τέτοιες συμφωνίες δεν καταστούν δυνατόν, οι πέντε άρμόδιοι Έπουργοί θα συνέλθουν ταχύτατα με σκοπό να εξετάσουν τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την προστασία των νομίμων ναυτιλιακών συμφερόντων των χωρών τους.

ΑΠΟΔΕΚΤΟΣ ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΣ

Συμπλήρωσε τους υπολογισμούς του περί του χρόνου κατακλύσεως των πλοίων ρό-ρό, τό Λούδ Ρέτζιστερ. Όπως γράψαμε και παλαιότερα τά πλοία αυτά λόγω της κατασκευ-

ής τους παρουσιάζουν αύξημένους κινδύνους κατακλύσεως και άνατροπής και έπομένως ο παράγων χρόνος παίζει βασικό ρόλο στον προσδιορισμό των περιθωρίων έγκαταλείψεως του σκάφους.

Γιά να ικανοποιηθούν οι έπιτακτικοί όροι έκμεταλλεύσεως που έπιβάλλουν τόν μεγαλύτερο δυνατό περιορισμό του χρόνου φορτώσεως και έκφορτώσεως, τά πλοία ρό-ρό διαθέτουν κύτη μεγάλων διαστάσεων και τά υποφράγματά τους μπορεί να καλύψουν όλο τό μήκος του σκάφους χωρίς κανένα διάφραγμα. Μολονότι όμως οι μεγάλοι ένιαίοι χώροι άποτελούν παράγοντα καλής έκμεταλλεύσεως, οι συνέπειες της ταχείας κατακλύσεως τους άποβαίνουν έντελως άρνητικές. Γι' αυτό και οι προσπάθειες τείνουν προς ναυπηγικές βελτιώσεις ικανές να επιβραδύνουν την είσοδο των υδάτων χωρίς να θυσιάσουν τά οικονομικά πλεονεκτήματα των πλοίων αυτών. Πρός τό παρόν δέ ο μεταξυ τεχνικών και πλοιοκτητών συμβιβασμός έχει συνοψισθεί στην εξασφάλιση του αναγκαίου χρόνου κανονικής έγκαταλείψεως του πλοίου. Έπί τό σημείου δέ αυτού οι ύπολογισμοί του Λούδ Ρέτζιστερ είναι άποφασιστικής σημασίας, γιατί προσδιορίζουν άφενός μέν τό χρόνο που θα διαρρεύσει άπό τό συμβάντος και της ένάρξεως της κατακλύσεως μέχρι της άπωλείας της εύσταθείας του πλοίου και της άνατροπής ή βυθίσεως και άφ' έτέρου τόν γενικά άποδεκτό ελάχιστο χρόνο της ασφαλούς έγκαταλείψεως του πλοίου.

ΑΥΞΑΝΟΥΝ ΟΙ ΠΛΩΤΕΣ ΑΠΟΘΗΚΕΣ

Έπισημαίνεται άρμοδίως ή σημαντική πρόσφατη αύξηση του αριθμού των δεξαμενοπλοίων που διατίθενται στην πλωτή άποθήκευση. Υπολογίζεται ότι στις 15 Μαΐου του τρέχοντος έτους 62 πλοία 13,2 έκατομ. τον. d.w. έχρησιμοποιούντο ως πλωτές άποθήκες έναντι μόλις 38 πλοίων 6,4 έκατομ. τον. d.w. των άρχων της περιόδου. Η άπότομη αυτή αύξηση άποδίδεται σε μεγάλο βαθμό στις άθρόες ναυλώσεις πετρελαioφόρων για άποθηκευτικούς λόγους που πραγματοποιήσε τό τελευταίο δίμηνο μία κυρίως μεγάλη ναυτιλιακή εταιρία της Σαουδικής Άραβίας.

Άντίστοιχη αλλά όχι ισοδύναμη έμφανίζεται και ή ελάττωση του αριθμού των δεξαμενοπλοίων που τελούν σε παροπλισμό, άργία ή έπισκευή, τά όποια στις 15 Μαΐου έφθασαν τά 319 πλοία 61,7 έκατομ. τον. d.w. μειωθέντα έντός του μηνός κατά 6 μεγάλες μονάδες. Ειδικότερα προστέθηκαν μέν δύο σουπερ-τάνκερς αλλά έξήλθαν της άργίας περισσότερα σκάφη των κατηγοριών 100-200 και 50-100 χιλιάδων τόννων d.w.

Τέλος τό πρώτο πεντάμηνο του έτους τά πλοία που δόθηκαν για διάλυση είναι αισθητά λιγώτερα της αντίστοιχης περσινής περιόδου, δεδομένου ότι δεν υπερέβησαν τις 73 μονάδες (7,11 έκατομ. τον. d.w.) έναντι 100 μονάδων (11,37 έκατομ. τον. d.w.) του πρώτου πενταμήνου του 1983.

ΦΙΛΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η συμμετοχή για πρώτη φορά ένός πλοίαρχου στο ψηφοδέλτιο για την Εύρωπική δεν μπορεί παρά να ικανοποιεί την τάξη των πλοίαρχων αλλά και την εύρεια ναυτική οικογένεια σάν αναγνώριση του έργου που έπιτελούν καθημερινά στον θαλάσσιο

Τό Σχόλιο του 15θήμερου

Στην περίφημη και γλαφυρώτατη «Ιστορία της Ναυτιλίας» του Όλλανδού συγγραφέα Van Loon ύπάρχει μία γραβούρα που δείχνει ένα τρικάρτο ίστιοφόρο, άπό τη πρύμη του όποιου φαίνεται να πέφτουν στη θάλασσα μερικά μαύρα άνθρωπάκια. Η λεζάντα άπό κάτω γράφει: «Δουλεμπορικόν πετάει στη θάλασσα τό μαύρο φορτίο του γιατί έπισημάνθηκε άπό άγγλικό καταδρομικό».

Η εικόνα, όπως καταλαβαίνετε, μάς θύμισε την πρόσφατη περιπέτεια του πλοίου «Γαρυφαλιά», άπ' την κουραστική του όποιου κάπως έτσι θα πετάχτηκαν και τά έντεκα μαύρα σωματάκια των Κενυατών ή Τανζανιάνων λαθρεπιβατών του. Βέβαια έχουν περάσει με τις βάρβαρες μεθόδους της παλιάς εκείνης έποχής φαίνεται ότι δεν έλειψαν έντελως άκόμα, περιοριζόμενες ίσως στους έγχρωμους των ύπαναπτύκτων, που συγκροτούν στην εύλογημένη έποχή μας τους πολίτες της τρίτης κατηγορίας. Τόσο στην ένδιαίτηση και την έκμετάλλευση όσο και στις συνθήκες της ναυτολόγησής τους, οι όποιες μπορεί να μη συνιστούν άκριβώς την έννοια της βίαιης στρατολόγησης, αλλά δεν παύουν να θυμίζουν — έστω και άπό μακριά — μία άλλη, λεκτική αυτή τη φορά, εικόνα του Van Loon, ό όποιος διηγούμενος τις μεθόδους εξέυρεσης πληρωμάτων καταχωρεί την άκόλουθη έπιστολή ένός στρατολόγου του ναυτικού: «Άξιότιμοι κύριοι, έχω την τιμή να σάς στείλω τους έκάτο έθελοντές (sic) που σάς ύποσχέθηκα. Σε περίπτωση που θα θέλατε και άλλους, θα μπορούσα να σάς προμηθεύσω σύντομα, αλλά σάς παρακαλώ να μου έπιστρέψετε τις χειροπέδες»!!

στίβο. Ο κάπταν Γιάννης Χαλός γεννήθηκε στην Άνδρο τό 1936 και μετά τό Γυμνάσιο έφοίτησε στην Ναυτική Σχολή του Σαουθάμπτον. Υπήρξε στο Πολεμικό Ναυτικό ως σημαιοφόρος και κυβερνήτης ναρκαλιευτικού και κατόπιν επί σειρά έτών σε έμπορικά πλοία. Στις άρχαιρείσεις της Ένώσεως Πλοίαρχων του 1983 έξελέγη δεύτερος και μέλος του Διοικητικού της Συμβουλίου και μετέχει στις εύρωεκλογές με τό ψηφοδέλτιο της Νέας Δημοκρατίας.

Ένας άκόμα θερμός φίλος της Ναυτιλίας κατέρχεται στον έκλογικό στίβο στις μεθαιριανές εύρωεκλογές: ό ναυτιλιακός οικονομολόγος κ. Άπόστολος Δεπάστας. Βαθύς γνώστης των ναυτιλιακών μας πραγμάτων, τόσο άπό την ειδική έπιστημονική του κατάρτιση όσο και άπό τη μακρόχρονη καθημερινή ένεργό παρουσία του στο έπίκεντρο της πειραϊκής ναυτιλιακής κόνιστρας, άποτελεί τόν ιδανικό ναυτιλιακό εκπρόσωπο, του όποιου ή φωνή, ή φωνή της ζωντανής ελληνικής ναυτιλίας, θα ήταν εύτύχημα να άκούεται σθεναρή στο χώρο του Εύρωπαικού κοινοβουλίου. Ο κ. Δεπάστας μετέχει στο ψηφοδέλτιο της Ένώσεως Δημοκρατικού Κέντρου (ΕΔΗΚ).

Σκέψεις... εξελίξεις... καί προοπτικές...

...

Η πρόσφατη απόφαση των ξει κρατών του Άραβικού Κόλπου να αντικαταστήσουν κάθε ποσότητα πετρελαίου που χάνεται συνεπεία των έχθροπραξιών μεταξύ Περσίας και Ιράκ αναμένεται να επιφέρει μία σταδιακή μείωση των ασφαλιστρών στην περιοχή, ενώ μαρτυρεί την πρόθεση των Άράβων να κρατήσουν σταθερές τις τιμές και να αποφύγουν εκπτώσεις σε αντίσταθμισμα των υψηλών ασφαλιστρών.

Ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες από την Τεχεράνη αναφέρουν ότι παρά την επέκταση της εμπόλεμης ζώνης βορείως από τα Στενά του Όρμουζ και σε όλη την έκταση των Περσικών ακτών συνεχίζονται οι φορτώσεις δεξαμενοπλοίων από το Κάργκ τέρμιναλ, ενώ πιθανολογείται ότι θα υπάρξει αύξημένη ζήτηση για δεξαμενόπλοια μεσαίου μεγέθους ώστε, να μην διακυβεύονται μεγάλες ποσότητες άργου σε κάθε πλοίο που πλέει στην περιοχή.

Εν τών μεταξύ στοιχεία του Διεθνούς Συμβουλίου Ένεργειας αποδεικνύουν ότι οι έχθροπραξίες στον Περσικό είχαν μέχρι σήμερα πολύ μικρή απήχηση στη διαμόρφωση της τιμής του πετρελαίου στη διεθνή αγορά.

Κατά τον ίδιο Όργανισμό, τα αποθέματα πετρελαίου των 24 χωρών - μελών του ΟΟΣΑ είναι σήμερα κατά 20% υψηλότερα εκείνων κατά την περίοδο ανατροπής του Σάχη το 1979 και καλύπτουν τις καταναλωτικές ανάγκες των χωρών αυτών για περίοδο 95 ημερών.

...

Παρά την διατήρηση της ζητήσεως γαιανθράκων και μεταλλευμάτων, η αγορά από τις αρχές του Ιουνίου δείχνει σαφή σημεία ότι και το φετινό καλοκαίρι θα είναι δύσκολο, ιδιαίτερα για τα φορτηγά και τα handy size μπάλκ κάρριερς.

Ηδη στις ναυλώσεις «κλειδιά» μεταφορές δημητριακών από τον Αμερικανικό Κόλπο, τον Βόρειο Ειρηνικό και τη Νότιο Αμερική σημειώθηκαν κλεισίματα σε επίπεδα κατώτερα εκείνων που επιτεύχθηκαν τους δύο προηγούμενους μήνες.

Πάντως, η διεθνής οικονομία έχει σημειώσει ήδη ουσιαστική άνοδο και εάν δεν ανακοπεί ο ρυθμός από τα υψηλά επιτόκια του δολλαρίου, θα πρέπει με την έλευση του φθινοπώρου να δούμε καλύτερες ημέρες.

...

Εντονος προβληματισμός διακατέχει τους Ιάπωνες ναυπηγοβιομηχάνους καθώς μειώθηκαν μέχρι στιγμής κατά 12% οι παραγγελίες πλοίων που ανατέθηκαν σε ιαπωνικά ναυπηγεία από τις αρχές του 1984.

Στη σχετική συνέντευξη τύπου που παραχώρησε με την ευκαιρία των «Ποσειδωνίων» στον Πειραιά η «Ενωση Ιαπώνων Έξαγωγών Πλοίων», δέν απέκλεισε από τους εκπροσώπους των ναυπηγικών μονάδων το ενδεχόμενο να αποδέχονται και πάλι τη σύναψη συμβολαίων σε δολλάρια.

Επίσης δέν αποκλείεται, στα πλαίσια των προσπαθειών τους για την αναδιοργάνωση της ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας, να επιμηκύνουν τα χρονικά περιθώρια των δανείων για νέες ναυπηγήσεις μέσω των Trading Houses και να τροποποιηθεί ή μέθοδος καταβολής του επιτοκίου.

Πάντως, σε έρώτησή μας, προς τον διευθυντή της Ένώσεως κατά πόσο προβλέπεται και νέα παραγγελία του τύπου «Σάνκο», ο κ. Ουμέιντα απάντησε, με τον γνωστό ιαπωνικό τρόπο, ότι δέν πιστεύει ότι θα επαναληφθεί στο μέλλον τέτοιοι μεγέθους μαζική παραγγελία από Ιαπωνικό Οίκο.

Από την άλλη πλευρά έγινε γνωστό ότι οι Ιάπωνες ναυπηγοβιομηχάνοι θα έντεινουν τις προσπάθειες συνεργασίας με τους Νοτιοκορεάτες, ώστε να όριοθετηθούν τα κατώτερα ποσά που απαιτούνται για την αντιμετώπιση του κόστους ναυπηγήσεως των διαφόρων τύπων πλοίων.

...

Ενόψει των υψηλότερων ναύλων που επιτυγχάνουν τα δεξαμενόπλοια που εισέρχονται στον Περσικό άξιζει να σημειώσουμε ότι τα ύφισταμένα έπασφάλιστρα για άξια πλοίου της τάξεως των 10 εκατομ. δολλαρίων ίσοδυναμούν με ναύλο WS 25.

...

Με κατηγορηματικό τρόπο ο νέος πρόεδρος της «Ιντερτάνκο» και διευθυντής της αμερικανικής εταιρίας Marine Transport κ. Τζάιμς Ράντ απέκλεισε το ένδεχόμενο οι αμερικανικές αρχές να τροποποιήσουν τους κανονισμούς ασφαλείας των δεξαμενοπλοίων που ισχύουν από 1ης Ιουνίου για τα σκάφη που προσεγγίζουν σε αμερικανικούς λιμένες.

...

Στο επίπεδο των 30 εκατομ. τόννων υπολογίζονται τελικώς οι συνολικές ποσότητες δημητριακών που άπερρόφησαν οι Σοβιετικοί μέχρι και τον τρέχοντα μήνα.

Η συνολική ποσότης περιλαμβάνει 19 εκατομ. τόννους σιτηρών και είναι κατά 10% μειωμένη έναντι συνολικών εισαγωγών 33 εκατομ. τόννων που πραγματοποιήθηκαν τη περίοδο Ιουνίου 1982-83.

...

Η «Σάνκο Στήμοσι» αύξησε κατά δύο, σε 125, το σύνολο των μπάλκ κάρριερς που ναυπηγεί σε 13 ιαπωνικές ναυπηγικές μονάδες. Μέχρι τις αρχές του Ιουνίου είχε παραλάβει 15 από τα νεότευκτα μπάλκερς της τά όποια εισήλθαν ήδη στον ήδη υπερπληθωρικό στόλο των handy size μπάλκερς.

For your Agency in IRAN

SHERKAT DARYA E-SURKH

REDSEA SHIPPING AGENCY Co. Ltd.

**Shipping Agents • Forwarders •
General Contractors • Shipchandlers
• Bunker Suppliers**

Head Office: SHERKAT DARYA E-SURKH
AVE SEPAHBOD GHARANI
NIKOO STREET No 32/1, 1ST FLOOR
TEHRAN IRAN

Phones: 892046 - 892048
A.O.H.: 855052 - 658832 - 629490
Telex: 214296 SDST TEHRAN IR.
Cbls: 281/Tehran and RedSea to all Iranian ports

BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF

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

Από τις 2-7 Ιουνίου όλος ο κόσμος της διεθνούς ναυτιλίας θα είναι στον Πειραιά!



Για 5 ημέρες ο Πειραιάς γίνεται το κέντρο ενδιαφέροντος όλου του ναυτιλιακού κόσμου! Χιλιάδες άνθρωποι θα επισκεφτούν και φέτος τους εκατοντάδες εκθέτες από τις 46 χώρες που θα επιδείξουν την πιο σύγχρονη τεχνολογία τους στον κόσμο της ναυτιλίας. Ναυπηγεία, τράπεζες, διύλιστήρια, πετροχημικές εταιρίες, εταιρίες εξοπλισμού και ό,τι άλλο αφορά τον ναυτιλιακό κόσμο... στον Πειραιά, στο «κέντρο της διεθνούς ναυτιλίας»!

Ποσειδώνια '86 ή διεθνής ναυτιλιακή έκθεση στον Πειραιά!



Ποσειδώνια 86
2-7 ΙΟΥΝΙΟΥ 1986



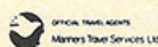
Επιβατικός Σταθμός Αγίου Νικολάου

Για πληροφορίες παρακαλούμε επικοινωνήστε:

ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ ΕΠΕ

Λ. Συγγρού 180 • 176-71. ΑΘΗΝΑ

Τηλ. 9594603 - 9594625 - 9594647 Telex: 219075



‘Η αλληλογραφία μας

ΟΙ ΑΥΘΑΙΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΝΑΤ ΔΙΩΧΝΟΥΝ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Προκειμένου να προστατευτούν οι πλοιοκτῆτες πού τελικά πληρώνουν τις αυθαίρετες αποφάσεις του Δ/Σ του ΝΑΤ, παρακαλούμε να δημοσιεύσετε στο περιοδικό σας τα κάτωθι γεγονότα:

Στό τέλος 'Απριλίου 1984 πήραμε από τό ΝΑΤ τό Φ.Ε. 1382/82 του υπό τήν διαχείρισίν μας ΜΝ "ΚΡΙΤΙΑΣ" διά τήν χρονική περίοδο 10/4/80 - 9/4/81 στο όποιο υπολογίζονται εισφορές θερμαστής δολ. 1.970. 'Αμέσως στείλαμε έπιστολή στό ΝΑΤ μέ βεβαίωση του Νηογνώμονος ότι τό πλοίο από τήν κατασκευή του τό 1967 είχε αυτόματο καζάνι καί ότι δέν έχει κανένα βοηθητικό μηχανήμα μέ άτμό.

Στίς 28 Μαΐου πήραμε από τό ΝΑΤ τήν κάτωθι έπιστολή:

«ΘΕΜΑ: 'Αναθεώρηση του Φ.Ε. 1382/81 του πλοίου ΚΡΙΤΙΑΣ Ν.Π. 7606 ΚΑ 19998.

'Απαντώντας στην ύπ' αριθ. 36773/1015/84 αίτησή σας, σας γνωρίζουμε ότι δέν είναι δυνατή η αναθεώρηση του Φ.Ε. 1382/81 του παραπάνω πλοίου του ναυτολογίου 179 ΝΑΤ χρονικής διάρκειας 10.4.80 - 10.4.81 καί χρεώθηκε τό πλοίο μέ εισφορές θερμαστή γιατί δέν είχατε προσκομίσει τό πιστοποιητικό του νηογνώμονα. 'Η μή χρέωση εισφορών θερμαστή θα άρχισει από τήν ημερομηνία προσκόμισης του πιστοποιητικού (9.4.1984) ('Απόφαση ΔΣ/ΝΑΤ 28.3.83).

Μέ τήν λήψη της άπαντήσεως ζητήσαμε να μάς γνωστοποιήσουν τό περιεχόμενο της έν λόγω αποφάσεως του ΔΣ του ΝΑΤ καί ένώ σέ τηλεφωνική επικοινωνία μάς έδηλώθη ότι μπορούσαμε να τήν παραλάβουμε από τό ΝΑΤ, όταν ό άρμόδιος υπάλληλός μας πήγε στό Ταμείο του ανακοινώθηκε ότι για να λάβουμε τήν απόφαση (πού μάς άφορά) έπρεπε να υποβάλουμε σχετική αίτηση για να έγκριθί από τό ΔΣ του ΝΑΤ.

Τελικά βρήκαμε από άλλη πηγή τήν περιβόητη απόφαση που είναι η κάτωθι:

«Τμηματάρχης Εισφορών Πλοίων/Συνάλλαγμα.

ΘΕΜΑ: ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

Σύμφωνα μέ τις διατάξεις του Π.Δ. 417/27/78 «περί συνθέσεως των πληρωμάτων των Φ/Γ πλοίων όλικής χωρητικότητας άνω των 3.000 κοχ» καί Π.Δ. 658/72 καί 404/9/5/80, «περί συνθέσεως των Φ/Γ πλοίων άνω των πληρωμάτων των 500 κοχ 3.000 κοχ» «Φ/Γ πλοίων μέχρι 20.000 κοχ υποχρεούνται στην πρόσληψη θερμαστή έφόσον φέρουν άτμοκίνητα Βαρούλκα, Δ/Ε έφόσον φέρουν βοηθητικό λέβητα, άνω των 20.000 κοχ Φ/Γ έφόσον φέρουν βοηθητικό λέβητα, υποχρεούται στην πρόσληψη ενός θερμαστή καί 2 θερμαστών για Δ/Ε»

'Η 'Υπηρεσία εφαρμόζοντας τις διατάξεις αυτές ζήτησε καί ζητάει σέ κάθε περίπτωση από τους υποχρέους να προσκομίζουν πιστοποιητικό από έπίσημο νηογνώμονα στο όποιο να πιστοποιείται η ύπαρξη ή μή άτμοκινήτων βαρούλκων ή βοηθητικού λέβητος καί προσθέτει ανάλογα στην οργανική σύνθεση ένα ή δύο θερμαστές ή καθόλου. 'Η πρόσθεση αυτή ή μή θερμαστή γίνονται καί γίνεται από τήν ημερομηνία προσκόμισης του πιστοποιητικού.

Τελευταία όμως παρατηρήθηκε να προσέρχον-

ται οι υπόχρεοι καί να ζητούν αναθεώρηση Γ.Ε. ή μή υπολογισμό θερμαστή κατά τόν περίπου υπολογισμό των ναυτολογίων, προσκομίζοντας πιστοποιητικό ότι τό πλοίο δέν έφερε άτμοκίνητα βαρούλκα ή βοηθητικό λέβητα από κατασκευής. 'Επειδή όμως έάν δεχθούμε τέτοια πιστοποιητικά θα δημιουργηθεί προηγούμενο γιατί πιστεύουμε ότι οι νηογνώμονες δέν είναι δυνατόν να βεβαιώνουν ότι τά πλοία από κατασκευής δέν έφεραν άτμοκίνητα βαρούλκα ή βοηθητικό λέβητα, άφού είναι γνωστό ότι τά μηχανήματα αυτά είναι βοηθητικά καί είναι δυνατόν να προστεθούν ή να άφαιρεθούν.

'Η 'Υπηρεσία εισηγείται να δεχθούμε τά πιστοποιητικά από τους έπίσημους νηογνώμονες καί να τά λαμβάνουμε υπόψη από τήν ημερομηνία προσκόμισης τους στην 'Υπηρεσία μας καί όχι νωρίτερα.

Τό Δ.Σ., όμόφωνα αποδέχεται τήν εισηγήση της 'Υπηρεσίας».

'Από τά άνωτέρω προκύπτουν οι έξής άπορίες:

α. Πότε τό ΝΑΤ «ζήτησε καί ζητάει», όπως αναφέρει στην άνωτέρω απόφαση «Πιστοποιητικό»;

β. 'Αναφέρει η απόφαση «πιστεύουμε ότι οι νηογνώμονες δέν είναι δυνατόν να βεβαιώνουν ότι τά πλοία από κατασκευής δέν έφεραν άτμοκίνητα βαρούλκα ή βοηθητικό λέβητα, άφού είναι γνωστό ότι τά μηχανήματα αυτά είναι βοηθητικά καί είναι δυνατόν να ΠΡΟΣΤΕΘΟΥΝ ή να άφαιρεθούν». Αυτό δέν είναι σοβαρά πράγματα. 'Εάν ό νηογνώμονας δέν μπορεί να βεβαιώσει τί φέρη ένα πλοίο, τότε ποιός ξέρει; οι φωστήρες του ΝΑΤ;

'Επίσης ξέρουν πολλούς Πλοιοκτῆτες που άλλαξαν τά ηλεκτρικά ή υδραυλικά βοηθητικά του πλοίου, σέ άτμοκίνητα;

γ. 'Η απόφαση αυτή του Δ/Σ πάρθηκε στις 28/3/83. Είναι νόμιμο να έχει άναδρομική ισχύ;

δ. 'Η έγκριτική πράξη που αναφέρεται στο ΦΕΚ 1131 για τό έν λόγω πλοίο, αναφέρει «οί πλοιοκτῆτες θα πληρώνουν στο ΝΑΤ εισφορές για τό σύνολον της οργανικής συνθέσεως». 'Η οργανική σύνθεση του πλοίου αναγράφεται από τις άρμόδιες Λιμενικές 'Αρχές στο Ναυτολόγιο του πλοίου καί βάσει αυτού τό ΝΑΤ θα έπρεπε να κρατάει εισφορές.

'Εάν λοιπόν τό ΝΑΤ ήθελε να κάνει σωστά τή δουλειά του έστω καί μετά τήν απόφαση αυτή θα έπρεπε να ζητήσει από τό Υ.Ε.Ν. προκειμένου να αναγραφί στο Ναυτολόγιο η οργανική σύνθεση να προσκομίζεται στον

άρμόδιο 'Αξιωματικό καί τό Πιστοποιητικό του Νηογνώμονος, γιατί πώς άλλως μπορεί να γίνει; μέ τήν αγορά ενός πλοίου να στέλνουμε Πιστοποιητικό στο ΝΑΤ λέγοντας ότι τό πλοίο «τάδε» που θα λάβετε τό Ναυτολόγιο του για έκκαθάριση μετά από 6 μήνες ή 12 μήνες δέν έχει βοηθητικά άτμου; Γιατί έάν τό υποβάλουμε μαζί μέ τό Ναυτολόγιο τό χαράτσι για τήν πρώτη περίοδο θα πληρωθή σύμφωνα μέ τήν απόφαση.

ε. 'Η απόφαση καταλήγει: «Τό Δ.Σ. ΟΜΟΦΩΝΑ αποδέχεται τήν εισηγήση της 'Υπηρεσίας», μέ άλλα λόγια οι εκπρόσωποι της Ε.Ε.Ε. στο ΝΑΤ συμφώνησαν άπόλυτα μέ τήν απόφαση ΔΣ/ΝΑΤ 28.3.83. Δέν ξέρουμε έάν ήταν τήν ημέρα αυτή στο συμβούλιο οι συνάδελφοι, έάν όμως ήταν είναι μεγάλο λάθος να παίρνουν όμόφωνα τέτοιες αποφάσεις. 'Επίσης νομίζουμε ότι καί η Ε.Ε.Ε. τέτοιες αποφάσεις θα πρέπει να τις άντικρούει καί όπωσδήποτε να τις κοινοποιεί άμέσως στα μέλη της, ειδικότερα έφ' όσον έχουν άναδρομική ισχύ, καί όχι να άσχολεϊται μέ θέματα όπως της ύπ' αριθ. 2580/6.3.84 έγκυκλίου της.

Φυσικά από τήν πλευρά μας η ύπόθεση αυτή θα λάβη τό δρόμο που πρέπει να ακολουθηθεί.

Σημειώνουμε όμως τά άνωτέρω καί τά φέρνουμε στην δημοσιότητα γιατί νομίζουμε ότι πρέπει να ενημερωθούν όλοι οι συνάδελφοί μας έγκαίρως καί να προστατευθούν μέ τά πραγματικά συμφέροντα του ΝΑΤ τά όποια παραβλέπονται από παρόμοιες αυθαίρετες καί άψυχολόγητες αποφάσεις που φοβίζονται καί έξωθούν πιθανόν τους Πλοιοκτῆτες σέ αποφάσεις που θα έχουν όλέθριες συνέπειες για τό ΝΑΤ, τους 'Ελληνες ναυτικούς καί τήν 'Ελληνική Οικονομία γενικότερα.

Φιλικάτα

ΒΑΣΙΛΗΣ Κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

Πειραιάς, 13 'Ιουνίου 1984

Σημ. Συντ.: Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν υπογραμμίσει καί άλλοτε ότι τό ΝΑΤ, έκτός από τό γεγονός ότι πολλές φορές μέ τις άστοχες ένέργειές του — για να μην χρησιμοποιήσουμε άλλη έκφραση — δυναμιτίζει τό θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας, συμβάλλει καί στή φυγή των πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο καί η άνωτέρω περίπτωση άποδεικνύει του λόγου τό άσφαλές. 'Η περίπτωση άποδεικνύει επίσης ότι στο ΝΑΤ δέν βρήκαν άλλη μέθοδο για να καλύψουν αυτά που χάνονται από τή συρρίκνωση του στόλου καί συνεχώς φορτώνουν τό πλοίο μέ διάφορες μεθοδεύσεις σάν τήν άνωτέρω χωρίς κανείς να σκέπτεται τις συνέπειες. Αυτό η έισπρακτική τακτική πρέπει να σταματήσει

DIRECTORS
STAMATIÓ 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

γιατί οδηγεί κατ' εὐθείαν στην καταβάρθρωση του ἐθνικοῦ νηολογίου καί κατ' ἀκολουθίαν στήν οικονομική καταστροφή τοῦ ἴδιου τοῦ ΝΑΤ, τὸ ὁποῖο δὲν θὰ ἔχει ἀπὸ πού νά εἰσπράξει. Καί γιὰ νά σταματήσει χρειάζεται δυναμική παρέμβαση ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖο. Ἀπὸ τὴ Δευτέρα πού τελειώνουν τὰ ἐκλογικά τὸ Ὑπουργεῖο ὀφείλει νά ἀσχοληθεῖ ἐντατικά μὲ τὸ ΝΑΤ γιὰ νά μπεῖ κάποια τάξη. Δὲν ὑπάρχει χρόνος γιὰ ἄλλες καθυστερήσεις.

ΠΟΥ ΠΑΜΕ;

Φίλε κύριε Διευθυντά,

Νεότευκτον πλοῖον μας (τοῦ 1981) κατέπλευσε πρὸς ἡμερῶν πρὸς ἐκφόρτωση μέρους φορτίου καί μετὰ τετραήμερον ἀπέπλευσε δι' Ἰταλίαν.

Ἀνῆλθεν τὸ Λιμενικὸν Ὅργανον πρὸς ἐλεγχον τῶν χώρων ἐνδιατήσεως, μέσων ψυχαγωγίας κλπ. καί εὔρεν, ὅτι δὲν λειτουργοῦσαν 2 τηλεοράσεις (ὑπάρχουν 5-6) καί ἐπέβαλε ἕνα πρόστιμον, ἔστω καί μικρό.

Ἀλλὰ δὲν πρόκειται διὰ τὸ ποσὸν τοῦ προστίμου.

Τὸ παράπονόν μας εἶναι ὅτι ἡ ἐπίσκεψις ἐδειχνε σὰν νὰ ἔγινε πρὸς ἀνακάλυψιν παραβάσεων εἰς βάρος τοῦ πληρώματος. Δὲν ἠρωτήθη ὁ πλοίαρχος πῶς ταξίδεψε, τί δυσχέρειες ἀντιμετώπισε, τί παράπονα ἔχει γιὰ τὸ πλήρωμά του κλπ. Οὔτε ἐνδιαφέρθηκε κανεὶς νὰ μάθῃ τίς οικονομικὲς δυσχέρειες τοῦ πλοίου, πῶς βγάζει τὰ ἐξοδά του, ἐάν χρωστάει, ἐάν ἔχει ἐξασφαλίσει ναῦλον καί γιὰ πόσον καιρὸν καί ἂν ὁ ναῦλος καλύπτει ὑποχρεώσεις του.

Ἐρχεται τὸ πλοῖον καί ἀντὶ νὰ τὸ ὑποδεχθούμε μὲ ἐκδηλον χαρὰν ὅπως ὑποδεχόμεθα προσφιλῆ πρόσωπα ἐπανακάμπτοντα ἀπὸ μακρὰν ἀπουσίαν, τὸ βλέπουμε ὑποπτασὰν νὰ πρόκειται περὶ φοροδιαφυγὰς καί ἀναλισκόμεθα εἰς τυπικοὺς ἐλέγχους δευτερευόντων πραγμάτων, ὡς τὸ σπῆτι μας πού ζοῦμε νὰ μὴ παρουσιάζει ἐλλείψεις, νὰ μὴ λειτουργῇ καμμιὰ φορὰ τὸ καλοριφέρ, ἢ ἡ βρύση, ὁ θερμοσίφωνας, ἢ Τ.Β. κλπ.

Καί φαινόμεθα αὐστηροὶ ὅχι διότι τὸ πιστεύουμε, ἀλλὰ ἐκ φόβου μὴ διαβληθώμεν ἀπὸ τὸν Α' ἢ Β' ὅτι προσκείμεθα συμπαθῶς πρὸς τὸ πλοῖον καί ἀδιαφοροῦμεν διὰ τὸ πλήρωμα πού ταξιδεύει χωρὶς Τ.Β. ἢ μὲ νιπτήρα μὴ λειτουργοῦντα ἢ μὲ κοινόχρηστους χώρους μὴ ἀπαστράπτοντας, ὡς νὰ μὴν εἶναι αὐτὸ πού ἀπὸ ἀπροσεξία του καταστρέφει τὰ μέσα ψυχαγωγίας ἢ δὲν ἐπιμελεῖται διὰ τὴν καθαριότητα ἢ τὰς ἐπιδιορθώ-

σεις τῶν διαφόρων σκευῶν τῶν χώρων ἐνδιατήσεως κλπ. κλπ.

Ἀντὶ λοιπὸν νὰ στραφῇ ἡ αὐστηρότης τῆς Ἀρχῆς πρὸς τὸ πλήρωμα πού ἀπὸ ἀδιαφορία του ἢ καί συνειδητὰ ἐνίοτε φθείρει τὰ μέσα ψυχαγωγίας καί τοὺς χώρους ἐνδιατήσεως, στρέφεται κατὰ τοῦ πλοίου, τὸ ὁποῖον τὰ πάντα διαθέτει καί εἰς ἀριθμὸν καί εἰς εἶδος καί ἡ Πλοιοκτῆτρια ἐταιρία πασχίζει νὰ μὴ λείπει τίποτε καί νὰ διατίθενται τὰ πάντα ἐν ἀφθονία.

Διότι καί καμαρότοι ὑπάρχουν καί ἡλεκτρολόγοι καί μηχανικοὶ, ὅλες δηλ. οἱ εἰδικότητες πού ἀπαιτοῦνται διὰ νὰ καλύπτονται οἱ ἀνάγκες ἢ ἐπισκευῆς τῶν μέσων καί τῶν χώρων ψυχαγωγίας καί ἐνδιατήσεως.

Ὅταν ὅμως δὲν ἐπιδεικνύεται ἐνδιαφέρον ἀπὸ αὐτοὺς; Ὅταν αὐτὸ τοῦτο τὸ πλήρωμα δὲν πονάει τὰ μέσα πού τοῦ δίδουν τὴν χαρὰν καί συνειδητὰ ἢ ἀπὸ ἀδιαφορία τὰ καταστρέφει; Τί νὰ πρωτοκάνει ὁ πλοίαρχος; Νά γίνῃ καί ἀστυίατρος; Καί ἀστυνομικός;

Χρειάζεται λίγη λογικὴ. Διότι φαίνεται, ὅτι πήραμε τὸν κατῆφορο.

Οὔτε τριῶν ἐτῶν δὲν εἶναι τὸ πλοῖον καί ὅμως σὲ χέρια κακοῦ πληρώματος (ἀδιαφορία) ἔδειχνε παρήλικο! Ἐδίκε τὴν ἐντύπωσιν διαμερίσματος πού κατοικεῖται ἀπὸ ἀνοικοκύρευτο ζευγάρη.

Καί ὁ πλοιοκτῆτης πού ὑπερηφανεύεται ὅτι προσέχει τὸ πλοῖον του περισσότερον ἀπὸ τὸ σπῆτι του, ὅταν ἐπέβη τοῦ πλοίου καί εἶδε ὅτι ἦτο παραμελημένον, αἰσθάνθηκε ἐντροπὴν καί ἀπῆλθε περίλυπος καί ἀπογοητευμένος.

Μετά τιμῆς
LEANDROS SHIPPING COMPANY S.A.
Ἀκτὴ Μιαοῦλη 85

Πειραιεύς 29.5.84

Σημ. Συντ.: Εἶναι τόσο εὐγλωττὴ ἡ ἐπιστολή ὥστε δὲν μπορούμε νὰ προσθέσουμε τίποτε ἄλλο ἐκτός ἀπὸ ἕνα δραματικὸ ἐρωτηματικόν: Πού πάμε;

Ο ΔΙΑΣΥΡΜΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ ΤΟΥ «ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ»

Κύριε Διευθυντά,

Ἀπὸ τὴν πρώτη στιγμή, πού ἔγινε γνωστὸ τὸ θλιβερό καί ἐπαίσχυντο περιστατικὸ τοῦ

πλοίου «Γαρυφαλία», ἤθελα νὰ γράψω, γιὰ νὰ τονίσω ἄφ' ἐνός μὲν τὸν ἀποτροπιασμό μου, ἄφ' ἐτέρου δὲ τὸ φόβο μου ὅτι θὰ ἐγένετο προσπάθεια, ἀπὸ σκοτεινοὺς κύκλους, γιὰ νὰ σπιλῶθῇ τὸ δόγμα τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας καί τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν καί Ἑφοπιστῶν.

Καί δυστυχῶς αὐτὸ πού φοβόμουν ἔγινε.

Ἀντὶ νὰ στιγματισθῇ ἡ συγκεκριμένη, μεμονωμένη καί πρωτοφανὴς πράξις τῶν συγκεκριμένων ἀτόμων, παρέστημεν μάρτυρες μίας ἀπίστευτης ἐπιθέσεως καί ἐνός διασυρμού, ὁλοκλήρου τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου, κυρίως ἀπὸ τοὺς κύκλους ἐκείνους πού ἐπιθυμοῦν τὴν διάλυσιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας μας καί τοὺς νεοφώτιστους τῶν μοντέρνων ἰδεῶν πού προτιμοῦν ἕναν μικρὸ Ἑλληνικὸ στόλο 500 πλοίων, ἀντὶ 10.000 πού θέλουμε ὅλοι ἐμεῖς οἱ δημιουργοὶ τοῦ θαύματος τῆς σύγχρονης ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Θὰ πρέπει νὰ μάθει ὁ Ἑλληνικὸς Λαὸς ὅτι ὁ λαθρεπιβάτης ἀνέκαθεν ἦτο γιὰ τὸν Ἑλληνα ναυτικὸ ἱερότερος καί ἀπὸ τὸν αἰχμάλωτο πολέμου, διότι ἐμεῖς οἱ ναυτικοὶ ἔχομεν ἐπίγνωση ὅτι ἡ λαθρεπιβασία εἶναι γιὰ τοὺς δυστύχους αὐτοὺς τὸ τελευταῖο σκαλί πρὶν ἀπὸ τὴν αὐτοκτονία. Γιὰ τὸν λόγο αὐτὸ ἡ συμπεριφορὰ τῶν ναυτικῶν μας πρὸς αὐτοὺς ὑπῆρξε πάντοτε ἀσπογῆ, πατρικὴ θὰ ἔλεγα.

Ἀλλὰ καί οἱ Ἕλληνες Ἑφοπιστὲς ζημειώνονται κατ' ἔτος ἑκατοντάδες χιλιάδες δολλαρίων μὲ τίς λαθρεπιβασίες, χωρὶς ποτέ ὅχι μόνον ν' ἀντιδράσουν, ἀλλὰ οὐδέ κἀν νὰ βαρυκομήσουν.

Τὸν ἀνθρωπισμὸ, τὴν καλωσύνην καί τὴν ἐμφυτον εὐαισθησίαν τῆς Ἑλληνικῆς ψυχῆς γνωρίζουν καλλίτερον παντὸς ἄλλου οἱ ἴδιοι οἱ λαθρεπιβάτες ὅτι ὅποιοι κατὰ ποσοστὸν 80-90% προτιμοῦν τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα, διότι ξέρουν ὅτι ἐκεῖ θὰ βροῦν στοργὴν καί κατανόησιν.

Εἶναι κατόπιν τούτου ἀπαράδεκτον ἐξ αἰτίας μᾶς ἀχαρακτηρίστου πράξεως ἐλαχίστων ἀτόμων (τοὺς ὁποίους ντρέπομαι νὰ χαρακτηρίσω ναυτικούς ἢ συναδέλφους) νὰ διασύρεται ὁλόκληρος ὁ ναυτικὸς μας κόσμος (ἄκόμα καί μὲ στημένες διαμαρτυρίες προβαλλόμενες μέσω τηλεοράσεως τὴν στιγμή πού καί ὁ κύριος Ὑπουργὸς Γ. Κατσιαφάρας ἔλαβεν τὴν σωστὴν θέσιν), ὁ ὁποῖος τὸσον ἰδρώτα καί αἵμα ἔχει χύσει σὲ εἰρηνικὲς καί πολεμικὲς περιόδους γιὰ τὴν δόξαν τῆς πατρίδος καί τὴν πρόοδον τῆς ἐμπορικῆς

PHONES: 675.4321, 323.0064
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Ναυτιλίας και της Έθνικής μας Οικονομίας γενικότερον και ό όποιος εισάγει εις την χώραν τεράστια ποσά συναλλάγματος έτησίως και άποτελεί τον άνεπίσημο πρέσβη της Ελλάδος και τον κύρηκα της φωνής του Έλληνισμού στά πέρατα της Οικουμένης.

Η άδέκαστος Έλληνική Δικαιοσύνη, θα πράξει στην προκειμένη περίπτωση τό καθήκον της. Άς μήν πικραίνωμεν μέ έπιπολαίαις και θεαματικάς έκδηλώσεις τούς χιλιάδες άγνούς ναυτικούς και Έφοπλιστάς.

Μετά τιμής

Θ. Γ. ΓΚΙΣΕΡΑΝΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν., Επίτιμος Πρόεδρος Συνταξιούχων Πλοίαρχων Ε.Ν.

ΝΑ ΠΡΟΣΕΞΟΥΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Άγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Άφορμή γιά την έπιστολή μου αυτή στάθηκε κατά πρώτο τό πρωτοφανές στά χρονικά της Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας «ρίξιμο στά σαγόνια των καρχαριών» 11 λαθρεπιβατών του «πλοίου της ντροπής» «Γαρυφαλιά» από τον «πλοίαρχο» Πλυτζανόπουλο και κατά δεύτερο τό μέγα θέμα της ναυτικής μας εκπαιδύσεως πού όλοένα χωλαίνει μετά την κατάργηση κάθε πειθαρχίας και ήθους στίς ΑΔΣΕΝ. Άς πάρουμε όμως τά πράγματα άπ' την άρχή. Η φιλοξενία των Έλλήνων — ως γνωστό — είναι ξακουστή στά πέρατα του κόσμου και αυτό δέν μπορεί νά τ' άρνηθεί κανείς. Έτσι και τά έλληνικά πλοία πολλές φορές φιλοξενούν «άνεπιθύμητους, αλλά έπ' ούδενί τούς ρίχνουν στό χάος του ώκεανού ή πρίν τούς ρίξουν τούς βασανίζουν τόσο άγρια και άπάνθρωπα σάν νά πρόκειται γιά ένα λαό δίχως ιστορία και πολιτισμό του ύψους της Ελλάδας. Ο «πλοίαρχος» Πλυτζανόπουλος και οι συνεργοί του έφταιξαν και θα πληρώσουν γιά τίς άνομες πράξεις τους. Γιατί καταράκωσαν την πολιτιστική μας κληρονομιά, την ιστορία μας ως Έθνους και τέλος την έθνική μας σημαία πού περήφανα κυματίζει σ' όλους τούς ώκεανούς του κόσμου προδίνοντας έ-

τσι την παρουσία της μικρής Ελλάδας στον ύγρό στίβο. Γιατί καταρακώθηκε τό ναυτικό έπάγγελμα — στιγματίστηκε — τό πλοιαρχικό αξίωμα. Άς μήν τά ρίχνουμε όμως όλα πάνω στον πλοίαρχο και τούς συνεργούς του αλλά άς έρευνήσουμε τά βαθύτερα αίτια αυτής της άπάνθρωπης πράξεως. Μήπως φταίει και τό ίδιο τό κράτος και ειδικά ή νομοθεσία μας (ναυτικό δίκαιο — ΚΙΝΔ — Έξουσίες του πλοίαρχου) γιά την άνανδρη, άποτρόπαιη πράξη; Ναι, κύριοι, γνωρίζουμε όλοι μας ότι ό πλοίαρχος είναι τό «σάντουιτς» μεταξύ έφοπλιστή και πληρώματος. Μήπως ό πλοίαρχος Πλυτζανόπουλος στό παρελθόν σέ παρόμοιες περιπτώσεις είχε πέσει θύμα έκβιασμών από την πλευρά του έργοδότη του; Μήπως στην ψυχολογία του Πλοίαρχου συνετέλεσαν και άλλοι παράγοντες, ώστε νά διαπράξει αυτό τό στυγερό έγκλημα άπειλώντας όσους βρέθηκαν — άν βρέθηκαν — μπροστά του γιά νά τον σταματήσουν φοβούμενοι στό έπόμενο λιμάνι άπόλυση «λόγω καταγγελίας συμβάσεως από τον πλοίαρχο» σέ βάρος του ναυτικού. Χρειάζεται λοιπόν, κύριοι άναδιάρθρωση, άναδόμηση έκ βάθρων στή ναυτική μας νομοθεσία άν δέν θέλουμε νά συνεχιστεί τό κακό.

Χρειάζεται ένας νέος δημοκρατικός κανονισμός εργασίας επί των έμπορικών πλοίων πού νά διέπει έτσι τίς σχέσεις πλοίαρχου — πληρώματος ώστε και νά τηρείται ή πειθαρχία και ή τάξη επί των πλοίων αλλά και νά πάψουν πιά νά ισχύουν οι αντιδημοκρατικές έξουσίες του πλοίαρχου. Χρειάζεται, τέλος, νά υπάρξει μία νέα σχέση έφοπλιστού και πλοίαρχου. Νά σταματήσει ό πλοίαρχος νά είναι ό αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη και νά ένταχθεί και αυτός στό πλήρωμα. Ο Πλοίαρχος πού θα άναλαμβάνει την πλοιαρχία ενός πλοίου νά μήν διαλέγεται από τον ίδιο τον έφοπλιστή αλλά από την ΠΕΠΕΝ μέσω ΓΕΝΕ. Γιά νά σταματήσουν νά ισχύουν οι λεγόμενες «κλίκες» προσώπων έπιθυμητών στον πλοίαρχο, άρα και στον έφοπλιστή. Όσον άφορά τό θέμα της ναυτικής μας εκπαιδύσεως πρέπει νά γίνει κάτι γρήγορα όσο είναι καιρός. Οι ΑΔΣΕΝ δέν θα γίνουν ΚΑΤΕ και ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΑ γιάτί από την φύση του τό έ-

πάγγελμα του άξιωματικού του έμπορικού μας ναυτικού δέν συγκρίνεται μέ κανένα άλλο έλεύθερο έπάγγελμα της στεριάς, αλλά περισσότερο έχει σχέση μέ τό έπάγγελμα του άξιωματικού του πολεμικού μας ναυτικού. Γιατί στό πλοίο υπάρχουν άξιωματικοί, ύπαξιωματικοί και κατώτερο πλήρωμα.

Είναι γεγονός ότι ό καταργηθείς Έσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας των Σχολών ήταν σέ πολλά σημεία του άντιδημοκρατικός και άντισυνταγματικός. Έπρεπε νά άντικατασταθεί μέ άλλον — όπως και έγινε μόνο πού ό καινούργιος ήταν παραπάνω από «δημοκρατικός». Η κατάργηση των στολών και της πειθαρχίας στή σχολή δίνει στους αύριανούς άξιωματικούς τό μήνυμα του «ότι μου γουστάρει θα κάνω» στίς εργασιακές σχέσεις του πλοίου. Δυστυχώς όμως θα βρεθούν πρό έκπληξεων και πολλοί θα εγκαταλείψουν άπογοητευμένοι. Η κατάργηση της έπάρσεως και ύποστολης της έθνικής μας σημαίας δέν τιμά κανένα και περισσότερο αυτούς πού κόπτονται γιά τό μέλλον της ναυτιλίας. Σέ όλες τίς σοσιαλιστικές και μή χώρες του κόσμου οι ναυτικοί δόκιμοι του έμπορικού ναυτικού φέρουν στολή, έχουν στρατιωτική πειθαρχία και δέν ντρέπονται νά χαιρετούν, νά έπαίρουν και νά ύποστέλλουν τό έθνικό τους σύμβολο. Ίσως θα πεί κανείς ή κατάργηση της στολής νά ήταν έπιβεβλημένη από τούς σπουδαστές (πρώην δοκίμους) των σχολών εφόσον και οι ίδιοι και άξιωματικοί δέν φέρουν κανένα διακριτικό ή στολή επί των έλληνικών έμπορικών πλοίων — εκτός των Ε/Γ και Κρουαζιεροπλοίων. Τό θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης είναι μέγα και πολύπλοκο πού συνδέεται όμως άμεσα μέ την ύπαρξή μας ως Ναυτικού Έθνους. Άς προσπαθήσουμε όλοι μαζί γιά τό καλύτερο αύριο της ναυτιλίας μας. Μιάς Ναυτιλίας περήφανης γιά την ποιότητα των στελεχών και των πλοίων της.

Εύχαριστώ γιά τή φιλοξενία
ΚΩΝΙΝΟΣ Ι. ΣΑΛΑΣΙΔΗΣ
Άνθ/ρχος Ε.Ν.

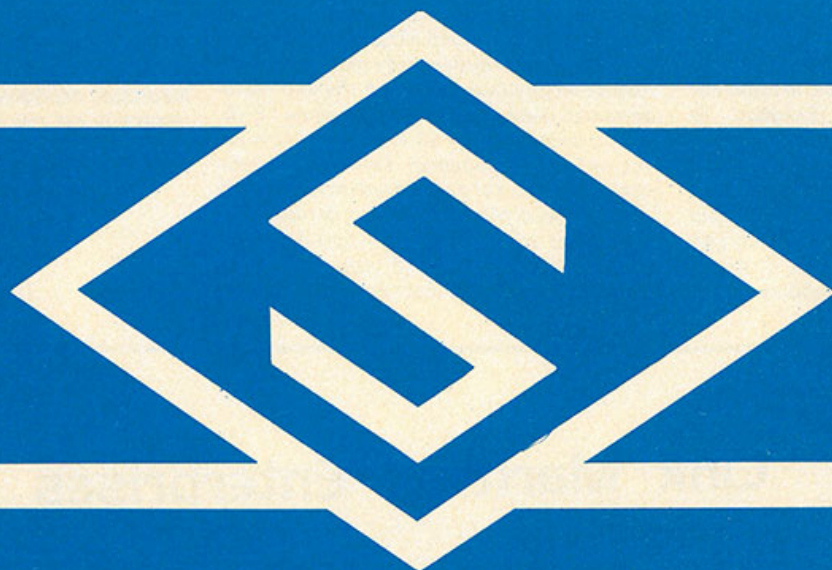


Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

***PROMETHEUS
MARITIME CORP.***



Τό Συνέδριο τῶν «Ποσειδωνίων»

Πραγματοποιήθηκε τό πρῶτῃ τῆς 8ης Ἰουνίου στήν αἴθουσα τοῦ Ἰδρύματος Εὐγενίου τοῦ καθιερωμένου «φόρου» τῶν «Ποσειδωνίων» μέ τή συμμετοχή τοῦ προέδρου τῆς ΕΕΕ κ. **Ἀριστ. Καραγεώργη** τοῦ κ. **C. Goldie** ἑταίρου τοῦ Ἀλληλασφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ Thomas R. Miller & Son, τοῦ νεοεκλεγέντος προέδρου τῆς «Ἰντερτάνκο» κ. **J. Rand**, τοῦ **Λόρδου Selsdon**, εἰδικοῦ συμβούλου γιά θέματα ΕΟΚ τῆς Μίντλαντ Μπάνκ, τοῦ κ. **Δ. Κροντηρά** ἀντιπροέδρου καί γεν. διευθυντοῦ Ἑλλάδος τῆς Citibank καί τοῦ κ. **Graham Day** προέδρου καί γεν. διευθυντοῦ τοῦ Ὁμίλου τῶν «Μπρίτις Σιμπλιντερς».

Προσφωνώντας τό Συνέδριο ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας κ. **Γ. Κασιφάρας** ὑπογράμμισε τά ἑξῆς:

«Τό ἔμπορικό πλοῖο μέ τό διεθνή χαρακτήρα του ἀποτελεῖ ἀκόμα τό σημαντικότερο μέσο τοῦ παγκόσμιου ἐμπορίου. Γιά τοῦτο ἡ προσπάθεια τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς Κοινότητος, εἴτε ἀποτελεῖται ἀπό Κράτη ἢ Διεθνεῖς Ὁργανισμούς ἢ ἰδιωτικές Ἐπιχειρήσεις θά πρέπει νά ἐστιάζεται — ἀντί πάσης θυσίας — στίς προϋποθέσεις ἐκεῖνες πού ἐπιτρέπουν ἡ προπέλλα τοῦ πλοίου νά γυρίζει.

Ὁ κλάδος τῆς ναυτιλίας εἶναι σκληρός καί θέλει πῶς πολύ ἀνθρώπους μέ ἀντοχή παρὰ μέ δύναμη. Ὁ φόβος εἶναι κακός σύμβουλος γιά ὅσους θέλουν νά ἔχουν σχέση μέ τά προβλήματά της. Ὁ τραπεζίτης, ὁ προμηθευτής, τό ναυπηγεῖο, πρέπει νά τό ξέρουν καλά.

Στίς καλές μέρες, ὅπου τό πλοῖο κερδίζει καί σκορπίζει τόν πλοῦτο γύρω του οἱ ἐραστές εἶναι πολλοί, ὅπως πολλοί εἶναι ταξιδευτές τῆς μπουνάτσας.

Στή φουρτούνα δέν φαίνεται μόνο ὁ καλός καπετάνιος ἀλλά καί αὐτοί πού ἔχουν ἀληθινούς δεσμούς μέ τή θάλασσα. Οἱ εὐκαιριακοὶ δραπετεύουν στό πρῶτο λιμάνι.

Θέλω νά πιστεύω ὅτι ὅλοι ἐσεῖς ἐδῶ ἀποτελεῖτε ἀληθινούς συνεργάτες τῆς ναυτιλίας καί γιά ἄλλη μία φορά ἤρθατε ἐδῶ νά διαδηλώσετε τή πίστη σας πρὸς τό ἔμπορικό πλοῖο».

Ἐκτός ἀπό τήν ἐναρκτήρια ὁμιλία τοῦ κ. **Ἀριστ. Καραγεώργη**, στήν ὁποία ὁ πρόεδρος τῆς ΕΕΕ πρόβη σέ μία σύντομη ἱστορική ἀνασκόπηση τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ὑπογραμμίζοντας τήν προσήλωση τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ στίς ἀρχές τῆς ἐλευθερίας στό διεθνές ἐμπόριο, κατά σειρά, οἱ ὁμιλητές ἀνέπτυξαν τά ἀκόλουθα θέματα:

— **Graham Day:** Κατασκευαστές πλοίων: Ἀντιμετωπίζοντας τίς Ἀνάγκες μιᾶς μεταβαλλόμενης Ἀγορᾶς.

Σέ ἐπόμενες σελίδες δημοσιεύουμε αὐτοῦσια τήν ὁμιλία τοῦ κ. **Κροντηρά**, διότι αὕτη ἐπισημαίνει ὁρισμένα καθοριστικά σημεῖα τῆς πολιτικῆς πού θά ἀκολουθήσουν οἱ μεγάλες Τράπεζες στόν χώρο τῆς Ναυτιλίας.

Ἐπίσης δέν παραλείπουμε νά σημειώσουμε σχόλια τοῦ κ. **Goldie** γιά τήν Ἀσφάλιση Κινδύνων Πολέμου, ὁ ὁποῖος μεταξύ ἄλλων ἀνέφερε τά ἑξῆς:

«Ὅταν μιλοῦμε γιά ἀσφάλιση κατὰ κινδύνων πολέμου ἐννοοῦμε ἀσφαλίσεις πού καλύπτουν ἕνα ἀριθμό κινδύνων ἐπιπλέον τῶν κινδύνων πολέμου καί πού ἀναφέρονται σέ **περιόδους εἰρήνης**. Οἱ ἀσφαλίσεις δέ αὐτές ὑπὸκεινται σέ ἀκύρωση ἢ ἐκπνοή ὅταν ξεσπάσει πόλεμος. Ἡ ἀσφάλιση πλοίων σέ περιόδους πολέμου εἶναι ἕνα διαφορετικό θέμα καί προϋποθέτει τήν ἀνάμιξη κυβερνήσεων.

— Σέ περιπτώσεις συνεχιζόμενων ἐχθροπραξιῶν, ὅπως αὐτές πού βρίσκονται σέ ἐξέλιξη στήν περιοχή τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ἀργά ἢ γρήγορα θά ἐξαντληθοῦν τά ὅρια τῶν δυνατοτήτων τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν, κάτι πού θά φανεῖ εἴτε μέ τήν ἀκόμη μεγαλύτερη αὐξηση τῶν ἀσφαλιστῶν εἴτε μέ τήν ἐκδήλωση ἀδυναμίας καλύψεως τῶν σχετικῶν κινδύνων. Ἀν φτάσουμε στό σημείο αὐτό, τό θέμα περιέρχεται πλέον στά χέρια τῶν κυβερνήσεων, εἴτε τῶν ἐμπολέμων εἴτε ἄλλων, πού θά πρέπει νά ἀποφασίσουν ἀν καί σέ ποιά ἔκταση μποροῦν νά προσφέρουν ἀσφαλιστική προστασία στοὺς πλοιοκτῆτες.

— Εἶναι ἐνδεχόμενο νά δοῦμε αὐξανόμενη τήν τάση νά στέλλονται στόν Κόλπο πλοῖα μικρῆς σχετικᾶς ἀξίας. Μία ἄλλη πλευρά τοῦ φαινομένου αὐτοῦ θά εἶναι ἡ μείωση τῶν ἀσφαλιζόμενων ἀξιών (στά ὅρια πού ἐπιτρέπει τυχόν ὑποθήκευση τοῦ σκάφους). Ἡ περιορισμένη κάλυψη μπορεῖ ἀκόμη νά σημαίνει κατάργηση ὧλων τῶν ἄλλων τύπων ἀσφαλίσεως πλὴν τῆς βασικῆς. Αὐτό ἀποτελεῖ μία ἀνεπιθύμητη ἐξέλιξη, ὅχι τόσο ἀπό πλευρᾶς πλοιοκτητῶν, πού θά μποροῦν νά ὑπολογίσουν τοὺς κινδύνους πού θέλουν νά καλύψουν, ὅσο ἀπό τῆς πλευρᾶς τῶν πληρωμάτων πού θά χάσουν τήν ἐξασφάλιση τῆν ὁποία ἡ ἀσφαλιστική ἀπαίτηση ἀπὸ τή κάλυψη κατὰ κινδύνων πολέμου τοὺς παρέχει.

— Ἡ δυναμικότητα τῆς ἐμπορικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς κατὰ κινδύνων πολέμου, καί ἰδιαίτερα τῶν Ἀλούδς, ἀντικατοπτρίζεται στήν ἀνταπόκριση στίς ἀσφαλιστικές ἀνάγκες τῆς Ναυτιλίας στήν περιοχή τοῦ Κόλ-

που, ἀπό τῆς κηρύξεως τοῦ πολέμου μέχρι σήμερα καθώς καί στή συνεχιζόμενη κάλυψη, τίς τελευταῖες ἐβδομάδες, ὅπου τά πολεμικά συμβάντα εἶναι τόσο συχνά.

— Ὅσον ἀφορᾶ τοὺς Ἕλληνες πλοιοκτῆτες, εἶναι τυχεροὶ πού διαθέτουν τόν Ἑλληνικό Ἀλληλασφαλιστικό Ὁργανισμό κατὰ κινδύνων πολέμου, πού ἱδρύθηκε ἀπό Ἕλληνες καί ἐλέγχεται ἀπὸ αὐτοὺς. Ὁ Ὁργανισμός αὐτός ἀπέδειξε τήν ἀξία του στήν ἐλληνική ναυτιλιακή κοινότητα, μέ τήν ταχύτητα μέ τήν ὁποία ἐνήργησε στίς περιπτώσεις τῶν ἀπαιτήσεων γιά πλοῖα πού κατακρατήθηκαν στό Ἰράκ καί μέ τό οἰκονομικό κόστος ἀλλά καί τό εὖρος τῆς καλύψεως πού ἐξακολουθεῖ νά προσφέρει στά μέλη του. Γ' αὐτό ἀξίζει οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές νά συνεχίζουν νά τόν ὑποστηρίζουν.

Τέλος, κρίνουμε σκόπιμο νά παραθέσουμε συνοπτικά τίς προσωπικές ἐκτιμήσεις τοῦ μόλις πρό ὀλίγων ἡμερῶν ἐκλεγέντος νέου προέδρου τῆς «Ἰντερτάνκο» κ. **James Rand** γιά τίς προοπτικές στήν ἀγορά τοῦ πετρελαίου.

Σύμφωνα μέ τίς ἀπόψεις του:

— Ἡ ζήτηση πετρελαίου στίς χώρες τῆς Δύσεως κατὰ τό 1984 θά αὐξηθεῖ σέ ἐτήσια βάση κατὰ 2,5%.

— Ἡ παραγωγή τοῦ ΟΠΕΚ θά μειωθεῖ ἀπό τά 17,8 ἑκατομ. βαρ. ἡμερησίως τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ ἔτους καί κατὰ μέσο ὁρο γιά τό 1984 θά κυμανθεῖ περὶ τά 17 ἑκατομ. βαρέλια τήν ἡμέρα.

Ἡ μείωση αὐτῆς τῆς παραγωγῆς ἐστιάζεται σχεδόν καθ' ὅλοκληρίαν στό χώρο τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ἐπηρεάζοντας ἀρνητικά τίς προοπτικές ἐπικερδοῦς ἀπασχολήσεως τῶν U/VLCC.

— Ἡ χωρητικότης δεξαμενοπλοίων πού ἐπωλήθησαν γιά διάλυση κατὰ τοὺς πέντε πρώτους μῆνες τοῦ 1984 εἶναι κατὰ 4 ἑκατομ. τόν. d.w. λιγώτερη ἐκείνης τῆς ἀντιστοιχῆς περυσινῆς περιόδου.

— Ἡ ὑφισταμένη ὑπερπροσφορά τὸν νῆα στά δεξαμενόπλοια σήμερα κυμαίνεται περὶ τό 35%, ἐνῶ στό ὑπερμεγέθη σκάφη φθάνει περίπου τό 50%.

— Ἐάν συνεχισθοῦν οἱ διαλύσεις μέ ἐτήσιο ρυθμό 25 ἑκατομ. τόν. d.w. καί ὑπολογίζοντας μία ἐτήσια αὐξηση τῆς ζήτησεως πετρελαίου τῆς τάξεως τοῦ 3,5% κατὰ τήν περίοδο 1985-1990, μποροῦμε νά ἐλπίζουμε σέ μία ἐξισορρόπηση μεταξύ προσφερομένου καί ἐπικερδῶς ἀπασχολομένου τὸν νῆα τό 1987, ἐφόσον βεβαίως δέν ὑπάρξουν νέες παραγγελίες.

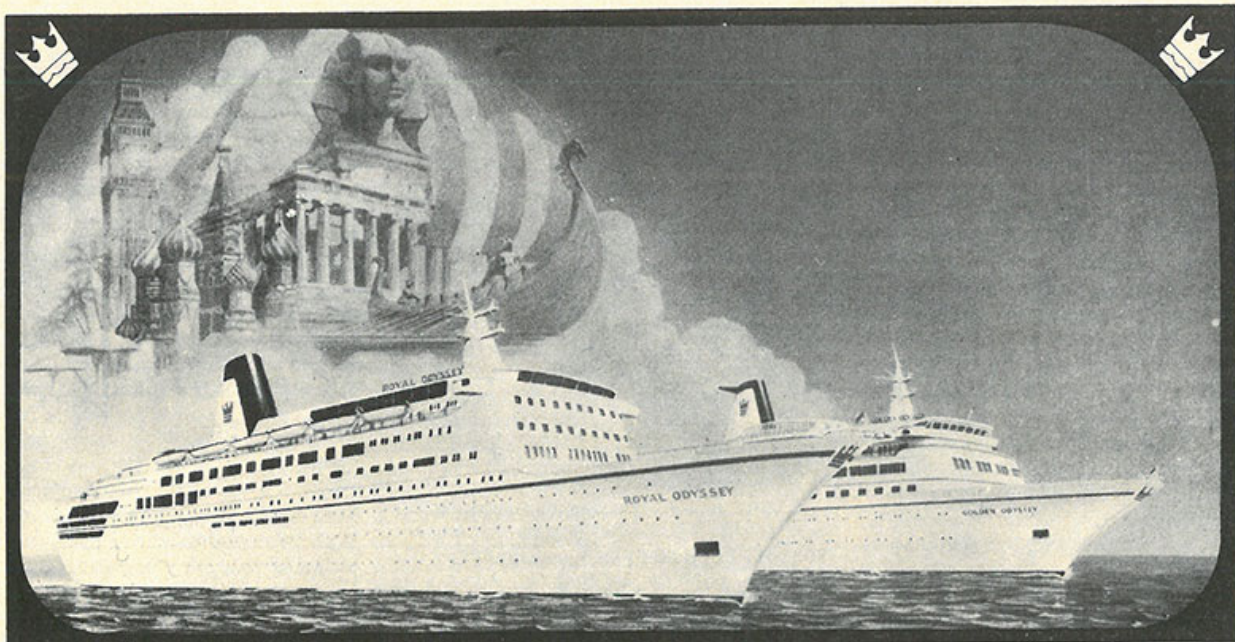
- **C. Goldie:** Ἐξελίξεις στήν Ἀσφάλιση Πλοίων κατὰ Κινδύνων Πολέμου ὑπὸ τὸ φῶς τῆς Περσοϊρακινῆς συρράξεως.
- **James Rand:** Προοπτικές γιά τόν Ἀνεξάρτητο πλοιοκτῆτη δεξαμενοπλοίων.
- **Lord Selsdon:** Ε.Ο.Κ. Προοπτικές γιά τό Ἐμπόριο καί τήν Οἰκονομία.
- **Δ. Κροντηράς:** Χρηματοδοτήσεις στοὺς Ἕλληνες Ἐφοπλιστές: Μαθήματα ἀπὸ τό παρελθόν καί κατευθύνσεις γιά τό μέλλον.

MARINE ELECTRONIC SERVICE Α. ΣΚΟΥΝΤΖΟΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ — ΠΥΛΟ — ΓΥΘΕΙΟ

Ἐπισκευαί — Πωλήσεις: Ραντάρ · Βυθόμετρα
Ραδιοτηλέφωνα · Τηλεοράσεις

Ἀριστοτέλους 2 (1ος δρόμος) Καλαμάτα, τηλεφ. (721) 20849 ἢ 92320



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises



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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
 & **EDDIE BRAGGIOTTI**
 Director

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29
 Phone: 541361/268532 — Telex: 2700046/271460/213836 — Cables: MEDOV
 OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

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

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ:

Μαθήματα από τό παρελθόν καί κατευθύνσεις γιά τό μέλλον

Τού κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΚΡΟΝΤΗΡΑ

Τό θέμα τής χρηματοδότησεως είναι πάντοτε επίκαιρο, ίσως δέ σήμερα πιά επίκαιρο παρά ποτέ, έν όψει τών διεθνών εξελίξεων, τών οικονομικών προβλημάτων του Τρίτου Κόσμου, τών πιέσεων τής Κεντρικής Τραπεζής πρός τό 'Αμερικάνικο Τραπεζικό σύστημα, καί τής απελευθερώσεως τών τραπεζικών εργασιών στην 'Αμερική. Δέν υπάρχει αμφιβολία ότι οι εξελίξεις πού γίνονται σήμερα στην 'Αμερική, καί πού φέρνουν τίς Τράπεζες στην πρώτη σειρά τής επικαιρότητας, δέν θά άργήσουν νά επιρρεάσουν έως ένα βαθμό καί τίς θέσεις τών Εύρωπαϊκών Τραπεζών σέ σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα.

Τομείς, όπως ή Ναυτιλία, πού άπορροφούν μεγάλα ποσά από τό Διεθνές Τραπεζικό σύστημα πρέπει νά είναι προετοιμασμένοι γιά νά αντιμετωπίσουν όσον τό δυνατόν καλύτερα τίς έπερχόμενες αλλαγές, οι όποιες είναι βέβαιον ότι θά συνεχίζουν νά συμβαίνουν πάντοτε, μιά καί «τό πιά σταθερό πράγμα στον κόσμο είναι ή συνεχής αλλαγή».

"Αν καί δέν υπάρχουν συγκεκριμένα στοιχεία, ύπολογίζουμε ότι σήμερα οι χρηματοδοτήσεις πρός τήν Διεθνή Ναυτιλία ύπερβαίνουν τά 30 δισ. δολάρια, εκ τών όποιων περισσότερα από 15 δισεκ. δολάρια άφορούν στην 'Ελληνική Ναυτιλία. Οι αριθμοί αυτοί καταμαρτυρούν τόν εκτεταμένο καί σημαντικό ρόλο πού διαδραματίζουν οι Τράπεζες, τήν διάθεση γιά ανάλυση ύποχρεώσεων, αλλά καί τήν έμπιστοσύνη μέ τήν όποία περιβάλλουν τόν "Ελληνα έφοπλιστή.

"Η συνεργασία Τραπεζής έφοπλισμού ύπηρξε γόνιμη καί έπικερδής γιά άρκετούς πλοιοκτήτες καί γιά τίς Τράπεζες πού συνεργάζοντο μαζί τους, ένώ γιά άλλους ύπηρξε έπιβλαβής. Όπωςδήποτε, όμως, ήταν μιά έμπειρία από τήν όποία όλοι διδαχθήκαμε πολλά.

Στήν διάρκεια αúτης τής συνεργασίας, ό Τραπεζίτης καί ό έφοπλιστής έμαθαν νά καλύπτουν τίς διαφορές τους κάνοντας άμοιβαίες ύποχωρήσεις. "Η κυριώτερη αίτία διαφωνίας μεταξύ τών δύο μερών ήταν ή διαφορετική αντίληψη του καθ' ενός έναντι του κινδύνου. Κάθε πλοιοκτήτης διαθέτει ένα ισχυρό επιχειρηματικό πνεύμα καί αισθάνεται έμπιστοσύνη γιά τόν έαυτό του καί τίς ικανότητές του. Αυτό, όμως, έξώθησε ώρισμένους στό νά διαβλέπουν γιά τό μέλλον μόνον μιά συνεχή άνοδο τής αγοράς καί νά άγνοούν τόν κίνδυνο τής πτώσεώς της. Αúτη

ή θαρραλέα στάση άπέναντι στον κίνδυνο, σέ συνδυασμό μέ ικανότητα, σκληρή δουλειά καί τύχη, είχε σάν άποτέλεσμα τήν ραγδαία εξέλιξη πολλών 'Ελλήνων έφοπλιστών, πού όμοια δέν συναντάται σέ άλλες Ναυτιλιακές 'Εθνικότητες. Είχε, όμως, σάν άποτέλεσμα καί μερικές πτωχεύσεις, ή σχεδόν πτωχεύσεις, τίς όποιες όλοι γνωρίζουμε πολύ καλά, καί πού δυστυχώς δέν έχουμε δει ακόμη τό τελευταίο τους στάδιο.

Σέ αντίθεση μέ τόν πλοιοκτήτη, ό Τραπεζίτης είχε μόνο ένα προκαθορισμένο κέρδος χρηματοδοτώντας τήν Ναυτιλία, ένώ οι κίνδυνοι πού αναλαμβάνει είναι τεράστιοι. Τό κέρδος του είναι περιορισμένο στό ύψος τής προμήθειάς του επί του κόστους του χρήματος, ένώ ό κίνδυνος πού αναλαμβάνει σχεδόν ίσοται μέ τό συνολικό ύψος του δανείου του. "Η δουλειά του καί τό καθήκον του, επομένως, είναι νά μειώση τόν κίνδυνο στό χαμηλότερο δυνατόν επίπεδο. Θά τολμούσα νά πώ, ότι ό "Ελληνας πλοιοκτήτης ήταν, καί συνεχίζει νά είναι, ό πιά δύσκολος ίσως καί ό πιά ένδιαφέρων πελάτης γιά έναν Τραπεζίτη πού ένδιαφέρεται νά τόν χρηματοδοτήσει, γιατί ή έρεσή του γιά κίνδυνο έρχεται σέ πλήρη αντίθεση μέ τήν συντηρητική φιλοσοφία του Τραπεζίτη. "Ο "Ελληνας έφοπλιστής είναι πολύ διαφορετικός από αυτόν τής "Απω 'Ανατολής, πού μειώνει τούς κινδύνους του εξασφαλίζοντας σταθερό εισόδημα μέσω μακροπροθέσμων ναυλοσυμφώνων ή συμφωνιών τύπου "SHIKUMISEN".

Κατά τήν ίδια έννοια, είναι διαφορετικός από τούς 'Αμερικανούς πλοιοκτήτες πού έχουν τά δικά τους ένθικά φορτία νά μεταφέρουν καί πού όπως οι Βρεταννοί καί οι Σκανδιναβοί ύποστηρίζονται από ένα ισχυρό έταιρικό ύπόβαθρο μέ εύκολη πρόσβαση σέ έπιπρόσθετες χρηματοδοτήσεις.

"Ο "Ελληνας άνεξάρτητος πλοιοκτήτης πού επενδύει τό 95% από τίς οικονομίες του σέ κάποιες μορφές ναυτιλιακής δραστηριότητας, καί δέν έχει ούτε δικό του φορτίο νά μεταφέρει, ούτε τήν σιγουριά τής κερδοφορίας ναυλώσεως, βρίσκεται έρμαιος στό παιχνίδι τής τύχης καί στην άπρόβλεπτη παλίρροια τών διακυμάνσεων τής αγοράς. Οι "Ελληνες πλοιοκτήτες δέν άνελάμβαναν μόνο περισσότερους έμπορικούς κινδύνους, αλλά έδιναν καί έλάχιστες πληροφορίες γιά τίς επιχειρηματικές δραστηριότητές τους στους Τραπεζίτες τους. "Η ζήτηση από τίς Τράπεζες τών ισολογισμών τους αντιμετώπιζετο σάν παραβίαση του άπορρήτου. Τό νά

είναι δέ «έπίσημα ήλεγμένοι» έκλαμβάνετο σάν μιά έπιπλέον προσβολή.

Παρ' όλα αυτά, οι "Ελληνες πλοιοκτήτες πίεσαν, καί κατάφεραν νά αύξήσουν χρόνο μέ χρόνο, τό ποσοστό τών χρηματοδοτήσεων γιά άγορές πλοίων, αλλά συγχρόνως αύξησαν καί τήν συνολική δανειακή έπιβάρυνση του στόλου τους. "Η έξεύρεση χρήματος στά έπιθυμητά ύψηλά ποσοστά χρηματοδότησεως δέν ύπήρξε δυστυχώς πρόβλημα.

Καί όρισμένοι τό επέτυχαν, έν μέρος, εξ' αίτίας τής εμφάνισης στην αγορά καί τής δραστηριότητας μερικών μή πεπειραμένων Τραπεζών, καθώς καί διαφόρων άλλων νέων χρηματοδοτών στον χώρο τής ναυτιλίας, οι όποιοι καλλιέργησαν ένα μή υγιές πνεύμα ανταγωνισμού, τό όποιο σέ πολλές περιπτώσεις όδηγησε αναγκαστικά στην ύποβάθμιση τών κριτηρίων χρηματοδοτήσεως. Οι έπιπτώσεις από τίς ζημιές πού άκολούθησαν έγιναν αισθητές τόσο από τούς πλοιοκτήτες όσο καί από τούς Τραπεζίτες.

Στήν πραγματικότητα, ή τακτική αúτη καί τά άποτελέσματά της έπηρέασαν άρνητικά περισσότερο τούς οικονομικά ισχυρούς πλοιοκτήτες, διότι μέ τόν ύπερβολικό δανεισμό τών σχετικά άσθενεστέρων, αύξήθηκε ύπέρ του δέοντος ό αριθμός τών πλοίων μέ τά γνωστά έπακόλουθα, δηλαδή τήν πώση τών ναύλων καί τήν μείωση του ποσοστού κέρδους επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου.

Τό παρελθόν μάς διδάξε γιά τά έπιτελεσθέντα λάθη, καί νομίζω ότι όλοι κάτι έμάθαμε. Πιστεύω πώς τώρα πιά, τόσο οι πλοιοκτήτες, όσο καί οι Τραπεζίτες καταλαβαίνουν καλύτερα ότι οι άποφάσεις γιά άγορές καί χρηματοδοτήσεις πλοίων πρέπει νά στηρίζονται κατά κύριο λόγο στην δυνατότητα καί το ύψος τής εισοδηματικής ροής χρήματος από τήν εκμετάλλευση του πλοίου καί, έν συνέχεια, στην εκτίμηση γιά τήν τιμή καί τήν ποιότητα του πλοίου.

"Επιπλέον, σάν άποτέλεσμα τών προσφάτων αύξομειώσεων τών έπιτοκίων, οι πλοιοκτήτες έμαθαν ότι ή ύψηλή καί μεγάλη χρηματοδότηση δέν είναι κατ' ανάγκη καί ή καλύτερη.

"Έχει κοστίσει ακριβά τό νά μάθουμε ότι μιά αύξηση τών έπιτοκίων κατά 1% αύξάνει τό οικονομικό κόστος εκμεταλλεύσεως ενός καινούργιου PANAMAX, χρηματοδοτηθέντος μέ ύψηλό ποσοστό, κατά 500 δολάρια τήν ήμέρα.

Σήμερα, ή έννοια του γρήγορου κέρδους από τήν Ναυτιλία άνήκει στό παρελθόν, καί

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

οί επενδύσεις πρέπει να γίνονται με μακροχρόνιες προοπτικές όσον αφορά τα αναμενόμενα κέρδη, όσο και την τεχνολογία του πλοίου προκειμένου να διατηρήσει την ανταγωνιστική θέση του για μία σειρά ετών.

“Ένα κατ’ εὐθείαν συμπέρασμα απ’ αυτά τα μαθήματα του παρελθόντος είναι το ότι ο πλοιοκτήτης πρέπει να έχει σημαντικά αποθέματα, εκτός των επενδύσεων του στη ναυτιλία, τα οποία να μπορούν να χρησιμοποιηθούν όταν παραστεί ανάγκη. “Η χρηματική ρευστότητα έχει αποκτήσει εξέχουσα σημασία έλλειψει ναυλώσεων μακρῆς διάρκειας. Πιστεύω ότι σήμερα πιά ο πλοιοκτήτης και ο τραπεζίτης έχουν συμφωνήσει σε ένα μεγάλο βαθμό τις σημαντικά διιστάμενες θέσεις τους, όσον αφορά τους κινδύνους της ναυτιλίας. Οι πλοιοκτήτες και οι τραπεζίτες που πέρασαν μέσα απ’ αυτό το διαρκῶς εξελισσόμενο στάδιο είναι σήμερα πολύ περισσότερο προετοιμασμένοι για να επιτύχουν ο καθένας τους επιχειρηματικούς του στόχους, και για να δουλέψουν μαζί για την δημιουργία μιάς σταθεροποιησέως της ναυτιλιακής αγοράς.

“Όσο θα συνεχίζεται η σημερινή κρίση στην αγορά, και οι πτωχεύσεις και οι ζημιές θα εξακολουθούν, πιστεύω ότι θα έχουμε μία αναθεώρηση της τακτικής των Τραπεζών όσον αφορά την ανάμιξη τους στην ναυτιλία. Λίγοι μόνο νέοι έφοπλιστές θα προστεθούν, ενώ όρισμένες Τράπεζες θα περιορίσουν τις ζημιές τους εξασκώντας τα συμβατικά δικαιώματά τους, και θα σταματήσουν πλέον την χρηματοδότηση της Ναυτιλίας. “Ετσι, έχουμε ήδη στην ‘Ακτή Μιαούλη μιά Τράπεζα που έκλεισε. “Επιπλέον, διαβλέπω την σταθεροποίηση του αριθμού των πλοιοκτητών, μιά και ελάχιστοι μόνο μικρῆς επιφανείας έφοπλιστές θα επιτυχάνουν χρηματοδοτήσεις στα επίπεδα του παρελθόντος. Αυτό θα επηρεάσει τους μικρότερους δυναμικότητας δανειστές αυτών των οποίων η σχέση τους με την ναυτιλία είναι μικρή, είτε σε σχετικά είτε σε απόλυτα μεγέθη.

“Η σταθεροποίηση του αριθμού των πλοιοκτητών που ανέφερα παραπάνω, δεν παρεμποδίζει και δεν πρέπει να παρεμποδίζει, την περαιτέρω ανάπτυξη των ήδη υπάρχοντων μικρών πλοιοκτητών. Πιστεύω, όμως, ότι τα κριτήρια για την είσοδο στην έφοπλιστική οικογένεια μέσω του χρηματοδοτικού συστήματος θα γίνουν πιο αυστηρά, και ότι ο μικρός πλοιοκτήτης θα πρέπει να μπει στην α-

γορά με πιο σταθερό οικονομικό υπόβαθρο, συγκριτικά με το παρελθόν. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την δημιουργία εταιρειών αποτελούμενων από μικρομετόχους - έφοπλιστές που θα έχουν όμως κατ’ αυτόν τον τρόπο μια πολύ μεγαλύτερη οικονομική βάση.

Τώρα αρχίζει ένα δεύτερο στάδιο επικοδομητικής εξέλιξης στις σχέσεις πλοιοκτήτη και τραπεζίτη. Αυτή η εξέλιξη, η οποία είναι κατά ένα μέρος αποτέλεσμα της γενικής μετακινήσεως του κέντρου βάρους της δραστηριότητας των τραπεζών μακριά από την σκέψη δανειοδότηση, θα αλλάξει τον ρόλο των τραπεζιτών σε μεγάλο βαθμό, και θα επιδράσει αναλόγως και επί της δυνατότητας επεκτάσεως της ναυτιλίας.

“Η μετακίνηση αυτή οφείλεται σε τρεις λόγους: ο τραπεζίτης έχει δεχθεί πιέσεις και από τους πελάτες και από τον ανταγωνισμό για να μειώσει τις προμήθειες επί των επιτοκίων των δανείων και στις περισσότερες περιπτώσεις έχει υποκύψει. Οι μέτοχοι των Τραπεζών, εξ άλλου, έχουν αλλάξει τον τρόπο μετρήσεως της επιτυχίας, από το καθαρό κέρδος, σε απόλυτους αριθμούς όπως ίσχυε στο παρελθόν σ’ ένα δείκτη αποδόσεως επί του ενεργητικού ή των δανείων. Οι προϊστάμενοι δημόσιοι οργανισμοί, οι ασχολούμενοι με τις Τράπεζες, έχουν εξασκήσει περαιτέρω πίεση στα κέρδη των Τραπεζών, ζητώντας αύξηση των κεφαλαίων τους. Το αποτέλεσμα αυτών των πιέσεων και τάσεων είναι ότι ο τραπεζίτης δεν θα μπορεί πιά να δώσει την ίδια έμφαση στην σημασία της δανειοδότησεως και των έξ’ αυτής κερδών, και αντ’ αυτού θα δώσει σημασία στην παροχή υπηρεσιών οι οποίες θα του αποδόσουν παράλληλα κέρδη.

Οι υπηρεσίες αυτές θα κινηθούν σ’ όλη την κλίμακα των αναγκών των πελατών, από την ηλεκτρονική μεταφορά κεφαλαίων, μέχρι παντός είδους οικονομικές πληροφορίες και ύψηλου επιπέδου συμβουλευτικές υπηρεσίες. Τα δάνεια θα είναι μόνο ένα εμπόρευμα, χωρίς όμως ειδική έμφαση, προσφερόμενο προς πώληση από τις τράπεζες.

“Ο καιρός που οι τράπεζες δεν είχαν περιορισμούς για την συνεχή χορήγηση δανείων με αντίστοιχη αύξηση των στοιχείων ενεργητικού, του δέ παθητικού μέσω της ενδοτραπεζικής αγοράς, και με ελάχιστη ή πολλές φορές καθόλου αύξηση του κεφαλαίου, είναι πιά παρελθόν. “Όλοι δε γνωρίζουμε καλά, μιά και ο διεθνής τύπος συχνά

αναφέρεται στα δάνεια των Τραπεζών, ότι στα προγράμματα των μεγάλων τραπεζών συμπεριλαμβάνεται σήμερα και η μεταπώληση δανείων ώστε να μπορέσουν να μειώσουν το ενεργητικό τους, και συνεπώς, να εκλείψει η ανάγκη αύξησεως κεφαλαίου.

Στό σημείο αυτό θα ήθελα να τονίσω ότι η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου των τραπεζών, εκτός από την αποθεματοποίηση κερδών, είναι σχετικά εύκολη υπόθεση, πλην όμως μιά τέτοια αύξηση δημιουργεί προβλήματα στους προηγούμενους μετόχους μιά και κατ’ ανάγκη το ανά μετοχήν μερισμα θα μειωθεί, με αναγκαστική μείωση της χρηματιστηριακής τιμής των μετοχών, στοιχεία που μιά συντηρητική και σώφρων διοίκηση τραπεζής προσπαθεί να αποφύγει.

Μιά περιοχή που θα γίνει περισσότερο σημαντική για τον πλοιοκτήτη είναι η διαχείριση του μη ναυτιλιακού στοιχείου και των νέων επενδύσεων. “Ο πλοιοκτήτης, με την βοήθεια του τραπεζίτη του, θα παύσει να τηρή το μη ναυτιλιακό ενεργητικό του σε τριμηνιαίους προθεσμιακούς λογαριασμούς. Θα ανακαλύψει ένα φάσμα προσφερομένων εναλλακτικών επενδύσεων, το οποίο περιλαμβάνει συμμετοχή στις αγορές συναλλαγμάτων, επενδύσεις σε έργα τέχνης, επενδύσεις σε ακίνητα σ’ όλον τον κόσμο, σάν συμπλήρωμα στις κοινές πλέον και συντηρητικές επενδύσεις, όπως κρατικά όμολογα και μετοχές ισχυρών οικονομικά εταιρειών.

Οι προσφερόμενες υπό των Τραπεζών υπηρεσίες δεν θα περιορισθούν μόνον στις εκτός ναυτιλίας επενδύσεις, αλλά θα καλύπτουν επίσης και την ανάγκη για μιά καλύτερη διαχείριση και τοποθέτηση της ρευστότητας της προερχομένης από την διαχείριση και εκμετάλλευση των πλοίων.

“Εκτός από την παροχή μεγαλύτερων και πολυσύνθετων χρηματοδοτικών πακέτων, ο τραπεζίτης θα μπορεί να θέσει στην διάθεση του πελάτου, δίδοντάς του δικαίωμα επιλογής, ένα ολόκληρο φάσμα διαφορετικών τρόπων και μεθόδων καλύψεως των χρηματοδοτικών του αναγκών. Το παραδοσιακό πλέον δάνειο Εὐρωδολαρίων με μεταβλητό επιτόκιο έχει ήδη αντικατασταθεί με δάνειο πολλαπλής επιλογής όσον αφορά το νόμισμα του δανείου. “Η χρηματοδότηση με τη μορφή «LEASING» και τις παραλλαγές του ήδη χρησιμοποιείται σε αρκετή έκταση.

Προκειμένου να μειώσει το ενεργητικό του ισολογισμού του, ο τραπεζίτης θ’ αρχί-

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS

SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962
4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA
Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



σει σε περιπτώσεις χρηματοδοτήσεων μεγάλου ύψους να αναζητά την συμμετοχή υπό μορφή SYNDICATION και άλλων τραπεζών ή ακόμα να μεταβιβάζει διά του τρόπου της πωλήσεως μέρη του πορτοφολιού του σε άλλες τράπεζες. Με αυτόν τον τρόπο, οι μικρότερης δυναμικότητας χρηματοδότες της ναυτιλίας, για τους οποίους μίλησα νωρίτερα, θα έχουν την δυνατότητα να χορηγούν ναυτιλιακά δάνεια υψηλής πιστωτικής ποιότητας. Έτσι, θα αποφύγουν τα σημαντικά έξοδα που απαιτούνται για εκτεταμένες προσπάθειες MARKETING, και για τον μεγάλο αριθμό προσωπικού και Υποκαταστημάτων, που θα χρειαζόντο διαφορετικά. Για δανειολήπτες υψηλής ικανότητας που θα είναι όμως διατεθειμένοι να παρέχουν πλήρη στοιχεία της οικονομικής τους καταστάσεως, θα είναι δυνατόν να προσφερθεί όμοιο γιγαντιαίο δάνειο σταθερού επιτοκίου, δι' εκδόσεως όμολόγων.

Πιστώω ότι στο μέλλον η σχέση χρηματοδότης και χρηματοδοτούμενου θα επεκταθεί σε μιάς μορφής αμοιβαίας συμμετοχής στο μίσθωμα των κερδών, δηλαδή, των καλών αποτελεσμάτων της εκμεταλλεύσεως του πλοίου, που μέχρι τώρα απολάμβανε μόνος του ο πλοιοκτήτης. Οι Τράπεζες μπορεί να αποκτήσουν μιά μικρή συμμετοχή στο κεφάλαιο της πλοιοκτησίας. Τα δάνεια μεταβλητού επιτοκίου θα είναι δυνατόν να είναι κατάλληλα συμφωνημένα, ώστε η προμήθεια επιτοκίου να μεταβάλλεται ανάλογα με την αποδοτικότητα της εκμεταλλεύσεως των πλοίων, είτε γενικότερης ανόδου της αγοράς είτε λόγω ειδικότερης μεμονωμένης βελτιώσεως της αποδοτικότητας.

Η πρώτη φάση συνεργασίας μεταξύ

πλοιοκτήτου και τραπεζίτου δημιούργησε ένα επιχειρηματικό τομέα, ο οποίος έχει επίγνωση και ρεαλισμό σε ό,τι αφορά το εύρος και το βάθος του πιστωτικού κινδύνου που περικλείει μιά δανειολογική σχέση. Και αυτό συμβαίνει σε μία εποχή όπου οι συνεχώς μεταβαλλόμενες χρηματοδοτικές αγορές έχουν δυσχεράνει κατά πολύ την δουλειά του πλοιοκτήτη. Ο πλοιοκτήτης πλέον δεν είναι δυνατόν να συγκεντρώσει την προσοχή του και να κάνει χρήση των γνώσεων του και του ταλέντου του μόνο σε ό,τι αφορά το πλοίο και τη λειτουργία του, αλλά χρειάζεται κάθε μέρα και πιά πολύ να γίνεται γνώστης και να κατέχει σε βάθος, δι,τιδήποτε αναφέρεται στην χρηματοδοτική τεχνική και τακτική.

Σ' αυτήν την δεύτερη φάση της συνεργασίας πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι τόσο ο ρόλος της τραπεζικής όσο και τα έκ της χρηματοδοτήσεως κέρδη θα πρέπει να αυξηθούν μιά και τα σημερινά κέρδη από τα επιτόκια, όπως προανέφερα, δεν θεωρούνται πιά ικανοποιητικές αποδόσεις για να δικαιολογήσουν την συνέχιση της συμμετοχής των τραπεζών στις υψηλές και μακροχρόνιες χρηματοδοτικές ανάγκες της ναυτιλίας, ή οποία θεωρείται ανέκαθεν περιοχή υψηλού κινδύνου.

Τελειώνοντας την συνοπτική αυτή παρουσίαση, θα ήθελα να σας αφήσω με τις ακόλουθες σκέψεις:

Παρ' όλες τις πιέσεις που δέχεται το τραπεζικό σύστημα σήμερα για αύξηση των κερδών, ενδιαφερόμενοι χρηματοδότες της Ελληνικής ναυτιλίας, υπήρξαν και θα υπάρξουν εις το μέλλον, και παρά τις προσωπικές και ένδοχες απογοητευτικές προβλέψεις μου, προσφορές έλκυστικές, ίσως περισσό-

τερο από πριν, θα παρουσιάζονται.

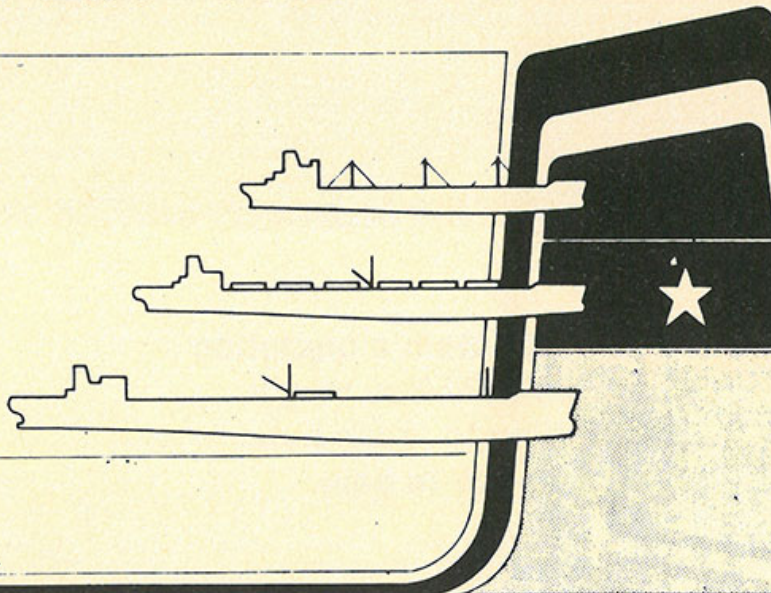
Τά ναυπηγεία, και ιδιαίτερα τα ναυπηγεία της "Απω Ανατολής, δημιουργούν πόλο έλξεως για τους πλοιοκτήτες, είτε υπό την μορφή της προσφερομένης τιμής, είτε του χρόνου παραδόσεως, είτε ακόμη και του νομίσματος που είναι εκπεφρασμένη ή τιμή πωλήσεως, ή πίστωση του ναυπηγείου και του επιτοκίου της. Και οι τράπεζες και τα ναυπηγεία θέλουν να πωλήσουν για κέρδος, οι τράπεζες μέσω του άμεσου δανεισμού, τα ναυπηγεία διά των πλοίων, που πάλι μεταφράζεται σε δανεισμό, ή, αν θέλετε, σε ανάληψη οικονομικών υποχρεώσεων, δεδομένου ότι οι πιστώσεις που χορηγούν τα ναυπηγεία καλύπτονται κατά πολύ από το τραπεζικό σύστημα.

Η αντίσταση στον πειρασμό για σχετικά εύκολη και γρήγορη δυνατότητα ανάπτυξης είναι δύσκολη. Ιστορικά η υπερχρέωση έχει αναδείξει και ήρωες αλλά και θύματα, και πιστεύω ότι στο μέλλον η σχέση ιδίων προς ξένα κεφάλαια θα βαρύνει περισσότερο λόγω των καθημερινά πιό έντονων ανταγωνιστικών συνθηκών που σαν αποτέλεσμα έχουν τον περιορισμό του κέρδους εκμεταλλεύσεως.

Η Ελληνική Ναυτιλία θα βγεί από το τέλμα της σημερινής κρίσεως ίσως πιά μικρή σε αριθμό, αλλά σίγουρα πιά πλούσια σε εμπειρία.

Η σφύρων στρατηγική του πλοιοκτήτου και του τραπεζίτου για το μέλλον είναι επιβεβλημένη, εάν θέλουμε να δούμε την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας σε ύγιεις πλέον βάσεις στο μέλλον.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

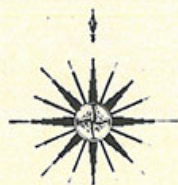


ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

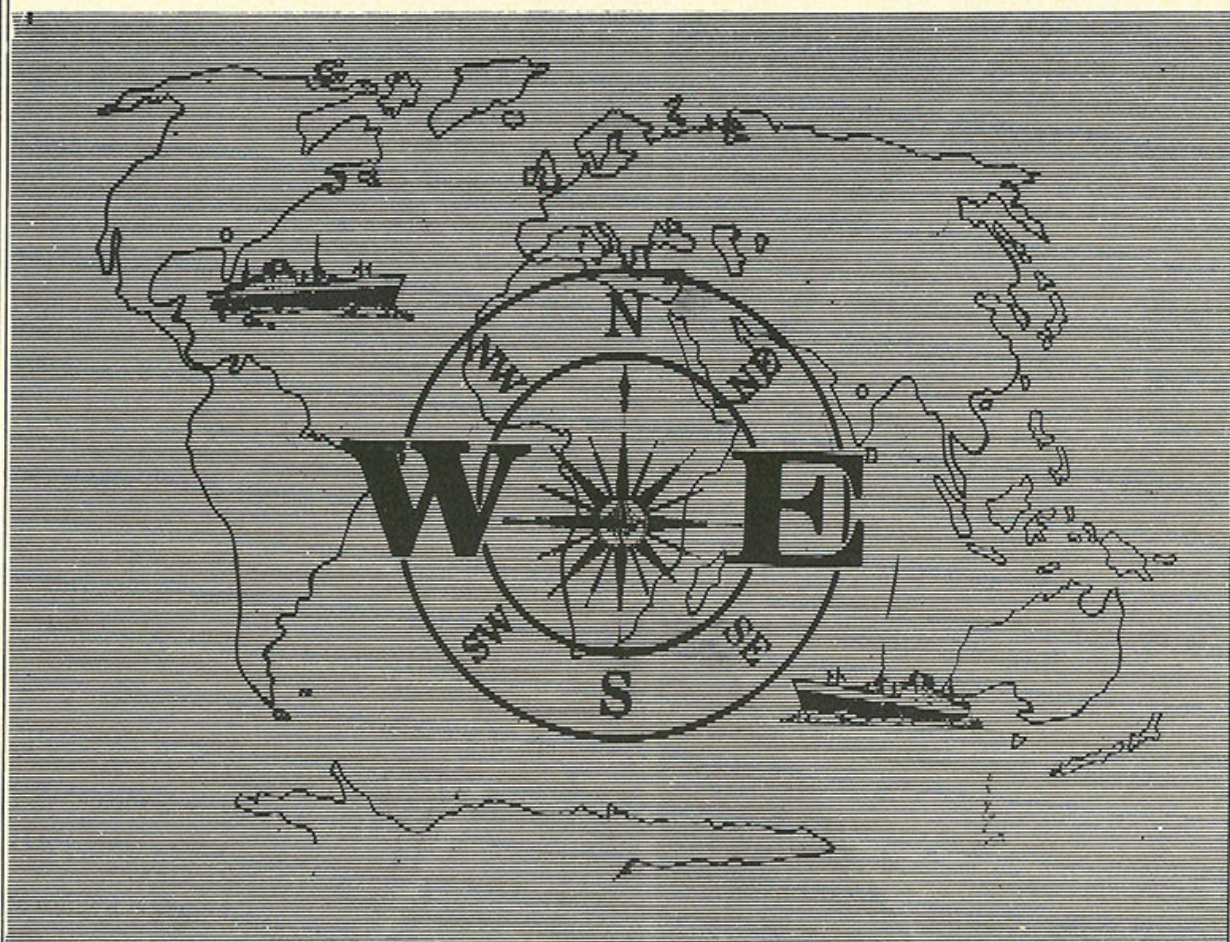
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



Hellarabia BUNKERS

Rounding the globe, you'll have access to top quality, efficiency, promptness for all your bunkering needs.



Why not obtain a quotation
from us?? You've got
nothing to loose but...
much to gain.

APPLY NOW TO:
HELLARABIA SHIPPING AND COMMERCIAL CORP. S.A
MARINE BUILDING

1, SKOYZE, PIRAEUS
TEL.: 4131081 (6 LINES), 4515715
A.O.H.: 2915246
TLXS: 21-3621 ANKO/21-1775 MARE

‘Η όμιλία του κ. Βασ. Σαραντίτη

Δημοσιεύουμε σήμερα εύρεία περίληψη της όμιλίας του κ. Βασ. Σαραντίτη, πρώην γεν. γραμματέως του υπουργείου Ναυτιλίας, που έγινε στις 18 Μαΐου στη Ναυτιλιακή Λέσχη και από τεχνικό πρόβλημα που παρουσιάστηκε την τελευταία στιγμή δεν κατέστη δυνατόν να δημοσιευθεί στο προηγούμενο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών».

‘Ο κ. Σαραντίτης στην όμιλία του υποστήριξε δύο βασικές αρχές: ‘Οτι για να διατηρήσει ή ‘Ελληνική Ναυτιλία τον πρωταγωνιστικό της ρόλο χρειάζεται πίστη και ρεαλισμός. Πίστη στην ιδέα ότι η Ναυτιλία είναι εθνική υπόθεση με όλες τις εύεργετικές επιπτώσεις για τον τόπο, και ρεαλισμός γιατί, όπως υποστήριξε, η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου δεν μπορεί να στηρίζεται μόνον στο χαμηλό κόστος επανδρώσεως. ‘Επίσης ο κ. Σαραντίτης υπογράμμισε ότι η σημερινή ναυτιλιακή κρίση είναι αποτέλεσμα της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσεως και του ανταγωνισμού των διαφόρων εθνικών ναυτιλιών καθώς και του κρατικού παρεμβατισμού.

‘Ο όμιλητής αφού προσδιόρισε κατ’ αρχήν συνοπτικά την εικόνα του ελληνικού πλοίου προχώρησε σε κάποιες πικρές διαπιστώσεις, όπως τις χαρακτήρισε ο ίδιος και πού είναι οι εξής:

— ‘Ο ελληνικός στόλος πάσχει από προϊούσα συρρίκνωση (από 42 εκατομμύρια κόρους όλικης χωρητικότητας έφθασε στα 37).

— ‘Ο παροπλισμός βρίσκεται σε άνατριχαστικά ψηλά νούμερα (στό 1/4 της χωρητικότητας).

— Οι ‘Ελληνες εργαζόμενοι ναυτικοί από 60.000 πού ήταν τό Μάιο του 1980 έφτασαν στις 40.000 τόν Νοέμβριο του 1982).

— Τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα από ένα δισεκατομμύριο οκτακόσια πενήντα εκατομμύρια δολάρια τό 1981 έφτασε τό 1 δισ 300 εκατομμύρια τό 1983.

— ‘Η ρευστότητα των επιχειρήσεων είναι καθ’ όλοκληρία άρνητική, φτάνει να σκεφτεί κανείς ότι πολλοί προβαίνουν σε αγορές πλοίων στη διάρκεια της κρίσης, με διάφορες μεθοδεύσεις αλλά και κινδύνους, άπλως για να επιτύχουν την αύξηση του τζίρου και την βραχυπρόθεσμη ενίσχυση της ρευστότητας.

— ‘Αρκετές δανειστριες μή ναυτιλιακές κύρια Τράπεζες στέκουν κυριολεκτικά με τό ντουφέκι στό χέρι και δέν θέλουν ή άδυνατούν (τό αποτέλεσμα είναι τό ίδιο) να ενισχύσουν την ρευστότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με βραχυπρόθεσμα δάνεια.

— ‘Η καθαρά θέση των επιχειρήσεων έχει εκμηδενισθεί από την κάθετη πτώση των αξιών των πλοίων που είναι συνέπεια του χαμηλού επιπέδου των ναύλων.

Μπρός σ’ όλα αυτά τό μόνο πού μπορούμε είναι: Νά εύχόμαστε να καταφέρουν να επιβιώσουν μέχρις ότου τα αποτελέσματα της ανάκαμψης γίνουν αισθητά σ’ όλες τις κατηγορίες των πλοίων.

‘Η κρίση αυτή προβάλλει πιά έντονη στην ‘Ελληνική Ναυτιλία, γιατί εκτός από τα παραπάνω αποκαλύπτει και τα ιδιαίτερα μειονεκτήματά της πού τά κυριότερα είναι:

— ‘Η άσήμαντη ποσότητα εθνικών φορτίων.

— ‘Η ελληνική άπουσία από τά κέντρα έλέγχου των θαλασσίων μεταφορών πού μέ- χρι ένα σημείο προκύπτει από τό πρώτο.

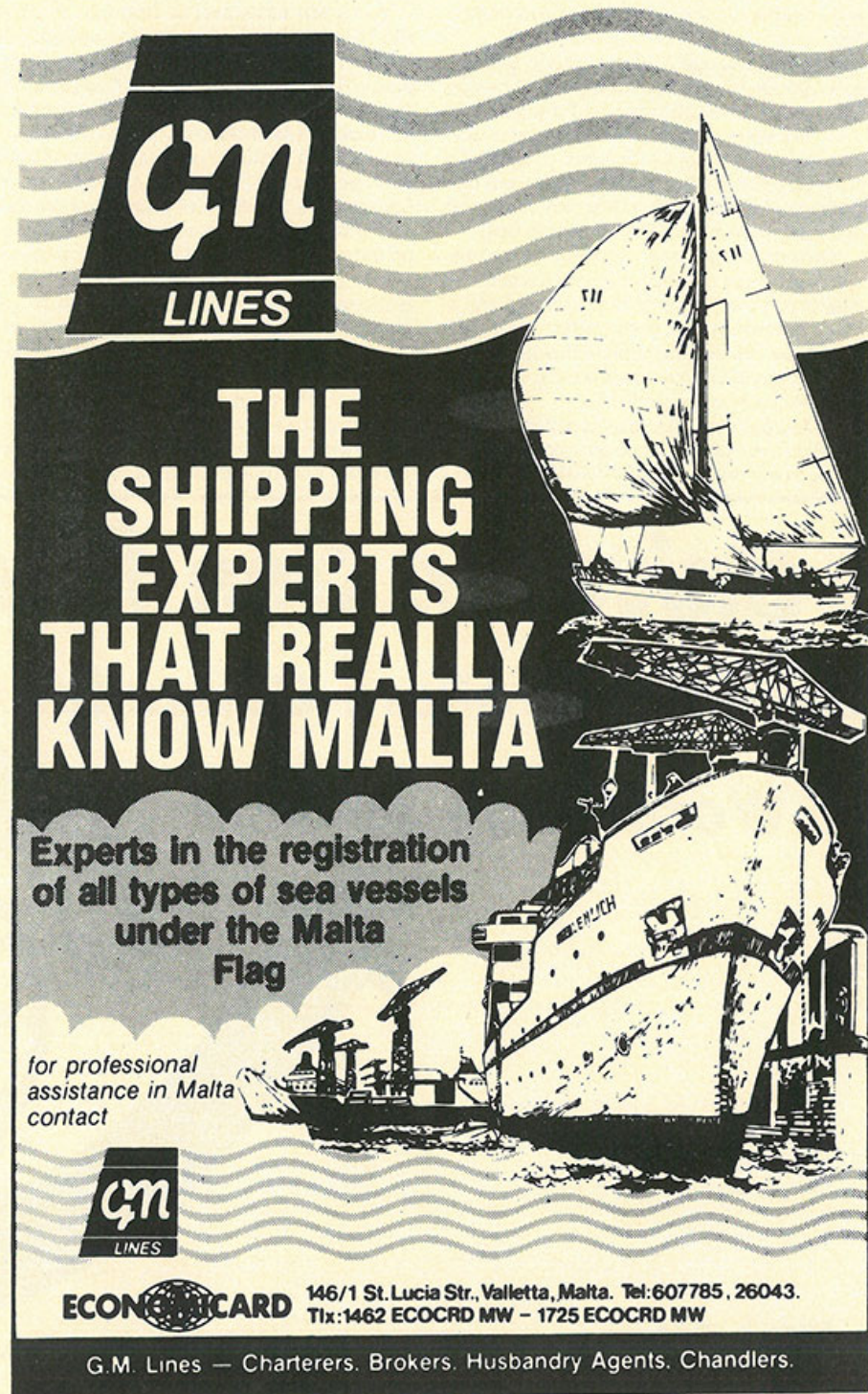
— ‘Η έλλειψη ναυτιλιακής ύποδομής στον εθνικό χώρο. Τά διεθνή χαρακτηριστικά του κλάδου των θαλασσίων μεταφορών όπως: ύψηλή επένδυση κεφαλαίων, κυκλικές διακυμάνσεις, κρατικός παρεμβατισμός κλπ.

— ‘Η υπερεπένδυση στό πλοίο αυτό καθαυτό, παραγνωρίζοντας την ανάγκη επένδυσης σε άλλους τομείς της ναυτιλίας και συγγενείς προς αυτή κλάδους.

Κατόπιν ό όμιλητής παρατήρησε ότι η σημερινή κρίση έχει μία μορφή πού δέν μπορεί

νά συγκριθεί με αυτές του παρελθόντος. Οι παλιότερες έμοιαζαν λίγο πολύ μεταξύ τους ως προς την περιοδικότητα, τη διάρκεια, και τ’ αποτελέσματα. ‘Η σημερινή άπορρέει από την άσφυκτική σύνδεσή της με την παγκόσμια οικονομική ύφεση και τόν ανταγωνισμό των διαφόρων εθνικών ναυτιλιών, τις τεχνολογικές εξελίξεις, τούς κρατικούς παρεμβατισμούς κλπ. Είναι κρίση του ίδιου του οικονομικού συστήματος πού ζούμε. ‘Η έξοδος απ’ αυτήν έστω κι άν φέρει ίσορροπία θα επιφέρει μεταβολές στό συσχετισμό των δυνάμεων.

Σήμερα όμως:



G.M. LINES

THE SHIPPING EXPERTS THAT REALLY KNOW MALTA

Experts in the registration of all types of sea vessels under the Malta Flag

for professional assistance in Malta contact

ECONOCARD 146/1 St. Lucia Str., Valletta, Malta. Tel: 607785, 26043. Tlx: 1462 ECOCRD MW - 1725 ECOCRD MW

G.M. Lines — Charterers. Brokers. Husbandry Agents. Chandlers.

— 'Η παγκόσμια οικονομική κατάσταση εμφανίζει σημεία ανάκαμψης.

— Τά επίπεδα των ναύλων παρουσιάζουν μία σχετική τάση για σταθεροποίηση προς τα πάνω, κυρίως στα μεγάλα πλοία.

— 'Η τιμή του σκράπ βρίσκεται σε ανοδική πορεία.

— 'Ο παροπλισμός παγκόσμια μειώθηκε και αφού κορυφώθηκε πέρυσι στα 100 εκατομμύρια Ντέτ Γουέιτ τόνους σήμερα είναι κάτω από 80.

— Τό παγκόσμιο βιβλίο παραγγελιών, παρά τις αντίθετες προβλέψεις, έφτασε στα 20 εκατομμύρια τον. γκρός τό 1983 που αποτέλεϊ νέο ρεκόρ από τό 1974.

Παρόλο που μετά από μία 10ετία κρίσης είναι δύσκολο να θέλει και να μπορεί κανείς να αισιοδοξεί για τα «καθ' ήμās» θά έλεγα ότι ΠΡΕΠΕΙ. Και ΠΡΕΠΕΙ διότι:

— Παραμένουμε ή χώρα με τό μεγαλύτερο ναυτεργατικό δυναμικό, παρά τις αστοχές έπεμβάσεις που έχουν γίνει στο παρελθόν.

— Παραμένουμε ό μεγαλύτερος στόλος, αν ληφθούν ύποψη όλα τά πλοία ελληνικών συμφερόντων ανεξάρτητα από σημαία.

— 'Ο στόλος μας παραμένει υπερχρεωμένος. Καί ή μοναδική έξοδος από τό αδιέξοδο είναι να δοθεί ή μάχη εντός ... και τώρα! Δέν ύπάρχει δηλαδή ή εναλλακτική λύση για ρευστοποίηση ή επενδυτική μετάσταση.

— 'Όσοόο ό όμιλητής αναφέρθηκε στα μέτρα που πήρε ή σημερινή κυβέρνηση για στενότερη σύνδεση της Ναυτιλίας με την εθνική οικονομία, την αντιμετώπιση των προβλημάτων του ναυτεργατικού δυναμικού και τη δημιουργία έπαρκους και ικανής ναυτιλιακής ύποδομής που προβλέπει:

— 'Αναβάθμιση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και στροφή προς τόν έπισκευαστικό τομέα και τά διαλυτήρια.

— 'Επέκταση στον τομέα έφοδίων πλοίων, ανταλλακτικών και ύλικών.

— Δραστηριοποίηση στους τομείς ναυτοσφάλισης, χρηματοδότησης, δικαιοσύνης, διαιτησίας κλπ.

— Αύξημένη και έντονη παρουσία στους διεθνείς 'Όργανισμούς και ειδικότερα στον χώρο της ΕΟΚ.

Γιά την ύλοποίηση όμως αυτών των σχεδίων, παρατήρησε, πρέπει να ύπάρξει και ή ένεργός συμμετοχή του έφοπλισμού.

Κατόπιν είπε ότι ό 'Ελληνικός 'Εμπορικός Στόλος από πλευράς ανταγωνισμού βρίσκεται κάπου ανάμεσα στους στόλους των ανεπτυγμένων ναυτιλιακά χωρών και των χωρών με σημαία εύκαιρίας και παρατήρησε ότι ό ρόλος της 'Ελληνικής Ναυτιλίας μέχρι τώρα, περιορίζεται στο να άπορροφά τά περισσεύματα των φορτίων που οι ανεπτυγμένοι δέν καλύπτουν χρονικά ή τους είναι άσύμφορα από οικονομική άποψη.

'Αλλά δέν μένει εκεί τό πράγμα. 'Η μάχη της ελληνικής ναυτιλίας, με την συνεχώς αύξανόμενη συμμετοχή των σημαίων εύκαιρίας στις μεταφορές, γίνεται διμέτωπη. 'Η σημαία εύκαιρίας, είπε, δέν είναι τίποτα άλλο παρά μία δεύτερη στέγη των ανεπτυγμένων. Σ' αυτή καταφεύγει νόμιμα ή παράνομα τό κεφάλαιο και με τό 'φτηνό κόστος επάνδρωσης του πλοίου από ύπανάπτукτες χώρες μπορεί να προσφέρεται στη διεθνή αγορά ανταγωνιστικά και να επιβώνει δουλεύοντας με χαμηλούς ναύλους. 'Ετσι ή 'Ελληνική Ναυτιλία συμπιέζεται εκ των κάτω με τό χαμηλό κόστος μεταφοράς και ή συμπίεση αυτή γίνεται έντονότερη όταν και όσο αύξάνει ό όγκος των στόλων με σημαία εύκαιρίας.

Και ή 'Ελληνική Ναυτιλία είναι ύποχρεωμένη στο μέλλον να ίσορροπεί και να επιβιώνει σ' ένα χώρο που θά όριοθετείται ένα βήμα ΠΙΣΩ από τους ανεπτυγμένους, ένα βήμα

ΜΠΡΟΣ από τη Σημαία Εύκαιρίας ανταγωνιζόμενη την τελευταία με μέσα ποιοτικά.

Κατ' ακολουθίαν ή άμυνα λοιπόν της 'Ελληνικής Ναυτιλίας πρέπει να όργανωθεί πάνω σε διττή βάση: Πρώτον, άποφυγή της παγίδας του newbuilding και συνέχιση του πρωταγωνιστικού ρόλου σε αγορές πλοίων μεταχειρισμένων από τους ανεπτυγμένους, αλλά πλοίων όσο γίνεται μικρής ήλικίας που εξασφαλίζουν στην ελληνική σημαία σχετική ποιότητα και παράλληλα συγκράτηση μεγάλης χωρητικότητας δίνοντάς της την εύκαιρία για μία δυναμική παρουσία στην αγορά, με τόν όγκο.

Δεύτερο, Πρέπει να επιδιωχθεί μεγαλύτερη σύνδεση με τόν εθνικό χώρο, έτσι που ή Πολιτεία πιεζόμενη, να καταπιαστεί με την ταχύρρυθμη ναυτιλιακή ύποδομή και την παραγωγή ικανού και εκπαιδευμένου ναυτεργατικού δυναμικού για να επιτευχθεί άπ' τη μία ή σταδιακή άπαγκίστρωση της ναυτιλίας μας από τις ξένες αγορές ύλικού και ύπηρεσιών, και να αναβαθμισθεί άπ' την άλλη ή ποιότητα και επάρκεια των πληρωμάτων, που θά συμπίσουν τό κόστος, δίνοντας έτσι στην 'Ελληνική Ναυτιλία ανταγωνιστικότητα.

Καταλήγοντας ό κ. Σαραντίτης ύπογράμμισε ότι τό ύπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας συμβάλλει θετικά στην ανάπτυξη της ναυτιλίας μόνο όταν με κάθε τρόπο ύποβοηθεί και συντονίζει σωστά την ναυτεργασία και τους εργοδότες. Παρά τις αντιξοότητες, με κοινή προσπάθεια των τριών παραγόντων, κράτους, έφοπλισμού, ναυτεργατικού δυναμικού, είναι δυνατόν ή 'Ελληνική Ναυτιλία να διατηρήσει τόν πρωταγωνιστικό της ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές.

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Piraeus office

Address: Filonos 107-109 Phones 4531.583 4531.478. 4531.479 Telexes '3602. 3115 UNIV. GREECE

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ — ΚΑΠΟΙΑ ΜΟΡΦΗ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ;

Του Δρα ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ

Αναδημοσιεύουμε σήμερα τό άρθρο του κ. Ματθαίου Λω επειδή κατά τή σελιδοποίηση του κειμένου στο προηγούμενο τεύχος υπήρξε λανθασμένη τοποθέτηση μιάς παραγράφου που άλλοι έωνε τήν έννοια όλοκλήρου του άρθρου.

Η πορεία τής Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας μέσα στόν χρόνο είναι συνυφασμένη μέ τήν εξέλιξη ενός οικονομικού, πολιτικού, κοινωνικού καί τεχνολογικού κόσμου που συνεχώς μεταμορφώνεται. Μέ ποικιλόμορφη καί οίκουμενική δραστηριότητα, ό έλληνικός έφοπλισμός κεντρίζεται από τά έρεθίσματα του περιβάλλοντός του, στό όποιο καί προσαρμόζεται συνεχώς μέ στόχο όχι μόνον τήν επιβίωση αλλά καί τήν περαιτέρω ανάπτυξη του. Οί μεταβολές στόν τομέα τών διεθνών θαλασσίων μεταφορών κατά τά τελευταία χρόνια έχουν προβληματίσει σοβαρά τόν Έλληνα επιχειρηματία, μεταξύ άλλων καί γύρω από ένα καίριο έρώτημα: Μήπως ή Έλληνική ναυτιλιακή επιχείρηση, που τόσες γενές επεβίωσε καί ανδρώθηκε μέσα στά ίδια κατά κανόνα πλαίσια τής οργανώσεως ατομικού ή οικογενειακού χαρακτήρος, χρειάζεται καί αυτή νά μεταμορφωθεί καί νά προσαρμοσθή σέ νέα συλλογικά πρότυπα; Μήπως δηλαδή ή παλαιά μέθοδος διοικήσεως τής Έλληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης μέ επίκεντρο έναν ή ολίγους «ιθύνοντες νέες» μιάς οικογενείας καί μέ κύριο όπλο τό περιβόητο «ναυτικό δαιμόνιο του Έλληνα» δέν άρκει πλέον γιά νά επιβιώσει ό Έλληνικός έφοπλισμός στό μέλλον; Μέ άλλα λόγια, ό έναγκαλισμός του έφοπλισμού μέ τό άτομο καί τήν οικογένεια θά εξακολουθήσει νά είναι εύεργετικός όπως καί κατά τό παρελθόν ή μήπως θά άποβή θανάσιμος;

Γιά νά άπαντηθή αυτό τό έρώτημα μέ προσωπικές εκτιμήσεις, πρέπει συγχρόνως νά έπισημανθούν όρισμένες ιδιαιτερότητες τής έλληνικής έφοπλιστικής επιχειρήσεως, οί όποιες άν καί θεωρούνται δεδομένες, συχνά ύποτιμούνται ως προς τήν βαρύτητά τους. «Έν άρχη» είναι ή θάλασσα. Από τήν θάλασσα ξεκίνησαν οί πρώτοι Έλληνες καραβοκύρηδες, ή όπως εύστοχα συνήθιζε νά τούς άποκαλή ό άείμνηστος Άνδρέας Λαϊμός, οί άειναυτες. Από τό ναυτικό επάγγελ-

μα δημιουργήθηκαν όλες σχεδόν οί παραδοσιακές ναυτιλιακές οικογένειες που υπάρχουν σήμερα καί από τό ναυτικό επάγγελμα ξεπηδούν οί νέοι έφοπλισταί, οί άνήσυχοι έκείνοι ναυτικοί που άποφασίζουν κάποια στιγμή νά δημιουργήσουν τή δική τους επιχείρηση. Οί περιπτώσεις επιχειρηματιών που προέρχονται από άλλους κλάδους χωρίς καμμία σχέση μέ τήν Ναυτιλία είναι ελάχιστες.

Η βαθειά καί δημιουργική γνώση τών θαλασσίων έργων, τό περίφημο ναυτικό δαιμόνιο, δέν διδάσκεται λοιπόν στά Πανεπιστήμια τής στεριάς αλλά άποκτάται στό σχολείο που λέγεται πλοίο καί κοντά στους ανθρώπους του. Η σημασία αυτών τών διαπιστώσεων έγκειται στό γεγονός ότι μέσα από τήν ίδια τήν θάλασσα εξασφαλίζεται καί ή συνέχεια τής ναυτιλιακής δραστηριότητας τών Έλλήνων, μέ μόνιμες πηγές τό ίδιο τό έλληνικό έμπορικό πλοίο καί τήν ίδια τήν Έλληνική έφοπλιστική οικογένεια.

Κύριο χαρακτηριστικό του Έλληνα ναυτιλιακού επιχειρηματία είναι ό προσωπικός ή οικογενειακός χαρακτήρας τόν όποιο προσάγει στίς δραστηριότητές του, ένας χαρακτήρας που τόν κρατά μακριά από συμπράξεις καί συνεταιρισμούς μέ άλλους συναδέλφους του. Ένώ λοιπόν άλλοι επιχειρηματικοί τομείς διακρίνονται πολύ συχνά γιά τόν άνώνυμο χαρακτήρα τους, ή Έλληνική έφοπλιστική επιχείρηση, άνώνυμη ως προς τούς τύπους, είναι στήν ουσία, δηλαδή ως προς τό κέντρο άποφάσεων, αυστηρά προσωπική.

Στά χέρια λοιπόν πολύ συχνά ενός ανθρώπου καί σπανιότερα ολίγων ανθρώπων τής ίδιας οικογενείας εύρίσκονται οί τύχες τής κάθε Έλληνικής έφοπλιστικής επιχειρήσεως. Πολλοί δικαιολογούν αυτό τό φαινόμενο σάν εκδήλωση τής ψυχοσυνθέσεως του Έλληνα, ό όποιος άρέσκεται στό νά άρχει καί δύσκολα συνεργάζεται ή έμπιστεύεται άλλον Έλληνα. Έτσι όδηγούνται άβιαστα καί στό συμπέρασμα ότι ό τρόπος λειτουργίας τής Έλληνικής έφοπλιστικής μονάδας είναι όπισθοδρομικός, άντιπαραγωγικός ή καί παρakinδυνευμένος.

Όπισθοδρομικός τήν στιγμή που άλλες ναυτιλίες άλλων παραδοσιακών ναυτικών χωρών όπως ή Άσπωνική, ή Βρετανική ή ή

Άμερικανική βασίζονται σήμερα σέ άνώνυμες εταιρίες όχι μόνον κατά τύπον αλλά καί κατ' ουσίαν.

Άντιπαραγωγικός, όταν τά περιορισμένα όρια δυνατότητων του ενός ή τών ολίγων έμποδίζουν τήν επέκταση που θά μπορούσε νά επιτευχθή μέ τούς πολλούς.

Παρakinδυνευμένος, όταν σέ περιόδους ναυτιλιακών κρίσεων καί δοκιμασιών, αντί νά συσπειρώνεται σέ μεγάλες συμπαγείς όμοσπονδίες, ό έλληνικός έφοπλισμός διατηρείται πάντα διηρημένος σέ άνεξάρτητα ατομικά φέουδα. Διότι, άς μήν ξεχνάμε, γιά τόν Έλληνα πλοιοκτήτη τό «καθένας γιά τόν έαυτό του» επικρατεί του «έν τή ένώσει ή ισχύς».

Δέν θά άμφισβητηθή έδώ ό δεδομένος έγωκεντρισμός του Έλληνα έφοπλιστού, όπως καί του κάθε Έλληνα επιχειρηματία γενικώτερα. Έκείνο τό όποιο έχει πολύ μεγαλύτερη σημασία στήν προκειμένη περίπτωση είναι τό γεγονός ότι ή δραστηριότης του Έλληνα ναυτιλιακού επιχειρηματία βασίζεται σέ δύο καίριες παραμέτρους, οί όποιες προϋποθέτουν αυτόν άκριβώς τόν ατομισμό που πολλοί θεωρούν ελάττωμα: τήν εύελιξία καί άνεξαρτησία στήν λήψη άποφάσεων, τόσο σέ θέματα τακτικής όσο καί σέ θέματα στρατηγικής.

Γιά νά είμεθα σαφέστεροι, μήν λησμονούμε ότι ό Έλληνικός έφοπλισμός άνέκαθεν κινείται στόν χώρο τών μεταφορών τράμπς, άναζητώντας μέσω τής ελεύθερης ναυλαγοράς φορτία σέ όποιο σημείο τής ύδρογείου προσφέρονται. Η διάρθρωση του δικτύου μεταφορών του Έλληνα πλοιοκτήτη διαφέρει από εκείνη άλλων παραδοσιακών ναυτικών χωρών, όπου κυρίαρχο στοιχείο είναι οί οργανωμένες έθνικές θαλάσσιες μεταφορές, οί τακτικές γραμμές, στίς όποιες τά προκαθορισμένα φορτία καί οί προκαθορισμένοι προορισμοί τών πλοίων αφήνουν άρκετά περιθώρια στήν χάραξη μεσοπρόθεσμης τακτικής ή καί μακροπρόθεσμης άκόμη στρατηγικής.

Στόν τομέα τών τράμπς άπαιτείται εύελιξία καί εύελιξία σημαίνει έγκαιρη λήψη άποφάσεων. Πολλές δέ φορές οί συνθήκες τής αγοράς είναι τέτοιες που ή λέξη «έγκαιρη» ταυτίζεται μέ τήν λέξη «άστραπιαία». Κάτω από τέτοιες συνθήκες άντιλαμβάνεται κα-

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

νείς πόσο δύσκολο είναι να λειτουργήσει επιτυχώς μία εφοπλιστική επιχείρηση με συλλογική λήψη αποφάσεων όπως λειτουργούν οι Ιαπωνικές, Βρετανικές ή Αμερικανικές επιχειρήσεις οργανωμένων μεταφορών τις οποίες προαναφέραμε ή, ακόμη, οι χερσαίες βιομηχανίες.

Ο άτομικισμός λοιπόν του Έλληνα πλοιοκτήτη όχι μόνον δεν είναι ελάττωμα αλλά αντίθετα, στον τομέα που εξειδικεύθηκε και θαυματουργήσα είναι ανάγκη επιτακτική. Έκτεθειμένος συνεχώς στις κυκλικές διακυμάνσεις της ναυλαγοράς οι όποιες συμπαράσφουρουν και τις αξίες των πλοίων, πρέπει ανά πάσαν στιγμή να είναι έτοιμος για αλλαγή πορείας και προσαρμογή σε νέα δεδομένα. Επιπροσθέτως έχει να αντιμετωπίσει και εξωοικονομικές εξελίξεις οι οποίες επηρεάζουν την ύποδομή της επιχείρησής του, που συνοψίζεται στο τρίπτυχο σημαίας, εταιρίας πλοίου και έδρας επιχειρήσεων. Η ρευστότης και ο αυτόν τον τομέα εντός Ελλάδος και παγκοσμίως τον αναγκάζουν να εφίσταται συνεχώς σε επιφυλακή εν όψει αλλαγής σημαίας στα πλοία του ή γεωγραφικής μετατοπίσεως του κέντρου βάρους των εταιριών και των γραφείων του.

Καθίσταται λοιπόν φανερό ότι στην Έλληνική εφοπλιστική επιχείρηση δεν χωρούν οι δημοκρατικές μέν αλλά χρονοβόρες διαδικασίες της λήψεως αποφάσεων στα Διοικητικά Συμβούλια και στις Γενικές Συνελεύσεις. Ίσχυει ή δικτατορία του ενός ή η ολιγαρχία των ικανών της οικογενείας, που με γνώμονα την πείρα και την διαίσθηση στα θαλάσσια έργα χαράσσουν την πορεία της επιχείρησής. Σαν αντιπαράθεση στα Ελληνικά δεδομένα αξίζει να αναφερθεί κανείς εδώ στην πικρή πείρα που έχουν οι μεγάλες εταιρίες πετρελαίων από την διαχείριση ιδιοκτητών στόλων και τούτο μολονότι είναι εις θέσιν να ελέγχουν μεγάλο μέρος των φορτίων που διακινούν. Έχει παρατηρηθεί ότι η εξαγγελία ναυπηγικών προγραμμάτων από τις εταιρίες αυτές έχει πάντα μία διαφορά φάσεως πολλών μηνών από τις αντίστοιχες παραγγελίες ανεξαρτήτων πλοιοκτητών σε περιόδους μεγάλης ναυπηγικής δραστηριότητας. Η καθυστέρηση οφείλεται στον δυσκίνητο μηχανισμό λήψεως αποφάσεων των εταιριών αυτών με αποτέλεσμα την απώλεια πολύτιμου χρόνου που συχνά πληρώνεται με υπερτίμηση του ναυπηγικού κόστους και παραλαβές πλοίων σε κακή χρονική στιγμή.

Μεταξύ των βασικών πλεονεκτημάτων της άτομικης διαχείρησής της Έλληνικής εφοπλιστικής επιχείρησής δεν πρέπει να λησμονεί κανείς και την προσωπική και στενή επαφή του πλοιοκτήτη με τα πρόσωπα, τις εταιρίες και τους οργανισμούς εκείνους με τους οποίους συναλλάσσεται, όπως ναυλωτές, τραπεζικοί ή ασφαλιστικοί οργανισμοί. Σε ανάλογο βαθμό βαρύνει και η στενή

επαφή με τους ναυτικούς και, κατά πρώτον λόγο, τους πλοίαρχους των πλοίων του. Η κατάλληλη επιλογή ικανών στελεχών τα οποία αποτελούν χωρίς υπερβολή τους έντολοδόχους διαχειριστές περιουσιών πολλών εκατομμυρίων δολλαρίων σε κάθε μήκος και πλάτος της ύδρογειού έχει τεράστια σημασία στην ομαλή λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησής. Όσο και αν η πείρα και η διορατικότητα πλουτίζουν το πνεύμα του Έλληνα πλοιοκτήτη, η ύλοποίηση των επιχειρηματικών επιδιώξεών του, που είναι άπαραρτοια του πλήρους ελέγχου επί του στόλου του, είναι αδύνατη χωρίς την συνδρομή και συνεργασία ικανών ναυτικών. Ο Έλλην πλοιοκτήτης έχει το εύτυχημα να αντλή μέχρι και σήμερα τα στελέχη του από τον Ελληνικό και δη τον Έλληνικό νησιωτικό χώρο, εξασφαλίζοντας έτσι τις καλύτερες προϋποθέσεις για την αξιοποίηση του στόλου του.

Και φθάνουμε στην υπόθεση ότι σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση, δέσμια της καθοδηγήσεως του ενός ή των ολίγων, λιμνάζει σε έναν περιορισμένο ή και στείο ρυθμό ανάπτυξεως και επέκτασε. Είναι δηλαδή αντιπαράγωγική, ενώ θα μπορούσε με συλλογική διοίκηση να εξαπλωθεί και να γιγαντωθεί σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από εκείνον που γνωρίζουμε. Τα γεγονότα και οι όριμοι διαψεύδουν και αυτούς τους ισχυρισμούς. Ο Έλληνικός Έμπορικός στόλος, τουλάχιστον στα μεταπολεμικά χρόνια και διά μέσου πολυετών κρίσεων και δυσκολιών, όχι μόνο δεν έμεινε στάσιμος αλλά αντίθετως γιγαντώθηκε φθάνοντας σταδιακά στις πρώτες βαθμίδες της παγκοσμίου χωρητικότητας. Ο Έλληνικός εφοπλισμός που δημιούργησε αυτό το θαύμα δεν αποτελείται μόνον από μικρούς οίκους του ενός ή των δύο πλοίων αλλά και από ναυτιλιακούς κολοσσούς με στόλους δεκάδων πλοίων και χωρητικότητα πολλών εκατομμυρίων τόννων. Όλες σχεδόν οι μεγάλες Έλληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ταυτίζονται με το όνομα ενός επιχειρηματίου, που με «κραταιά χείρα» τις εξουσιάζει και τις κυβερνά. Μέσα στα πολλά παραδείγματα του είδους, ένας από τους κολοσσούς της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας των πρό και μεταπολεμικών χρόνων, ο Σταύρος Λιβανός, του οποίου ο στόλος κατά καιρούς υπερέβαινε τα εκατό πλοία, γνώριζε τα πλοία του μέχρι την τελευταία τους τεχνική λεπτομέρεια και τους ναυτικούς - στελέχη του μέχρις ενός.

Η έκταση λοιπόν του πεδίου δράσεως της κάθε Έλληνικής εφοπλιστικής εταιρίας είναι απεριόριστη και δεν εξαρτάται τόσο από την συνεργασία των πολλών, όσο από τις ικανότητες του ενός ή των ολίγων καθώς και από το βάρος το οποίο οι ίδιοι προσδίδουν στην επαγγελματική τους σταδιοδρο-

μία σε σχέση με τον οικογενειακό τους βίο.

Όσο και αν φαίνεται παρακινδυνευμένη ή τήρηση ανεξάρτητης γραμμής από τον κάθε Έλληνα πλοιοκτήτη ακόμη και σε περιόδους μεγάλων κρίσεων ποτέ δεν έβλαψε τον εφοπλισμό στο σύνολό του. Για να αντιληφθεί κανείς πόσο ούτοπική είναι για τα Έλληνικά δεδομένα η επίτευξη συνεργασιών, αρκεί να ανατρέξει οκτώ χρόνια πίσω όταν, σε περίοδο δεινής κρίσεως στον τομέα των ξηρών φορτίων, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών μέσω του τότε Προέδρου της εξαπέλυε σταυροφορία για τον έθελοντικό παροπλισμό ενός τμήματος του στόλου φορητών και μπάκι κάρριερς της κάθε ελληνικής εφοπλιστικής επιχείρησής. Σε μία ιστορική Γενική Συνέλευση στο Ευγενίδειο Ίδρυμα, ο Έλληνικός εφοπλισμός σύσσωμος επεκρότησε την αναγκαιότητα της κινήσεως αυτής, που θα είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση της υπερπροσφοράς τονάζ για ξηρά φορτία και την σταδιακή βελτίωση των αλυσών. Έως εκεί όμως ήταν ή θεωρία. Στην πράξη ουδείς παρωπλισε πλοίο του και το σχέδιο έμεινε στα χαρτιά. Λίγους μήνες αργότερα η Ναυτιλία έξηρχετο από την κρίση και ο Έλληνικός Έμπορικός στόλος, ανανεωμένος με τα νεότευκτα πλοία που είχαν εν τω μεταξύ παραγγελθεί και αγορασθεί, συνέχισε την ανοδική πορεία του.

Όσα και αν υπόσχεται λοιπόν ο τίτλος του παρόντος άρθρου, προοπτικές για κάποια μορφή συλλογικής διοικήσεως της Έλληνικής εφοπλιστικής επιχείρησής δεν διαφαίνονται. Εξαιρέσεις βέβαια πάντοτε υπάρχουν για να επιβεβαιώνουν τους κανόνες. Πολυμελείς οικογενειακές επιχειρήσεις έχουν βρή κάποια χρυσή τομή στην διοίκηση της κοινής περιουσίας, μοιράζοντας γεωγραφικά τις σφαίρες επιρροής των μελών τους μεταξύ Πειραιώς, Λονδίνου, Νέας Υόρκης ή και άλλων ναυτιλιακών κέντρων. Κατ' αυτόν τον τρόπο αποφάσεις τακτικής όπως π.χ. οι ναυλώσεις ή η εκλογή των πληρωμάτων λαμβάνονται μεμονωμένα, υπάρχει όμως πάντοτε ανοικτό κελύμμα συνεννοήσεως για την από κοινού λήψη αποφάσεων στρατηγικής, όπως η επέκταση του στόλου ή η αλλαγή της υποδομής της επιχείρησής. Το ίδιο συμβαίνει σε, ελάχιστα βέβαια, συνεταιρισμούς επιχειρηματιών που δεν ανήκουν στην ίδια οικογένεια. Υπάρχουν τέλος και οι χαλαρές συνεργασίες μεταξύ Ελλήνων πλοιοκτητών, των οποίων αντικείμενο είναι ή ορθολογικότερη και οικονομικότερη οργάνωση των επιχειρήσεων των συνεργαζομένων, όχι όμως και ή σύμψηξη μιάς εννιαίας επιχειρήσεως με ενιαίο κέντρο αποφάσεων.

Πέραν των εξαιρέσεων που προαναφέρθηκαν, ο μεγάλος δγκος του Έλληνικού εφοπλισμού εξακολουθεί και θα εξακολουθήσει να δρ και να ελίσσεται σε ανεξάρτητες μονομελείς ή ολιγομελείς οικογενειακές μονάδες. Έγγυήσεις για το μέλλον του στον τομέα της διοικήσεως είναι ή πείρα του παρελθόντος καθώς και ή παραδοσιακή εφοπλιστική οικογένεια και οι ναυότοποι του Έλλαδικού χώρου, δηλαδή οι αστείρευτες πηγές του σε ανθρώπινο δυναμικό. Με τέτοια αποθέματα χαρισματικής διοικήσεως από ικανό έμψυχο υλικό, η Έλληνική Ναυτιλία θα οδηγηθεί χωρίς αμφιβολία σε νέες ειρηνικές νίκες και θα διατηρήσει και στο μέλλον τον τίτλο της θαλασσοκράτειρας που τόσο της αξίζει.

STRATAKIS SHIPPING (AGENCIES) CO. LTD.

Daily 24 hours complete agency service



2, KAPODISTRIU STR.,
PIRAEUS, GREECE

Tel.: 4129677 - 4126680
Telex: 213128 JNS GR
Cable: JOHNSTRATCO - PIRAEUS

Ματθαίος Λώς

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '84

Πολλά καινούργια προϊόντα από τη Βρεταννία

Πολύ λίγες χώρες διαθέτουν βιομηχανίες ναυτιλιακού εξοπλισμού που μπορούν να συγκριθούν σε μέγεθος και ποικιλία προϊόντων με τη βρετανική ναυτιλιακή βιομηχανία, η οποία αποτελείται από πολλές εκατοντάδες εταιρίες που ποικίλλουν από μικρές ανεξάρτητες μονάδες μέχρι εκείνες που ανήκουν σε μεγάλα βιομηχανικά συγκροτήματα.

Τό Βρετανικό Συμβούλιο Ναυτιλιακού Έξοπλισμού (ΒΣΝΕ) σε συνεργασία με τό Βρετανικό Συμβούλιο Έξωτερικού Έμπορίου, έχει αναλάβει την από κοινού παρουσίαση 39 βρετανικών εταιριών στα «Ποσειδώνια 84» σε έκθεσιακό χώρο 960 τετρ. μέτρων.

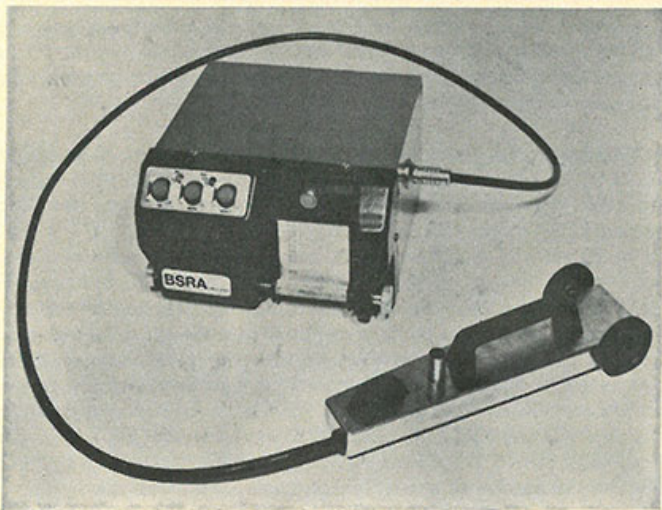
Τό Βρετανικό Συμβούλιο Ναυτιλιακού Έξοπλισμού που είναι ο φορέας που εκπροσωπεί τους διάφορους προμηθευτές, είναι σε θέση να συντονίζει συνολικές προσφορές οποιουδήποτε μεγέθους, είτε πρόκειται για ολόκληρο τον εξοπλισμό ενός πλοίου, είτε για εξειδικευμένη προσφορά μεμονωμένων ειδών.

Τό ΒΣΝΕ δημιουργήθηκε ειδικά για να προσφέρει υπηρεσίες που αποσκοπούν στην καλύτερη εξυπηρέτηση των εφοπλιστών, των ναυπηγών των ειδικών σε ναυτιλιακά θέματα και γενικότερα όλων εκείνων που έχουν οποιαδήποτε σχέση με ναυτιλιακό εξοπλισμό. Πολλές από τις εταιρίες που εκπροσωπεί ο ΒΣΝΕ είναι γνωστές στους ναυτιλιακούς κύκλους, ενώ άλλες είναι λιγότερο γνωστές αν και παράγουν εξειδικευμένο εξοπλισμό που δεν κατασκευάζεται σε άλλες χώρες.

Από την μεγάλη ποικιλία των νέων βρετανικών προϊόντων επιλεκτικά παρουσιάζουμε τα ακόλουθα:

ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ: Πρόκειται για τό βασικό νέο προϊόν που θα επιδειχθεί από τον Βρετανικό Όργανισμό Έρευνών (BSRA), ένας τύπος συστήματος μικροϋπολογιστού για πλοία, που θεωρείται μοναδικός επειδή συνδυάζει υπολογισμούς φορτώσεως πλοίου με διαχειριστικά συστήματα. Τό σύστημα αυτό εκμεταλλεύεται την τεχνική εμπειρία που διαθέτει ο BSRA σχετικά με τά προγράμματα υπολογιστών που χρειάζονται για να γίνουν οι διάφοροι στατικοί υπολογισμοί φορτώσεως σε συνδυασμό με προγράμματα που απαιτούνται από τό σκοπία διαχείρισεως των πλοίων.

ΦΟΡΗΤΗ ΣΥΣΚΕΥΗ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΑΝΩΜΑΛΙΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ: Πρόκειται για φορητό μηχάνημα που μετράει την απόσταση που υπάρχει ανάμεσα στις κορυφές και τά βαθυλώματα μιάς ανώμαλης επιφάνειας. Ονομάζεται «BSRA MARK II HULL ANALYSER», έχει μία κεφαλή μετρήσεως με τρεις τροχούς που κινείται πάνω στην επιφάνεια του πλοίου και παίρνει μετρήσεις κάθε 50 χιλιοστά. Αποθηκεύει τις τιμές των εξογκωμάτων και των βαθυλωμάτων και στο τέλος



κάθε μετρήσεως ή συσκευή τυπώνει τά αποτελέσματα και βγάζει μέσον όρο. Για να ελεγχθεί πλήρως ή κατάσταση ενός σκάφους και να αποφασισθεί εάν απαιτείται καθαρισμός ή βαφή, επειδή ή ανώμαλη επιφάνεια επιδρά αρνητικά στην ταχύτητα και στην κατανάλωση του πλοίου, χρειάζονται περίπου 120 διαδρομές της κεφαλής μετρήσεως που ή καθεμία θα απέχει από την άλλη περί τό ένα μέτρο.



ΧΟΒΕΡΚΡΑΦΤ 100 ΕΠΙΒΑΤΩΝ: Με τη βοήθεια μοντέλλων και ταινιών θα παρουσιαστεί τό «Χόβερκράφτ API-88» που ολοκλήρωσε με επιτυχία τις πρώτες δοκιμές του τόν περασμένο Ιανουάριο και μπορεί να μεταφέρει 100 επιβάτες ή φορτία συνολικού βάρους 10-12 τόννων.

Οι πρόσφατες δοκιμές απέδειξαν τό λειτουργικότητα του σκάφους σε ταχύτητες μεταξύ 40-60 κόμβων και έντάσεως ανέμου μέχρι 7 μπωφόρ.

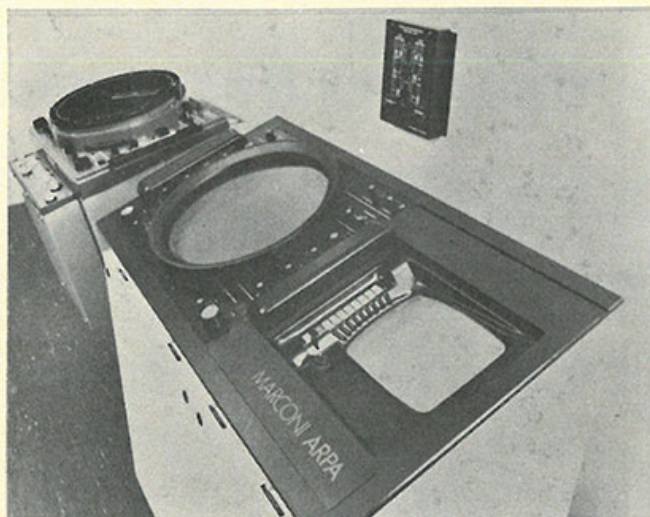
Δύο πρωτότυπα σκάφη μεταφορικής ικανότητας 80 επιβατών συμπλήρωσαν ήδη τόν πρώτο χρόνο λειτουργίας τους στη διαδρομή μεταξύ Πόρτσμουθ και Ράιντ στη Νήσο Γουάιτ, ενώ στους έξι μήνες λειτουργίας μετέφεραν 285.000 επιβάτες, επιτυγχάνοντας να έχουν μόνο μία ματαίωση δρομολογίου ανά 500 δρομολόγια.

Δύο παρόμοια σκάφη κατασκευάζονται σήμερα για λογαριασμό δανικής εταιρίας, ή οποία προτίθεται να τά δρομολογήσει ανάμεσα στο Μάλμο και στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Κοπεγχάγης για να καλύπτουν με ταχύτητα την απόσταση των 22 χιλιομέτρων.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΙΤΗΡΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: Πρόκειται για ένα σύστημα επιτήρησης, του οποίου ή λειτουργία ελέγχεται από μικρό-επεξεργαστή. Τό σύστημα παρακολουθεί τό λειτουργία των μηχανημάτων που υπάρχουν στο πλοίο, μπορεί να επεκταθεί από 48 μέχρι 1.000 κανάλια και διαθέτει μεθόδους σημάσεως συναγερμού και αναγραφής πληροφοριών.

Τό «ZEUS 480» όπως ονομάζεται ελέγχεται από ένα ταμπλό επεξεργαστή του κυρίως συναγερμού που έχει πληκτρολόγιο για να βάζουμε και να διαβάζουμε τά πληροφοριακά στοιχεία. Ελέγχονται όλοι οι συνηθισμένοι τύποι αναλογικών και ψηφιακών εισόδων και τό σύστημα έχει ενσωματωμένη συσκευή μετρήσεως των καυσαερίων, συστήματα συναγερμού που ρυθμίζονται από τήν χρήση, καθώς και ανασταλτικές και επιβραδυντικές ικανότητες. Οι ρυθμίσεις επιβραδύνσεως ή διακοπής των λειτουργιών γίνονται στο εργοστάσιο σύμφωνα με τις προδιαγραφές του πελάτη. Τό σύστημα έχει επίσης εύχρηστα αντικατάσταση καρτών τμηματικού (MODULAR) τύπου που τοποθετούνται σαν βύσματα, διαθέτει αλφαριθμητικό καντράν 16 χαρακτήρων και ταινιοεκτυπωτή 32 στηλών για τήν καταγραφή των συμβάντων και τήν εκτύπωση των μετρήσεων και των ρυθμίσεων. Όλες οι μνήμες που είναι δυνατό να σβήσουν προστατεύονται από ενσωματωμένες μπαταρίες μέχρι και για ένα μήνα.

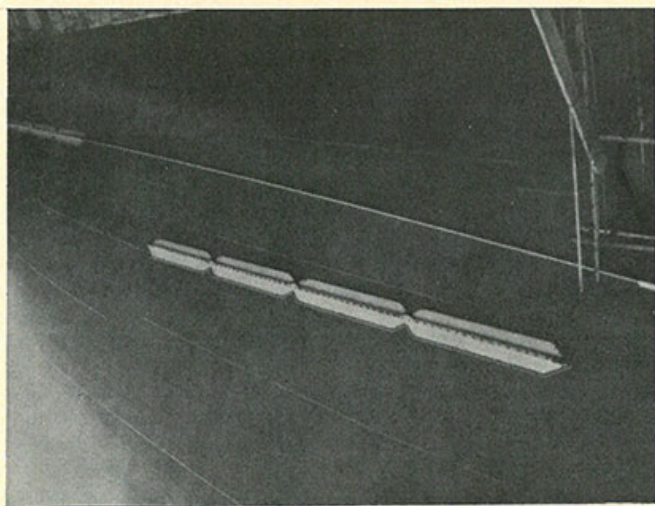
Τό «ZEUS 480» διαθέτει επιλογή ανάμεσα από τρία συστήματα αναγραφής πληροφοριακών στοιχείων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε οποιοδήποτε συνδυασμό. Υπάρχουν πλάκες ένδειξεων με φωτεινά ψηφία τύπου LED, πλάκες ένδειξεων δύο λαμπτήρων με ανεξάρτητα φωτιζόμενα τμήματα αναγραφής πληροφοριών και μονάδες οπτικής απεικόνισης, που δείχνουν τήν κατάσταση στην οποία βρίσκονται όλα τά κανάλια του συστήματος ταξινομημένα σε σελίδες πληροφοριακών στοιχείων. Στο σύστημα μπορούν να συνδεθούν μέχρι και τέσσερις μονάδες οπτικής απεικόνισης, ή καθεμία με τό δικό της πληκτρολόγιο.



ΝΕΑ ΟΡΓΑΝΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ: 'Η γνωστή εταιρία Marconi International Marine θα επιδείξει έφετος τή λειτουργία τής αυτόματης συσκευής ύποτυπωσης του στίγματος του πλοίου πάνω στο χάρτη με τή βοήθεια ραντάρ, πού αποκαλείται «MARCONI ARPA». 'Η συσκευή αυτή προσφέρει στους ναυτιλλομένους ένα όργανο ναυσιπλοΐας προηγμένης τεχνολογίας, εύκολο στή χρήση πού μπορεί νά συνδυασθεί με ήδη υπάρχοντα συστήματα ραντάρ.

'Επίσης ή Marconi θα παρουσιάσει τόν πλήρως αυτόματοποιημένο δέκτη πού ονομάζεται «NAVTEX» καί διαθέτει σύστημα αυτόματης έκτυπωσης καί πού σχεδιάστηκε γιά νά παρέχει σέ ταξιδεύοντα πλοία έντυπα προειδοποιητικά σήματα ναυσιπλοΐας με μορφή τέλεξ, καθώς καί άλλα επείγοντα σήματα κινδύνου λίγα μόλις λεπτά άφου έκδοθούν.

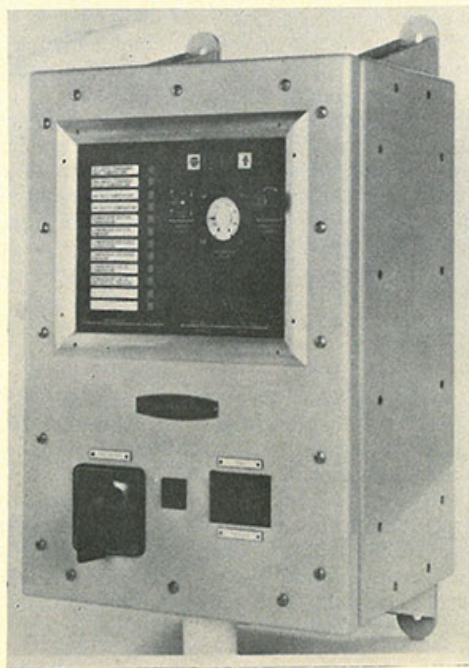
ΚΑΘΟΔΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ: Συστήματα καθοδικής προστασίας πού σχεδιάζονται γιά νά αντιμετωπίζουν τίς συγκεκριμένες ανάγκες κάθε σκάφους θα παρουσιάσει ή εταιρία Corrin-tes, ή όποία κατά τή διάρκεια τής τελευταίας 20ετίας έχει τοποθετήσει συστήματα καθοδικής προστασίας σέ περισσότερα άπό 1.000 έμπορικά καί 400 πολεμικά σκάφη.



Τά συστήματα καθοδικής προστασίας αποτελούνται άπό άνόδους μολύβδου/ άργύρου ή τιτανίου επικαλυμμένου με πλατίνα καί ψευδάργυρο, ή ηλεκτρόδια άναφοράς άργύρου/χλωριούχου άργύρου, μαζί με τίς μονάδες παροχής ρεύματος καί τά τμήματα έλέγχου. Τά ηλεκτρόδια άναφοράς έξακριβώνουν τό δυναμικό του σκάφους καί

τά σήματα μιλιβότ άποστέλλονται στή μονάδα παροχής ρεύματος/έλέγχου. Σέ σχέση με τήν ένδειξη αυτή μία αυτόματα έλεγχόμενη ποσότητα ρεύματος μεταδίδεται, μέσω τών άνόδων, στο σκάφος.

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΤΗΡΗΣΕΩΣ: 'Η εταιρία Teddington Industrial Equipment, πού κατασκευάζει προστατευτικές συσκευές καί συστήματα έλέγχου γιά πετρελαιοκινητήρες, συμπιεστές, τουρμπίνες καί άντλίες πού χρησιμοποιούνται στή βιομηχανία, θα παρουσιάσει στά «Ποσειδώνια» τό εικονιζόμενο «SYSTEM 5», πού σύμφωνα με τίς προδιαγραφές του κατασκευαστού είναι μία άκριβής καί άξιόπιστη ήλεκτρονική συσκευή έλέγχου καί προστασίας πού δέν παρουσιάζει βλάβες.



'Η τμηματική σχεδίαση τής συσκευής επιτρέπει νά συνδεθούν σ' αυτή μία όλόκληρη μονάδα άπό λογικά τμήματα γιά τήν παρακολούθηση τής λειτουργίας πετρελαιογεννητριών, έγκαταστάσεων κλιματισμού καί συμπιεστών.

'Η μονάδα είναι σέ θέση νά παρακολουθεί καί νά έλέγχει μέχρι καί 24 μεταβλητές όπως θερμοκρασία, πίεση ή ταχύτητα. 'Η καλή λειτουργία όποιασδήποτε άπό τίς παραπάνω παραμέτρους φαίνεται άμέσως σέ ένα φωτεινό καντράν καί ή επικρατούσα τιμή τής παραμέτρου άναγράφεται ψηφιακά καί αναλογικά πλάι στά ψηφιακά άναγγραμμένα καθορισμένα σημεία.

Κλείνοντας, θα θέλαμε νά άφιερώσουμε δύο λόγια στο Βρετανικό Συμβούλιο Ναυτιλιακού 'Εξοπλισμού, με τήν συνεργασία του ό-ποιου παρουσιάσαμε μερικά άπό τά σύγχρονα προϊόντα πού θα έ-πιδειχθούν στή ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια '84».

Τό ΒΣΝΕ σάν άνεξάρτητο καί έκπροσωπευτικό σωματείο έχει κερδίσει γιά τόν έαυτό του καί γιά τή βιομηχανία πού έκπροσωπεί ένα καλό όνομα γιά τήν άρτια όργάνωσή του. Οί δραστηριότητές του άποβλέπουν στήν παραγωγική συνεργασία άνάμεσα στά μέλη του καί όλους εκείνους τούς τομείς τών ναυτιλιακών βιομηχανιών καί άλλων φορέων πού έχουν όποιαδήποτε σχέση με τίς θαλάσσιες μεταφορές. Πραγματικά, τό ΒΣΝΕ βοηθά ή βρετανική βιομηχανία ναυτιλιακού έξοπλισμού όχι μόνο νά άκολουθεί μία κοινή πολιτική αλλά καί νά ένεργεί σάν ένιαίος φορέας, πράγμα πού αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό του σύγχρονου «μάρκετινγκ».

30 χρόνια στην παγκόσμια αγορά V/O SUDOIMPORT

έξαγωγές και εισαγωγές σκαφών
καί ναυτιλιακού εξοπλισμού

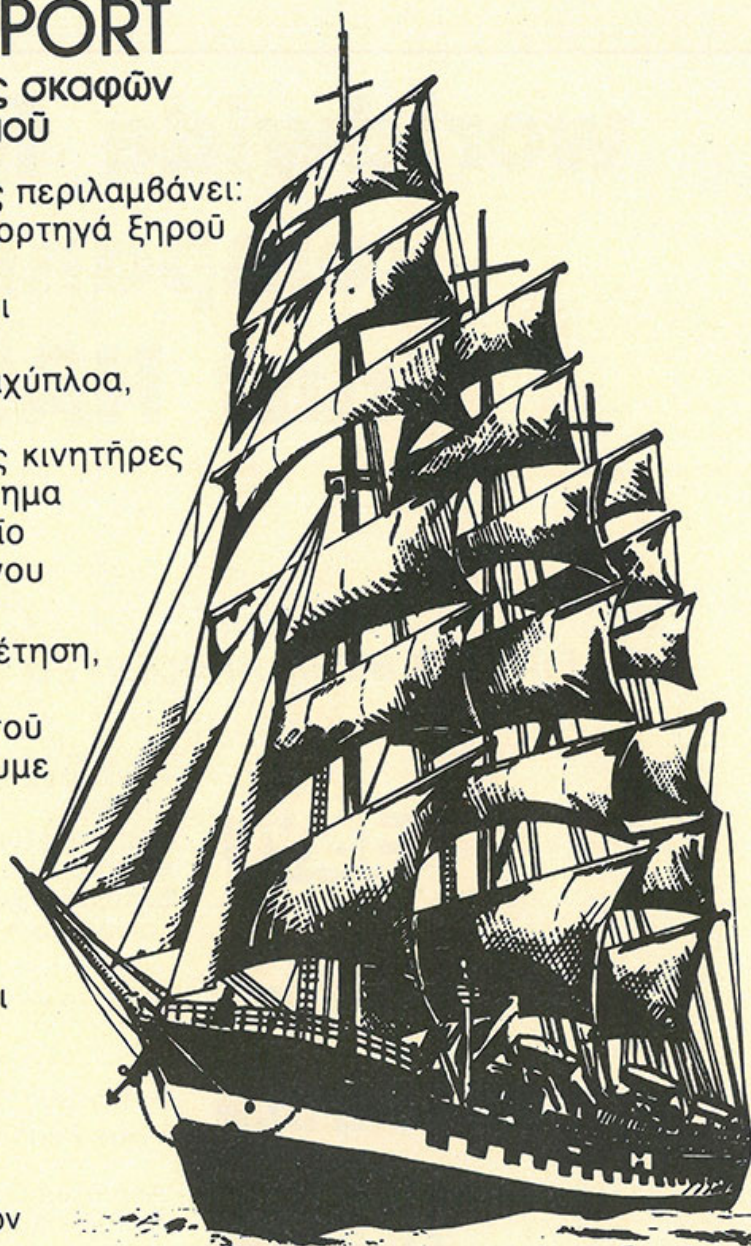
Ο κατάλογος εξαγωγών μας περιλαμβάνει:

- από πετρελαιοφόρα καί φορτηγά ξηρού φορτίου μέχρι αλιευτικά
- από πλωτές εξέδρες μέχρι κρουαζιερόπλοια
- από βυθοκόρους μέχρι ταχύπλοα, μαοῦνες καί βάρκες
- από μεγάλης ἰπποδύναμης κινητήρες μέχρι τό παραμικρό εξάρτημα μέ δύο λόγια κάθε στοιχείο εξοπλισμοῦ ἑνός σύγχρονου σκάφους.

Παρέχουμε τεχνική ἐξυπηρέτηση, συντήρηση καί ὑπηρεσίες ἐπισκευῶν τῶν πλοίων καί τοῦ εξοπλισμοῦ των, ἐκπαιδεύουμε προσωπικό στή Σοβιετική Ἑνωση ἢ στή χώρα τοῦ πελάτη.

Παρακαταθήκη ἀνταλλακτικῶν ὑπάρχει σέ πολλές χώρες πού συναλλάσσονται μαζί μας.

Ο Σοβιετικός Ὄργανισμός διεθνῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν SUDOIMPORT, σᾶς προσκαλεῖ νά ἐπισκεφθεῖτε τό Περίπτερό του C103, στά ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ/84, 4 - 9 Ἰουνίου.



Sudo

V/O SUDOIMPORT 10, Uspenski Pereulok. 103006 Moscow USSR.

Tel. 299-58-77

Telex 411272 SUDO SU, 411387 SUDO SU

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.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

Authorised Service Station for STORK –
WERK SPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Άριθ. 4701/1983

Πρωτοδίκη: Πατ. Καζάκος

Δικηγόροι: Β. Παπαδήμας, Άθ. Νικολαΐδου (άσκ. Δικ.), Π. Πετμεζάς

Θαλάσσια άρωγή — Παροχή σύμφωνα με τους πάγιους έντυπους όρους του Lloyd No cure no pay — Προσδιορισμός άμοιβής από διατητή πού διορίζει ή επιτροπή του Lloyd — Έγγραφο έγγυοδοσίας — Αίτηση συγτηρητικής κατασχέσεως του πλοίου — Ουσιαστική άβάσιμη.

Η ύπαγωγή της διαφοράς σέ διαιτησία διεξακτέα στη Μεγ. Βρεταννία δέν έμποδίζει τη συντηρητική κατάσχεση του πλοίου.

Η έγγραφική έπιστολή των άλλοδαπών άσφαλιστών του πλοίου εξασφαλίζει την ικανοποίηση της άπαιτήσεως και άποκλείει τη λήψη άσφαλιστικών μέτρων.

Έπειδή, διά της υπό κρίση αίτησεως δώκεται όπως, λόγω του έπικαλουμένου κατεπείγοντος, διαταχθή ως άσφαλιστικών μέτρων ή συντηρητική κατάσχεση του έν αυτή άναφερομένου πλοίου της καθ' ής, προς εξασφάλισιν άπαιτήσεως της αίτούσης. Ούτως έχουσα ή αίτησις είναι νόμιμος, έρειδομένη επί των διατάξεων των άρθρων 246 έπ., 254 ΚΙΝΔ έπ. και 686 έπ. ΚΠολ.Δ και δέον όπως έρευνηθή κατ' ουσίαν, παραδεκτως εισαγομένη, έφ' όσον ή αίτοδσα έπικαλείται νέα στοιχεία κινδύνου της άπαιτήσεως της, μεταγενέστερα προηγούμενης άποφάσεως άσφαλιστικών μέτρων του Δικαστηρίου τούτου, δι' ής άπερίφθη ή από 4-10-1983 όμοία αίτησις της ιδίας κατά της αυτής καθ' ής (άρθρον 6963 ΚΠολΔ, Τζίφρα «άσφαλ. μέτρα» έκδ. Α' 95 έπ.).

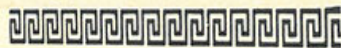
Έπειδή, έκ της καταθέσεως των ενόρκως έπ' άκροατηρίου του Δικαστηρίου τούτου εξετασθέντων μαρτύρων, των νομίμως προσκομιζομένων έγγραφων και της έν γένει διαδικασίας, έπιθανολογήθησαν τά κάτωθι: Τήν 2αν Όκτωβρίου 1983 και περί ώραν 15.00 τό υπό Παναμαϊκήν σημαίαν δεξαμενόπλοιο της καθ' ής κόρων όλικής χωρητικότητας 922, προερχόμενον έξ Αλβανίας, μέ φορτίον άσφάλτου και πλέον εις τόν Θερμαϊκόν κόλπον, μέ κατεύθυνσιν προς Θεσσαλονίκη, λόγω βλάβης του πηδαλίου του, κατέστη άκυβέρνητον και λόγω της κεκτημένης ταχύτητός του και του πνέοντος ίσχυρού ανέμου, παρεσύρθη εις τά άβαθή ύδατα του Θερμαϊκού κόλπου και προσήραξε ειςτήν θέσιν «Παλαιομάνα» της άνω θαλασσίου περιοχής. Πρό της καταστάσεως ταύτης και έπειδή ό πλοίαρχος του άνωτέρου

πλοίου δέν ήδυνήθη νά άποκολλήση τούτο αυτόδυνάμως, έζήτησε βοήθειαν και αι ένταυθα λιμενικάί άρχαί έδωσαν έντολήν εις τά ρυμουλκά πλοία της αίτούσης νά βοηθήσουν τούτο νά άποκολλήθη. Πράγματι ό πλοίαρχος της καθ' ής υπέγραψε τότε μετά της αίτούσης την από 2-10-1983 σύμβασιν έπιθαλασίου άρωγής, τύπου LLOYD και εις έκτέλεσιν ταύτης τά ρυμουλκά της αίτούσης «Κ», «Μ.Β» και «Β» ήρχισαν άμέσως τό έργον της διασώσεως του πλοίου. Πλήν όμως, λόγω έσφαλμένων χειρισμών διά την άποκόλλησιν τούτου και μικράς σχετικώς ίπποδυνάμεως και παλαιάς κατασκευής των άνω ρυμουλκών της αίτούσης, δέν ήδυνήθησαν ταυτα, μετά πολύωρον προσπάθειαν, νά κυριολεκτικώς ειχε ένσφηνωθή επί παχέος στρώματος ίλύος της περιοχής, δι' ό και ό πλοίαρχος τούτου, προς άποτροπήν σοβαρωτέρων κινδύνων διά τό πλοιο, περί ώραν 19.00 έκάλεσε, διά του έν Θεσσαλονίκη πράκτορος αυτού, άλλην έταιρείαν ρυμουλκών μέ ίσχυροτέρας μονάδας και έδωσεν έντολήν εις τά ρυμουλκά της αίτούσης νά άποχωρήσουν. Πράγματι δέ, μετά τина χρόνον, άφίχθησαν έγγύς του προσαράζοντος πλοίου τά ρυμουλκά «Α» και «Α ΙΙ» της άλλης έταιρείας, άτινα, άφού υπεγράφη μεταξύ του πλοίαρχου του πλοίου «Β» και των νομίμων εκπροσώπων των έταιρειών εις τάς όποιās άνήκουν τά ρυμουλκά ταυτα, όμοία σύμβασις έπιθαλασίου άρωγής, έπελήφθησαν του έργου των, και μετά επινόνους και συνεχείς προσπάθειας πολλών ώρων, περί ώραν 9.25 της 3-10-1983 έπέτυχον την άποκόλλησιν του προσαράζαντος πλοίου, τό όποιον και έρυμούλκησαν έν συνεχεία μέχρι του άγκυροβολίου του λιμένος Θεσσαλονίκης.

Μεθ' ό, ό πλοίαρχος του διασωθέντος πλοίου έχορήγησε προς τούς κυβερνήτας των άνω ρυμουλκών πιστοποιητικόν άσφαλοδς παραδόσεως του πλοίου του (certificate of safe delivery). Δυνάμει της προμνησθείσης μεταξύ των διαδίκων συμβάσεως έπιθαλασίου άρωγής, συνεφωνήθη ότι οι ύπηρεσίαι διασώσεως θά άποδοθούν και θά είναι άποδεκταί επί της βάσει της διεθνούς άρχής «no cure no pay» (οδμεμία άμοιβή άνευ ώφελίμου άποτελέσματος), ή άμοιβή διά την άρωγήν ταύτην θά καθορισθή διά διαιτησίας έν Λονδίνω και ή όλη συμφωνία θά διέπεται από τό άγγλικόν δίκαιον (τούτου πάντως μή καταλαμβάνοντος και την λήσιν των υπό κρίσιν άσφαλιστικών μέτρων, άφού ταυτα διέπονται υπό του δικαίου της πολιτείας εις τά χωρικά ύδατα της όποιās εύρίσκεται τό πλοιο, άνεξαρτήτως έθνικότητας της καθ' ής ή αίτησις βλ. Στρέϊτ-Βάλληνδα, Ιδ. διεθνές δίκ., τόμος Β' 164, Σταυροπούλου Έρμ.

ΚΠολΔ ύπ' αριθμ. 785.3, Τζίφρα άσφ. μέτρα» σ. 185). Πρός δέ συνεφωνήθη όπως, έντός προθεσμίας 14 ήμερών από του τερματισμού των ύπηρεσιών της αίτούσης, παρασχεθή υπό της καθ' ής «άσφάλεια», άλλωστε θά ήδύνατο ό άνάδοχος νά προβή εις δέσμευσιν της διασωθείσης περιουσίας.

Η αίτούσα διατείνεται ότι μολονότι παρήλθε τό άνωτέρω χρονικόν διάστημα των 14 ήμερών, δέν παρεσχέθη υπό της αντιδίκου της τοιαύτη «άσφάλεια» και συνεπώς, τηςπ προθεσμίας παρελθούσης μετά την δημοσίευσιν της ύπ' άρ. 4156/1983 άπορριπτικής άποφάσεως του Δικαστηρίου τούτου, επί της από 4-10-1983 όμοίας αίτήσεως της ιδίας κατά της καθ' ής, προέκυψαν έπισφαλή την άπαιτήσιν της. Καθ' ό όμως περαιτέρω έπιθανολογήθη, τό διασωθέν πλοιο έναι ήσφαλισμένον διά τό χρονικόν διάστημα από 13-8-1983 έως 12-8-1984 και μέχρι του ποσού των 400.000 δολλαρίων ΗΠΑ, έναντι των κινδύνων θαλάσσης και άπαιτήσεων έξ έπιθαλασίου άρωγής, ειςτάς έξής άσφαλιστικές έταιρείας: α) Αλδούδς κατά 84%, β) «Β.Α.Σ.» κατά 10%, γ) «Β.Ι.Σ.» κατά 5% και δ) «C.I.P» κατά 1%. Έχορηγήθησαν δέ σχετικώς τό ύπ' άρ. 83/050 της 20-9-1983 έπιστολή της μεσολοβούσης άσφαλιστικής έταιρείας «Ν», δι' ής παρέχεται ή έγγύησις, ότι θέλει καταβληθή παρά των άσφαλιστών οιονδήποτε ποσόν, μέχρι του ως ειρηται όρίου άσφαλιστικής καλύψεως του πλοίου, όπερ ήθελεν έπιδικασθή δι' έκτελεστής άποφάσεως της διαιτησίας του Λονδίνου, έν σχέσει προς την έπίδικον άπαιτήσιν. Έν όψει των άνωτέρω, ή παρασχεθείσα έμπροθέσμως ως άνω άσφαλιστική κάλυψις άνταποκρίνεται, κατά την κρίσιν του Δικαστηρίου, προς την διά του προσημνηθέντος συμβολαίου άνειλημμένην ύποχρέωσιν της καθ' ής περί «παροχής άσφαλείας» και συνεπώς οδδεις κίνδυνος ώφίσταται διά την μή ικανοποίησιν της ένδεχομένης άπαιτήσεως της αίτούσης, υπό των Άγγλικών Δικαστηρίων, ήτις (άπαιτήσις), υπό τά διαληφθέντα πραγματικά περιστατικά, οδδόλως έπιθανολογήθη. Και τούτο διότι, έκ των προαναφερθεισών σωστικών ένεργειών των προστηθέντων όργάνων της αίτούσης, οδδέν ώφέλιμον άποτέλεσμα διά τό προσαράξαν πλοιο έντετεύχθη και κατά την άνω ρήτραν της συμφωνίας των διαδίκων «no cure no pay» (σχετικώς και άρθρον 247ΚΙΝΔ), οδδμεμία άμοιβή όφείλεται άνευ έπιτεύξεως του άποτελέσματος της άρωγής. Κατ' άκολουθία τούτων, δέον όπως άπορριφθή ή υπό κρίσιν αίτησις, ως κατ' ουσίαν άβάσιμος.



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

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

ΕΡΜΗΣ

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**



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Έπέκταση της Διώρυγας

Η δυνατότητα διακίνησης πλοίων στην Διώρυγα του Σουέζ μπορεί να αυξηθεί πάνω από τα 78 σκάφη που μπορούν σήμερα να χρησιμοποιήσουν την Διώρυγα σε μία ημέρα, ανέφερε ο πρόεδρος του Όργανισμού της Διώρυγας του Σουέζ κατά τη διάρκεια εκδηλώσεων στα πρόσφατα «Ποσειδώνεια». «Αν και σήμερα η κυκλοφορία δεν ξεπερνά τα 61 σκάφη την ημέρα, είναι πιθανό οι συνθήκες να αλλάξουν στο έγγυς μέλλον.

Στην περίπτωση αυτή η Αιγυπτιακή Κυβέρνηση είναι διατεθειμένη να επεκτείνει την Διώρυγα με εργασίες εκβαθύνσεων και διάνοιξης νέων καναλιών ώστε να μπορούν να την χρησιμοποιήσουν περισσότερα σκάφη και μάλιστα υπερμεγέθη δεξαμενόπλοια των 300.000 τόν. d.w. Παράλληλα η Διοίκηση της Διώρυγας σχεδιάζει συνομιλίες με τους έφοπλιστές για να συζητήσει πιθανές αυξήσεις των τελών διελεύσεως για το 1985.

ΒΕΛΓΙΟ

Η σύνθεση του στόλου

Κατά το διάστημα των δέκα τελευταίων ετών, ο βελγικός στόλος, έστω και με ακανόνιστα και άνισα βήματα, δεν έπαυσε να αυξάνει και να προοδεύει. Έτσι από τα 89 πλοία 1.678.424 τόν. d.w., του 1973 σήμερα κατέχει 106 πλοία 3.606.388 τόν. d.w.

Η σύνθεση του στόλου αυτού περιλαμβάνει 44 φορτηγά διαφόρων τύπων (538.980 τ. γκρός ή 764.616 τόν. d.w.) 23 μπάλκ κάρριερς (951.987 τόν. γκρός ή 1.758.924 τόν. d.w.) 13 δεξαμενόπλοια (404.414 τόν. γκρός ή 619.347 τόν. d.w.) 11 επιβατηγά (48.561 τόν. γκρός ή 12.053 τόν. d.w.) και 12 άλλα σκάφη (36.302 τόν. γκρός ή 45.968 τόν. d.w.).

Οι κατά τη διάρκεια του 1983 μεταβολές αναφέρονται σε διαγραφές 10 πλοίων και εγγραφές 11 πλοίων, οι οποίες άφησαν καθαρό κέρδος σε τόνναζ 100.341 τόν. γκρός ή 209.271 τόν. d.w.

Από πλευράς παραγγελιών έκκρεμει ή κατασκευή για λογαριασμό βελγικών συμφερόντων 11 πλοίων συνολικού τόνναζ 418.944 τόν. d.w. έξ ων πέντε είναι μπάλκ κάρριερς, πέντε δεξαμενόπλοια και ένα φορτηγό.

BRAZILIA

Χρεωκοπία ναυπηγείου

Σύμφωνα με χθεσινές πληροφορίες, η Re-

nave, που είναι η μεγαλύτερη έπισκευαστική μονάδα της Βραζιλίας βρίσκεται στο χείλος της χρεωκοπίας, μετά από την αδυναμία της να εκπληρώσει τους όρους δανείου ύψους 27 εκατομ. δολλαρίων το οποίο τις είχε παρασχεθεί για την αγορά μεγάλης πλωτής δεξαμενής.

ΔΑΝΙΑ

Η θέση της ναυτιλίας

Ο Δανικός εμπορικός στόλος μειώθηκε κατά το 1983 κατά 178.000 τ. γκρός ή 301.000 τόν. d.w. Την 1 Ιανουαρίου περιελάμβανε 631 πλοία 7.5 εκατ. τόν. d.w., δηλαδή μέσα στα τελευταία πέντε χρόνια έχασε το 10% σε χωρητικότητα του ή το 14% της μεταφορικής του ικανότητας. Ειδικότερα έχασε 227 μονάδες 1.2 εκατομ. τόν. d.w.

Παρά την διαρκή αριθμητική μείωση, οι συναλλαγματικές εισπράξεις του Δανικού στόλου έφθασαν εν συνόλω τα 18.5 δισεκατομ. κορωνών. Στο σύνολο αυτό, περιλαμβάνονται και οι εισπράξεις των πλωτών γεωτρυπάνων. Σημειούται ότι το μέγιστο τμήμα των εισπράξεων αυτών αναφέρονται σε δολάρια, πράγμα που επιτρέπει να επωφελούνται από την ανατίμηση του αμερικανικού νομίσματος.

Παράλληλα ο έφοπλισμός της χώρας προ-

έβη σε σημαντικές ναυπηγικές παραγγελίες οι οποίες την 1 Φεβρουαρίου 1984 συνεποσούντο σε 40 μονάδες 700.000 τόν. d.w. Με την εξαίρεση δύο μόνο σκαφών, οι υπόλοιπες παραγγελίες έχουν δοθεί σε εθνικά ναυπηγεία, μολονότι η Ένωση των Δανών Έφοπλιστών επιμένει στην τοποθέτηση παραγγελιών στο εξωτερικό σε περίπτωση ελλείψεως ανταγωνιστικότητας εκ μέρους των Δανικών ναυπηγείων. Το σύνολο των ως άνω παραγγελιών υπολογίζεται σε 6 δισεκ. κορωνών, οι δε παραδόσεις προβλέπονται για τα μέσα του 1986.

Ο Δανικός έφοπλισμός συγκεντρώνει τη δραστηριότητά του κυρίως στις τακτικές γραμμές με πλοία κοντέινερ και ρό-ρό. Σ' αυτή τελευταία μάλιστα κατέχει την πέμπτη θέση σε παγκόσμια κλίμακα.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Η πολεμική αποστολή της Άκτοφυλακής

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Άμυνας και Ναυτικών δημιουργούνται Ναυτικές Άμυντικές Περιοχές επί του Άτλαντικού και του Ειρηνικού. Οι διοικητάι των Περιοχών αυτών, που θα ανήκουν αντίστοιχως στην Άκτοφυλακή της Ν. Υόρκης και του Αγίου Φραγκίσκου, θα εξαρτώνται από τα έπιτελεία του στόλου του Άτλαντικού και του Ειρηνικού, για την οργάνωση της παρακτίου άμυνας των ΗΠΑ. Σε περίπτωση πολέμου ή Coast Guard θα εξαρτάται από το Υπουργείο Ναυτικών και όχι πλέον από το Υπουργείο Μεταφορών.

Με τη δημιουργία των Ναυτικών Άμυντικών Περιοχών, οι διοικητάι των Άκτοφυλακής αναλαμβάνουν πρόσθετες ευθύνες αναφερόμενες στις επιχειρήσεις άμυνας και ασφαλείας των λιμένων και των ύδατινων οδών, στη βοήθεια των άλλων αρμοδίων Υπηρεσιών, στον αγώνα εναντίον των υποβρυχίων και των ναρκών, στην προστασία των θαλασσίων μεταφορών και στην όρ-

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 MIDESE YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 272901 / 272902 / 272907

Taiz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS

γάνωση της πολιτικής άμυνας. Η 'Ακτοφυλακή από του καιρού της ειρήνης θα μετέχει σε βασικές επιχειρήσεις και άσκησης και θα συνεργάζεται στενά με τις άλλες ένοπλες δυνάμεις για την εξασφάλιση της αποτελεσματικής συμβολής της σε καιρό πολέμου.

Διαφωνίες για τα φορτία

Διαφωνίες που προέκυψαν μεταξύ των ΗΠΑ και των Φιλιππίνων σχετικά με τον καταμερισμό των φορτίων απειλούν να επισύρουν εκ μέρους των ΗΠΑ μέτρα που θα είχαν σαν αποτέλεσμα την απαγόρευση της εισόδου πλοίων με σημαία Φιλιππίνων σε αμερικανικά λιμάνια. Την αμερικανική δυσανεμία και τις διαμαρτυρίες των έφοπλιστών προκαλεί η ενέργεια των Φιλιππίνων να κατανέμει υποχρεωτικά τα φορτία που διακινούνται μεταξύ της χώρας και των ΗΠΑ με βάση 50-50 προωθώντας έτσι ένα προστατευτισμό καθόλου άγνωστο στις χώρες του Τρίτου Κόσμου και αγνοώντας τις δυσκολίες και τις καθυστερήσεις που παρουσιάζονται από το γεγονός ότι ο εθνικός στόλος των Φιλιππίνων δεν μπορεί να μεταφέρει πάνω από 20% των φορτίων. Την αντίθεσή τους στην ενέργεια των Φιλιππίνων κατέστησαν γνωστή στην 'Αμερικανική Ναυτιλιακή Έπιτροπή, που έρευνά το θέμα, και άλλοι ξένοι πλοιοκτήτες, οι οποίοι φοβούνται ότι μία υποχώρηση της 'Αμερικανικής Κυβερνήσεως θα προκαλέσει περαιτέρω αύξηση του προστατευτισμού στις ναυτιλιακές μεταφορές στις χώρες του Τρίτου Κόσμου.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η έξοδος των ναυτικών εκ του επαγγέλματος

Μετά τη λήξη των διαπραγματεύσεων για την ετήσια αύξηση των μισθών, οι έφοπλιστές θα κληθούν να συζητήσουν το σχέδιο ενός νέου συστήματος συνταξιοδότησεως των ναυτικών. Κατά το σχέδιο αυτό, επί του οποίου έχουν ήδη συμφωνήσει τα ναυτεργατικά συνδικάτα και οι αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες, οι ναυτικοί θα μπορούν να αποχωρούν από το επάγγελμα, όποτεδήποτε θέλουν αφού συμπληρώσουν ένα ορισμένο όριο ηλικίας. Κατά τις σχετικές διαπραγματεύσεις με τους έφοπλιστές, θα συζητηθούν τα επί μέρους προβλήματα που παρουσιάζει το νέο σύστημα όπως είναι το άκριβες όριο της ηλικίας πέραν του οποίου θα παρέχεται η ευχέρεια αποχώρησης εκ του επαγγέλματος και το ποσό των ειδικών οικονομικών προνομίων που θα προσφέρονται. Προς το παρόν το όριο της υποχρεωτικής ά-

ποχώρησης εκ του ναυτικού επαγγέλματος είναι το 57ο έτος για τα κατώτερα πληρώματα και το 58ο έτος για τους αξιωματικούς.

ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ

Τάνκερς στην Κορέα

Μετά από πολύμηνες συνομιλίες είναι πιθανό ότι ο κατασκευαστής των νέων δεξαμενόπλοια της ινδονησιακής κρατικής εταιρίας πετρελαίου «Περταμίνα» θα είναι η νοτιοκορεατική «Χιουντάι».

Η ινδονησιακή εταιρία έχει ήδη παραγγείλει δύο τάνκερς των 85.000 τόν. d.w. μειωμένου βυθίσματος ώστε να μπορούν να προσορμίζουν στα άβαθη νερά που περικλείουν το ινδονησιακό τέρμιναλ του Σιλακάπ, και έφθασαν και τα άλλα τρία σκάφη άνατεθούν στη «Χιουντάι» το ύψος της παραγγελίας θα φτάσει τα 120 εκατ. δολάρια. Παρά τις νέες ναυπηγήσεις, η «Περταμίνα» συνεχίζει να ενδιαφέρεται και για μεταχειρισμένα σκάφη, ιδίως για μικρά ύγραεριοφόρα που θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν το νέο συγκρότημα ύγραερίου δυνατότητας 1.5 εκατομμ. τόν. που ανέλαμβανε να κατασκευάσει στο 'Αρούν γνωστή ιαπωνική εταιρία.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Για το μέλλον της ναυτιλίας

Σε πρόσφατη ανακοίνωσή του αρμόδιος ναυτιλιακός παράγων της χώρας προσδιόρισε τους βασικούς άξονες επί των οποίων μπορεί να οικοδομηθεί το μέλλον της βρετανικής ναυτιλίας.

Μεταξύ των προτεινομένων μέτρων προτάσσεται η ανάγκη καταφυγής σε μειωμένο αριθμό πληρώματος, επιτρέποντας τον συναγωνισμό με τις άλλες χώρες. Τη μείωση αυτή του πληρώματος επιτρέπει σήμερα ο αυτόματισμός, η ηλεκτρονική, τα συστήματα έλέγχου, τα καλύτερα μέσα τηλεπικοινωνιών και η αναθεώρηση των συστημάτων επαγγελματικής εκπαίδευσής και καταρτίσεως των ναυτικών.

Κατά τον άρθρογράφο, η βρετανική ναυτιλία πρέπει να αποβεί πεδίο ριζικών ανακατατάξεων με βάση τη συνένωση των μεγάλων έφοπλιστών υπό νέες κοινές εταιρικές επιχειρήσεις ικανές να προβούν σε σημαντικές επενδύσεις σε πλοία του μέλλοντος. Το ίδιο ισχύει και για τις πετρελαϊκές εταιρίες. Για την πραγματοποίηση ενός τέτοιου προγράμματος δεν θα χρειασθούν κρατικές έπι-

χορηγήσεις, το Κράτος όμως θα παίξει σημαντικό ρόλο αφενός μόν, στην ενθάρρυνση της δημιουργίας νέου κονσόρτσιουμ εκμεταλλεύσεως πλοίων βασισμένων στη διάλυση των παλαιών και στον εκσυγχρονισμό του στόλου και αφετέρου στην εφαρμογή νέων συστημάτων ναυτικής εκπαίδευσής.

Επί του τελευταίου τούτου ο άρθρογράφος νομίζει ότι είναι καιρός να εγκαταληφθεί το σύστημα της εκπαίδευσής δοκίμων στα πλοία των διαφόρων έφοπλιστικών εταιριών. 'Αντ' αυτού θα πρέπει να εφαρμοσθεί ένα γενικό σύστημα εκπαίδευσής επί εθνικής βάσεως, ικανό να προσελκύσει τους καταλληλότερους για διδασκαλία ναυτικούς καθηγητές.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Συμβούλιο Πλοιοκτητών;

Κατά το πρότυπο του «Λιβεριανού Συμβουλίου Πλοιοκτητών» οι πλοιοκτήτες μέ πλοία υπό την παναμαϊκή έτοιμάζονται να δημιουργήσουν το δικό τους συμβούλιο. 'Από τις πρώτες εργασίες του συμβουλίου, το οποίο θα είναι έτοιμο στο τέλος του χρόνου, θα είναι η συνεννόηση με χώρες που προμηθεύουν το εργατικό δυναμικό όπως οι Φιλιππίνες και η Νότιος Κορέα με σκοπό τον καθορισμό του ύψους του μισθού και τον διακανονισμό άλλων οικονομικών διαφορών. 'Αν και η ιδέα υπήρχε από καιρό, τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπιζε ο Παναμάς έμπόδιζαν την πραγματοποίησή της. 'Από φέτος περισσότεροι πλοιοκτήτες πληρώνουν τους ναυτιλιακούς φόρους τους και έτσι η χώρα μπόρεσε να πληρώσει το μερίδιό της στην Διεθνή Ναυτιλιακή 'Οργάνωση και να ανακινήσει ένα πάγωμα των φόρων για λίγο καιρό.

Παρά τις δυσκολίες ο στόλος του Παναμά συνεχίζει να αυξάνεται (3,5 εκατομμ. τόν. γκρός προστέθηκαν αυτό το χρόνο), ενώ ήδη περιλαμβάνει 8.400 ώκεανοπόρα σκάφη συνολικής χωρητικότητας 41 εκατομμ. τόν. γκρός.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Νέες παραγγελίες έπιβατηγών

Συνεχίζει τις παραγγελίες της η σουηδική πλοιοκτήτρια «Στένα Λάιν» προσθέτοντας στο ήδη ογκώδες καρνέ των παραγγελιών της μία παραγγελία για δύο έπιβατηγά άξιας 200 εκατ. δολαρίων. Τα δύο σκάφη μήκους 130 μέτρων το κάθε ένα και μέ δυνατότητα μεταφοράς 1.400 έπιβατών θα ναυπηγηθούν σε 'Ισπανικά ναυπηγεία, ενώ υπάρχει και όψιόν για άλλα δύο σκάφη. Συγχρόνως ναυπηγούνται στην Πολωνία, με βραδύ όμως ρυθμό, τα τέσσερα έπιβατηγά των 20.000 τόννων που παρήγγειλε η «Στένα» πρίν πέντε χρόνια. 'Αν και η προβλεπόμενη αρχική παράδοση ήταν το 1981 συνεχώς καθυστερήσεις μετέφεραν την παράδοση του πρώτου πλοίου στο τέλος του 1984. Τα νέα σκάφη που παραγγέλθηκαν στην 'Ισπανία προβλέπεται να παραδοθούν το 1986 και είναι αρκετά εύελικτα ώστε να χρησιμοποιηθούν στις γραμμές της 'Αγγλίας ή της Σκανδιναβίας ή όπουδήποτε άλλοι. Αυτό επιτρέπει στην «Στένα Λάιν» να δρομολογήσει τα σκάφη σε δικές της γραμμές ή να τα χρονοναυλώσει σε άλλες εταιρίες.

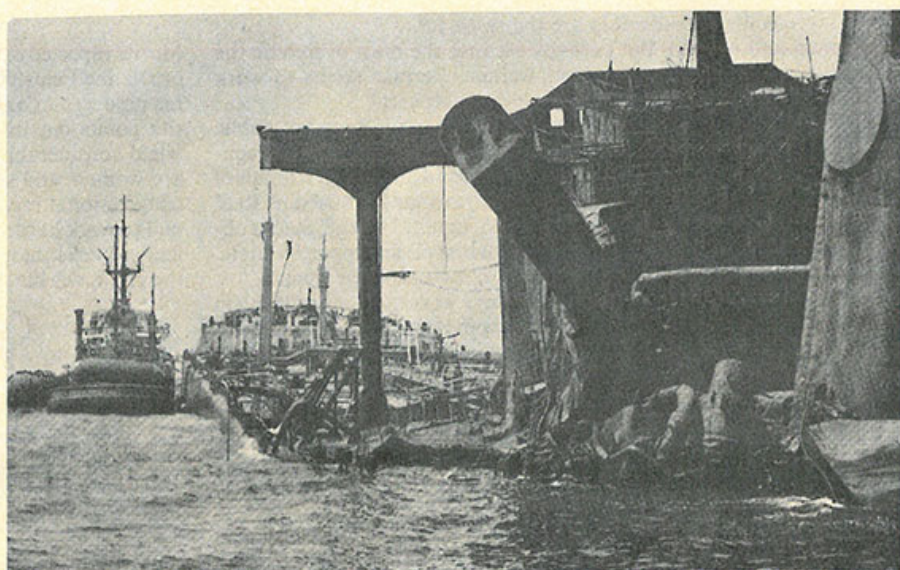
AGENTS FOR BUNKERS

**Ships Loading and discharge - Repairs and Crew
at Colombo and Trincomalee**

PREMSEKA SHIPPING PRIVATE LTD.

23/1 Havelock Road, Colombo 5, Ceylon
Teleph: 84276 — Telex: 21839 RANMUT C.E.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΠΛΗΓΗΣΑΝ ΣΤΟΝ ΠΕΡΣΙΚΟ



Αδιακρίτως σημαίας και μεγέθους 11 δεξαμενόπλοια επλήγησαν τις τελευταίες όκτω εβδομάδες εντός της περιοχής του Περσικού Κόλπου και σύμφωνα με τις πληροφορίες που συγκεντρώσαμε οι δύο εμπόλεμες χώρες φέρουν σχεδόν εξίσου την ευθύνη των βομβαρδισμών. Αναλυτικά τα στοιχεία των πλοίων, τα οποία στις περισσότερες περιπτώσεις υπέστησαν ελαφρές ζημιές είναι τα εξής:

Ημερομηνία	Όνομα πλοίου	Σημαία	Τον.d.w.	Λεπτομέρειες:
Απριλίου 18	Rover Star	Παναμά	50.000	Επλήγη από Ιρακινούς ενώ εφόρτωνε στο Κάργκ.
Απριλίου 25	Safina Al Arab	Σαουδ. Αραβίας	357.000	Επλήγη από Ιρακινούς 80 μίλια νοτίως του Κάργκ έμφορτο. Επισκευάζεται στο Μπαχρέιν.
Μαΐου 7	Al Ahoud	Σαουδ. Αραβίας	118.000	Επλήγη από Ιρακινούς με φορτίο Περσικού πετρελαίου 100 μίλια βορείως του Μπαχρέιν. θεωρείται πιθανό CTL.
Μαΐου 13	Umm Casbah	Κουβέϊτ	80.000	Επλήγη από Πέρσες 40 μίλια ανοικτά της Σαουδ. Αραβίας έμφορτο. Επισκευάστηκε στο Μπαχρέιν.
Μαΐου 14	Tabriz	Περσίας	69.000	Επλήγη από Ιρακινούς ενώ κατευθύνετο για φόρτωση στο Κάργκ.
Μαΐου 14	Esperanza II	Παναμά	62.000	Επλήγη από Ιρακινούς ενώ κατευθύνετο στο Κάργκ.
Μαΐου 14	Bahrah	Κουβέϊτ	30.000	Επλήγη από Πέρσες ενώ κατευθύνετο χωρίς φορτίο στο Κουβέϊτ.
Μαΐου 15	Yanbu Pride	Σαουδ. Αραβίας	215.000	Επλήγη από Πέρσες σε σαουδαραβικά ύδατα ανοικτά του Τζουμπάιλ με μέρος φορτίου, κατευθυνόμενο για συμπλήρωση στο Ρας Τανούρα.
Μαΐου 24	Chemical Venture	Λιβερίας	29.427	Επλήγη από Πέρσες κενό φορτίου ανοικτά της Σαουδικής Αραβίας.
Ιουνίου 3	Buynk Hun	Τουρκίας	153.274	Επλήγη από Ιρακινούς ενώ κατευθύνετο στο Κάργκ. Εγκαταλείφθηκε από τό πλήρωμα.
Ιουνίου 10	Kazimah	Κουβέϊτ	294.739	Επλήγη από Πέρσες σε θέση 26,16 βόρεια 52,44 ανατολικά κενό φορτίου και υπέστη μικρές ζημιές.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

TSAKOS

CONTACT NOW:

HEAD OFFICE - WORKSHOP - SHIPYARD.

Av. Gral. Rondeau 2023. Tel. 23.3336/38

Telex: 22.251 STAR UY MONTEVIDEO - URUGUAY.

PIRAEUS: TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.

Tel: 41.19.711 - Telex: 21.2670 or 21.2051 STAR GR.

PIRAEUS AGENTS: S.S.R.S. Ltd.

Tel: 41.33.902 Telex: 21.2282 SSRS.

LONDON: TSAKOS SHIPPING (LONDON) Ltd.

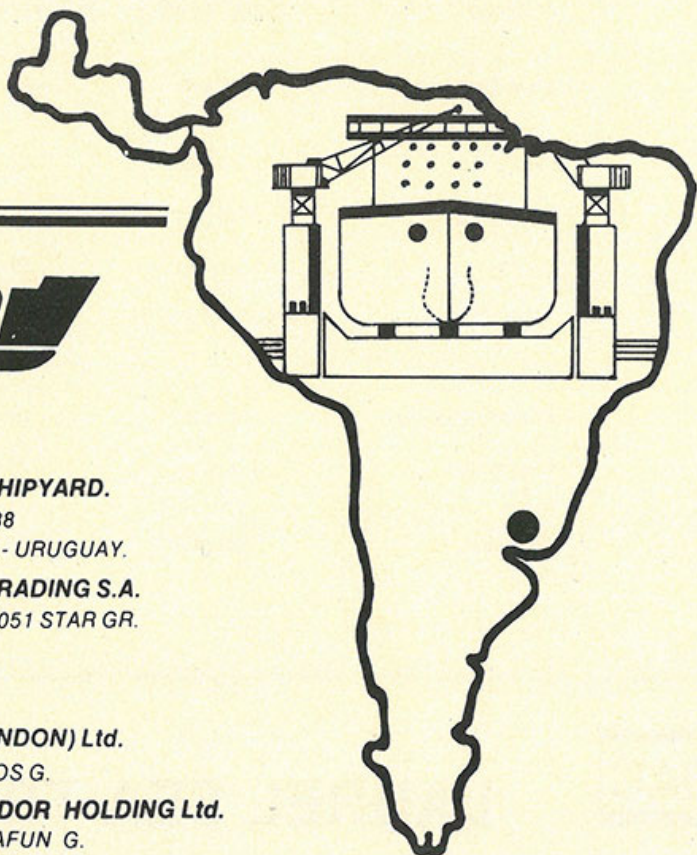
Tel: 01-377.1434 Telex: 88.6872 TSAKOS G.

LONDON AGENTS: A+P APPLIEDOR HOLDING Ltd.

Tel: 01-581.2261-3 Telex: 21.275 APAFUN G.

N.YORK: TSAKOS SHIPPING & TRADING (U.S.A) Ltd.

Tel: 212/269.1426 Telex: 12.9148 TSAK SHIP N.Y.K



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ή ψηφοφορία των ναυτικών την Κυριακή

Από τους Έλληνες ναυτικούς που βρίσκονται στο εξωτερικό μπορούν να ψηφίσουν στις ευρωεκλογές της Κυριακής μόνον εκείνοι που τα πλοία στα οποία υπηρετούν θα έχουν καταπλεύσει σε λιμάνια των χωρών της ΕΟΚ και έφ' όσον έχουν μαζί τους και το εκλογικό τους βιβλιάριο. Οι ναυτικοί αυτοί θα ψηφίσουν στα εκλογικά τμήματα που έχουν συσταθεί στην περιφέρεια κάθε ελληνικής προξενικής αρχής. Όσοι δεν θα ψηφίσουν πρέπει να εφοδιασθούν με βεβαίωση πλοίαρχου και να τη στείλουν άμεσα στην εισαγγελία της περιοχής όπου ασκούν το εκλογικό τους δικαίωμα για να αποφύγουν τις συνέπειες που προβλέπονται από τη νομοθεσία. Με παρόμοια βεβαίωση πρέπει να εφοδιασθούν και οι ναυτικοί μας των άλλων ποντοπόρων πλοίων που βρίσκονται στο εξωτερικό αλλά και των πλοίων που θα βρίσκονται σε λιμάνια του εσωτερικού και σε απόσταση 200 χλμ. από την περιοχή όπου είναι εγγεγραμμένοι στους εκλογικούς καταλόγους. Τέλος με την ίδια βεβαίωση πρέπει να εφοδιασθούν και οι ναυτικοί που τα πλοία τους βρίσκονται σε λιμάνια του εσωτερικού σε απόσταση μικρότερη των 200 χλμ. από τον τόπο άσκησης του εκλογικού τους δικαιώματος αλλά λόγω των λειτουργικών αναγκών των πλοίων δεν θα λάβουν άδεια για να ψηφίσουν.

Συνάντηση των διευθυντών του Hellenic Mutual στην Αθήνα

Το πρωί της 4ης Ιουνίου πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα σύσκεψη του διοικητικού συμβουλίου του Hellenic Mutual War Risks Association, υπό την προεδρία του κ. Κώστα Λεμού.

Κατά την συνεδρίαση εξετάστηκαν οι διάφορες αναφορές των διευθυντών του Κλάμπ για τα γεγονότα στον Αραβικό Κόλπο χωρίς να υπάρξει διαφοροποίηση στις αποφάσεις του Οργανισμού, ενώ εδόθησαν οδηγίες για άμεση παρακολούθηση των εξελίξεων στη περιοχή.

Επίσης το διοικητικό συμβούλιο σημείωσε με ικανοποίηση το γεγονός ότι το 80% του ελληνόκτητου στόλου μετέχει σήμερα στον Έλληνικό Άλληλασφαλιστικό Οργανισμό.

Με την ευκαιρία υπενθυμίζουμε ότι ενόψει των δυσχερειών που επέφερε η παρατεινόμενη ναυτιλιακή κρίση, το Κλάμπ απέφασε να μη υπολογισθεί εισφορά για το 1984 στα υπό ελληνική σημαία σκάφη που παρέμειναν

σε παροπλισμό επί ένα εξάμηνο κατά το 1983. Γι' αυτό και για την απρόσκοπτη λειτουργία του πρέπει όλοι οι Έλληνες πλοιοκτήτες να φροντίσουν για την εγκαίρως τακτοποίηση της ετήσιας εισφοράς κάθε πλοίου.

Υπό την κυανόλευκο

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την εγγραφή στα Έλληνικά Νηολόγια, βάσει του άρθρου 13 των κάτωθι σκαφών:

1. «Εσπερος», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Karmila», υπό λιβεριανή σημαία, 31.329 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977 που ανήκει στην εταιρία «Waterford Navigation Inc.» (κ. Ιασ. Εύαγγελόπουλος).
2. «Αφροδίτη Κ.», φορτηγό, πρώην «Buyo», υπό παναμαϊκή σημαία, 10.482 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976 που ανήκει στην εταιρία «Star Line Shipping Company Limited» (κ. Κων. Φυντικίδης).
3. «Σαϊντ Γεράσιμος», φορτηγό, πρώην «Nasipit Bay», υπό σημαία Φιλιππίνων, 9.644 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971 που ανήκει στην εταιρία «Elm Crown Shipping Corporation» (κ. Βαρ. Μαυρή).
4. «Γουέστερν Αϊλ.», φορτηγό, πρώην «Easterly Isle», υπό παναμαϊκή σημαία, 2.206 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, που ανήκει στην εταιρία «Third Mellstock Shipping Holding Corporation» (κ. Νικ. Βασταρδής).
5. «Μπλούστοουν», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Asia Swallow», υπό λιβεριανή σημαία, 13.867 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, που ανήκει στην εταιρία «Aldima Compania Naviera S.A.» («Medluck Compania Naviera S.A.»).

Αγοραπωλησίες

- Σέ Κινέζους πλοιοκτήτες περιήλθε το ελληνικό φορτηγό «Κέϊπ Ρίον» 15.820 τόν. d.w. 9.862 τόν. γκρός, γερμανικής κατασκευής του 1977, έναντι τιμής περί των 5.6 εκατ. δολλαρίων.
- Έλληνες αγόρασαν το παναμαϊκό δηζηλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Grace Marine» 59.489 τόν. d.w. 28.059 τόν. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής του 1976, έναντι τιμής περί των 7.3 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης απέκτησαν το υπό σημαία Βενεζουέλας δεξαμενόπλοιο «Palaima» 70.145 τόν. d.w., 39.420 τόν. γκρός του 1906 έναντι τιμής περί των 2.5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε το μπάλκ κάρριερ «Katendrecht» 28.362 τόν. d.w. του 1977, εφοδιασμένο με φορτωτήρες και μηχανή Σούλτζερ 9.900 ίππων, έναντι τιμής 6.1 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες της Νέας Υόρκης αγόρασαν το μεγέθους «πάναμαξ» μικτό σκάφος «Oriana» 69.138 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1971 εφοδιασμένο με IGS/COW/Coils έναντι τιμής περί των 5,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλνων επωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Κέϊπ Κονστελέτιον» 18.633 τόν. d.w. 11.275 τόν. γκρός του 1970, έναντι τιμής που κυμαίνεται περί των 1,8 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του φορτηγού σκάφους «Lori R.» 15.251 τόν. d.w. 8.917 τόν. γκρός, βρετανικής κατασκευής του 1973, έναντι τιμής περί των 1,9 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες τέλος περιήλθε το ισπανικό δεξαμενόπλοιο «Montesa», 97.008 τόν. d.w., 53.892 τόν. γκρός του 1969, έναντι τιμής που πλησιάζει τα 3,3 εκατομ. δολλάρια.

Διαλύσεις

— Σέ Ινδούς διαλυτές επωλήθη το υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό σκάφος «Παναγία Σπηλιάνη» 3.906 τόν. γκρός του 1959, αντί δολ. 83 ανά τόν. έλ. έκτοπισματος.

— Ισπανοί διαλυτές αγόρασαν το ελληνικό φορτηγό «Αναστασία» 4.493 τόν. γκρός του 1959, αντί δολ. 61 ανά τόν. ελαφρού έκτοπισματος.

Ευαρέσκεια σε πλοίαρχο

Ο Υπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας εξέφρασε στον κ. Άντ. Αμοράτη, πλοίαρχο του μπάλκ κάρριερ «Ορέστεια» του Όμιλου της Ν. J. Goulandris, καθώς και στο πλήρωμα του σκάφους την ευαρέσκειά του για τη διάσωση γαλλικού σκάφους. Η υπουργική ευαρέσκεια διατυπώθηκε με το κατωτέρω έγγραφο:

ΘΕΜΑ: «Έκφραση ευαρέσκειας»

1. Έκφράζουμε την ικανοποίησή μας, σε σας και στα μέλη του πληρώματος του πλοίου σας για την παροχή συνδρομής στο σκάφος του Γάλλου υπηκόου κ. Bernard Desjardins την 19/2/84, στην θαλάσσια περιοχή έξω από το λιμάνι Bayonne.

2. Με την πράξη σας αυτή, που αποτελεί εκδήλωση φιλαλληλίας και συμπαράστασης σε συνανθρώπους που κινδυνεύουν, αποδείξατε την πίστη σας στις μακροχρόνιες παραδόσεις των Έλλνων ναυτικών.

Ο Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

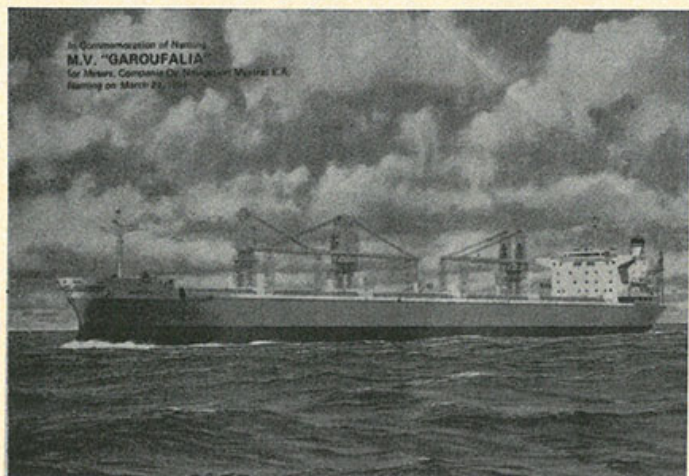
Γωνιαίο προνομιοῦχο οικόπεδο 1.145 T.M.

ΠΑΛΑΙΟ ΨΥΧΙΚΟ — Τηλ.: 8024172

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟ



Τό πάναμαξ μπάλκερ «Αδελφότης» 61.500 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1973 πού αγοράστηκε πρόσφατα από τόν Όμιλο Τσαβλίρη.



Τό μπάλκ κάρριερ/κοντεϊνερόπλοιο «Γαρουφαλιά» 39.443 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1984 πού ανήκει στους κ.κ. Αντώνη καί Μάρκο Λαίμο.

‘Η «Ελληνική»

Μέ απόφαση του Πρωτοδικείου Πειραιά, ή όποία εκδόθηκε στις 30 Μαΐου, τοποθετήθηκε Σύνδικος στην Έταιρία από 31ης Μαΐου ό δικηγόρος του Πειραιά κ. Νικ. Βουργίδης.

‘Η ΑΤΑ στους συνταξιούχους

Μαζί μέ τή σύνταξη του ‘Ιουλίου κατεβλήθη στους συνταξιούχους του ΝΑΤ καί ή αύτόματη τιμαριθμική αναπροσαρμογή ύψους 6,9% πού χορηγήθηκε από τήν 1 Μαΐου.

Τό ΝΑΤ γιά τήν κάλυψη των αναγκών του του ‘Ιουνίου προχώρησε στη δραχμοποίηση 27 εκατομ. δολλαρίων, ενώ γιά τίς ανάγκες του Μαΐου δραχμοποίησε άλλα 20 εκατομ. δολάρια καί τό εύλλογο έρώτημα πού ανακύπτει είναι σέ τί ποσόν άνέρχονται τώρα τά άποθεματικά του Ταμείου.

Τιμητική διάκριση σέ έφοπλιστές κρουαζιεροπλοίων

Σέ ειδική εκδήλωση πού πραγματοποιήθηκε στή Ρόδο στις 19 Μαΐου, ό δήμαρχος τής νήσου απένειμε τιμητικά διπλώματα στήν κ. Κατερίνα Καβουνίδη — Χατζηθανασίου καί

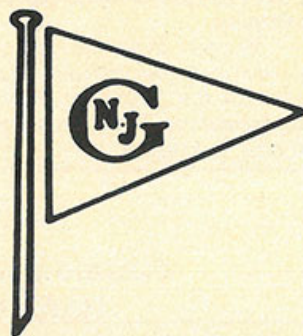
στόν κ. Φίλιππο Χρ. Καβουνίδη γιά τήν προσφορά τους στήν ανάπτυξη του Ροδιακού τουρισμού.

Οί άρχαιρεσίες στους άσυρματιστές καί τους θαλαμηπόλους

Τελείωσαν τήν Τετάρτη καί οί άρχαιρεσίες στόν Σύνδεσμο Άσυρματιστών γιά τήν εκλογή νέας διοικήσεως αλλά τά άποτελέσματα θά τά δημοσιεύσουμε στό επόμενο τεύχος. Στό μεταξύ ανακοινώθηκαν τά τελικά άποτελέσματα των άρχαιρειών γιά τήν εκλογή νέας διοικήσεως στήν “Ένωση Θαλαμηπόλων. Έπανεκλέχθηκαν πρόεδρος ό κ. Κυρ. Ψωμαδάκης, γεν. γραμματέας ό κ. Γερ. Μελέτης καί ταμίας ό κ. Χαρ. Σπανόπουλος. Σύμβουλοι εκλέχθηκαν κατά σειρά επιτυχίας οί κ.κ. Παν. Πασάκος, Δημ. Κουντούρης, Αρ. Άντύπας, Στ. Παρασκευόπουλος, Διον. Μηλάτος, Γερ. Βουτινιάς, Δημ. Θωμάς, Μ. Παπαζαφειρόπουλος, ‘Ιωάν. Φραγκουδάκης, Γερ. Άμάραντος, Θεόδ. Θεοδωράτος καί Νικ. Βάγιας. ‘Ο πρόεδρος κ. Ψωμαδάκης έλαβε 1.040 ψήφους έναντι 271 του αντιπάλου του κ. Βασ. Κατσικογιάννη, ό γεν. γραμματέας κ. Μελέτης 1.009 έναντι 296 του κ. Γερ. Κατερέλου. ‘Η νέα διοίκηση σέ προκή-

ρυξη προς τούς θαλαμηπόλους αναφέρει ότι μέ τή σύμβαση γιά τά μεσογειακά επιβατηγά καί κρουαζιερόπλοια πέτυχε νά πάρει εκτός από τήν αύξηση 20% καί 1.500 δραχμές τό μήνα πού ένσωματώνονται στό μισθό, πράγμα πού σημαίνει ακόμη μία αύξηση 5% καί νά καταργηθεί ή πενταετία του αρχιθαλαμηπόλου καί νά γίνει χωριστή κλίμακα πού άνοίγει νέους όρίζοντες στους νέους θαλαμηπόλους νά άνέβουν στήν ιεραρχία καί νά ώφεληθούν μισθολογικά καί συνταξιοδοτικά. ‘Επίσης αναφέρει ότι μέ τήν συλλογική σύμβαση των ποντοπόρων οί θαλαμηπόλοι πήραν 19,75% αύξηση έναντι του 18% των άλλων κλάδων καί κατορθώθηκε νά μὴν μειωθεί τό καμαροτάκι μέ τή μείωση τής συνθέσεως πού έγινε στά πλοία. ‘Η νέα διοίκηση ύπόσχεται ότι θά άγωνισθεί γιά νά βρουν τή λύση τους όλα τά προβλήματα πού άπασχολούν τούς θαλαμηπόλους μέ πρώτο καί σοβαρότερο τό συνταξιοδοτικό τό όποιο πιστεύει, σύμφωνα μέ τίς διαβεβαιώσεις πού τής έχουν παρασχεθεί, ότι βρίσκεται σέ καλό δρόμο. Τέλος υπογραμμίζει ότι τό σωματείο είναι άνοιχτό γιά όλους τούς θαλαμηπόλους στους όποιους θά παρέχεται κάθε δυνατή συμπαράσταση.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

Νέα παραρτήματα του Οίκου Ναύτου

Παράρτημα του Οίκου Ναύτου ιδρύεται στη Νέα Μηχανιώνα της Θεσσαλονίκης ενώ ταυτόχρονα μετατάσσονται σε παραρτήματα τα έπαρχιακά γραφεία του Οίκου Ναύτου στη Ζάκυνθο, Κάσο, Γύθειο, Μονεμβασία, Νάξο και Μύκονο και το παράρτημα του Οίκου Ναύτου Στρατωνίου μεταφέρεται στην Ίερισσό, όπου μεταφέρθηκε πρόσφατα και ο λιμενός σταθμός Στρατωνίου. Στο σχετικό Π.Δ. που εστάλη για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως για δημοσίευση υπογραμμίζεται ότι η ίδρυση του νέου παραρτήματος και η μετάταξη έπαρχιακών γραφείων σε παραρτήματα γίνεται για την καλύτερη και άνετοτερη εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων που διαμένουν στις περιοχές αυτές.

Προσλήψεις τεχνικών στο Λιμενικό Σώμα

Έντεκα τεχνικοί θα προσληφθούν στο Λιμενικό Σώμα με το βαθμό του ύποπλοιάρχου. Από αυτούς τέσσερις θα είναι μηχανολόγοι - μηχανικοί και επτά ναυπηγοί. Η πρόσληψη θα γίνει με επιλογή και εξετάσεις στην αγγλική γλώσσα και οι υποψήφιοι που πρέπει να υποβάλουν αιτήσεις μέχρι τις 29 Ιουνίου πρέπει να είναι διπλωματούχοι ανώτατης πολυτεχνικής σχολής του εσωτερικού ή του εξωτερικού.

Έξ άλλου προκηρύχθηκε διαγωνισμός για την κατάταξη στο Λιμενικό Σώμα 96 δοκίμων ύπαξιωματικών. Δεκτοί γίνονται άγαμοι νέοι ηλικίας 18 - 28 ετών με ύψος τουλάχιστον 1,65 μ., απόφοιτοι Λυκείου ή έξιταξίου Γυμνασίου. Αιτήσεις μέχρι τις 27 Ιουλίου.

Κατάταξη Δοκίμων Λ.Σ.

Τό υπουργείο Ναυτιλίας προκήρυξε διαγωνισμό για την κατάταξη στο Λιμενικό Σώμα 22 Δοκίμων Σημαιοφόρων που συγκεντρώνουν τα εξής προσόντα: α) Πτυχίο Άνωτάτης Σχολής και β) Δίπλωμα Πλοιάρχου ή Μηχανικού Γ' τάξεως Έμπορικού Ναυτικού με μνηνη θαλάσσια υπηρεσία από την απόκτησή του.

Στό διαγωνισμό μπορούν να πάρουν μέρος ιδιώτες, ύπαξιωματικοί και Λιμενοφύλακες καταθέτοντας τα δικαιολογητικά τους μέχρι τις 29 Ιουνίου, στη Διεύθυνση Όργανων και Έκπαιδύσεως του ΥΕΝ, Νοτάρ 106.

Ευεργετικό μέτρο για τους λιμενοφύλακες

Οι άνθυπασπιστές και οι ύπαξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος, καθώς και οι λιμενοφύλακες θα μπορούν έφεξης να τοποθετούνται σε υπηρεσίες που επιθυμούν - στά πλαίσια πάντοτε των δυνατοτήτων και των υπηρεσιακών αναγκών που υπάρχουν κάθε φορά - όταν συμπληρώνουν τρία χρόνια στην ίδια υπηρεσία ή σε υπηρεσίες που βρίσκονται στην ίδια περιοχή και δύο χρόνια σε παραμεθόριες περιοχές. Τό μέτρο έλήφθη με απόφαση του Υπουργού κ. Γ. Κασιφάρα, παρά τό γεγονός ότι δέν υπάρχει νομοθετική ρύθμιση, για την εξυπηρέτηση εκείνων που ενδιαφέρονται για μετάθεση.

Θάνατος ναυτικού

Στό ελληνικό φορτηγό «Μύκον Γουαίβ» που βρισκόταν στό άγκυροβόλιο του Όραν πέθανε από καρδιακή προσβολή ό Γ' μηχανικός Βασ. Γαβαλάς.

Έγκαινιάσθηκε τό Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας και Χρηματοδοτήσεως



Ένας νέος όργανισμός με ιδιαίτερη σπουδαιότητα για την διεθνή ναυτιλιακή και χρηματοδοτική σκηνή έγκαινιάσθηκε από τον ύπουργό Έξωτερικών της Βρεταννίας Σέρ Τζέφρυ Χάου τον προηγούμενο μήνα στό Λονδίνο: Τό Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας και Χρηματοδοτήσεως του Πανεπιστημίου του Σίτυ, στό όποίο Διευθυντής είναι ό Έλληνας Καθηγητής κ. Κώστας Θ. Γραμμένος.

Στή δεξίωση των έγκαινίων που όργανώθηκε από τον Όργανισμό των Βρεταννικών Ναυπηγείων, παραβρέθηκαν προσωπικότητες του διεθνούς χρηματοδοτικού και ναυτιλιακού κόσμου, άνάμεσα στους όποιους και μεγάλος αριθμός Έλλήνων πλοιοκτητών του Λονδίνου, καθώς επίσης και από τον Πειραιά και τή Νέα Όόρκη.

Έγκαινιάζοντας τό Κέντρο Ναυτιλίας ό Άγγλος ύπουργός των Έξωτερικών έτόνισε τό σημαντικό έργο που έχει προγραμματοποιήσει ό Όργανισμός αυτός μέσα στό πλαίσιο του διεθνούς ρόλου του Λονδίνου. Άνέφερε επίσης ότι τό Κέντρο θα είναι άυτοχρηματοδοτούμενο και ένισχύθηκε σημαντικά από τή διεθνή ναυτιλιακή και χρηματοδοτική κοινότητα. Τελειώνοντας ό Άγ-

γλος ύπουργός παρουσίασε τον έμπνευστή και επί κεφαλής του νέου Πανεπιστημιακού Όργανισμού Έλληνα Καθηγητή κ. Κώστα Θ. Γραμμένο.

Στήν όμιλία του ό κ. Γραμμένος προσδιόρισε τους άμεσους στόχους του Πανεπιστημιακού Όργανισμού, οι όποιοι είναι: ή έρευνα στη διεθνή άγορά, στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση και επένδυση οι μεταπτυχιακές σπουδές, ή παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών, και ή δημιουργία μιας διεθνούς χρηματοναυτιλιακής πλατφόρμας για συζήτηση των «καυτών» τρεχόντων θεμάτων.

Στά πλαίσια των μεταπτυχιακών σπουδών πρόκειται να λειτουργήσει από τον Σεπτέμβριο για πρώτη φορά διεθνώς μεταπτυχιακό τμήμα που θα χορηγεί Μάστερς και Μεταπτυχιακό Δίπλωμα σε ναυτιλιακά και χρηματοδότηση της Ναυτιλίας. Η φιλοσοφία του νέου αυτού πτυχίου ή σύζευξη της θεωρίας με τήν πράξη «γι' αυτό και αυτοί που θα διδάξουν θα είναι γνωστοί Καθηγητές ή επιτυχημένοι επαγγελματίες του Σίτυ με τά άπαιρήτητα άκαδημαϊκά προσόντα» ύπογράμμισε ό Έλληνας Καθηγητής.

Κοινωνικός τουρισμός και για τους ναυτικούς

Οί συνταξιόχοι ναυτικοί μπορούν να πάρουν μέρος στά προγράμματα Κοινωνικού Τουρισμού με τούς ίδιους όρους που συμμετέχουν και οι συνταξιόχοι από άλλους κλάδους, για τό σκοπό αυτό πρέπει να άπευθύνονται στά Κέντρα Διανομής Δελτίων του ΕΟΤ και να έχουν μαζί τους τήν τελευταία άπόδειξη συνταξιοδοτήσεως τους από τό ΝΑΤ, τό βιβλιάριο άσθενείας, τήν άστυνομική ταυτότητα και τήν ταυτότητα συνταξιούχου του ΝΑΤ.

Γιά περισσότερες πληροφορίες μπορούν να τηλεφωνούν στον ΕΟΤ, τηλ. 32.22.949

Σύνοδος της Έπιτροπής Άγώνος της ΙΤΦ

Ό γεν. γραμματέας της ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζεξεφύλλης άναχώρησε τήν Τετάρτη για τό Λονδίνο όπου τήν Πέμπτη έπρόκειτο να συναντηθεί με τον γεν. γραμματέα της ΔΟΜ

και τήν έρχόμενη εβδομάδα θα μετάσχει στη σύνοδο της Έπιτροπής Άγώνος κατά των πλοίων με σημαίες εύκαιρίας που συνέρχεται εκεί.

Η διοίκηση των πληρωμάτων Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών

Κατά τις άρχαιρεσίες που πραγματοποιήθηκαν στην Ένωση Πληρωμάτων Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών στις 6 Μαΐου, συγκροτήθηκε σε σώμα τό νέο Διοικητικό συμβούλιο ως άκολουθώς:

Γεώργιος Δρίτσας πρόεδρος, Έμ. Τζιάς Ά' αντιπρόεδρος, Κων/νος Ρομποτής Β' αντιπρόεδρος, Δημήτριος Μπότης γεν. γραμματέας, Χριστ. Κυπραίου, άναπ. γεν. γραμματέας και Βενιέρης Γεώργιος ταμίας.

Ός μέλη του διοικητικού συμβουλίου έξελέγησαν οι κ.κ. Δ. Σκλαβενίτης, Γ. Τσιλάκης, Παν. Παπανικολάου, Σπ. Κατσάκος και Π. Όρδανίδης.



Από την δεξίωση που παρέθεσε στο Ίντερκοντινένταλ την 1 Ιουνίου η νωστή εταιρία τροφοεφοδιασμού πλοίων στις Ήνωμένες Πολιτείες «Liamar Inc.». Διακρίνονται στην φωτογραφία οι διευθυντές της «Liamar» κ.κ. Πήτ. & Τζίμμι Χονδρούλης με τον κ. Αντώνη Άνγκελκούση, ενώ στη φροντισμένη εκδήλωση παρέστησαν πολλοί παράγοντες της ναυτιλιακής μας ζωής, μεταξύ των οποίων διακρίναμε τους κ.κ. Τάκη Αυγινό, Α. Χατζηελευθεριάδη, Άντ. Σάμιο, Μ. Σταφίλοπα, Γ. Γιαννιώτη, Χρ. Ποδιάδη, Σ. Βουτυρά, Κτ. Κουκουλά, Κ. Κασιμάτη και τους Άφους Νικολούλια.

ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΔΗΜΗΤΡΗ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗ

Πέθανε πρόσφατα ο έφοπλιστής Δημήτρης Λεβεντάκης, Πρόεδρος της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορηγών Πλοίων.

Είχα την τύχη να τον γνωρίζω προσωπικά και να έχω την τιμή της φιλίας του.

Στά πρώτα μεταπολεμικά χρόνια αν και πολύ νέος ακόμη ο Δ. Λεβεντάκης ήταν από τους Δημιουργούς του Πειραιϊκού ναυτιλιακού θαύματος. Η ΓΚΡΕΚΟΜΑΡ με τον στόλο των 15 πλοίων ήταν δημιούργημά του.

Δέν πρέπει να ξεχνάμε ότι την στιγμή που η συντριπτική πλειοψηφία των έφοπλιστών μας ξεκίνησε το 1946 την επιχειρηματική της δραστηριότητα από το Λονδίνο και την Νέα Υόρκη, μιά δράκα νέων ανθρώπων, οι «Μεσογειακοί», ξεκίνησε από τον Πειραιά μέσα από τα έρειπια ενώ ο πόλεμος ακόμη συνεχίζονταν. Ξεκίνησαν από τον Πειραιά και έμειναν στον Πειραιά και απέτελεσαν τον πόλο έλξεως για να ξαναγυρίσουν οι ξενιτεμένοι. Ανάμεσα στους Μεσογειακούς εξέχουσα θέση είχε πάντα ο Δημήτρης Λεβεντάκης.

Μεγάλη επίσης ήταν η αγάπη του Δημήτρη για την πατρίδα του την Τζιά και γενικά τον Κυκλαδϊτικό λαό. Άνθρωπος των έργων και όχι των λόγων ασχολήθηκε με την άκτοπλοία με μοναδικό κίνητρο, έστω και αν φαίνεται άπιστευτο, να έχουν η Τζιά και οι Κυκλάδες συγκοινωνία. Τό ε'γ ΚΟΡΗΣΣΙΑ στην άρχη και άργότερα τά ο'χ ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΚΕΑΣ και ΙΟΥΛΙΣ ΚΕΑΣ είναι η προσφορά του στις Κυκλάδες έδω και 20 χρόνια.

Η άκτοπλοία μόνο πονοκέφαλο του δημιουργούσε σέ βάρος της πάντα ανθούσης επιχειρηματικής δραστηριότητός του στους τομείς της μεσογειακής και ποντοπόρου ναυτιλίας, συνέχιζε όμως άκάματος γιατί μεγάλη ήταν η αγάπη και η άφοσίωσή του στο νησί και τους ανθρώπους του.

Σπουδαίο όμως και άποφασιστικής σημασίας είναι τό έργο του Δημήτρη Λεβεντάκη ως Προέδρου της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορηγών Πλοίων. Κάτω από τό μελίχιο ύφος, τον μετρίοφρονα χαρακτήρα, την ευγένεια και τό ήθος που χαρακτήριζαν την ζωή και τις πράξεις του Δημήτρη κρύβονταν η συνέπεια και η άταλάντευτη έμμονη στις δσες άπόψεις πίστευε. Είχε σφαιρική και σέ βάθος γνώση όλων των προβλημάτων της ναυτιλίας μας, ποντοπόρου, μεσογειακής, άκτοπλοούσης, οι δέ γνώμες και συμβουλές του ήσαν πολύτιμες για κάθε συνομιλητή του, είτε επρόκειτο για συναδέλφους του είτε για κρατικούς παράγοντες.

Προπάντων όμως ο Δημήτρης Λεβεντάκης ήταν πραγματικός φίλος για τους φίλους του. Είχα την τύχη να συγκαταλέγομαι σ' αυτούς.

Άς είναι φίλε Δημήτρη έλαφρό τό χώμα της Τζιάς που σέ σκεπάζει και ο χρόνος άς άπαλείνει την άφωνα όδύνή της οικογένειάς σου.

ΠΑΥΛΟΣ ΣΑΡΛΗΣ
Βουλευτής Πειραιώς Νήσων

Ή Ναυτική Έβδομάδα

Άπό 1 έως 8 Ιουλίου καθορίστηκε να έορτασθεί έφέτος η Ναυτική Έβδομάδα, που βασικό σκοπό έχει την ένημέρωση των νέων γύρω από τά ναυτικά επαγγέλματα και την άνάπτυξη του ενδιαφέροντός τους προς την θάλασσα.

Ψήφισμα της Άκαδημίας για τό «Γαρυφαλιά»

Σχετικά με την ύπόθεση των 11 Κενυατών λαθρεπιβατών η Άκαδημία Άθηνών έξέδωσε τό ακόλουθο ψήφισμα:

Η Όλομέλεια της Άκαδημίας Άθηνών, άφου έλαβε ύπόψη σχετική εισήγηση του άκαδημαϊκού και ναυάρχου Ιωάννου Τούμπα, διακηρύσσει ότι:

α) Συμμετέχει στο αίσθημα άγανακτήσεως που προκάλεσε στο πανελλήνιο η άπάνθρωπη πράξη της ρίψεως στην άνοικτη θάλασσα ανθρώπων από τούς όποιους πολλοί χάθηκαν.

β) Θεωρεί ότι η μεμονωμένη αυτή πράξη, που είναι αντίθετη στην πολύχρονη ιστορία του έλληνικού πολεμικού και έμπορικού ναυτικού και τή συμπεριφορά που έδειξαν άνέκαθεν οι Έλληνες ναυτικοί άκόμη και στίς σκληρότερες πολεμικές συγκρούσεις, δέν μπορεί να άμαυρώσει την περήφανη παράδοση του έλληνικού ναυτικού που όλη η οίκουμένη άναγνωρίζει.

Άνάλογα ψηφίσματα έξεδόθησαν και από πολλές όργανώσεις και άλλους φορείς.

Ή ΗΕΛΛΑΣ ΜΑΡ στά «Ποσειδώνια»

Η έταιρία Hellas Mar που έδρεύει στο Μπουένος Άϊρες και διευθύνεται από τον Έλληνα κ. Κώστα Βαλαούρη, είναι η πρώτη έταιρία της Άργεντινης που μετέσχε στή ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια 84».

Όπως είναι γνωστό η Hellas Mar πρακτορεύει πλοία σέ όλα τά λιμάνια της Άργεντινης προσφέροντας επίσης όλες τις συναφείς έξυπηρετήσεις στά σκάφη και τά πληρώματά τους.

Διαμαρτυρία μηχανικών

Η Λέσχη Άρχιμηχανικών Έμπορικού Ναυτικού διαμαρτυρήθηκε έντονότατα στον Έλληνικό Νηογνώμονα για την άπαράδεκτη, όπως χαρακτηρίζεται, άπόφασή του να μίν προσλάβει σέ θέσεις έπιθεωρητών που αύξησε τελευταία σημαντικά, μηχανικούς ή άρχιμηχανικούς που προέρχονται από τις τάξεις του έμπορικού ναυτικού. Στή διαμαρτυρία ύπογραμμίζεται ότι όλοι οι έξονι νογνώμονες που αναπτύσσουν δραστηριότητα στή χώρα μας άπασχολούν σάν έπιθεωρητές ξένους και Έλληνες μηχανικούς και προέρχονται από τό έμπορικό ναυτικό και άποδεδειγμένα οι Έλληνες μηχανικοί που χρησιμοποιούνται σάν έπιθεωρητές είναι ισάξιοι των ξένων συναδέλφων τους. Στή σχετική άνακοίνωση ύπογραμμίζεται επίσης ότι άρχιμηχανικοί και οι μηχανικοί από τις θέσεις τους στίς ναυτιλιακές έπιχειρήσεις δέν θά σταματήσουν να συνεργάζονται με τον Έλληνικό Νηογνώμονα, πιστεύοντας ότι στο μέλλον δέν πρόκειται να έπαναληφθεί η άνιση διάκριση σέ βάρος τους. Και προστίθεται ότι αυτή τή στιγμή ύπάρχει προσφορά ίκων άρχιμηχανικών και μηχανικών που μπορούν να άνταποκριθούν στίς προσδοκίες του Έλληνικού νηογνώμονα και να καλύψουν έπάρξια τή θέση του έπιθεωρητού.



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος ναυπηγής.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	Έλληνική	4.463	1964	Κατά τη διέλευση του Νιού Βάτερβεγκ προς Ρότερνταμ συγκρούστηκε στις 30/5 με το κοντεϊνερόπλοιο «Nurnberg Express» και υπέστη έλασματουργικές ζημιές. Αναγκαίες μόνιμες έπισκευές αναβλήθηκαν.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	Έλληνική	897	1951	Κοτονού για Λάς Πάλμας, έμφορτο άλιευμάτων, υπέστη πυρκαϊά, σε θέση 05 20 Β, 09 50 Δ, στις 2/6 και βυθίστηκε. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε τό σκάφος σώο και παραλήφθηκε από διερχόμενο σκάφος.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	Έλληνική	10.544	1968	Κατά τη διάρκεια έπισκευών στό Κερασίινι, υπέστη πυρκαϊά στις 23/5 ή όποια προκάλεσε ζημίες στην υπερκατασκευή. Αναλήφθηκαν έπισκευές.
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	Έλληνική	4.281	1967	Κατά τη διάρκεια έλιγμών στη Διέππη, στις 29/5 προσέκρουσε στην άποβάθρα και υπέστη σοβαρές έλασματουργικές ζημιές. Αναγκαίες μόνιμες έπισκευές αναβλήθηκαν.
ΤΖΕΝΗ Σ.	Έλληνική	9.171	1977	Ν. Εύβοια για Νέα Υόρκη, έμφορτο προϊόντων σιδήρου, βυθίστηκε λόγω κακοκαιρίας 500 μίλια από την Νιουφάουντλαντ στις 6/6. Τό πλήρωμα παρελήφθη σώο από διερχόμενο σκάφος.
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	Έλληνική	1.580	1969	Υπέστη βλάβη στη μηχανή 50 μίλια νότια της Τζέντας στις 30/5.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΪ'ΟΜΦ	Έλληνική	13.633	1976	Κατά τόν άνεφοδιασμό στη Τσιταγκόγκ, στις 3/6 συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Banglar Mita» και υπέστη έλασματουργικές ζημιές.
ΑΣΤΥΑΝΑΞ	Έλληνική	38.611	1975	Προσάραξε έμφορτο σιτηρών στον ποταμό Παράνα, στις 28/5.
ΔΑΣΑΚΙ	Λιβερίας	14.334	1972	Υπέστη έκρηξη και είσορη ύδάτων στό μηχανοστάσιο από άγνωστη αίτια στον Περσικό στις 6/6. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε τό σκάφος σώο και δηλώθηκε γενική άβαρα.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	Έλληνική	36.300	1984	Συγκρούστηκε κατά τόν άνεφοδιασμό στό Χόγκ Κόγκ, στις 31/5 με τό έπιβατηγό «Flavian» και υπέστη έλασματουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν πρόχειρες έπισκευές.
ΦΩΤΕΙΝΗ	Έλληνική	19.253	1977	Διαμάντε για Ρωσία, προσάραξε έμφορτο σιτηρών, στό Ρίβερ Πλέιτ, στις 6/6 χωρίς να ύποστει σοβαρές ζημιές.
TANKERΣ:				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΪ'ΛΑΝΤ	Έλληνική	45.251	1966	Υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στό Τομπρούκ στις 25/5 και κατευθύνθηκε προς Πειραιά για έπιθεώρηση.
ΔΩΡΙΟΣ	Έλληνική	43.231	1967	Προσάραξε στην Τορτούγκα, στη Βενεζουέλα, στις 7/6 χωρίς να γνωσθούν λεπτομέρειες.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	Έλληνική	32.300	1983	Συγκρούστηκε στον Μισισσιπι με φορτηγό, στις 11/6 χωρίς να ύποστει ζημιές.

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"

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

Ναυλαγορά

Κάπως αργότερα από ό,τι περιμέναμε, η έλευση του καλοκαιριού έφερε την γενικότερη πτώση της ζήτησης χωρητικότητας σε παγκόσμια κλίμακα και, φυσικά, την αντίστοιχη πτώση των επιπέδων των ναύλων στους βασικούς τομείς της αγοράς.

Μέσα σε ένα κλίμα υποτονικότητας, τα σιτηρά κινήθηκαν με νωχέλεια που δημιούργησε σοβαρό πρόβλημα άπραξίας όχι πλέον μόνο στα μικρότερα πλοία. Αυτή τη φορά άγγιξε και το μέγεθος PANAMAX. Και είναι πολύ χαρακτηριστική η διακύμανση (ή μάλλον, η πτώση) των ναύλων στους πιο βασικούς τομείς της αγοράς, όπως π.χ. οι 52.000 τόννοι από Κόλπο για Ιαπωνία που ξεκινώντας από τα δολ. 16.50 του Μαΐου κατακλύχτησαν κυριολεκτικά στα δολ. 15.50 στην αρχή της υπό εξέταση χρονικής περιόδου για να καταλήξουν σε εκείνο το απογοητευτικό δολ. 14.50 που θυμίζει τις πιο σκληρές μέρες, τις μέρες που όλοι είχαμε ελπίσει ότι μπορεί να είχαν περάσει. 'Εξ' Ισου απογοητευτικό και το κλείσιμο από την ίδια περιοχή για Κόντινεντ, όπου οι 42.000 τόννοι έφθασαν τα δολ. 9, ίσως και χαμηλότερα.

Καθίζηση και στους ναύλους από τις Μεγάλες Λίμνες, όπου οι τελευταίες ναυλώσεις δείχνουν μία κατάσταση απελπισίας και κάθε νέα ναύλωση είναι χειρότερη από την προηγούμενη.

Και είναι χαρακτηριστικό ότι, κάτω από το βαρύ κλίμα που δημιουργήθηκε, ούτε τα σιδηρομεταλλεύματα ούτε οι γαιάνθρακες μπόρεσαν να υποβαστάξουν την αγορά, όπως πρόσφατα με την ευεργετική παρουσία τους είχαν κάνει. 'Οπως σήπτε, δεν μπορούμε να μιλήσουμε για καθίζηση στους δύο παραπάνω τομείς. 'Η ζήτηση και μία «δυναμική» μελλοντική προοπτική σαφώς υπάρχει, και το πιθανότερο είναι ότι η άπουσία των σιτηρών από την αγορά έχει την κύρια ευθύνη. Αυτή σαφώς δεν επέτρεψε και στους λοιπούς τομείς «να σηκώσουν κεφάλι». Και αν αυτή η αξιολόγηση δεν απέχει από την αλήθεια, είναι τούτο ένα ελπιδοφόρο μήνυμα για τις μέρες που έρχονται.

Στόν άνθρακα θα σημειώσουμε τους 100.000 τόννους από Χ. Ρόντς για Ιαπωνία, όπως συνήθως μέσω Ν. 'Αφρικής, στα δολ. 11.90 που σημαίνει μία πτώση όχι και τόσο δραματική σε σχέση με τα προηγούμενα. Τό ίδιο ισχύει και για τα σιδηρομεταλλεύματα, πράγμα που υποδηλώνει μία «δυναμική» ύπαρξη ζήτησης για τους προσεχείς μήνες.

Πάντα μέσα στις τρέχουσες αναλογίες, σταθερή υπήρξε η ζήτηση για λιπάσματα, όπως συνήθως με βασικό παράγοντα τις εισαγωγές της 'Ινδίας αλλά και την κόσμια παρούσα της Κίνας.

Τέλος, η ζάχαρη κινήθηκε στα συνήθη πλαίσια των τελευταίων μηνών με πιο χαρακτηριστική ναύλωση τούς 19.600 τόν. από Ν. Βραζιλία για ΗΠΑ στα δολ. 21.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

'Η γενική πτώση των ναύλων, όπως παραπάνω περιγράψαμε, ήταν φυσικό να έχει άμεση επίπτωση τόσο στον όγκο της δραστηριότητας στον τομέα των χρονοναυλώσεων όσο και στα επίπεδα των μισθωμάτων.

'Εδώ, σαν μία γενικότερη παρατήρηση, θα σημειώσουμε την μεγαλύτερη άντοχή του μεγάλου πλοίου, όπου η πτώση των μισθω-

μάτων μπορεί να χαρακτηρισθεί περιθωριακή, αντίθετα με τα μικρότερα πλοία όπου η διαπραγματευτική ικανότητα της πλοιοκτησίας ακολούθησε μία κάθετη πτώση.

'Ετσι, ενώ οι 120.000 τόν. d.w. εξασφάλιζαν δολ. 2.15 ανά τόνο για 12 μήνες, μισθωμένα όχι εύκαταφρόνητο το «Πάναμαχ», κινήθηκε σε σαφώς άλλα ελαφρώς κατώτερα επίπεδα (κυκλικά 'Ατλαντικού ή Ειρηνικού κλείνονταν στα δολ. 5.500-6.000 ανά ημέρα). Κατ' αναλογία με το μέγεθός τους, τα μικρότερα πλοία κλείνονταν στα δολ. 4.000-2.500, μισθώματα που αντιστοιχούν σε σκάφη 40.000-15.000 τόν. d.w.

'Απότοκος της γενικότερης οικονομικής κρίσης που ταλαιπωρεί τον Ευρωπαϊκό χώρο, τις σοσιαλιστικές χώρες και τον λεγόμενο τρίτο κόσμο, η γενική καθίζηση στον τομέα του γενικού φορτίου, δημιουργεί και συντηρεί την γενική άπραξη στον αντίστοιχο τύπο πλοίου.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Κάθε αναφορά στην κατάσταση και τις προοπτικές της ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων κατά το τελευταίο δεκαπενθήμερο δεν μπορεί παρά να αναφέρεται στα πολεμικά και πολιτικά γεγονότα του Περσικού Κόλπου και στην άκρως ασυνήθη εικόνα της εκεί αγοράς.

Τα παραπάνω γεγονότα είναι τόσο ραγδαία στην αλληλοδιαδοχή τους και τόσο αστάθμητα, ώστε η αναφορά σε αριθμούς και επίπεδα ναύλων, άμεσες αξιολογήσεις και βραχυπρόθεσμες προοπτικές, σαφώς να διαφεύγουν των δυνατότητων ενός δεκαπενθήμερου δελτίου.

'Εν τούτοις, παραμένει η δυνατότητα ενός ευρύτερου σχολιασμού που απευθύνεται μάλλον στον μέσο αναγνώστη που ζητά πληροφόρηση παρά στον έξειδικευμένο tanker operator που είναι υποχρεωμένες άγρυπνα να παρακολουθεί τα τεκταινόμενα σκυμμένοι πάνω από το τηλετύπο ή με το α-

κουστικό του τηλεφώνου μόνιμα στ' αυτή του.

Ναύλοι της τάξεως του WS 90-120 για φορτώσεις από Κάργκ με προορισμό την 'Ερυθρά, επίπεδα που αντιστοιχούν με WS 65-80 για δυτικές όψεις, είναι φυσικό να συγκινούν μία κατηγορία εφοπλιστών που χρόνια τώρα ζει μέσα στην άβεβαιότητα και τη δυσπραγία.

'Οπως σήπτε, στην αξιολόγηση των παραπάνω ναυλώσεων πάντα πρέπει να έχουμε στο νου μας ότι ένα σοβαρό ποσοστό του ναύλου πηγαίνει στην ασφαλιστική κάλυψη των κινδύνων πολέμου.

'Ενα 5.5. έως 7 τοίς εκατό της ασφαλισμένης αξίας σαν έπασφάλιστρο πολέμου σαφώς περιορίζει την δυνατότητα εκμετάλλευσης της σημερινής ρευστής κατάστασης από μία σειρά υπερδεξαμενοπλοίων μεγάλης επενδυμένης αξίας. Τό έπασφάλιστρο εν προκειμένω είναι τόσο οδυνηρό, που δραστικά περιορίζει τη δυνατότητα κέρδους.

'Ετσι, τις μεγαλύτερες ευκαιρίες εκμεταλλεύονται και τα — πρόσκαιρα βέβαια — κέρδη πηγαίνουν σε εκείνους που πρόσφατα αγοράσαν πλοία στις γνωστές χαμηλές τιμές (δολ. 3.500.000 — 5.000.000) για VLCC's της δεκαετίας.

Με όλα αυτά, δεν πρέπει, φυσικά, να λησμονήσουμε και τον ανθρώπινο παράγοντα, την ασφάλεια, δηλαδή, των πληρωμάτων που παίζουν την ζωή τους σε αυτό το ξέφρενο παιχνίδι του κέρδους και της επιβίωσης.

Για φορτώσεις από μη «θερμές» περιοχές του 'Αραβικού Κόλπου αναφέρονται «λογικότεροι» ναύλοι, οι αριθμοί όμως είναι τόσο ποικίλοι που καλύτερα να μην αναφερθούν.

'Η ανώμαλη κατάσταση στον 'Αραβικό χώρο έδωσε το έναυσμα για αύξηση της ζήτησης από την Μεσόγειο.

'Ηδη η περιοχή αυτή και, εν μέρει, η Δυτ. 'Αφρική έχει βρει τους κανονικούς ρυθμούς της. 'Ηδη οι 60.000 τόννοι για ένδομεσογεικές μεταφορές πληρώνονταν άνω του WS 80.

'Η αύξηση της ζήτησης στην Καραϊβική έσημανε επίσης μία άνοδο των ναύλων που έφθανε στα WS 90 για τούς 40.000 τόννους προς ΗΠΑ ('Ακτή 'Ατλαντικού).

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΝΑΔΑ

ΚΑΣΣΙΑ: Ποταμό Μισισσιππή 24.800 τόν. γεννήματα Λά Γκουάιρα και Μαρακάμπο δολ. 328.600 φίο κατ' άποκοπή, δύο λιμένες εκφορτώσεως, 5 ημέρες/2.300 τόν., 'Ιουνίου 8-11.

ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ: 'Ελλάδα 10.800 τόν. σιτηρά 'Ιταλία, δολ. 8,50 φίο, 1.500/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΝΕΠΤΟΥΝ Κ.: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ και Βραζιλία, 50.000 τόν. γεννήματα Μποργά/Άμβουργο, δολ. 807.840 φίο κατ' άποκοπή, 17 ημέρες 'Ιουνίου 25-30.

ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ: Σάντος 18.500 τόν. ζάχαρη χύδην άκτή 'Ατλαντικού/Άμερ. Κόλπο δολ. 21 φίο, 750/1.500 τόν. άμεση.

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα, ένα ή δύο λιμένες Μαρόκου δολ. 14,50 φίο, πλέον 50 σέντς για δεύτερο λιμένα εκφορτώσεως, 4 ημέρες/4.000 τόν. Μαΐου 29-31.

ΑΣΛΕ'Υ: Άμερ. Κόλπο 19.000 τόν. γεννήματα άνατ. άκτή Μεξικού, δολ. 8,75 φίο, 4 ημέρες/1.250 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 6-11.

ΑΙΟΛΟΣ: Πουέρτο 'Ορντάζ 57.500 τόν. σιδηρομετάλλευμα Γένοβα, δολ. 460.000 φίο κατ' άποκοπή, 2 1/2 ημέρες αντίστοιχα, 'Ιουνίου 15-30.

ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ: Πόρτ Καρτίε 90.000 τόν. σιδηρο-

μετάλλευμα Χανσαπορέτ, δολ.4,55 φίο, 5 ημέρες, άρχές 'Ιουνίου.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Μισισσιππή 55.000 τόν. γεννήματα 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ δολ. 9 φίο, 10 ημέρες, 'Ιουνίου 16-18.

ΒΑΡΗ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τόν. σιτηρά Μαρόκο, δολ. 12,50 φίο, 6.000/4.000 τόν. 'Ιουνίου 18-24.

ΥΔΡΟΧΟΟΣ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τόν. γεννήματα Καζαμπλάνκα δολ. 12,50 φίο, 4 ημέρες/4.000 τόν. 'Ιουνίου 13-15.

ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ: Άμερ. Κόλπο 16.000 τόν. λιπάσματα 'Ινδία, δολ. 33,50 φίο, 5.000/1.000 τόν. 'Ιουνίου 15-25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ: Βανκούβερ 24.500 τόν. λιπάσματα Ντακάρ, δολ. 16,50 φίο, 10.000/7.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 15-30.

ΗΒΗ: Καλιφόρνια 24.000 τόν. σιτηρά Άκαμπα, δολ. 26,50 φίο, 5 ημέρες/3.000 τόν. 'Ιουνίου 15-20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Νότιο 'Αφρική, δολ. 17,50 φίο, 4 ημέρες/3.000 τόν. 'Ιουνίου 8-16.

ΚΑΒΟΥΡΕΛΛΑ: Άμερ. Κόλπο 24.000 τόν. λιπάσματα Δυτ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 34 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση 'Ιουνίου 5-10.

ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ: Ροζάριο και Μπουένος Άϊρες 18.000 τόν. ζάχαρη χύδην Άμερ. Κόλπο/άκτή 'Α-

τλαντικού ΗΠΑ, δολ. 26 φίο, 750/1.500 'Ιουνίου 1-15.
 ΙΜΑ: Βόρειο Ειρηνικό 50.000 τον. γεννήματα
 'Ιαπωνία/Νοτ. Κορέα, δολ. 10,25 φίο, 11 ημέρες,
 'Ιουνίου 9-16.
 ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ: Ποταμό Μισισσιππή 42.000
 τον. γεννήματα Γιούροπορτ, δολ. 9 φίο, 11 ημέρες,
 'Ιουνίου 9-12.
 ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 13.500 τον. σιτη-
 ρά 'Αλγερία, δολ. 23,50 φίο, 4 ημέρες/5.000 τον.,
 'Ιουνίου 15-22.
 ΑΚΤΗ: Τολέδο 15.000 τον. γεννήματα Γιούρο-
 πορτ / Τίλμπουρι/Σήφορθ, δολ. 14 φίο, 4
 ημέρες/8.000 τον. φορτοεκφόρτωση 'Ιουνίου 27-
 'Ιουλίου 5.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΝΙΚΑΤΩΡ: Μάρσα ελ Μπρέγκα 14.500 τον. λιπά-
 σματα 'Ινδία, δολ. 27 φίο, 4.000/1.000 τον. 'Ιουνίου
 23-25.
 ΚΥΘΝΟΣ: Μπέλντιουν 20.000 τον. φωσφάτα 'Ιν-
 δία, δολ. 34, φίο, 8.000/1.000 τον., 'Ιουνίου 20-30.
 Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ: Δανία 13.500 - 14.800 τον.
 σιτηρά χύδην 'Αλγερία, δολ. 17,50 φίο, 4.000/500
 τον. άμση.
 ΓΛΑΥΚΟΣ: 'Ακαμπα 7.500 τον. λιπάσματα δυτική
 άκτή 'Ινδίας, δολ. 14 φίο, 3.500/1.000 τον. φορτοεκ-
 φόρτωση, άμση.
 ΑΝΡΕΑΣ ΛΑΙΜΟΣ: 'Αμβούργο 16.000 τςν. λιπά-
 σματα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 30 φίο, 2.500/1.000
 τον. 'Ιουνίου 20-30.
 ΛΕΝΑ 11: Καζαμπλάνκα 20.000 τον. λιπάσματα
 'Ινδία, δολ. 24,75, φόρτωση κλίμακος/1.000 τον. εκ-
 φόρτωση, τό άργότερο μέχρι 20 'Ιουνίου.
 ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: 'Αμβέρσα 21.000 τον. κριθής Τζέν-
 τα 'Ιλιέμπο, δολ. 407,500 φίο κατ' άποκοπή,
 2.500/1.000 τον. άμση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΣΤΕΡΙΩΝ: 22.235 τον. d.w. του 1972, παράδοση
 Κόντινεντ 'Ιουνίου 15-20, έπαναπαράδοση Μεσό-
 γειο, δολ. 4.200 την ήμερα.
 ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ: 16.673 τον. d.w. του 1977, πα-
 ράδοση δυτική άκτή Νοτίου 'Αμερικής, συνέχιση
 προηγούμενης ναυλώσεως, ένα κυκλικό ταξίδι Εύ-
 ρώπης με έπαναπαράδοση Νότιο 'Αμερική, όχι νο-
 τιότερα Βαλπαράϊζο, δολ. 4.000 την ήμερα συμπερι-
 λαμβανομένων υπερωριών.
 ΣΩΤΗΡΗΣ: 8.752 τον. d.w. του 1970, παράδοση
 Ρότερνταμ άμση, έπαναπαράδοση Καραϊβική,
 δολ. 2.550 την ήμερα.

ΣΤΡΥΜΩΝ: 28.699 τον. d.w. του 1969, παράδοση
 Νακχόνγκα άμση, ταξίδι μέσω Μπρίτης Κολούμπια
 με έπαναπαράδοση Τουρκία, δολ. 3.400 την ήμερα.
 ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ: 33.960 τον. d.w. του 1976,
 παράδοση Σάντος/Ρίο Γκράντε 'Ιουνίου 10-20, έπα-
 ναπαράδοση δυτική Μεξικού, όψιόν ανατ. άκτή Με-
 ξικού, δολ. 4.900 την ήμερα, πλέον δολ. 56.000 για
 πλοϊ υπό έρμα.
 Κ.Ζ. ΜΙΧΑΛΟΣ: 26.664 τον. d.w. του 1976, πα-
 ράδοση Νότιο Κορέα άρχές 'Ιουνίου, έπαναπαράδο-
 ση στον πιλότο 'Ερυθράς, δολ. 5.250 την ήμερα.
 ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ: 18.324 τον. d.w. του 1974, πα-
 ράδοση Καλάο έως 6 'Ιουνίου, ταξίδι μέσω Κόντι-
 νεντ με έπαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 4.000 την
 ήμερα.
 ΑΘΩΣ: 14.934 τον. d.w. του 1969, παράδοση 'Ελ-
 μπε έως 12 'Ιουνίου, έπαναπαράδοση Καραϊβική ή
 ανατολ. άκτή Κεντρικής 'Αμερικής, δολ. 2.550 την
 ήμερα.

ΑΛΜΑ: 17.250 τον. d.w. του 1980, παράδοση 'Αμ-
 βέρσα 'Ιουνίου 19-20, έπαναπαράδοση στον πιλότο
 Καραϊβική/Βορ. άκτή Νοτίου 'Αμερικής, δολ.
 3.975 την ήμερα.
 ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ: 16.330 τον. d.w. του 1976, πα-
 ράδοση 'Ελμπε Νο. 1 'Ιουνίου 14, έπαναπαράδοση
 Καραϊβική/Βορ. άκτή Νοτ. 'Αμερικής δολ. 3.700 την
 ήμερα, όψιόν για ένα κυκλικό ταξίδι δολ. 3.600 την
 ήμρα.
 ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ: 20.903 τον. d.w. του 1971,
 παράδοση Σουραμπάγια 'Ιουνίου 15-20, έπαναπα-
 ράδοση στον πιλότο λιμένα δυτικής Μεσογείου,
 δολ. 3.000 την ήμερα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΛΟΥΣΣΙΟΣ: 118.050 τον. d.w. του 1973, παράδο-
 ση 'Ατλαντικό άμση, ταξίδια 10-12 μηνών προς
 δολ. 2,15.

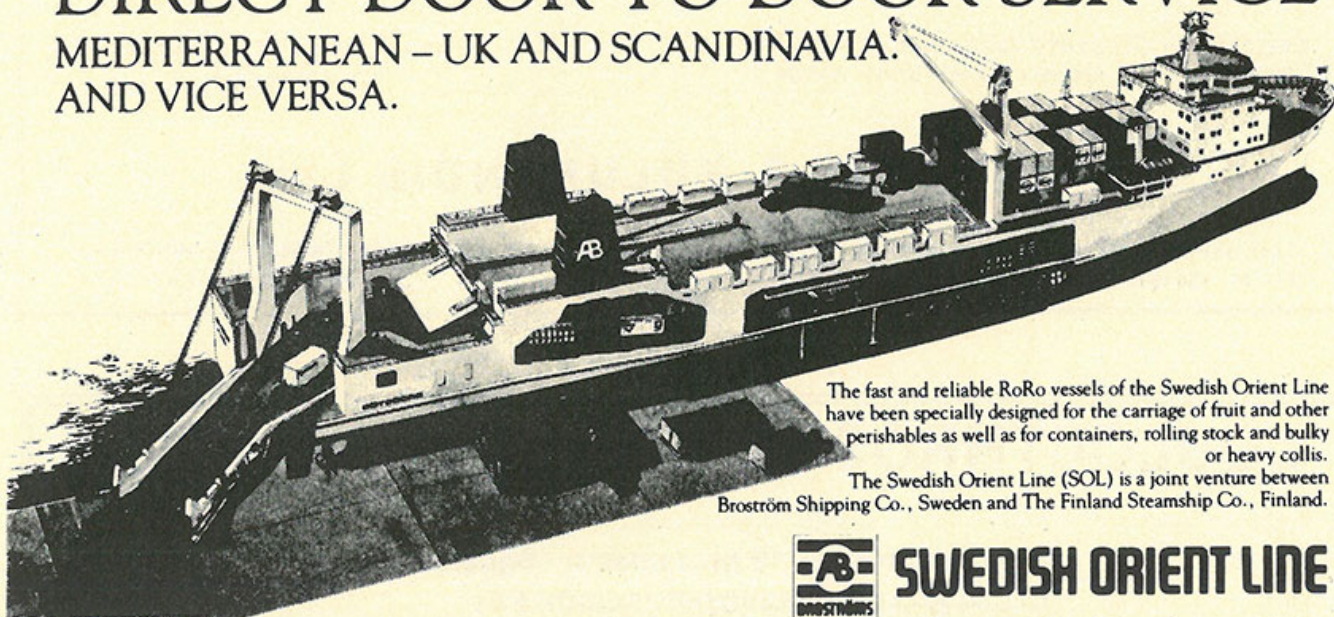
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Ταξίδια μεταξύ λιμένων Καραϊβικής
 27.000 τον. καθαρά, WS 155, 'Ιουνίου 6.
 ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Πουέρτο 'Ορντάζ 37.000 τον. άκτή
 'Ατλαντικού/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 120, 'Ιουνίου 10.
 ΔΗΜΗΤΡΑ: 'Ανατ. άκτή Μεξικού 49.500 τον., μέ-
 ρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 90, 'Ιουνίου 10.
 ΚΥΘΝΟΣ: Καραϊβική 29.000 τον. καθαρά άκτή 'Α-
 τλαντικού ΗΠΑ, WS 110, όψιόν
 ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 90, άμση.
 ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Σιγκαπούρη 25.000 τον. κα-

θαρά 'Ινδία, WS 125, 'Ιουνίου 8,
 ΜΑΝΝΑ: 'Ες Σιντέρ 133.000 τον. μέρος φορτίου,
 Τριέστη, WS 51,25, 'Ιουνίου 10.
 ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΛΗΝΤΕΡ: Σίντι Κερίρ 75.000 τον. μέ-
 ρος φορτίου, Λέγκχορν WS 74,25, 'Ιουνίου 8.
 ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ: Νιγκ Μπαϊ 64.000 τον. μέρος φορ-
 τίου, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 59, όψιόν 'Αμερ.
 Κόλπο/Καραϊβική WS 57,7, 'Ιουνίου 3.
 ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ: Σίντι Κερίρ 118.000 τον. μέρος φορ-
 τίου, 'Ιταλία WS 50,5 'Ιουνίου 3.
 ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Μίνα Σαούντ 125.000 τον. Ντελα-
 γούερ, WS 62, άμση.
 ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Νορβορσίκ 118.000 τον. Γένοβα,
 WS 50, Μαΐου 31.
 ΔΩΡΙΟΣ: 'Ανατ. άκτή Μεξικού 70.000 τον. μέρος
 φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 71,5, 'Ιουνίου 5.
 ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Σκίγκτα 30.000 τον. καθαρά, μέρος
 φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 172,5, 'Ιουνίου 3.
 ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑ'Ι'Τ: Καραϊβική 80.000 τον. 'Ιταλία,
 WS 40, 'Ιουνίου 1.
 ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΟΝΟΡ: Ράς Τανούρα 120.000 τον. Φός,
 WS 89, Ιούνιος.
 ΝΤΟΡΙΣ: Φορκαντός 126.000 τον. μέρος φορτίου,
 'Ιταλία WS 45, 'Ιουνίου 5.
 ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΡΙΝΓΚ: 'Αμουα Μπαϊ 20.000 τον.
 μέρος φορτίου, Κίγκστον, δολ. 125.000 κατ' άποκο-
 πή, άμση.
 ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 48.000 τον.
 μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 104,5, 'Ιουνίου 7.
 ΛΗΜΝΟΣ: Σέτε 29.000 τον. καθαρά 'Ιταλία, WS
 210, 'Ιουνίου 5.
 ΔΙΟΝΥΣΣΟΣ: Βραζιλία 49.000 τον. μέρος φορ-
 τίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 85, 'Ιουνίου 5.
 ΠΑΤΜΟΣ: Ράς Σουκχείρ 106.000 τον. 'Ιταλία, WS
 55, 'Ιούνιος.
 ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Πατζαρίτος 48.000 τον. μέρος
 φορτίου Φρήγορτ, WS 100, 'Ιουνίου 13.
 ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού
 173.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσό-
 γειο, WS 27,5, 'Ιουνίου 16.
 ΒΕΝΟΥΣ Υ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 70.000 τον. μέ-
 ρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 72,25 'Ιουνίου 11.
 ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Περσικό Κόλπο 106.000 τον. 'Ιτα-
 λία, WS 80, 'Ιουνίου 8.
 ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ: Γουαντί Φεϊράν 70.000 τον. μέ-
 ρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 68,5 'Ιουνίου 12.
 ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΣΤΑΡ: 'Αρζού 62.000 τον. μέρος φορ-
 τίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 59,5, 'Ιουνίου 12.
 ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Κεύχαν 95.000 τον. μέρος φορ-
 τίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 51, όψιόν Μεσόγειο WS 59,
 'Ιουνίου 18.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA. AND VICE VERSA.



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

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



SWEDISH ORIENT LINE

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

ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ: Μαύρη Θάλασσα 20.000 τόν. καθαρά 'Ινδία, WS 147,5, 'Ιουνίου 10.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 132,5, όψιόν δυτική 'Α-

φρική WS 145, 'Ιουνίου 22.
ΕΙΡΗΝΗ: Κέυχαν 127.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 53, όψιόν Μεσόγειο WS 61,5, 'Ιουνίου 13.

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Η αίσθηση ενός «καθίσματος» της ναυλαγοράς, άποτέλεσμα προφανώς της έλευσης του καλοκαιριού, έφερε και μία άκόμα άναστολή στην όλη άγοραστική διάθεση, πού τόσο έκδηλη είναι σε μερίδα του 'Ελληνικού Ναυτιλιακού Κόσμου. 'Ετσι, παρατηρήσαμε μία μειωμένη σε όγκο δραστηριότητα.

Ας μην ξεχνάμε όμως, ότι ένα σεβαστό ποσοστό έξ' εκείνων πού άσχολούνται με τις άγοραπωλησίες (μεσίτες, πλοιοκτήτες 'Ελληνες και Ξένοι) ήταν άπασχολημένοι με τά «Ποσειδώνεια» ή έκαναν τις... διακοπές τους με άφορμή τά τελευταία!

Στην κατηγορία των μπάλκ κάρριερς έκδηλο ήτανε τό ενδιαφέρον γιά μεγάλα μεγέθη. Η έλλειψη ίκανού άριθμού πλοίων πρός πώληση όπωσδήποτε εύθύνεται γιά τό μικρό σχετικά άριθμό των πράξεων. Καί αυτές σαφώς άναφέρονται σε ποικίλα μεγέθη καί ήλικίες, γεγονός πού ύποδηλώνει καιροσκοπικές τάσεις, ιδίως άν ληφθεί ύπ' όψη ότι επικράτησαν «λογικές» τιμές.

Χαρακτηριστικά θά άναφέρουμε:

- FUKUKAWA MARU 121500/1970 δολ. 5.200.000
- MAIN ORE 75.000/1966 δολ. 2.300.000
- AOSHIO MARU 60350/1976 δολ. 7.000.000
- VOLUTA 38500/1977 δολ. 4.500.000
- BERJAYA 28450/1967 δολ. 1.650.000
- KIYO 27400/1976 δολ. 4.250.000

Στην κατηγορία των πλοίων γενικού φορτίου, οι πιά χαρακτηριστικές πωλήσεις άνα-

φέρονται σε Standard τύπους, όπως των SD-14:

- LORI R (1973) δολ. 1.900.000 ('Ελληνες).
- GRAND FAITH (1980) δολ. 6.200.000

Πιά ενδιαφέρουσα ή άγορά των δεξαμενοπλοίων, δημιούργησε μία κάποια συγκίνηση με τις εύκαιριακές άγορές ύπερδεξαμενοπλοίων. Η πολιτική κατάσταση στον 'Αραβικό Κόλπο φαίνεται ότι εύθύνεται γιά τό φαινόμενο αυτό. Καί είναι, πράγματι, άξιοσημειωτή ή παρατήρηση, ότι τό σύνολο σχεδόν της δραστηριότητας του δεκαπενθήμερου καλύπτουν τά μεγάλα πλοία:

- NANNY 491000/1978 δολ. 15.000.000
- NEIVA 323000/1976 δολ. 6.000.000
- AL RADIDAIN 316400/1975 δολ. 6.750.000

— SEABORN 289600/1974 δολ. 6.500.000
 ως έστί στο Μπρουνεϊ.

- AQUITAINE 239500/1975 δολ. 5.600.000
- TANTALUS (ORE/OIL) 218000/1972 δολ. 5.500.000

Παράλληλα, σημειώνουμε την άγορά σε πλειστηριασμό από την έπισπεύδουσα Τράπεζα στην Ν. 'Αφρική του «EMERALD TRANSPORTER» (ORE/OIL) στά δολ. 6.350.000.

Ηδη τό πλοίο προσφέρεται πρός πώληση σε τιμή γύρω στά δολ. 7.000.000 με παράδοση Κόντινεντ μέσα στον 'Ιούλιο.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ζωηρό τό άγοραστικό ενδιαφέρον έκ μέρους των Διαλυτών της 'Απω 'Ανατολής,

συγκρατεί τις τιμές σε μάλλον ύψηλά επίπεδα. Χαρακτηριστική ή άπροθυμία έκ μέρους των πλοιοκτητών γιά την πώληση μεγάλων πλοίων, σαφώς συμβάλλει σ' αυτό.

Αντίθετα, στον 'Ινδικό 'Ωκεανό ή δραστηριότητα πέφτει χωρίς — παραδόξως — πτώση των τιμών. Ηδη τό Πακιστάν έχει πρακτικά «κλείσει τις πύλες» γιά τό καλοκαίρι ενώ ύποτονική είναι ή άγορά στην 'Ινδία. Τό γειτονικό Μπαγκλαντές, όμως, διατηρεί τη ζήτηση καί άνεβάζει τις τιμές.

Στον εύρωπαϊκό χώρο, μία κίνηση γιά αύξηση της δραστηριότητας στην 'Ισπανία φαίνεται πρός τό παρόν άνευ σοβαρού άντικρύσματος.

Ο Πίνακας Τιμών (δολ./LWT) διαμορφώνεται ως έξης:

Ταϊβάν

VLCC/Μεγάλα Δεξ/πλοία δολ. 130/135
 Ξηρού Φορτίου δολ. 100/120

Κίνα

Ξηρού Φορτίου δολ. 100/120
 (προβλέπεται ή άγορά ενός ή δύο δεξαμενοπλοίων)

Ν. Κορέα

VLCC/Μεγάλα Δεξ/πλοία δολ. 125/133
 Ξηρού Φορτίου δολ. 100/117

'Ινδία

Δεξ/πλοία μικρά δολ. 95/100
 Ξηρού Φορτίου δολ. 83/95

Πακιστάν

Όλων των κατηγοριών δολ. 80/95

Μπαγκλαντές

Όλων των κατηγοριών δολ. 100/115

'Ισπανία

Δεξ/πλοία δολ. 70/75
 Ξηρού Φορτίου δολ. 50/70

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E.C.3
 ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: Q1 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

COULOUTHROS LTD.

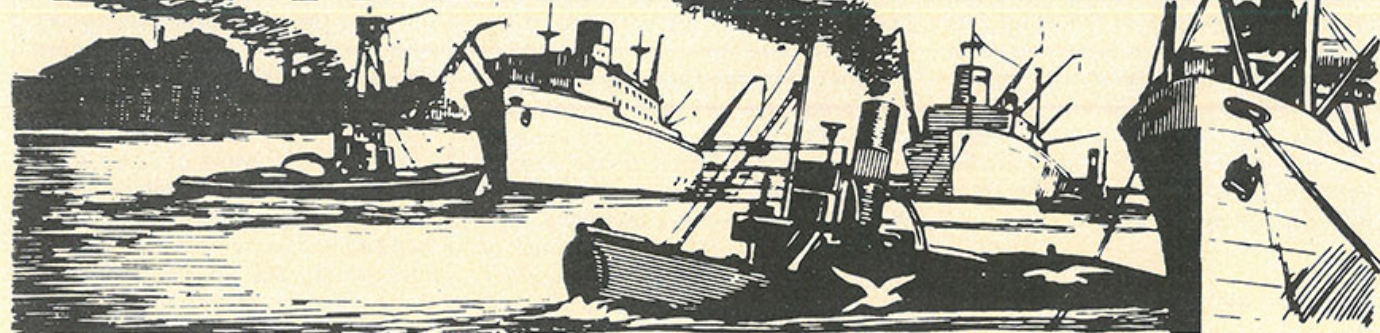
Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1178/936 June 15th, 1984

A WRONG DECISION

The hope that the Ministry of Mercantile marine would abolish crew rotation, since there is no unemployment except among deck officers and partly among chief engineers, was dashed to the ground when the Minister, Mr. G. Katsifaras, made an announcement on the subject at the end of May. He said crew rotation would not be abolished but would be suspended for one or two months with regard to categories of seamen for which there was no supply, i.e. a note from the labour office would not be required.

Crew rotation, as planned, was wrong because it placed an economic burden on Greek ships precisely at a time when they should have been helped and the problem of unemployed seamen could have been dealt with in other ways, to their own benefit and that of the ships. To insist on crew rotation, independently of other arrangements made by the Minister, was not the right choice.

We consider that the abolition of crew rotation will not have a detrimental effect on the employment of professional seamen, who are needed by all, because our seamen are irreplaceable. It may affect some fly-by-night seamen but we cannot be expected to sacrifice the entire cause of Greek shipping for them. We can only hope that Mr. Katsifaras will realise that the manning of a ship is the responsibility of the shipowner alone and no one else and that he will finally abolish crew rotation, adopting instead a flexible limit to the length of service and nothing else, and this only as long as the crisis lasts.

Among the measures taken the one obliging owners to make a contribution when they employ foreign seamen is also an onerous one. If we are not mistaken, the owners had offered to make a contribution in favour of Greek seamen when foreign seamen were employed on

the basis of bilateral agreements. The Ministry's measure, however, the contribution has to be made where foreign seamen are taken on freely and not on the basis of bilateral agreements. This will add to the running costs of Greek ships and further reduce their competitive ability. This measure, therefore, would also be abolished with the contribution applicable only on ships using foreign crews on the basis of bilateral agreements.

"HELLENIC MUTUAL" BOARD MEETS IN ATHENS

On the morning of 4th June, prior to the opening of "Posidonia '84", the Board of the Hellenic Mutual War Risks (Bermuda) Ltd. met under the Chairmanship of Mr. C. M. Lemos.

The main subject discussed was a report by the Managers on the crisis in the Arabian Gulf, including the recent ship losses, and the effect upon Greek shipping. After due consideration, the Directors decided to maintain the previous prohibition of entered ships trading to Iranian and Iraqi ports at the northern end of the Arabian Gulf and instructed the Managers to continue to keep the Gulf war under very close review. The board also considered a report from the

Managers on the size of the current entry in the Association and noted with satisfaction that approximately 80% of Greek beneficially owned tonnage is now entered. The Directors requested the Managers to continue their efforts to promote to Greek Shipowners a better awareness of the benefits of Club Membership.

ECC TRANSPORT POLICY

The Transport Committee of the European Parliament has reported that during a period of five years it has processed 73 reports to the General Assembly, most of them gaining a large majority. This shows the common consent of the Parliament for a common transport policy and for the measures needed to attain it.

Moreover, in the sectors of rail, road, waterway, air and sea transport is has made 37 reports and proposals to the Commission on essential and urgent matters, among which the accusation lodged by the Parliament in the Community Court against the European Council for the failure to achieve a common transport policy as provided for by the Treaty of Rome. This charge shows that the absence of a common transport policy in Europe is attributed directly and exclusively to the Council of Ministers of the EEC and the governments of member countries and not to the European Parliament.

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

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

However, it is to the Transport Committee's credit that during the last meeting of Ministers of Transport, important decisions of a legislative and political nature were taken with regard to infrastructure, road safety, rail cooperation and the unification of measures and standards based on specific plans and proposals made by the Transport Committee.

RECRUITMENT

In Van Loon's book on ships there is a print of a three-masted sailing ship from the stern of which little black figures can be seen dropping into the sea. The caption says: "A slave ship jettisons its black cargo as a British cruiser appears in sight".

As you can imagine, the picture brought to mind the recent incident with the "Garoufalia", from the deck of which the black figures of eleven Kenyan and Tanzanian stowaways suffered a similar fate. Of course, two centuries have gone by since slavery was abolished and slave trafficking and treatment that differ little from the barbarous methods of bygone days appear to linger on, restricted perhaps to coloured people in underdeveloped countries who, in our blessed time, are third class citizens. Both in terms of their exploitation and the conditions of their recruitment, which was more often than not forced, they remind us of another phrase of Van Loon's who quotes a letter from a press gang officer: "Dear Sirs, I have the honour to send you one hundred colunteers (sic) as promised. If you should need more I could let you have them shortly, but please return the handcuffs".

IMPERMISSIBLE ABSENCE

In principle, this journal keeps clear of politics and does not take a stand one way or the other.

We cannot ignore, however, the impermissible absence of the Minister of Mercantile Marine from the final reception

given by the Union of Greek Shipowners to round off this year's POSIDONIA exhibition. The presence of Mr. Katsifaras and other members of the present government was needed as tangible proof, not only to the shipowners, but to the foreign bankers and insurers and to the shipbuilders, of the interest and concern of the state with regard to the Greek shipowning community.

Unfortunately, the total absence of the government factor raised questions on the government's attitude towards shipping and confirmed once more the theory that we want Greek shipping without the people who created it. On the other hand, the presence of Mr. Averoff and a group of New Democracy deputies made an excellent impression on the personalities of Greek shipping who were there and was taken as a gesture of homage to the contribution of shipping to our country.

ABS OFFERS PREVENTATIVE MAINTENANCE PROGRAMS

For six years the American Bureau of Shipping worked with shipowners to develop machinery preventative maintenance programs for ships and offshore structures. The result is the new ABS "Guide for Survey Based on Preventative Maintenance Techniques". The Guide assists the shipowner in developing his own machinery preventative maintenance program, which, if approved by ABS, will credit the owner as satisfying the Special Survey requirements when recommended by an ABS Surveyor.

Preventative maintenance programs are based on the techniques of planned maintenance and condition monitoring — both systems often used in combination. Planned maintenance involves the setting of specific schedules of the maintenance and overhaul of machinery. These schedules usually are established by the machinery manufacturer and cover such subjects as lubrication servicing, filter, seal, and bearing replacements, as well as a major overhaul of the unit.

To receive approval of a preventative

50 YEARS AGO

— The Union of Greek Shipowners and the Seamen's Federation have successfully concluded their negotiations for the renewal of the collective agreement for a fixed wage scale for the lower deck crews of cargo ships and signed the new agreement.

— Lively shipping activity in 1933 has had an immediate effect on the revenues of the Seamen's Pension Fund which amounted to 69,618,437 drachmas compared to 54,120,587 in 1932. To this amount, seamen contributed 32.68%, owners 31.74% and other sources 5.58%.

— The rapporteur of the Merchant Marine Council has come to the conclusion that the sinking of the cargo ship "Omiros" was intentional.

— Following lively activity during the first days of the fortnight in the Plate freight market, the international market has become somewhat stagnant.

— Following the dispute between the Navy Minister and the Director of Merchant Marine, Mr. Christophis, the latter has submitted his resignation. The Minister, Mr. Jadjikyriacos, has appointed Coastguard Captain Katsambis, former consular port officer in London, to the post of Director of Merchant Marine.

(Naftika Chronika NO. 84/15/6/1934)

maintenance plan, a shipowner sends his formal plan to ABS for review. The plan should detail the machinery covered, record keeping features, and a detailed description of the schedule and the work to be performed at each interval.

DET NORSKE VERITAS PUBLISHED RULES IN GREEK

The volume and importance of the Greek-owned Veritas classed fleet is continuously increasing. In the Society's efforts of improved services and closer cooperation with owners's technical staff ashore and onboard, the Veritas Rules for Classification of Steel Ships, Part 1, is now issued in Greek language.

Part 1 is divided into Chapter 1 and 2 in separate booklets. Chapter 1 gives general information on Veritas's classification principles and procedures, while Chapter 2 contains detailed description of survey requirements, — intervals and conditions for ships in service.

The Greek-language Rules are being distributed to all Veritas' clients in the Greek Shipping Community, as well as to their ships, and are available at the Veritas Piraeus office.



For your Agency in BRAZIL

(VITORIA, TUBARAO, UBU and PORTOCEL)

POSEIDON MARITIMA LTDA

Shipping, Stevedoring Agents and Brokers

DIRECTOR: CONSTANTIN VAZEOS

Address: R. Vitalino dos Santos Valadares, 469 — Praia do Canto
Cx. Postal 860 Vitoria - Espírito Santo - Brazil

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

FINANCING TO THE GREEK SHIPOWNERS: Lessons from the past and directions for the future

By Mr. D. Krontiras, Vice President, CITIBANK N.A.

The subject of financing has always been important nowadays; It might be more opportune than ever, in view of recent international developments such as the financial problems of the Third World, Federal Reserve Bank pressure on the American Banking System, and the deregulation of the banking in the U.S. There is no doubt that the developments now occurring which are placing American Banks in the spotlight, will very soon exert and analogous influence on European banks as well.

Sectors, such as Shipping which absorb great amounts of funds from the International Banking System, should be prepared to face the oncoming changes, which are certain to always occur as one of the few constants in the world is continuous change.

Although there are not specific data, we calculate today that the Current bank debt to the Shipping Industry is estimated to be in excess of 30 billion dollars, of which more than 15 billion is outstanding to the Greek Shipping Community. These figures are a testimony to the extensive and important role played by banks, and of their commitment as well as of their trust in the Greek Shipowner. The cooperation of Banks and Shipowners has been successful and lucrative for some Banks and Owners; has been disastrous for others; but has been a learning experience

for all.

In this partnership the Banker and Shipowner have had to reconcile their differences and learn to compromise. The major disagreement between the two partners is in their view towards risk. Every owner has a strong, entrepreneurial spirit and faith in himself and his abilities.

This pushed some to concentrate on the upside risk and to ignore the downside. This aggressive view towards risk together with skill, hardwork and luck has resulted in the rapid success of many Greek owners, which is unequalled in other Shipping Nationalities; it has also resulted in some bankruptcies or near bankruptcies with which we are all familiar and of which, unfortunately we have not yet seen the last one.

Contrary to the Shipowners the banker has only a fixed possible profit from financing shipping while the market risks are high. His return has an upwards cap which is the interest rate spread while the down side risk is the full principal amount. His job and duty is thus to reduce the risk to the lowest possible level.

I would venture to say, that the Greek Shipowner, has been and continues to be, probably the most difficult and challenging shipowner for a banker to finance, because his hunger for risk contrasts so much with the

banker's conservative philosophy. The Greek Shipowner is much different from the shipowner in the Far East, who reduced his risk by securing cash flow through long term charters or shikumen deals. He was likewise different from the American owners who had their own cargo to carry, and who like the British and Scandinavians, were backed by a solid corporate structure with easy access to back up funding.

The Greek independent owner who invested 95% of his savings in shipping and had no cargo to carry nor guarantee of profitable employment, left himself much more vulnerable to the winds of fortune and the unpredictable tide of market rate changes.

Not only were the Greek owners taking more risks, but they were allowing their bankers to see much less information on their activities. The Bank's request for financial statements was viewed as an invasion of privacy. The word "audited" was taken as a further insult.

Despite all this, the Greek shipowners have succeeded to increase, year by year, the percentage financing for new acquisitions and simultaneously the overall leverage of the fleet. Getting money at the desired high percentage of financing, unfortunately was not done without problems. Some had been



P. WIGHAM RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

WORLD WIDE REPRESENTATIVES IN GREECE
FOR DRYDOCKS AND SHIPREPAIRERS

FAR EAST

- Keppel Shipyard Ltd - Singapore
- Western Eagle (Private) Ltd
- Keppel Philippines Shipyard Ltd.
- Jardine Matheson Group.
- Hong Kong - Tokyo - Singapore - Taipei

SOUTH AFRICA

- Elgin Brown + Hamer (Pty) Ltd - Durban
- Elgin Morgan Marine - Richards Bay
- John T. Rennie + Sons

SAUDI ARABIA

- Jeddah Shiprepair Yard (Sakotek)

SALE & PURCHASE DEMOLITION BROKERS

DIRECTOR: **T.J. GIAVRIDIS**

67, Akti Miaouli Str.
185 37 Piraeus - Greece

MEDITERRANEAN

- Cantieri Navali Riuniti
Genoa and Palermo

NORTHERN EUROPE

- Verolme - Botlek b.v. - Rotterdam

CANADA

- Halifax Shipyard Ltd - Halifax

SOUTH AMERICA

- Renave - Rio De Janeiro - Brazil

Phones: 4523601/3

Telex: 212332/212527 P.W.R.

successful partly due to the emergence and activities of non-experienced banks and other newcomers to shipfinancing, who have inflamed a spirit of competition which in many instances has forced the submission of sound lending judgement and prudence. The resultant losses have been felt by both owner and banker alike. In actuality, this tactic has affected to a greater extent the financially strong owners because with the excessive financing of the relatively weaker owner the number of vessels increases above proper level, with the well known results of depressed hire rates and reduction in the shipowners' return on investment.

The past has taught us through the mistakes that were made, and I think that we all learned something. I believe that now both shipowners and bankers have understood better that the decisions for purchases and financing of ships should be taken considering the vessels cash flow firstly and secondly the assessment of the price and the quality of the vessel. Moreover, as a result of the recent high fluctuation of interest rates, shipowners learned that the high financing is not necessarily the best.

It has been an expensive lesson to learn that a one percent increase in interest rates can increase the break even rate of a highly financed newbuilding Panamax vessel by \$ 500 a day.

Today, the concept of a quick profit from shipping belongs to the past. In making an investment, one should keep in mind the factors of time required to realize a profit and technology of the vessel which will keep her in a competitive position.

A direct conclusion of these lessons of the past, is that the shipowners must have significant resources outside of shipping which can be used in times of need. Liquidity is of paramount importance in the absence of long term fixed employment.

I believe that today the shipowner and the banker have reconciled and compromised to a large extent their divergent approaches to the risks of the industry. The owners and bankers who gone through this evolutionary stage are today much better prepared to achieve individual success and to work towards a stabilization of the shipping market.

As the bad market continues and further bankruptcies and losses occur I anticipate a general reassessment on the part of the lender as to his involvement in shipping. There will be few newcomers to the game and certain banks will cut their losses exercising their contractual rights and will discontinue ship financing.

Akti Miaouli has already seen one bank close its doors.

Furthermore, I see a consolidation of the number of owners since fewer marginal quality owners will be successful in looking for financing. This will have an effect on the second tier lenders; those whose commitment to the industry is small in absolute or relative size.

The consolidation of the number of owners of which I just spoke, does not and should not preclude the development or existence of the small owner.

I believe, however, that the Banks will toughen their criteria for financing a new entry into the shipping family, and that the small owner will appear as a much more financially stable entrant than in the past. This might be

accomplished through the creation of joint ventures of small shareholders/shipowners, but with a much higher financial basis.

We are now entering a second stage of structural development in the partnership between owner and banker. This development, which is partly a result of the Bank's general shift of focus away from pure lending, will change the banker's role to a great extent and will have a relative effect on the possibilities of Shipping expansion.

This shift of focus is due to three factors: The banker has been pressed by each customer and the competition to reduce interest rate spreads on loans and has relented in most cases. The Bank's shareholders, on the other hand, have changed the measure of success from absolute profitability figures to a ratio of return on assets or loans. The Bank regulators have put further pressure on profitability by demanding increases in capitalization. The result of the above pressures is that the banker will deemphasize the importance of lending and the resulting profits and instead, will focus on services which generate fee revenue. These services will run the gamut of the customers' needs from electronic transfer of funds, to every kind of financial information and high level consulting services. Loans will be only a commodity offered for sale by Banks without a special emphasis.

The times in which Banks had no limitation on the continuous extension of loans through the corresponding increase in their assets and liabilities through the interbank market, with minimal or, many times, zero increases in their capital, belong to the past. We all know well, since the international press often refers to banking loans, that the plans of the large banks now include the sale of loans so that they reduce their assets and consequently the need for a capital increase vanishes.

At this point, I would like to stress that the increase in the share capital of the Banks is a relatively easy task, however, such an increase would create problems to the previously existing shareholders since, necessarily, the dividend per share will be diluted with a resultant reduction of the market value of the shares, elements that a conservative and wise Bank management would try to avoid.

One area which will become important for the owner is the management of non shipping assets and new investments. The Shipowner, with the help of this bankers, will turn away from keeping non shipping assets in three month time deposit accounts. He will discover a spectrum of investment alternatives offered which include speculation in the foreign exchange markets, investment in the fine arts, investment in real estate developments around the world as additions to the more common and conservative investments such as government bonds and blue chip stocks.

The banker's services on investment will not be limited to non shipping liquidity, but will be needed also for better cash management of working capital flows.

Besides supplying a larger package of financial services, the banker will also offer the customer the choice of a full spectrum of different alternatives of financing. The traditional straight, floating rate Eurodollar loan has already been replaced by multi currency loans. Lease financing and instalment sales

financing are being applied today. To reduce the assets, the banker will syndicate the larger financings or subparticipate portions of the portfolio to other banks or even, to sell a portion of his existing portfolio to other banks. In this way, the second tier ship financier of whom I spoke earlier, will have access to first quality ship loans without the need of a large marketing drive and extensive bank office staff and branch network. For high quality borrowers, fixed rate bond financing may become available, provided the owner is willing to disclose adequate financial information.

I believe that in the future, the partnership of lender and borrower will evolve to a sharing of the upside risk, which has so far been enjoyed only by the owner. The Banks may be given a small equity participation. Variable interest rate loans may have a spread which will fluctuate in concert with the vessel's profitability or extraordinary trading profits will be shared.

The first of the cooperation between shipowner and banker has created an industry which is more aware and realistic in its approach to risk involved in a borrowing relationship. This has occurred just in time, as the volatile financial markets have complicated the shipowner's job. To be successful, the shipowner can no longer concentrate his attention and use his knowledge and skills on the ship only, but must instead become increasingly a financial wizard. It is in this second phase of the partnership, that the banker's role will have to increase and he will stop living from spread profits which are no longer adequate to justify the bank's involvement in the high and long term financing needs of shipping which is traditionally considered to be of high risk.

Closing my article, I would like to leave you with the following thoughts:

Despite the pressure exercised on the banking system today for an increase in profits, Greek shipping always has and will continue to have in the future interested financiers. Despite my personal and perhaps disappointing forecasts, attractive offers, possibly more attractive than in the past will continue to be made.

Shipyards and particularly the shipyards of the Far East have attracted orders from the shipowners, either through the low quoted price, or the convenient delivery dates, or the currency and interest rate of the contract. Both the Shipyards and the banks aim to make a profit; the yards through the sale of vessels, and the Banks through the direct financing of the owner or through financing of the yard. Independently of who directly finances the owner, the banking system is ultimately involved.

Resisting the temptation for an opportunity for comparatively easy and fast growth is difficult. Historically, overleveraging has created both heroes and victims and I believe that in the future the leverage ratio will be of paramount importance because the competitive environment is intensifying every day, and as a result operating profits are reducing.

Greek Shipping will emerge from the present crisis smaller in size but richer in experience.

In order for a healthy growth and future of Greek Shipping a prudent strategy must be followed by both shipowners and bankers.



Ἡ κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΕ	62	10405	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	ε. Τεργέστη 15/4
ΑΓΑΘΗ	74	6017	ε. Ν. Ὁρλεάνη 16/4
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Λ. Ἀντζέλες 14/3
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Χουάνγκου 30/1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	δ. Κων/πολη 9/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Ρίο Ἰανέιρο 6/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	δ. Σουέζ 14/3
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995	δ. Μπουρναμπουέτα 27/4
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	ε. Κάρντιφ 16/4
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	δ. Π. Σαῖδ 22/4
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ἐπισκευές Πειραιά
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	ε. Χακάτα 11/4
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412	ε. Μπ. Ἀῖρες 10/4
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	ε. Ἀλεξάνδρεια 4/4
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	ε. Ἀλεξάνδρεια 28/3
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Ἐλεσμέρ 10/4 γιὰ Κίελο
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	58	9104	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	58	4326	ἐπωλήθη διὰ λύση
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογεακὲς μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	α. Λισαβόνα 65/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	δ. Παναμά 9/4
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	δ. Ντόβερ 105/4
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	ε. Πειραιά 14/4
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	α. Σαλβαντόρ 24/2
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	65	18315	δ. Σουέζ 14/3
ΑΕΤΟΣ	72	3085	α. Βενετία 12/4
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	ε. Κοτονού 6/4
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	ε. Ἀμβέρσα 6/4
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	α. Μαντιλιούτο 3053
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεῖ Ἀντίκυρα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεῖ Ἰθάκη
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Πειραιά 10/4
ΑΘΗΝΑ Κ	81	11980	α. Λάγος 1/4 γιὰ Σάντος
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε. Πειραιά 6/4
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΘΕΡ	73	7594	α. Νιούπορτ 17/4
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	στον Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Ἀμμόχωστο 4/4
ΑΘΩΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Τζέντα 25/4
ΑΘΩΣ	69	10008	α. Μπ. Ἀῖρες 31/3
ΑΘΩΣ	72	1586	α. Μπελέμ 2/4
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	α. Μπαχρέν 29/3
ΑΙΓΑΙΟΝ Α' Τ' ΑΝΤ	72	4109	ε. Πειραιά 14/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΛΙΝΒ	64	6387	ε. Μόλμο 11/4
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	α. Φλάσινγκ 27/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	α. Αύγουστα 26/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527	ε. Σ. Ἀντόνιο Ἔστε 9/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	ε. Κοτονού 15/3
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	ἀργεῖ Ρίβε Φώλ
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Σινγκπούρη 5/4
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	α. Νταλιάν 6/4
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	ε. Σαγκάη 4/4
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	δ. Π. Σαῖδ 13/4
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	ε. Ντόχα 16/4
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	α. Πειραιά 27/4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. Λ. Πάλλμας 31/4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΕ'ΙΖ	72	11185	α. Ὁσκαρσάμ 13/4
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	δ. Παναμά 24/3
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'ΥΝΑΜΙΚ	74	12498	ε. Σινγκάγκ 6/3
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	70	9178	α. Πειραιά 19/4
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	76	12498	ε. Σινγκπούρη 16/4
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	71	15204	δ. Σουέζ 22/4
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	11208	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	70	9025	ε. Λάγος 19/4
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	69	8928	ε. Λάγος 5/4
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	72	11225	α. Μπουσάν 12/4
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	73	9369	ε. Λουάντα 8/6
ΑΙΔΗΨΟΣ	66	14383	ἀργεῖ Ἀργοστόλι
ΑΙΗΒΟΝ	63	1142	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΗΤΖΑΣ	64	5931	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	74	16006	α. Κολόμπο 26/4
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	76	11084	δ. Παναμά 28/4
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	15947	α. Π. Κήλογκ 29/4
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	68	16715	α. Ἀλεξάνδρεια 26/4
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	63	11502	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	66	37670	α. Σουίνουσκ 11/4
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	α. Ν. Ὁρλεάνη 24/3
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	δ. Παναμά 19/4
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	α. Σάν Λορέντζο 12/4

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΝΤ	77	9083	α. Χιούστον
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΑΛ	68	13633	α. Ν. Ὁρλεάνη 14/4
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	α. Ρίο Ἰανέιρο 24/4
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	ἀργεῖ Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605	ἀργεῖ Πειραιά
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714	α. Σάντος 4/4
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΕΣ	65	20119	δ. Σουέζ 2854
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	α. Σαβόνα 3153

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	δ. Παναμά 30/4
ΑΙΤΖΙΑΝ Α' Τ' ΑΝΤ	72	4838	ε. Σπλίτι 19/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ε. Λάγος 7/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΓΟΝ	77	38484	α. Χέυ Πόιντ 12/4 γιὰ Γκιζόν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Τακόμα 1/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	63	6303	α. Χάβρη 21/4 γιὰ Βαλτική
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΘΕΡ	64	7995	α. Ἐλσινμποργκ 16/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517	ε. Ντόχα 20/4
ΑΙΩΛΙΑ	71	16018	α. Θεούτα 7/4
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Σάρζα 25/4 γιὰ Νταμάμ
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	α. Ντάρμπαν 18/4
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Λός Ἀντζέλες 18/4
ΑΚΜΩΝ	71	15119	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	ε. Γκάλβεστον 22/4
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696	α. Μασάν 4/4
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	ἀργεῖ Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	ε. Σάντος 27/4
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084	α. Πειραιά 19/4
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Ταραγκόνα 9/4
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	α. Μπαμόντ 21/4
ΑΚΟΥΑΦΑΙΘ	68	24341	α. Ντάρμπαν 25/3
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	ἀργεῖ Αστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ε. Ἀμβέρσα 30/4
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	δ. Ρότερνταμ 1/5
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Μπλιμπό 25/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	δ. Π. Σαῖδ 28/4
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Κων/πολη 19/4
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	ε. Σουέζ 25/4
ΑΛΒΥΟΝ	62	13122	ε. Ἀλεξάνδρεια 19/4
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Χοντίντα 10/4
ΑΛΕΑ	73	8824	α. Γαλαξειδί 13/4
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	α. Σάροχ 16/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	ε. Ποζονόλι 13/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	α. Νάπολη 11/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	ε. Μίνα Σάκρ 5/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	στο Ἀσάμπ 4/4
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΡΥΝΗΣ	44	7207	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ.)	78	60653	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ			
ΓΚΡΕ'Ι'Τ (δ.)	73	152372	δ. Ντουμπάι
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	μεταφορές Κούβας
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	ἀργεῖ Σαρζά
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	δ. Σκώ 17/4 γιὰ Ρίγα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΑΚΑΜΠΟΣ	68	11434	ε. Ντάρ - ἐς Σαλαάμ 11/4
ΑΛΙΚΗ	72	10069	ὕπο παραλαβή
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	α. Ν. Ὁρλεάνη 11/4
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	ἐπισκευές Πειραιά
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402	ε. Ν. Ὀρλάντ 21/4
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	ε. Νάπολη 27/4
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Ν. Ὁρλεάνη 8/4 γιὰ Τζέντα
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088	ε. Χέυ Πόιντ 27/4
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ἀργεῖ Λονδίνο
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Ούμ Σαῖδ 20/4
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Χόλχεντ 19/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	α. Διομάντε 13/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Ἀδελαΐδα 20/4
ΑΛΚΥΟΝ	68	17374	δ. Π. Σαῖδ 22/4
ΑΛΜΑ	61	11584	α. Φιλαδέλφεια 7/4 γιὰ Ἀμβέρσα
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Μαδέιρα 27/4
ΑΛΜΑΡ	69	10373	δ. Γιβραλτάρ 8/3 γιὰ Ἀλγέρι
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	δ. Παναμά 26/4
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800	ε. Θάντερ Μπαϊν 29/4
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	ε. Ἀλμπουργκ 10/4
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	α. Αμβούργο 28/4
ΑΛΤΙΣ	79	11000	ε. Ρίο Ἰανέιρο 23/4
ΑΛΤΙΣ	70	2605	ε. Λισαβόνα 15/4
ΑΛΦΑ	62	4722	ε. Λάγος 10/3
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	ὕπο ναυπήγηση
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	ε. Ν. Ὁρλεάνη 29/4

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Ντητρόιτ 3054
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	ε. Κισαραζού 22/4
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	α. Χόγκ Κόγκ 26/4
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	δ. Σουέζ 10/6/83
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Σάντος 27/4
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	ε. Κόμπε 23/4
ΑΜΕΒΥΣΤ	78	13889	α. Μαυρίκιο 26/4
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	δ. Μπουρναμπουέτα 16/4
ΑΜΙΛΑ	72	13631	α. Λ. Ἀντζέλες 23/4
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Γουέιπα 7/4 γιὰ Ἰταλία
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	α. Πειραιά 30/3
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	α. Καλαμπάρ 11/4
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Πόιντ Νουάρ 12/4
ΑΜΦΙΟΝ	78	11173	δ. Ντόβερ 20/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΟΤ	81	38061	α. Π. Γουώλκοτ 18/4 γιὰ Βέλγιο
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Αμβούργο 29/3 γιὰ Βεγγάζη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Γδύνια 21/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ	74	13348	α. Μονφαλκόνε 25/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Κλήβελαντ 30/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	α. Τζέντα 18/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Ν. Ὁρλεάνη 17/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	α. Μόντρεαλ 20/4

ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Βρέμη 25/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΓ'Σ	74	13631	α. Κουβέιτ 28/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Λός "Αντζελες 9/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	άρχει "Αλιβέρι
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	ε. Νταμόμ 11/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	ε. Ντόρμπαν 17/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Ναγκόνια 18/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633	ε. Τζέντα 6/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	α. Τζέντα 26/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. "Οξέλοσσοντ 18/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Πενάγκ 26/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	α. Πειραιά 10/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Χιούστον 18/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Πειραιά 16/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Π. Σαίδ 7/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε. Μοί ράνα 24/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	ε. Γκίλογκ 22/4
ΑΝΑΣΑΜΕΝΗΣ	68	10183	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	4493	άρχει Γάνδη
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	ε. Λισσαβώνα 10/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	ε. Βαλτιμόρη 27/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ	67	53448	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Ρίο "Ιανέιρο 20/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.)	75	70668	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	άρχει "Αμμούργο
ΑΝΔΡΙΑΤΗΣ	71	18634	α. "Αλεξάνδρεια 22/4
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	δ. Κων/πολη 24/3
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	υπό ναυπήγηση
ΑΝΔΡΟΣ Α'Γ'Α	83	10470	α. Βολπαρίζο 22/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Τάραντα 17/4
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Αύγουστα 21/4 για Τουμπάρδο
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	δ. Παναμά 20/4
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	α. Κουινγκάδο 22/4
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Ρόττερνταμ 17/4
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	δ. Ντόβερ 31/3
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Καζαμπλάνκα 25/4
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Π. Σαίδ 30/4
ΑΝΕΜΩ Κ.	71	4981	ε. Σουέζ 27/5
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Κέιπ Τάουν 28/4
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	ε. Χουέλα 21/4
ΑΝΘΙΑ	64	11034	άρχει Πειραιά
ΑΝΘΙΠΗ Λ	76	16646	ε. "Ακαμπα 17/4
ΑΝΘΟΣ	79	11000	δ. Ντόβερ 30/3
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	δ. Κων/πολη 14/4
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Σινγκάγκ 15/4
ΑΝΝΑ	64	2020	στό Ρόττερνταμ 1/5
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	άρχει Πειραιά
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	ε. "Ιγούις 19/4
ΑΝΝΑ Π.	57	9367	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	69	11726	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	άρχει Πειραιά
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758	δ. Κων/πολη 14/4
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	α. "Αμβέρσα 3/4
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	α. Φουτζέιρα 8/3
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Μανίλα 22/4
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	ε. Τεργέστη 29/4
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	υπό παραλαβή
ΑΝΤΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	δ. Σουέζ 26/4
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	ε. Βόλο 3/4
ΑΝΤΕΛΑ	62	4207	άρχει Χαλκίδα
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	άρχει Πόρμουρου
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Ροζάριο 27/4 για Ρωσία
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ν. "Ορλεάνη 28/4
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Νιούκαστλ 28/4
ΑΝΤΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	ε. Ν. "Υόρκη 14/4
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Σιγκαπούρη 17/4
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Νταμόμ 14/4
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Ταμπόκο 25/4
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Ντουμπάι 2/4
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Χάλιφαξ 2/4
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ	63	7961	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. Σχζέον 19/2 για Κούβα
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η.	74	5932	α. "Αλγκεθίρας 14/3
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	ε. Χάμπτον 19/4
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	α. Κάρντιφ 15/3
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38807	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΩΝΥ III	77	38515	α. Λ. "Αντζελες 29/4
ΑΕΙΟΣ	65	3860	α. Πειραιά 23/3
ΑΟΥΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ	76	6744	στό Βέντου 26/5
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	
ΑΠΕΕ	73	16397	α. Τολέδο 28/4
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	άρχει Πειραιά
ΑΠΙΚΟ	64	9868	α. "Ελευσίνα 18/5
ΑΠΟΙΑ	75	34409	α. Βίλα Κονστιτιούσον 25/3
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	δ. Σουέζ 10/4
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	δ. Γιβραλτάρ 20/4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	ε. Ρίτσαρντς Μπαί 18/4
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV	56	9172	α. Πειραιά 17/4 για "Υεμνέη
ΑΠΟΥΣ	70	3275	άρχει Πειραιά
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	ε. Γκάντια 24/4
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Λ. "Αντζελες 23/4
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Λ. "Αντζελες 25/4
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Ντουμπάι 25/4
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΟΣ	69	9842	ε. "Αλεξάνδρεια 25/4
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ	72	16207	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	επισκευές Πειραιάς
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	α. Σάρπνες 1/5
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	76	1578	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	δ. Κων/πολη 24/4
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	ε. "Αμπιτζάν 4/4
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	ε. Μόντροζ 1/5
ΑΡΕΘΗ	73	13631	δ. Σουέζ 20/4
ΑΡΕΘΗ Λ.	69	9343	α. Σαβάννα 28/4
ΑΡΕΘΗ Σ.	62	9124	άρχει Πειραιά
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	ε. Κάντα 26/3

ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	άρχει Πειραιά
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	α. Ν. "Ορλεάνη 15/4
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Ρίτσαρντς Μπαί 19/4
ΑΡΙΕΣ	60	7839	άρχει "Ιθάκη
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Πειραιά 17/5
ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΦΟΥ	73	20685	α. Ν. "Ορλεάνη 27/4
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	στη Λισσαβώνα 1/5
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	άρχει Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Σινγκάπουρ 27/4
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Μαπούτο 15/4
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Ρίο "Ιανέιρο 28/4
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	δ. Κων/πολη 4/3
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	ε. Σαβάννα 30/4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΩΝ	73	13633	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΡΙΩΝ	60	9959	οιδήθηκε Κάρσι
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Χόγκ Κόγκ 12/4
ΑΡΚ ΜΙΝΟΣ	76	5999	ε. Μότσουντ 28/4
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	άρχει Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	άρχει Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Π. "Οκχα 7/4
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	άρχει Στυλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Τζέντα 20/4
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	δ. Γιβραλτάρ 27/4
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Μπρισμπαίν 12/4
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	α. Πειραιά 18/4
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	υπό παραλαβή
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. "Αμπου Ντάμπι 28/3
ΑΡΜΕΝΙΑ Κ.	52	6906	στό Κουβέιτ 3/3
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Νταμόμ 26/4
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	ε. Σαβάννα 28/4
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Μπαλό Τέμ. 21/3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	ε. Σουέμα 27/4
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	30149	α. Χάμπτον 20/4 για Βραζιλία
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	άρχει Γάνδη
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	α. Μαπούτο 23/3 για Σμύρνη
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	άρχει Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	άρχει Λονδίνο
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	υπό ναυπήγηση
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Τουμπάρδο 26/4
ΑΣΙΑ	67	9525	α. Πειραιά 7/5
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	8478	άρχει Πειραιά
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	δ. Σουέζ 30/4
ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	προς Γκνάνσοκ 25/4
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	άρχει Πειραιά
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	ε. "Ανταμπίγια 27/2
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	61	9852	α. Χιούστον 10/4
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	8786	άρχει Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	άρχει Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	68	16112	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	δ. Σουέζ 16/4
ΑΣΤΕΡΟ'Ι'ΝΤ	60	6134	α. "Αλεξάνδρεια 11/4
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. "Υμουίντεν 14/4
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	άρχει Γαλαξίδι
ΑΣΤΥΝΑΕ	75	38611	α. "Αμμούργο 13/4
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	δ. Κω/πολη 22/4
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Φιλαδέλφεια 8/4
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	δ. Ντόβερ 14/4
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	α. Ντουμπρόβνικ 13/4
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ε. "Αμβέρσα 30/4
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	άρχει Πειραιά
ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	ε. Π. "Αρβουρ 19/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΩΝ	69	16229	άρχει Μαλάγακ Μπαί
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Πειραιά 31/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Πειραιά 25/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στην "Αλεξάνδρεια
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	77	35706	ε. Βαρκελώνη
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	63	6246	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	α. Μονφαλκόνε 18/4
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	ε. Πειραιά 6/4
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Σιγκαπούρη 20/4
ΑΤΡΕΒΙΔΑ	68	12936	άρχει Ντάρ ες Σαλάμ
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	δ. Παναμά 23/4
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ε. Γάνδη 21/4
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	δ. Σουέζ 25/4
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	α. Ν. "Ορλεάνη 7/4
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Σάο Σεμπασιάν 28/3
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Μόμπιλ 28/4
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	άρχει Χαλκίδα
ΑΥΡΑ	68	9624	άρχει Πειραιά
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	ε. Ρόττερνταμ 2/5
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	άρχει Ρίβερ Μπλαγκουώτερ
ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	άρχει Πειραιά
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ε. Σάν Νικόλας 22/4
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άρχει Γάνδη
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	στη Βρέστη 28/4
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. "Αμβέρσα 11/4
ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.)	56	16944	άρχει Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	68	3340	ε. Τζέντα 26/4
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	δ. Παναμά 28/4
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	άρχει Τρινκομάλη
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	ε. Τζέντα 27/4
ΒΑΓΙΑ	69	9985	στόν Πειραιά 25/4
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	άρχει Ζετούμπα
ΒΑΝΤΑ	66	13762	άρχει Τρινκομάλη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	άρχει "Αργοστόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Σιγκαπούρη 5/4
ΒΑΡΗ	82	22474	α. Π. Κήλογκ 14/4
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	άρχει "Αλιβέρι
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	α. Πειραιά 28/3
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	α. Λά Γκουλέτ 4/4
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827	α. Μόντρεαλ 19/4
ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Χάμπτον 21/4 για Μαρόκο
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	άρχει Λευκάδα
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. Τσίμπα 18/4
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ε. Ρόττερνταμ 1/5

BENI II.	77	16993	α. Μπάχια Μπλάνκα 7/5 για 'Ιράν
BENTZIOY (δ.)	66	39580	α. Μεθούλ Ρόδε 16/4
BENTZIOYPER (δ.)	74	38178	α. Άμστερνταμ 30/54
BERA.	65	20806	α. Άρσεν 27/4
BERG (μ.)	72	57527	ε. Βρέμη 28/4
BHTAGOUAIBB	66	10210	ε. Άσντοντ 27/4
BHTA ΜΠΑΛΚ.	63	9269	α. Ρουέν 11/4 για Βόλο
BHTAZAN.	66	19633	α. Αύγουστα 14/4
BHIGK.	62	13321	α. Άρσεν 27/4
BHIGKIA.	70	2818	δ. Άμβέρσα 22/2
BHIGKIA II.	68	12005	α. Άρσεν 27/4
BHIGKAPEN	60	6572	α. Άρσεν 27/4
BHINTZENIA	78	14568	ε. Γιοκχάμα 23/54
BHOLANTO (δ.)	72	119794	α. Άρσεν 27/4
BHOLETTA	81	16500	α. Κέιπ Τάουν 28/4
BHOLETTA.	65	15738	α. Άρσεν 27/4
BOMAP	71	16313	α. Άρσεν 27/4
BOPPAZ (δ.)	70	31464	α. Άρσεν 27/4
BOPPAZ	55	3736	α. Άρσεν 27/4
BYZANTA'N ENTHBOR (δ)	60	1434	α. Άρσεν 27/4
BYZANTINOS MONAPXHS	59	9374	α. Άρσεν 27/4
BYZANTION (μ.)	67	35041	α. Ρίο 'Ιανέιρο 27/4
BYTINA	75	15111	α. Τολέδο 21/4

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	α. Σηάτλ 27/3
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Π. Γουάσκοτ 23/4
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Π. Γουάσκοτ 23/4
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373	α. Π. Γουάσκοτ 23/4
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	α. Π. Γουάσκοτ 23/4
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Ν. 'Υόρκη 27/5
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Άμβούργο 11/4 για Κούβα
ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ	70	9778	α. Βομβόνη 25/4 για Τζέντα
ΓΕΡΟΣΤΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Καράτι 28/4
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝ	76	16037	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 20/4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 19/4
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΝΗΣ	67	15421	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/3
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	α. Άρσεν 27/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	66	15773	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	52	1699	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΠΟΥΛΟΣ	64	17509	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΝΙΛΑΚ	61	7585	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10871	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΡΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΡΚΑΝΤΕΡ	72	17971	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	72	14315	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΩΤΑ	62	10163	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΙΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54
ΓΚΑ'Ι'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.	71	8739	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/54

ΓΚΑΛ	70	15302	α. Π. Σαϊδ 26/4
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΑΛΦ ΡΙΟ	48	1192	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ Α'Ι'ΛΑΝΤ (δ.)	66	45251	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΑΡΡΟΥ	67	51844	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΚΑΟΥ	68	16275	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ	73	16439	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ	76	13036	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ	77	13027	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΗ.	65	7952	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΑΝ.	69	11148	α. Ρότερνταμ 1/5

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	72	14800	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ	78	12959	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ.	83	25200	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΓΚ.	72	43479	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΡΙΟΡ.	60	8940	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ.	77	10076	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	71	12202	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	63	15381	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ.	63	13516	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΒ.	69	26356	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΘ	66	20723	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΡΓΩ	58	7061	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΑΙΒ (δ.)	58	12732	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΕΡΟΣΤ	62	1427	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	75	19265	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΟΥΡΙΟΡ.	82	19555	α. Ρότερνταμ 1/5
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	α. Ρότερνταμ 1/5

ΔΑΝΑΟΣ.	84	14103	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΓΚ	58	10586	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II.	63	10085	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ-	63	8380	α. Ρότερνταμ 1/5
ΤΗΣ	58	16277	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	63	8872	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΙΑΚΛΗΣ	56	8243	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	58	13105	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	71	16379	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΙΑΣ	76	19166	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΙΔΥΜΟΙ	70	10378	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΙΔΩ	59	13393	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	67	44646	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΙΩΝΗ (δ.)	72	19162	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΡΟΥΦΟΡΟΣ	68	48687	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	64	17487	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΡΟΜΩΝ	65	20201	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΡΥΣ	66	48801	α. Ρότερνταμ 1/5
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	72	3847	α. Ρότερνταμ 1/5
ΕΥΣΤΟΣ	54	11313	α. Ρότερνταμ 1/5
ΕΩΔΩΝΗ (δ.)	69	12705	α. Ρότερνταμ 1/5
ΕΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	78	16326	α. Ρότερνταμ 1/5
ΕΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	72	16398	α. Ρότερνταμ 1/5
ΕΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	67	43231	α. Ρότερνταμ 1/5
ΕΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	α. Ρότερνταμ 1/5

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	ἀργεί Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεί Μπάσσα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Τζέντα 11/4
ΕΒΡΟΣ	62	20372	ἀργεί Γαλαξείδι
ΕΘΝΙΚ (δ)	75	125847	ἀργεί Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Κέιπ Τάουν 12/4
ΕΙΡΗΝΗ (δ)	73	68157	α. Τεργέστη 11/4
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	α. Στυλίου 1/4
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	α. Τζέντα 11/4 *
ΕΙΡΗΝΗ Δ	64	9406	δ. Βιρβλάτρ 18/3*

ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ)	72	113780	άρχει Πειραιά
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	α. Χαλκίδα 7/4 για Σαλβαντόρ
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στη Λιβύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ)	68	48687	α. ε. Ραϊτίγκ Πόιντ 12/4
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	άρχει Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	άρχει Γαλαξίδι
ΕΚΤΩΡ	70	16258	δ. Παναμά 75/4
ΕΚΤΩΡ	75	14523	α. Λός Πόλμας 31/3
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	α. Τερνέστη 6/4 για Βεγγάζη
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	α. Κριστομάλ 85/4
ΕΛΛΑΦΙ	68	19495	α. Τσιταγκόγκ 11/3
ΕΛΛΑΦΙΝΑ	73	14353	α. Κολούμπια ρίβερ 5/4
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	δ. Μπρουνοπούτελ 9/4
ΕΛΕΓ'ΙΣΤΡΙΑ I	64	10652	άρχει Στυλίδα
ΕΛΕΓ'ΙΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	δ. Παναμά 20/4
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ	63	10936	α. Νταμάμ 17/4
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	α. Λισαβόνα 18/4
ΕΛΕΝΗ Β. (δ)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΝΗ ΛΩΡΕΛ	61	7293	υπό παραλαβή
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	άρχει Γάνδη
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	α. Σαβόνα 6/4
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ)	66	48748	ε. Φιλαδέλφεια 275/4
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	δ. Κων/πολη 21/4
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	58	12025	άρχει Πειραιά
ΕΛΙΖΑ	69	6006	υπό παραλαβή
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	ε. Βιτώρια 17/4
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	α. Κέιπ τάουν 23/4
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	α. Πειραιά 10/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΕΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	α. Τζέντα 26/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	62	6846	στη Σιγκαπούρη 953
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝ	71	10328	α. Τζέντα 26/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	17172	στη Σιγκαπούρη 20/2
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕ'ΙΤΟΡ	78	17172	στη Σιγκαπούρη 12/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	72	8987	στη Νέα Υόρκη 21/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	στη Πειραιά 26/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΛ	75	3990	άρχει Σαρζά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	άρχει Έλευσίνα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	στο Π. Σαΐδ 13/3
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	72	8987	στη Νέα Υόρκη 953
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΝΘ	72	10329	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	10398	άρχει Έλευσίνα
ΕΛΛΗ	76	11282	στη Βενετία
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237	ε. Μομπάσα 21/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	δ. Γιβραλτάρ 12/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Ρίο 'Ιανέιρο 17/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	ε. Γάνδη 26/4
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Ρίο 'Ιανέιρο 16/4
ΕΛΛΟΡΑ (μ)	67	41660	α. Μπαντόρ 'Αμπάς 105/4
ΕΛΜΙΝΑ (μ)	69	54857	επιπλήθη άλλοδοποις
ΕΛΟΝΑ	69	6162	α. Επτάνησα 26/4
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	δ. Γιβραλτάρ 26/4
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ)	69	41478	προς Βοστώνη
ΕΛΠΑΝ	67	5487	α. Φιλαδέλφεια 24/3
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΣ	71	9685	α. Σάντα Φέ 22/3
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	δ. Σουέζ 18/4
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΟΣ	65	27830	ε. Βομβάη 1/3
ΕΜΟΥΛΙ (δ)	58	20590	άρχει Σιγκαπούρη
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	δ. Κων/πολη 21/4
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	α. 'Αμβούργο 29/4
ΕΝΤΗΒΟΡ	68	43339	άρχει Πειραιά
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	μετον. «ΕΙΡΗΝΗ Μ. II» (Λιβερ)
ΕΠΙΜΕΝΙΔΗΣ	73	8927	δ. Σουέζ 30/4
ΕΠΟΣ	77	9786	στη Γάνδη 175/4
ΕΠΟΣ	78	6053	α. Κάδιξ 24/4
ΕΡΗΝΙΟ	65	16405	άρχει Πειραιά
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ)	72	126140	ε. Λέγκχορν 27/4
ΕΡΜΗΣ	72	15951	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Ν. 'Ορλεάνη
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	ε. Ρότερνταμ 30/4
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (δ)	67	46248	α. Χιούστον 27/3
ΕΡΟ'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074	επισκευές Σιγκαπούρη 30/3
ΕΡΣΗ (δ)	68	45988	άρχει Χαλκίδα
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	δ. Σουέζ 4/4
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	α. Π. Σαΐδ 23/4
ΕΥΑ (δ)	81	41223	α. Μομπάσα 14/4
ΕΥΑ	59	11894	α. Λέικ Τσάρλς 1/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	64	2763	δ. Σουέζ 11/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	επιπλήθη άλλοδοποις
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	ε. Πειραιά 6/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	άρχει Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14809	α. Κουβέιτ 17/4
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	α. Πειραιά 24/2
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	άρχει Πειραιά
ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Καρατάι 18/4 για 'Ελλάδα
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/4 για 'Οδησσό
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Βανκούβερ 12/4
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	α. Νιούκαστλ 29/4
ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	ε. Δουνκέρκη 195/4
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	άρχει Πειραιά
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672	ε. 'Αμβέρσα 30/4
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	α. Τιμαρού 12/4
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άρχει Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	άρχει Πειραιά
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	ε. Βρέστη 19/4
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	άρχει Πειραιά
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	άρχει Χαλκίδα
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Τής 25/4
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ)	75	57160	ε. Χακάτα 20/4
ΕΦΗ	61	3791	α. Φός 29/4 για Πειραιά
			α. Γκάλφορτ 13/4
ΖΑΝΕΤ	66	4503	δ. Ντόβερ 20/4
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. 'Αμβούργο 29/4
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Ρίο 'Ιανέιρο 6/4
ΖΑΝΤΕ (δ)	69	54282	ε. Ρός Τανούρα 6/4
ΖΕΤΤΑ	71	20516	ε. 'Αμβέρσα 30/4
ΖΕΥΣ	60	11687	άρχει Πειραιά
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	δ. Σκώ 16/4
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Νιούκαστλ 19/4
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Π. Νουάρ 17/4

ΖΥΓΟΣ	76	19166	ε. Κέιπ Τάουν 20/4
ΖΥΓΟΣ	69	3490	άρχει 'Αστακό
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	άρχει Πειραιά
ΗΒΗ	70	2865	μεσογειακές μεταφορές
ΗΖΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	4617	άρχει Πειραιά
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	δ. Π. Σαΐδ 27/4
ΗΡΩ	65	23390	α. Νάπολη 27/4
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	ε. Π. 'Αρθρουρ 19/4
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	άρχει 'Αργοστόλι
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374	άρχει Λονδίνο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΕΙΛΑ	84	16794	α. Γουάλα 24/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	ε. Ν. Μαγκαλόρ 11/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ)	77	76088	α. Χάβρη 3053
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ε. Γένοβα 26/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	ε. Χιούστον 27/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794	α. Καρατάι 13/4
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	ε. Πειραιά 23/3
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ)	65	30490	δ. Παναμά 26/4
ΘΑΝΙΚ Ι.	61	9516	άρχει Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626	άρχει Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ)	69	51732	α. Κόρπους Κρίστι 2/3
ΘΑΣΟΣ (δ)	58	12532	άρχει Πειραιά
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444	ε. Μαπούτο 25/4
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Λός Πόλμας 19/4
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866	υπό παραλαβή
ΘΕΚΟΣ	78	16685	ε. Μπρισμπαίν 27/4
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477	α. Πειραιά 12/4
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 2/4
ΘΕΟΛΗΤΟΣ	65	41872	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ)	68	44863	α. Γένοβα 22/4
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ)	62	24749	στη Φορταλέζα (αποθήκη)
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	α. 'Αμβέρσα 28/4
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	ε. 'Αλεξάνδρεια 15/4
ΘΕΟΦΩΡΟΣ (δ)	75	18951	υπό παραλαβή
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ)	55	8992	άρχει Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Λός 'Αντζελες 29/3
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	υπό ναυπήγηση
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889	δ. Παναμά 24/4
ΙΑΣΩΝ	70	11489	άρχει Λονδίνο
ΙΚΑΝ	58	2882	άρχει Πειραιά
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	α. Τσάρλεστον 195/4
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	άρχει Στυλίδα
ΙΜΑΛΑ'Ι'Α	62	10981	άρχει Πειραιά
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931	άρχει Πειραιά
ΙΝΤΕΡΜΙΣΙΤΥ	51	3640	ε. Τσιταγκόγκ 753
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	α. Σαΐφ 7/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	α. Τζέντα 29/4
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002	άρχει Σιγκαπούρη
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	ε. Ν. Μαγκαλόρ 115/4
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Σάο Φραγκίσκο 27/4
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006	α. Μομπάσα 20/4
ΙΡΙΣ	72	4999	α. Χαλκίδα 10/5
ΙΘΕΙΣ	77	19166	α. Πρίνς Ρούπερτ 29/4
ΙΩ	69	8909	ε. 'Ιμινχάμ 275/4
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232	ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ)	61	22075	α. 'Αλεξάνδρεια 26/4
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631	α. Θεούτα 16/3
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	άρχει Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΪΡΑΚΗΣ	68	16227	α. Βιτώρια 175/4
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041	ε. Ρός Τανούρα 23/4
ΙΩΝ	71	11506	άρχει Λονδίνο
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	α. Νταμάμ 15/4
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322	α. Ντόρμπαν 185/4
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322	δ. Γιβραλτάρ 14/4
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ)	69	50998	άρχει Πειραιά
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Κολούμπια ρίβερ 23/4
ΚΑΒΟ ΠΕΪΡΑΤΗΣ	76	12772	προς Σαγκάη
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	δ. Γιβραλτάρ 25/4
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	α. Πειραιά 7/5
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558	α. Πειραιά 26/4
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μ)	67	34498	α. Ρίο 'Ιανέιρο 25/4
ΚΑΛΗΘΙΟΝΗ Α.	69	11329	δ. Μπρουνοπούτελ 16/4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Λ. 'Αντζελες 25/4
ΚΑΛΙΣΤΟ	56	5382	ε. Καρατάι 27/4
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	άρχει Λονδίνο
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	α. Φρητάν 18/4
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	επισκ. Σ. Τζών 26/4
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Λ. 'Αντζελες 275/4
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116	α. Τζάκσονβιλ 5/4
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037	α. Γκλάνστοουν 16/4
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ)	78	151225	ανάμενε Μπαχαρίν
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	α. Σ. Τζών 29/4
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600	δ. Κων/πολη 2/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Λ. 'Αντζελες 25/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κάσρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	68	15355	ε. Π. Σαΐδ 5/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113	α. 'Αμβούργο 26/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839	α. Καρατάι 8/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807	στο 'Αλγέρι 3/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	16098	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	68	23372	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	66	16048	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	ε. Σάντος 28/4
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	72	16366	α. Σηάτλ 20/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	60	9319	επιπλήθη άλλοδοποις
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	δ. Κέιπ Μπουλ 10/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	63	15819	άρχει Στυλίδα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ)	72	58185	α. Μίλφροντ Χάβεν 85/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Παράνγκουα 7/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	άρχει Βομβάη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531	α. Κοντράκτολ 21/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	α. Σίδνεϊ 26/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Φουτζέιρα 6/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	άρχει Νουεβίτας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ)	76	123648	α. Χάργκ 'Αιλ. 26/3
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊν 26/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595	ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/4
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961	άρχει Πειραιά
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23688	ε. Μπλιμπό 23/4
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Ροζάριο 2753
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391	ε. Χάιφα 29/4

ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Κάρντιφ 6/3
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	δ. Κων/πολη 25/3
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	ε. Σαντάνα 2953
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Μπ. "Αίρες 27/4
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. "Αμμόχωστο 2054
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Τακόμα 18/4
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	α. Τηροτόλι 1/5
ΚΑΣΟΣ	76	14983	ε. Μπ. "Αίρες 28/4
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	δ. Σουέζ 10/4
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	α. Χαλκίδα
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥ	59	4652	α. Πειραιά
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	26537	δ. Σουέζ 23/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	ε. Γένοβα 19/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	α. Ρότερνταμ 2854
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Κλέμε 3053
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Σιγκαπούρη
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Γαλαξίδι
ΚΑΤΙΕ	60	10187	α. Φός 14/4
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	
ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	α. Λ. "Αντζέλες 22/4
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Μορμουγκάο 27/4
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Χουέλα 12/4
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	ε. Λεξίος 19/4
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ	70	11256	α. Π. Φ. Σπαίν 25/4
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. Μπ. "Αίρες 7/3
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	ε. Κεμπέκ 1054
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	δ. Παναμά 17/4
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964	α. Χαλκίδα
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	8908	α. Π. Νουάρ 12/3
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	77	9.862	ε. Μ. Μαγκανούλ 13/4
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	δ. Σκώ 1954
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	δ. Παναμά 29/4
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	α. Χάλ 26/1 για "Αλγερία
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	δ. Παναμά 29/4
ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	α. Χάλ 26/1 για "Αλγερία
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	13907	μετ. «ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ»
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	στην Τερνόουζεν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΧΑΡΙΣ	58	5250	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	δ. Παναμά 29/4
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	α. Πειραιά 14/4
ΚΙΘΑΙΡΟΝΑΣ	61	15400	ε. Παναμά 29/4
ΚΙΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	α. Φός 17/3
ΚΙΩΛΟΣ	64	7891	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Τζέντα 23/3
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	δ. Π. Σαίδ 9/4
ΚΛΕΙΩ	58	8791	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Σχέζιν 16/4
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	δ. Κων/πολη 17/3
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Π. Χέτλαντ 3/3
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Τζέντα 954
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Βίλεμσχαβεν 20/4
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	ε. Σιγκαπούρη 12/4
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	ε. Σιγκαπούρη 15/4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Σινγκάγκ 2953
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Νόρβικ 17/4
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Σιγκαπούρη 22/3
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000	α. "Ελευσίνα 2/4
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	δ. Κων/πολη 9/4
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	δ. Κων/πολη 3053
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	ε. Ν. "Ορλεάνη 14/4
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΓΚΑΛΛΕΥ	67	7680	ε. Ν. "Υόρκη 15/4
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'ΣΟΝ	77	5539	ε. Ν. "Υόρκη 20/3
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	ε. Καζαμπλάνκα 15/4
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	α. "Αλεξάνδρεια 954
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	7689	α. Τζέντα 2/4
ΚΟΡΙΔΙΑ (δ.)	84	38000	α. Βαλτιμόρη 14/4
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	ε. Χαλκίδα
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	α. Χάλα 12/4 για Ραβέννα
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	α. Ν. "Ορλεάνη 12/4
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Σηάτλ 2/4
ΚΟΡΟΝΙΑ	70	11826	α. Βαλτιμόρη 14/4
ΚΟΣΜΙΚ	48	1594	ε. Χαλκίδα
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	4772	α. Τζέντα 3/4
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	α. "Αμμόχωστο 14/4
ΚΡΑΝΤΟΡ	47	1534	α. Ντουμπάι 14/4
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	75	7415	α. Μάλαισία 2853
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6475	α. Αύγουστα 1154
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ.	75	6084	α. Τζέντα 12/4
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	δ. Π. Σαίδ 16/4
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	α. Κόμπε 3/4
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Τζέντα 2/4
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. "Αμμόχωστο 17/4
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Τερνίτ 12/4
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	δ. Π. Σαίδ 20/3
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	δ. Σουέζ 13/4
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832	δ. Σουέζ 1/4
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Κόμπε 3/4
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Τζέντα 2/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. "Αμμόχωστο 17/4
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Τερνίτ 12/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	δ. Π. Σαίδ 20/3
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	δ. Σουέζ 13/4
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	δ. Σουέζ 1/4
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	α. Κόμπε 3/4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Τζέντα 2/4
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	α. "Αμμόχωστο 17/4
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Τερνίτ 12/4
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	δ. Π. Σαίδ 20/3
ΚΡΙΟΣ	59	16875	δ. Σουέζ 13/4
ΚΡΙΟΣ	75	7028	δ. Σουέζ 1/4
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Κόμπε 3/4
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	α. Τζέντα 2/4
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. "Αμμόχωστο 17/4

ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. "Ασόντον 9/4
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	ε. Ρότερνταμ 26/3
ΚΡΟΥΣΕ'Ι'ΝΤΕΡ	58	1596	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Βίλα Κονστιτιούσιν 14/4
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	ε. Σάντος 954
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. "Αμμόχωστο 12/4
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Γένοβα 12/4
ΚΥΜΑ	60	7758	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	α. Πρίνς Ρούπερτ 2/4
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	α. Λάσ Πάλας 1054
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	ε. Σιγκαπούρη 10/4
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	ε. Φρήτσον 10/4
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	δ. Σκώ 14/4
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Τζέντα 21/3
ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'	68	4350	α. Π. Σαίδ 23/3
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 12/4
ΛΑΙΔΗ ΚΑΤΙΝΑ	59	2850	ε. Ντουμπάι 12/3
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	δ. Παναμά 954
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	2925	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΑΚΥ	73	6683	ε. Μπ. "Αμπίς 27/3
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	α. Φουτζέιρα 18/3
ΛΑΚΥ ΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ	81	7000	ταξίδια Λούμπεκ - Μάλμο
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Θέουτα 14/4
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Ρουέν 26/4 για Αίγυπτο
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Ριγίκα 31/3
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. "Ελσινόρε 14/4
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Ντόβερ 1954
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	α. Βαλτιμόρη 27/4
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΕΔΕΑ	63	17879	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΕΝΑ ΙΙ.	68	15761	δ. Π. Σαίδ 24/4
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ	68	10618	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στη Λισσαβόνα
ΛΕΤΟ	67	38145	ε. Χαλκίδα
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	60	4489	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Ντόρ ες Σαλάαμ 19/4
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΕΩΝ	75	15684	στο "Ιράν 8/3
ΛΕΩΝ	72	2311	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Π. "Οκχα 30/3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΗΔΑ	63	8566	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΙΜΠΕΕΠΟΡΤ	83	19343	α. Χάμπτον 29/4
ΛΙΜΠΕΕΠΡΕΣ	82	19337	α. "Αλμέρια 11/4
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	α. Ν. "Ορλεάνη 27/4
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	α. Χάβρη 22/4
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	ε. Ν. "Υόρκη 25/4
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Σάντος 16/4
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	ε. Καλκούτα 28/4
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. "Αμμόχωστο 28/4
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΙΦ	68	9650	ε. Τζέντα 2354
ΛΙΟΓΑΛΤΥ	69	9045	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Λονδίνο 1/5 για "Αμμόχωστο
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Κολομβία 19/4 για "Ιαπωνία
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	64	6549	ε. Χαλκίδα
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Λός "Αντζέλες 20/4
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ν. "Ορλεάνη 29/4
ΛΟΥΣΥ	74	16006	ε. Τζακάρτα 26/3
ΛΥΔΙ	70	14878	δ. Π. Σαίδ 16/4
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Ρίβερ Φώλ
ΛΥΡΑ	67	41914	α. Ρίβερ Φώλ
Μ. Γ. ΣΙΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Ντόρμπαν 20/3
ΜΑΓΔΑΛΑΝΗ Κ.	58	4585	στην "Ακαμπα
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Χόγκ Κόγκ 1954
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Λά Πλάτα 24/4
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. Ρίβερ Φώλ
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Διαμάντε 24/4
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	α. Μπεζάνια 26/5
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	δ. Παναμά 2953
ΜΑΙ'Υ'ΣΑΝ ΙΙ.	58	5376	δ. Σουέζ 16/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Τενερίφ 14/4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	ε. Ρότερνταμ 3054
ΜΑΚΡΑ	73	8957	α. Ρίβερ Φώλ
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Ρίβερ Φώλ
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	α. Μόνγκοταντ 24/4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Ρίο "Ιανέιρο 1954
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. "Αλ Ρουές 25/4
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	δ. Κων/πολη 22/4
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Μπ. "Αίρες 19/4
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	α. Ρίβερ Φώλ
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ	68	18525	δ. Σουέζ 25/4
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Σάφι 23/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	α. Μορμουγκάο 31/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Π. "Ελίζαμπεθ 2754
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. "Αλεξάνδρεια 24/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Μορμουγκάο 1954
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Ρότερνταμ 1854
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	α. Ρίβερ Φώλ
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ	62	8967	α. Κολόμπο 24/4
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Μπρουνομπούτελ 31/3
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Βρέμη 1/5
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	α. Ρεγιονιόν 21/4
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	α. Ρίβερ Φώλ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	α. Ρίβερ Φώλ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙΙ.	49	6607	α. Ρίβερ Φώλ

ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	α. Πειραιά 15/5
ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Κέιπ Τάουν 22/1
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Ντάρμπαν 9/4
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Ρίο 'Ιανέιρο 16/4
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Τζέντα 7/4 για Μπουσάν
ΜΑΡΙΑ	70	9101	α. Τσάχ Μπαχάρ 8/3
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Καραίοι 22/3
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/4
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565	α. Ρότερνταμ 26/4
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Βανκούβερ 22/4
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51802	α. Μπωμόντ 6/3
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	α. Χόγκ Κόγκ 4/4
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	α. Μάλτα 17/4
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Γιβραλτάρ 6/4
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. 'Αλγκεθίρας 23/3
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	δ. Γιβραλτάρ 27/52
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Ντάρμπαν 19/4
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΙ'Θ (δ.)	66	42799	α. Γένοβα 8/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	ε. Ρότερνταμ 28/54
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Ν. 'Υόρκη 23/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VIII (δ.)	75	68411	δ. Σουέζ 26/4
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Κουβέιτ 3/4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	ε. Μοντεβιδέο 30/4
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Αύγουστα 7/4
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	α. Λάς Πάλμας 27/4
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14569	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/4
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Σάο Φραγκίσκο 25/4
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	ε. Μολέτα 16/4
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	δ. Μπρουνομπουτέλ 19/4
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	α. Λ. 'Αντζελες 24/3
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	άρχει Σετομπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Χάμπτον 16/4
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	δ. Κων/πολη 8/4
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Βομβάρη 8/3
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Βίλα Κονσταντινούσων 26/4
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Τζέντα 6/4
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Ντουμπάι 12/4
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Ντάρμπαν 19/4
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Χιούστον 30/3
ΜΑΡΣ	48	3508	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΥΛΙΑ	70	15866	άρχει Στυλίδα
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Λ. 'Αντζελες 20/4
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Μπ. 'Αίρες 24/4
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	α. Πειραιά 4/5
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	α. Ούντεβάλια 19/4
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	ε. Μπουσάν 29/3
ΜΑΤΘΙΔΑ	65	7696	άρχει Πειραιά
ΜΑΤΙΝΑ	63	2911	επωλ. άλλοδαπούς

ΜΕ'Ι' ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	δ. Σουέζ 29/4
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/4
ΜΕΛΟΙ'	68	8887	ε. Κακούτα 23/4
ΜΕΛΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	άρχει 'Αλιβέρι
ΜΕΛΩ Χ.	68	10355	α. Ρότερνταμ 4/4 για 'Ιράν
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	α. 'Αμστερνταμ 13/4
ΜΕΛΤΕΜΙ III	68	15761	δ. Ντόβερ 19/4
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Μπιζέρτα 19/4
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	α. Πειραιά 17/5
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Τερνέστη 25/4
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	α. Κων/πολη 18/4
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	δ. Κων/πολη 18/4
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Π. Σαΐδ 16/4
ΜΕΝΤΤΖΟΥ	57	3709	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Καραίοι 11/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. 'Αμστερνταμ 1/5
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	α. μένα δλ 'Αχμάντι 25/4
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	α. 'Αμστερνταμ 17/4
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	δ. Παναμά 19/4
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ.)	70	17355	α. Σάροχ 19/4
ΜΕΣ. ΓΗ (δ.)	71	17355	δ. Σκώ 21/4
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ.)	70	17355	α. Τρίπολη (Λιβάνου) 23/4
ΜΕΣ. ΘΕΑ (δ.)	73	17718	α. Ν. 'Υόρκη 17/4
ΜΕΣ. ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	α. Τής 29/4
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/4
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/4
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/4
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/4
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/4

ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	δ. Π. Σαΐδ 25/4
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	57	5289	α. Κουβέιτ 13/2
ΜΙΝΑ	67	12843	ε. Παράναγκουα 23/4
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Τσάρλεστον 22/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1595	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Φόξ 25/4
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Γκάλβεστον 19/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Παραμαρίμπο 25/3
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Ντεμεράρα 20/4
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 27/4
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζέντα 28/4
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Τσιότζια 27/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζέντα 25/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη

ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Χάμπτον 20/3 για 'Αλγερία
ΜΙΡΕΝΕ	68	4996	δ. Παναμά 11/4
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Λάς Πάλμας 22/4
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Π. Κεμπλα 9/4 για 'Ιαπωνία
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλα.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ροζάριο 11/4
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Φιλαδέλφεια 27/4
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Πειραιά 22/4
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. 'Αμβέρσα 17/4
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	δ. Παναμά 27/3
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άρχει Σάρζα
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Χόγκ Κόγκ 15/4
ΜΗΝΜΟΣΥΝΗ	68	36168	ε. Γκάνοκ 25/54
ΜΟΜΠΙΑΤΑ (δ.)	69	47958	ε. Μιλάρο 31/3
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Ρότερνταμ 29/4
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	άρχει Πειραιά
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. 'Αμβούργο 30/54
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	δ. Σουέζ 24/4
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129	α. Χάρβη 28/4
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	α. Βαλτιμόρη 28/54
ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	α. 'Ικόνια 19/4
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. 'Αλεξάνδρεια 26/4
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	ε. Λίβερπουλ 16/4
ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	α. Πειραιά 24/5
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	α. Λ. Πάλμας 2/4
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	άρχει 'Αργουστόλι
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Σ. 'Αίβας Μπαϊν 25/4
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	δ. Παναμά 18/4
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Ρότερνταμ 18/5
ΜΠΗΛΙΦ	71	9564	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΙΑ	75	7246	επωλήθη άλλοδαπούς
ΜΠΛΟΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	60	8573	άρχει Πειραιά
ΜΠΛΟΥ ΜΠΑ'Υ	63	9657	δ. Κων/πολη 18/4
ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	α. Σαβόνα 16/4
ΜΠΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	3621	α. Ράς Τανούρα 7/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Σιγκαπούρη 14/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	άρχει Πειραιά
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	άρχει Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	άρχει Στυλίδα
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'Ι'Σ	54	6103	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	α. 'Αμβέρσα 14/4
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948	άρχει Ρίβερ Φάλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άρχει 'Ελευσίνα
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	α. Φουτζέιρα 31/3
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. 'Ιταζάι 29/54
ΜΥΛΟΙ	61	13092	άρχει Ρότερνταμ
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Σάν Χουάν 14/4
ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	α. Νάπολη 28/4
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχει Γαλαξειδί
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άρχει 'Αργουστόλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	9564	α. Σαβόνα 7/4 για Πειραιά

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι' ΤΟΡ	66	20199	άρχει Γάνδη
ΝΑ'Ι' ΑΝΤ	75	35561	α. Γιοκχάμα 23/4
ΝΑΕΟΣ	70	8825	α. 'Αμβέρσα 18/2 για 'Αλγέρι
ΝΑΕΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	80	10982	α. Βανκούβερ 25/4
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Σιγκαπούρη 17/4
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχει Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	άρχει Τζέμπελ 'Αλι
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	άρχει Πειραιά
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	α. Πειραιά 26/3
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	ε. Μπ. 'Αίρες 27/4
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. 'Αμβέρσα 22/4
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Σ. Τζών 15/2
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Λιμπερντάντ 13/4
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	ε. Νάρβικ 30/54
ΝΕ'Ι' ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει 'Ελευσίνα
ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57829	α. Τουμπάρδο 18/54 για Τής
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Λονδίνο 27/4
ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	άρχει Πειραιά
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Γάνδη 13/4
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Κέιπ Τάουν 20/4
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	άρχει Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Σιγκαπούρη 26/4
ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	α. Μάλτα 1/3
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ"	72	9606	στη Λά Γκουέρα 23/4
ΝΕΣΤΩΡ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	άρχει Γαλαξειδί
ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	άρχει Πειραιά
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	ε. Κόκολα 23/4
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	άρχει Πειραιά
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	α. Τσίμπα 11/4 για Περσικό
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	α. Τσίμπα 11/4 για Περσικό
ΝΗΣΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5693	α. Τσίμπα 11/4 για Περσικό
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Σιδνέϊ 954 για Εξείνιο
ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	α. Γιβραλτάρ 17/4
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. 'Αμβούργο 29/54
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/4
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	δ. Σουέζ 26/5 για Νάντη
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	άρχει Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	άρχει 'Αλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ν.	69	10445	επωλήθη άλλοδαπούς
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	ε. Τρίπολη (Λιβάνου) 20/4
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	άρχει Πειραιά
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. 'Ικόνια 20/4 για Πειραιά
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	δ. Π. Σαΐδ 22/4
ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	άρχει 'Αλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	άρχει Στυλίδα
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	α. Σιγκαπούρη 26/4
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Σιγκαπούρη 26/4
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	α. Σιγκαπούρη 26/4
ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	62	15110	α. Σιγκαπούρη 26/4
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	άρχει Μπελέμ
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	ε. 'Αλεξάνδρεια 26/5

ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	άρχει Γαλαξειδί
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	66	22260	δ. Κων/πολη 25/4
ΝΤΑΝΙΕΛ (δ.)	59	12299	ε. Μομπάσα 28/12
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Ντάρμπαν 17/4
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Μπαμόντ 30/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	α. Σάφι 23/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Χιούστον 30/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Καλαμπάρ 14/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Μόντρεαλ 27/4
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	ε. 'Αμβέρσα 30/4
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	65	7700	άρχει Γαλαξειδί
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/4
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	άρχει Μπλάγουότερ
ΝΤΕΝΙΣ Μ	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	ε. Κόπερ 23/4
ΝΤΙΕΓΚΟ	67	3315	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.)	59	12463	δ. Παναμά 30/4
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Σιγκαπούρη 8/4
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	άρχει Πειραιά
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	δ. Γιβραλτάρ 10/4
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ε. Μπανόνα 8/4
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	α. Πειραιά 25/4 για 'Οδησό

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	σημαία Παναμά
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. 'Οακχαμ Νές 29/4
ΟΛΓΑ Κ	66	3024	άρχει Πειραιά
ΟΛΚΟΥΖ	60	3030	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Ντάρμπαν 29/4
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	ε. Πειραιά 21/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Ρότερνταμ 1/5 για Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ (δ)	75	43744	α. Γένοβα 19/4 για Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Λ. 'Αντζελες 1/5 για Α. 'Ανατολή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Σάο Σαμπασιό 15/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Μπάχια Μπλάνα 7/4
ΟΛΥΘΙΑ	72	11946	α. Π. Κέλανγκ 22/4
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑ'Γ'ΟΝ	63	14595	άρχει Πειραιά
ΟΡΑ'Γ'ΟΝ	65	3034	α. Σαβόνα 28/4
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	δ. Μπρανσμπούτελ 5/4
ΟΡΟΒΟ	59	2481	άρχει Πειραιά
ΟΡΥΣ (δ.)	59	12868	ε. Φαλκονάρα 17/4
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Μομπιλ 29/4
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	υπό ναυπήγησης
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	άρχει Μπιλμπάο
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Κέιπ Τάουν 13/4
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	82	18818	άρχει Καουέρι
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	άρχει Πειραιά
ΟΤΖΚΟΥ	60	2981	άρχει Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	60	7504	άρχει Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥ'Ι'ΝΣΤΟΝ	70	15579	άρχει Στυλίδα
ΟΥΛΤΙΜΑ	71	9372	ε. Σχίζεσιν 17/4
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Ματάλ (άποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Γκέλα 7/4
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4089	άρχει Χαλκίδα
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	άρχει Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	υπό παραλαβή
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ	63	15377	δ. Π. Σαϊδ 19/4
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στο Λάγος 30/12
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	άρχει Γκρέιτ Μπίτερ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363	άρχει Σιτουμπάλ
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΑΙΑΝ	60	9317	άρχει Στυλίδα
ΠΑΚΤΩΛΟΣ	59	7052	α. Πειραιά 10/4
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5149	στη Βομβάη
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	άρχει Στυλίδα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Τζέμπελ 'Αλι 24/3
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	α. Πειραιά 5/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Η.	71	3646	μετον. «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (ΕΛΛ.)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	α. Κάδιξ 26/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	58	8764	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	ε. Σαντάντερ 9/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	ε. Λάγος 10/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	ε. Κων/πολη 22/4
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	δ. Παναμά 21/4
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	α. Λισαβώνα 4/4
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Σόρεχαμ 26/4
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Σουέζ 25/4
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Γκόβ 10/4 για Ρότερνταμ
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. 'Αδελαιδά 3/4
ΠΑΡΓΑ	59	10065	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	άρχει Γερμανία
ΠΑΡΟΣ	65	8883	ε. Τζέντα 16/4
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	ε. Σάνκ 'Ανκορ 29/4
ΠΑΣΑΔΕΝΑ(δ.)	67	45127	ε. Πειραιά 25/3
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	65	38116	α. Βερντόν 19/4
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	α. Γιούρπορτ 20/4
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Λάγος 31/3
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	α. Πειραιά 6/3
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Κάρντιφ 30/4
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	δ. Κων/πολη 25/4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	α. 'Ικόνιο 17/4 για 'Ιταλία
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	ε. Γέμα 19/2

ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	στο Χόγκ Κόγκ 17/4
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Τερνέστη 29/4
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	ε. Π. Σαϊδ 21/5
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Κόμπε 21/5/4
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Σιμπενίς 25/4
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΜΠΑΝ	70	9870	α. 'Αμβέρσα 5/4 για Τρίπολη
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	δ. Π. Σαϊδ 21/4
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	ε. Καουσιόνγκ 16/1
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	α. 'Αμστερνταμ 14/4
ΠΕΡΛ ΜΠΑ'Ι'Υ	71	9623	α. Ρουέν 9/4 για 'Αγγέρι
ΠΕΡΛΑ	69	4718	δ. Κων/πολη 24/4
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/3
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Κάντα 7/4
ΠΕΤΡΕΛ	74	13036	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΠΕΤΡΟΛΑ 16 (δ.)	57	12257	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	ε. Τζέντα 28/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Κεύχάν 13/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	α. Πειραιά 16/4 για Λιβύη
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιά 27/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Τζέντα 20/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	άρχει Βομβάη
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Ι'Τ	57	8776	ε. Σύνδευ 26/4
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Πειραιά 16/5
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	ε. Μπιζέρτα 7/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Μομπάσα 13/4
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Βανκούβερ 24/4
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	α. Π. Σαϊδ 16/4
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	α. Ν. 'Υόρκη 2/3
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	ε. Καλούμπια 28/4
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	άρχει 'Ιταία
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	άρχει 'Αστακό
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	68	3035	άρχει 'Υγουμενίτσα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ	56	6198	άρχει Στυλίδα
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	άρχει Πόρτλαντ
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	άρχει Γαλαξειδί
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	δ. Δαρδανέλλια 8/4
ΠΙΝΤΟ	63	14203	υπό παραλαβή
ΠΙΝΤΟ	82	32300	ε. Βρέμη 29/4
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	άρχει Λομπίτο
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	α. Σάν Χουάν 12/4
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	άρχει Γαλαξειδί
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	α. Τής 29/3
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	δ. Παναμά 28/4
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	ε. Λας Πάλμας 30/4
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ	68	5523	ε. Πειραιά 23/4
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Σάλλομ Βόε 26/4
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	α. Ρίο Γκράντε 11/4
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	62	17953	άρχει Πειραιά
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	υπό παραλαβή
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/4
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Π. Σαϊδ 19/4
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Σιγκαπούρη 24/4
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	άρχει Πειραιά
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	ε. Πειραιά 21/4
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Χάβρη 10/4
ΠΟΡΗ Π.	77	10558	ε. Βαρκελώνη 25/4
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	επισκευές Πειραιά
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	α. Καλδέρρα 20/3
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	α. Π. Νουάρ 12/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	α. Τζέμπελ 'Αλι 22/4
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	στο Σουέζ (άποθήκη)
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	δ. Π. Σαϊδ 20/4
ΠΟΥΝΕΝΤΣ	68	9650	α. Σιγκαπούρη 9/4
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	68	10722	α. 'Οακχαμ Νές 24/4
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	σημαία Παναμά
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	άρχει 'Αστακό
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	δ. Π. Σαϊδ 7/4
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Χάμπτον 1/5 για Ρωσία
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	α. Μπάρις Χάρμπορ 15/4
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	ε. Σεπετίμπα 20/4
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	α. Πόρτ 'Αρθουρ 19/4
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691	α. Σιγκαπούρη 25/4
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	δ. Π. Σαϊδ 23/4
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	δ. Π. Σαϊδ 29/4
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ε. Λύτελον 29/4
ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Πειραιά 22/3
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	δ. Μπρουσμπούτελ 17/4
ΡΑ'Ι'ΝΑ	70	14609	α. Σιγκαπούρη 15/4
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	59	12413	δ. Κων/πολη 20/4
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249	στο Τζιμπούτι 5/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 1 (δ.)	77	18325	α. Αυγούστα 20/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Αυγούστα 25/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 3 (δ.)	78	69016	δ. Π. Σαϊδ 28/4
ΡΕΑ	71	9025	α. Σάντος 6/4
ΡΕΑ	56	4275	άρχει Πειραιά
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	ε. 'Αμπιζάν 4/4
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	δ. Εσκούμινς 26/3
ΡΕΝΑ	72	14651	στον Πειραιά 12/4
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.	68	30294	ε. Κολούμπια 15/4
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	άρχει Τρινκομάλη
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ'	63	14961	άρχει Πειραιά
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Λάγος 12/4
ΡΗΝΗ	63	15929	άρχει Πειραιά
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	άρχει Πειραιά
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	α. Σάντος 12/4
ΡΙΒΑ	63	10299	άρχει Γαλαξειδί
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599	α. Λομέ 10/1
ΡΙΟ	75	9112	επισκευές Ντάρμπαν 10/4
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	άρχει Γαλαξειδί
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	δ. Παναμά 26/3
ΡΙΟ ΝΑΝΕΣ	68	24198	ε. Πειραιά 19/4
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΠΟ	57	4931	άρχει Λευκάδα
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	άρχει 'Αλιβέρι

ΡΟ—ΡΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	71	1552	στή Μομπάσα 18/4	ΣΚΛΗΡΙΩΝ.....	69	9057	δ. Κων/πολη 13/3
ΡΟΑΝ (δ).....	59	12270	ε. Πειραιά 14/3	ΣΚΟΡΠΙΟΣ.....	77	19166	ε. Σάν Νικόλας 20/4
ΡΟΔΟΣ.....	55	3370	άρχει Πειραιά	ΣΚΥΠΤΡΟΝ.....	70	21777	ε. Τουτικορίν 23/4
ΡΟΔΟΣΙ.....	67	15362	ε. Ν. Υόρκη 14/4	ΣΚΥΡΩΝ.....	64	17487	άρχει Πειραιά
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ).....	60	20416	α. Μαπούτο 5/4	ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ.....	63	2211	α. Τζέντα 28/4
ΡΟΖΑΡΙΟ.....	71	9077	άρχει Πειραιά	ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ.....	66	8534	άρχει Γαλαξειδί
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160	άρχει 'Αργασόλι	ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ).....	67	2439	άρχει Τζέντα
ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611	α. Τενερίφη 23/4	ΣΟΝΙΝΤ.....	68	11659	α. Ντακόρ 9/4
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ).....	71	77049	άρχει 'Αλιβέρι	ΣΟΥΑΝ.....	63	5404	άρχει 'Εμδεν
ΡΟΝΣΟΝ.....	63	6100	ε. Πειραιά 22/2/83	ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ).....	61	20433	α. Μπιλμπό 25/4
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	69	2997	στον Τάραντα 8/3	ΣΟΥΕΡΤΕ.....	63	4803	άρχει 'Ελευσίνα
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ.....	72	4932	στο Ντάρμπαν 27/2	ΣΟΥΝΙΟΝ.....	68	13894	α. Γάνδη 25/4
ΡΟΝΧΙΑ.....	63	6063	στον Πειραιά	ΣΟΦΙΑ Κ.....	71	15696	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/4
ΡΟΞΑΝΑ.....	78	11348	α. Πειραιά 10/4	ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364	α. Χιούστον 4/4
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ.....	68	4207	άρχει Πειραιά	ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ).....	65	42810	άρχει Γάνδη
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ.....	64	4464	άρχει Πειραιά	ΣΠΙΡΙΤ.....	64	10595	α. Τζέντα 26/4
ΡΟΥΛΑ.....	62	811	α. Λομέ 31/3	ΣΠΥΡΟΣ (δ).....	65	31296	ε. Μέθυλ 22/4
ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	64	7606	στή Μομπάσα 3/5	ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/4
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	65	14493	α. Σουέμα 29/4	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ).....	64	41260	ε. Χουέλα 21/4
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ).....	63	31248	α. Ν. Μογκάλор 6/4	ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118	δ. Κων/πολη 31/3
ΣΑΛΑΜΙΣ.....	63	9579	άρχει 'Αλιβέρι	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ.....	56	8878	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ.....	68	4598	α. 'Ιμμουνιτέν 11/3	ΣΤΑΜΥ.....	72	30315	δ. Σκάω 19/4
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑ'Ι'Τ.....	71	4995	ε. Σαβόνα 30/4	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ.....	67	39403	υπό παραλαβή
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	70	7005	α. Μασσαλία 20/3	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334	α. Τενερίφη 26/4
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ.....	70	5951	δ. Ντόβερ 9/4				
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ.....	69	6054	δ. Κων/πολη 19/4	ΣΤΑΡ (δ).....	56	10287	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ.....	68	9812	α. Ντουάλα 7/4	ΣΤΑΡ.....	64	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'.....	71	7013	ε. Σπέζια 19/4	ΣΤΑΡ Ι.....	58	7100	άρχει Λευκάδα
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ.....	71	8628	ε. Πειραιά 21/4	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ.....	72	18876	α. Λονδίνο 26/4
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ.....	71	5963	δ. Ντόβερ 14/4	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	α. Σιγκαπούρη 14/4
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑ'Υ.....	71	6189	α. Βενετία 16/4	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ.....	73	14667	α. Λ. 'Αντζέλες 4/4
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ.....	71	8647	α. Ντάρ -ε- Σαλάαμ 31/3	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΟΡ.....	73	14667	ε. Γουανγκαρέι 23/4
ΣΑΜΟΣ.....	66	17208	άρχει Πειραιά	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886	α. Σίμα 20/4
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ.....	61	6598	στο Πόρτ ορ Σπαιν	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ.....	73	18892	ε. Πρίνς Ρούπερτ 1/5
ΣΑΜΟΣ ΣΗ.....	65	5651	άρχει Πειραιά	ΣΤΑΡ ΣΙΠ.....	62	4357	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ.....	66	1597	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΡΛΕΤ.....	77	9861	α. Σιγκαπούρη 16/4
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ.....	65	5775	α. Ρότερνταμ 26/3	ΣΤΑΣΙΑ.....	70	16644	α. Κουβέιτ 1/4
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	65	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....	71	1584	ε. Βαρκελώνη 29/4
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ).....	65	2916	άρχει Πειραιά	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ).....	76	163810	άρχει 'Ελευσίνα
ΣΑΜΠΛ (δ).....	57	13247	δ. Κων/πολη 21/4	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.....	69	16789	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ.....	72	11506	άρχει Πειραιά	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.....	52	2445	άρχει 'Αμπιτζάν
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	75	29260	α. Πειραιά 16/4	ΣΤΕΛΛΑ.....	69	23472	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	72	11505	άρχει Πειραιά	ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ.....	55	8021	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ.....	68	11002	ε. Μόκχα 9/4	ΣΤΕΝΙΕΣ.....	59	6678	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	15338	α. 'Ασταντ 25/4	ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432	ε. Βενετία 27/4
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	77	11264	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/4	ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	60	2517	στο Σουέζ
ΣΑΝ ΤΑ'Ι'ΡΟΝΑ.....	81	10990	α. Χάλιφα 30/4	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	α. Μομπίλ 31/3
ΣΑΝ ΤΖΩΝ.....	79	10600	α. Γουέστερβικ 30/4	ΣΤΟΡΚ.....	70	15302	α. Πειραιά 20/4
ΣΑΝ ΤΖΩΝ.....	67	10329	άρχει Τρινκομάλη	ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ.....	56	8818	α. Πειραιά 10/2
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	71	9084	άρχει 'Ελευσίνα	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ).....	67	39135	άρχει Γκουαγιακούλ
ΣΑΝΑΡΑΒΑΚ.....	79	10996	ε. Π. ορ. Σπαιν 28/4	ΣΤΡΥΜΩΝ.....	69	16229	α. Κέιτ Τάουν 19/4
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ.....	79	10000	α. Σ. Τζών 27/4	ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΣΕΤ.....	78	9864	α. 'Αλεξάνδρεια 17/4	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ).....	72	70507	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ.....	75	1999	α. Πειραιά 14/4	ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576	δ. Π. Σαϊδ 28/4
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ).....	61	20581	άρχει Πειραιά	ΣΥΡΑ.....	77	16380	α. 'Αλεξάνδρεια 22/4
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ.....	67	6160	α. 'Αλεξάνδρεια 24/4	ΣΥΡΟΣ.....	64	5237	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ.....	72	9883	ε. Ελ Χαμραβέιν 28/4	ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	66	7952	α. Σχέσιν 22/4
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	78	9773	α. Π. ω. Πρίνς 12/4	ΣΧΙΝΙΑΣ.....	65	10115	άρχει Γαλαξειδί
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ.....	78	13646	ε. Κολόμπο 21/4	ΣΩΚΡΑΤΗΣ.....	58	8584	άρχει 'Ιθάκη
ΣΑΞΕΣΟΡ.....	58	11946	άρχει 'Ασπρα Σπίτια	ΣΩΤΗΡ.....	62	21099	α. Πειραιά 11/2
ΣΑΞΕΣΟΡ ΙΙΙ.....	76	16993	στή Τζέντα 26/2	ΤΑΑΜΠΟ.....	77	10185	α. Λομέ 5/4
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	70	16263	δ. Κων/πολη 25/4	ΤΩΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ.....	78	5778	άρχει Πειραιά
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	72	16402	ε. 'Ακαμπα 13/4	ΤΩΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	78	5777	άρχει Πειραιά
ΣΑΠΦΩ.....	63	17876	άρχει Πειραιά				
ΣΑΡΩΝΙΚ.....	79	5801	άρχει Ρίο 'Ιανέιρο	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ).....	66	38260	ε. Αύγουστα 25/4
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	67	4281	άρχει Μπράγκς	ΤΑΚΗΣ Η.....	57	6508	άρχει Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	57	9001	άρχει Λομπίτο	ΤΑΚΤΙΚ (δ).....	74	105422	άρχει Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΣ.....	62	13714	άρχει Πειραιά	ΤΑΛΑΒΕΡΑ.....	61	7399	άρχει Γάνδη
ΣΕΛΑΣ.....	63	10947	άρχει Γαλαξειδί	ΤΑΝΙΤ (δ).....	75	4525	α. Ταρρακόντα 16/3
ΣΕΜΕΛΗ.....	64	9962	ε. Γκέιμς 9/4	ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ.....	79	12958	ε. Π. Σαϊδ 22/4
ΣΕΜΙΡΑ.....	65	11928	α. Σάντος 11/4	ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.....	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583	α. Βαλένθια 21/4	ΤΑΟΥΦΑΟΥ.....	76	11768	α. Ρίο Γκράντε 4/3
ΣΕΝΑΝΤΟΑ.....	74	16273	α. Νάπολη 7/4	ΤΑΡΕΚ.....	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ).....	76	81438	άρχει Πειραιά	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ.....	82	15400	ε. Τής 23/4
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228	στο Ντουμπάι 2/5	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ.....	78	11562	δ. Παναμά 21/4
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	72	47869	δ. Π. Σαϊδ 21/4	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν.....	73	19420	δ. Μόντρεαλ 29/4
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ.....	69	12061	δ. Κων/πολη 12/4	ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ.....	80	15369	δ. Μπρουκλίν 11/4
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ.....	68	34640	α. Τζέντα 15/5	ΤΑΞΙΑ (δ).....	69	63989	άρχει Πειραιά
ΣΗ ΚΕΗ.....	75	15223	α. Βανκούβερ 2/4	ΤΑΞΙΑ.....	62	14150	ε. Μπαχραϊν 17/4
ΣΗ ΛΟΡΝΤ.....	70	9793	στο Κάδιξ 26/4	ΤΑΤΙΑΝΑ (μ).....	70	73526	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 25/4
ΣΗ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ.....	59	10075	επωλήθη άλλοδαπούς	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.....	75	14785	α. Λιανυνγκάνγκ 23/4
ΣΗ ΣΤΑΡ.....	76	9784	α. Π. Λιμόν 15/4	ΤΑΤΙΝΑ (δ).....	76	47344	α. Γιούροπορτ 28/4
ΣΗ ΣΤΡΑΓΓΛΕΡ.....	64	1906	επωλήθη άλλοδαπούς	ΤΑΥΡΟΣ (δ).....	77	18707	α. Φιλαδέλφεια 13/4
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ.....	71	13631	α. Φρημάντλ 27/4	ΤΑΥΡΟΣ.....	73	17646	α. Μπ. 'Αίρες 24/4
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ.....	71	9810	ε. Λάγος 23/4	ΤΕΤΙΕΝ.....	63	9892	άρχει Πειραιά
ΣΗΓΚΑΛ.....	71	9767	α. Π. Κουετζάλ 19/4	ΤΖΑΚΥ.....	84	32247	υπό παραλαβή
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	57	2926	στη Βομβάη 28/3	ΤΖΑΝΙΣ Λ.....	68	14569	δ. Σκάω 8/4
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ.....	77	14484	α. Γιοκοχάμα 15/4	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ.....	72	9081	άρχει 'Αστακό
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.....	73	16704	α. Μομπάσα 17/4	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.....	74	8915	α. Λός Πάλας 13/4
ΣΙΔΩΝ.....	66	2202	άρχει Χαλκίδα	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙ.....	80	9100	α. Ντάρμπαν 26/4
ΣΙΘΩΝΙΑ.....	68	10016	ε. Βομβάη 10/3	ΤΖΕ'Ι'ΝΤ ΙΙΙ.....	80	9100	α. Μπ. 'Αίρες 18/3
				ΤΖΕΛΑ.....	62	9571	επωλήθη άλλοδαπούς
				ΤΖΕΜΙΝΙ.....	66	5450	α. Π. Σαϊδ 29/4
				ΤΖΕΝΗ Σ.....	67	9171	α. Νάπολη 28/4
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ.....	73	9948	α. Χάρβη 6/4	ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥ.....	62	16563	άρχει Στυλίδ
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ.....	76	11866	ε. Γκουανιάμας 1/4	ΤΖΙΜΥ.....	68	13847	α. Βιτώρια 5/4
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ.....	78	11272	δ. Παναμά 23/4	ΤΖΙΝΑ Μ. (δ).....	63	27952	α. 'Ομοσλγ 9/4
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ.....	84	13750	υπό ναυπήγηση	ΤΖΙΝΙ.....	61	11125	α. Κορβεχάρ 24/4
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥ.....	56	6660	άρχει 'Αντίκυρα	ΤΖΟΑΝΝΑ.....	77	19253	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/3
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	77	11272	α. 'Αμστερνταμ 14/5	ΤΖΟΑΝΝΑ.....	69	15869	άρχει 'Ελευσίνα
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ.....	78	11272	δ. Παναμά 29/4	ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.....	68	14569	δ. Κων/πολη 21/4
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ.....	75	8981	α. Ντελφζύλ 18/4	ΤΖΩΝ.....	71	13857	δ. Σουέζ 22/4
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800	ε. Νέλσον 28/4	ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ.....	77	16278	δ. Π. Σαϊδ 19/4
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ.....	69	9305	δ. Παναμά 18/4	ΤΖΩΝ ΓΡΕΓΟΣ.....	77	16380	ε. Π. Σαϊδ 24/4
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ.....	60	10631	άρχει Πειραιά	ΤΖΩΝ Κ.....	78	15364	α. Χιούστον 16/4
ΣΙΜΠΥΛΛΑ.....	65	1409	μεσογειακές μεταφορές	ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ.....	71	20045	α. Πειραιά
ΣΙΝΤΑ.....	59	2870	α. Λός Πάλας 3/4	ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ.....	70	9074	α. Σιγκαπούρη 28/4
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥ.....	70	43599	άρχει Μόκπο	ΤΖΩΝ Π.....	68	12011	α. Ρότερνταμ 27/4
ΣΙΦΝΟΣ.....	72	16018	α. Μουτούρε 21/4	ΤΖΩΝ Π.....	53	2731	άρχει Μανφρεντόνιο
ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663	α. Λός Πάλας 21/4	ΤΖΩΝΗ.....	65	19750	ε. Γένοβα 29/4
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	81	10990	υπό παραλαβή	ΤΖΩΝΝΥ.....	76	9867	δ. Παναμά 12/4
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	70	9077	α. Ντάρμπαν 13/4	ΤΖΩΡΤΖ.....	79	14100	ε. Νιούπορτ 16/4
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ.....	53	3899	άρχει Χαλκίδα	ΤΖΩΡΤΖ.....	65	4323	άρχει 'Ελευσίνα
ΣΚΙΑΘΟΣ.....	54	1855	άρχει Πειραιά	ΤΖΩΡΤΖ Λ.....	75	14786	δ. Κων/πολη 22/4
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ).....	67	48058	α. Αύγουστα 24/4	ΤΖΩΡΤΙΝΑ.....	77	11348	α. Λός Πάλας 27/3

ΤΗΘΥΣ	73	3717	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Πειραιά 8/3
ΤΙΑΡΑ	69	9731	μετ. «ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ» (Κυρη.)
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	δ. Κων/πολη 17/4
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Νταμάμ 25/4
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	64	15404	ἀργεῖ Πειραιά
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Πειραιά 17/4
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ε. Ν. Ὁρλεάνη 28/4
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	α. Ἰταζαί 14/3
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	α. Ἀμβέρσα 14/4
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	ε. Μπωμόν 22/4
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	ἀργεῖ Στυλίδα
ΤΟΥΛΙΠ	70	32758	ὑπὸ παραλαβή
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιά
ΤΡΑ'Ι'ΛΑ'Ι'Τ	75	60670	ε. Κόρπους Κρίστ' 23/4
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	α. Γένοβα 23/4
ΤΡΑ'Ι'ΟΥΜΦ (δ.)	68	46827	α. Πόρτλαντ 21/4
ΤΡΑ'Ι'ΣΑΝ (δ.)	75	68631	α. Τζέντα 26/4
ΤΡΑ'Ι'ΣΤΑΡ (δ.)	66	36548	α. Κόρπους Κρίστ' 22/4
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	ε. Ἀβίλς 17/4
ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΦΙΚ	78	10299	α. Καράτσι 11/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	ε. Γένοβα 25/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327	α. Ν. Ὁρλεάνη 21/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	ἀργεῖ Πειραιά
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Καζαμπλάνκα 18/3
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	δ. Π. Σαΐδ 24/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	64	17295	δ. Γιβραλτάρ 23/3
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	α. Βαρκελώνη 28/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	61	13054	ἀργεῖ Γαλαξείδι
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	ε. Ἀμστερνταμ 1/5
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	α. Σιγκαπούρη 27/4
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717	α. Ἀλγκεκίρας 8/4
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	ἀργεῖ Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Ρουέν 21/4
ΤΡΟ'Ι'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	ἀργεῖ Ν. Ὁρλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	α. Τζέντα 10/4
ΤΡΟΥ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	α. Χάβρη 25/4
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Χουέλβα 12/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Γκήλωνγκ 19/4
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	ἀργεῖ Στυλίδα
ΤΣΙΝΤΑ	59	2870	α. Λάς Πάλμας 3/4

ΤΥΧΗ	70	10886	δ. Π. Σαΐδ 29/4
ΥΔΡΟΧΟΣ	75	19166	ε. Λίρκουεν 19/4
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	προσαρ. Φιλαδέλφεια 3/1
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	ἀργεῖ Πειραιά
ΦΑΘΩΝ	71	11502	α. Τζέντα 20/4
ΦΑΙΑΞ	70	11489	α. Σηατλ 17/4
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	ἀργεῖ Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	ἀργεῖ Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακὲς μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	α. Μπάχια Μπλάνκα 24/4
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Λός Ἀντζελες 5/4
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡΥ	77	9477	α. Τάιν 26/4
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	α. Σάντος 19/4
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥΥ	66	10046	ἀργεῖ Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	ἀργεῖ Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΕΙΡΗΝΗ	83	12811	δ. Π. Σαΐδ 2/4
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	α. Ἀμβέρσα 21/4
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	ε. Λίβερπουλ 20/4
ΦΑΝΗΣ	55	3382	ὑπὸ παραλαβή
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	δ. Παναμά 29/4
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Ροζάριο 18/4
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	ἀργεῖ Πειραιά
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Ἄλ Ρουέζ 20/3
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217	δ. Παναμά 24/4
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297	α. Χιούστον 10/4
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600	ε. Νιούκαστλ 30/4
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 27/3
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	α. Αύγουστα 29/4
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	ε. Ἀμβέρσα 1/5
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΦΙΛΩ ΑΥΓΕΡΗ	59	7801	μετον. «ΛΕΑ» (Μάλτα)
ΦΙΛΩΝ	80	11730	δ. Σουέζ 28/3
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	α. Ἄνκα Μπαϊν 22/4
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	α. Ἀκαγιούτλα 12/4
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Ἀλεξάνδρεια 20/4
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	ὑπὸ παραλαβή
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Ναγκόνια 22/4
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΑ'Ι'ΕΡ	56	13408	δ. Κων/πολη 22/4
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ	68	13890	δ. Σουέζ 30/4

ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	δ. Π. Σαΐδ 26/4
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΙΣΙΟΥΝ	65	11940	α. Τάραντα 21/4
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	α. Μπάχια Μπλάνκα 21/4
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Βουλώνη 21/4
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	ἀργεῖ Πειραιά
ΦΛΩΡΑ Π.	60	5044	ἀργεῖ Πειραιά
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	α. Πειραιά 10/5
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	δ. Π. Σαΐδ 27/4
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	16141	α. Π. Ἀρθουρ 12/4
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	α. Τζιμπούτι 16/4
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	ε. Φόυνες 2/5
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	α. Φερόλ 22/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	α. Π. Λιμόν 16/4
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	α. Γάνδη 29/3
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	ἀργεῖ Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	στή Λάρνακα 23/12
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	δ. Παναμά 23/4
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19562	ὑπὸ ναυπήγηση
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ὑπὸ ναυπήγηση
ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	στή Μομπάσα 18/4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στό Χώρ αλ Ζουμπάρ
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463	α. Σαουθάμπτον 24/4
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Κολόμπο 17/4
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	ε. Πόρτ Κήλωνγκ 28/4
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	ε. Ρουέν 20/4
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	δ. Π. Σαΐδ 23/4
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	α. Βαλτιμόρη 26/4
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	ε. Ἀβέιρο 26/4
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Γιβραλτάρ 30/3
ΦΡΟΣΩ	70	18328	ε. Ἀμβέρσα 24/4
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Ροζάριο 22/3
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Διαμάντε 17/4
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	δ. Γιβραλτάρ 29/3
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	α. Βίλα Κονατιτούσιον 14/4
ΦΩΩ Α.	82	25200	ἀργεῖ Μιζουσίμα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	ε. Παραμαρίμπο 21/4
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	ἀργεῖ Πειραιά
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	ε. Ἰδίλο 9/3
ΧΑΡΗΣ	68	2918	ε. Βαρκελώνη 26/4
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	δ. Κων/πολη 20/2
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	ἀργεῖ Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366	α. Γένοβα 10/4 γιὰ Ραβένα
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016	ε. Π. Σαΐδ 10/4
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	α. Φρήπορτ 21/4
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	δ. Σουέζ 10/3
ΧΙΑΝ ΣΕΦΥΡ	69	10016	α. Ἀμβούργο 28/4 γιὰ Ἴνδια
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Ἀλεξάνδρεια 20/2
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ε. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 10/4
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	ε. Χαλκίδα 2/2
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Κάντλα 26/2
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Φουτζέιρα 17/4
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	69	10016	δ. Π. Σαΐδ 10/3
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	δ. Παναμά 20/4
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680	ε. Σαλβαντόρ 18/4
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	ε. Ντράμεν 22/4
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	-δ. Κων/πολη 20/4
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	ε. Ἀλεξάνδρεια 11/4
ΧΛΟΗ	75	16421	ἀργεῖ Ἀργουσόλι
ΧΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΝ	71	17187	α. Ρίο Ἰανέιρο 29/3
ΧΟΧΕΝΜΠΕΛΣ	67	9433	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831	ἀργεῖ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145	ἀργεῖ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	α. Ν. Ὀρκη 16/4
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	ἀργεῖ Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	64	10256	α. Χάβρη 26/3 γιὰ Ἀλγερία
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Ὁρλεάνη 26/4
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Κολούμπια Ριβ. 18/4
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακὲς μεταφορές
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ἀργεῖ Πειραιά
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Πειραιά 15/4 γιὰ Λαύριο
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακὲς μεταφορές
ΨΑΡΑ	56	8524	ὑπὸ παραλαβή
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ	65	7952	α. Σάρζα 25/4
ΨΗΛΗ	65	12369	α. Κέιπ Τάουν 23/4
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	ε. Βομβάρη 17/2
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	ἀργεῖ Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Ρίο Γκράντε 19/4
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ἀργεῖ Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΕΡ	72	1339	ἀργεῖ Πειραιά



Τά υπό ξένες σημαίες



Πλοία που σημειώνονται με άσπερισκό (*) δεν είναι συμβεβλημένα
 με το NAT και πλοία τα οποία δεν φέρουν ένδειξη σημαίας
 είναι λιβεριανά

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Μόλτα 17/5
ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΣΕΛΕΝΤΗΣ (π.)*	62	5930	επωλήθη διάλυση	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΔΣ	68	21418	α. Φρημάντλ 2/5
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 7/5	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 7/5	ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 7/5	ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617	δ. Ντόβερ 9/5
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Χιούστον 6/6	ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	δ. Κων/πολη 21/3
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321	στη Βενετία 2/4	ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141	μετον. «ΕΛΠΙΔΑ» (Κυπρ.)
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	ε. Τούξαν 1/6	ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (π.)	65	14088	α. Άμβουργο 11/5
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μόλ.)	67	20501	α. Λισαβόνα 12/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ				ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874	α. Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)	77	120204	α. Σάλομ Βόε 2/5	ΑΝΤΖΕΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	ε. Κακούτα 21/4
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Ν. Όρλεάνη 11/5	ΑΝΤΖΕΛΑΝΤΙΑ (π.)	70	10886	ε. Αλεξάνδρεια 14/5
ΑΓΛΑΐΑ 7 (π.)	74	8944	α. Ταγκονούρα 12/5	ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π.)	68	10239	ε. Σουέζ 21/4
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	ε. Καράτσι 21/5	ΑΝΤΖΕΛ I. (π.)	63	22103	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ II. (π.)	3		α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΔΕΛΦΑ (π.)	66	11536	στο Κάδιξ 11/4	ΑΝΤΖΕΛ III. (π.)	6		α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΕΛΛΩ (δ.)	57	20745	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ IV. (π.)	353		α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)	51	2430	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ V. (π.)	68	9122	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ VI. (π.)	73	129665	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ VII. (π.)	57	2299	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)	82	11988	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ VIII. (π.)	68	27989	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ IX. (π.)	69	5872	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ X. (π.)	66	1286	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΝΤΖΕΛ XI. (π.)	54	1220	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XII. (π.)	60	3500	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XIII. (π.)	82	21164	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XIV. (π.)	81	21164	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XV. (π.)	77	10003	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	59	8724	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XVI. (π.)	67	1523	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XVII. (π.)	59	4532	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XVIII. (π.)	73	2934	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XIX. (π.)	75	67003	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΘΩΣ IV (κ.)	66	1716	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XX. (π.)	64	36115	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΪΒΟΡ (κ.)	71	7232	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXI. (π.)	76	125465	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXII. (π.)	71	4998	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥΪΣΤΟΜ (π.)	72	11185	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXIII. (π.)	66	1163	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟΪΚ (π.)	74	12498	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXIV. (π.)	62	17298	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXV. (π.)	68	2571	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXVI. (π.)	73	6415	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (π.)	74	12498	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXVII. (π.)	72	3908	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)	74	12498	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXVIII. (π.)	66	25572	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXIX. (π.)	62	9636	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXX. (π.)	68	3783	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXXI. (π.)	52	1559	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΠΑΪΟΝΗΡ (π.)	69	9199	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXXII. (π.)	68	1804	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)	72	11185	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXXIII. (π.)	71	1453	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΣΟΝΙΚ (π.)	73	12498	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXXIV. (π.)	69	7574	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXXV. (π.)	74	128398	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘΗ (π.)	69	9199	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXXVI. (π.)	83	15200	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXXVII. (π.)	60	19962	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXXVIII. (π.)	74	122348	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΪΚΟΝ	71	27958	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XXXIX. (π.)	83	23000	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΪΛΑΝΤ (Μαλτ.)	82	5225	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XL. (π.)	71	9078	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΤΥ (π.)	71	15497	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XLI. (π.)	72	25785	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΤΥ (π.)	85	9223	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XLII. (π.)	69	12360	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XLIII. (π.)	68	1593	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΪΡΗΝΗΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XLIV. (π.)	68	2895	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΪΡΗΝΗΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XLV. (π.)	71	19392	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΪΡΗΝΗΣ ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	67	29256	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XLVI. (π.)	68	16258	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΤΖΗΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XLVII. (π.)	76	65917	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΙΤΖΗΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XLVIII. (π.)	74	6128	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ XLIX. (π.)	59	3143	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ	68	25433	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ L. (π.)	64	1396	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΚΡΟΝ	72	62701	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LI. (π.)	65	24314	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΚΤΗ	77	17395	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LII. (π.)	62	10403	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LIII. (π.)	72	19654	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΕΝΤΕΪΛ (δ.)	70	51615	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LIV. (π.)	74	120777	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (πμ.)	71	68731	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LV. (π.)	71	17430	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LVI. (π.)	64	15716	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LVII. (π.)	63	8671	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LVIII. (π.)	56	9537	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.				ΑΝΤΖΕΛ LVIX. (π.)	55	9418	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXX. (π.)	67	37699	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXI. (π.)	70	5754	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXII. (π.)	70	10006	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXIII. (π.)	59	12299	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXIV. (π.)	64	22062	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXV. (π.)	81	5491	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15697	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXVI. (π.)	67	13091	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΚΑΜΑΝ	66	27985	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXVII. (π.)	68	28879	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXVIII. (π.)	65	1911	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXIX. (π.)	70	9069	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXX. (π.)	64	7435	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXI. (π.)	73	163976	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXII. (π.)	69	12087	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXIII. (π.)	59	8647	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXIV. (π.)	66	3849	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXV. (π.)	62	4137	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXVI. (π.)	65	4183	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXVII. (π.)	68	2691	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXVIII. (π.)	68	81257	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΜΠΛΙΤΥ (κ.)	51	996	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXIX. (π.)	72	54926	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXX. (π.)	65	1222	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXXI. (π.)	62	4794	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λιβ.)	67	43231	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXXII. (π.)			
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	67	21457	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXXIII. (π.)			
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXXIV. (π.)			
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXXV. (π.)			
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXXVI. (π.)			
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Τενερίφ 5/5	ΑΝΤΖΕΛ LXXXXVII. (π.)			

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΕΝΤ.....	62	8530	έπωλ. διαλυτές Φορμόζας
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.....	71	15004	ε. Ν. Όρλεάνη 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	70	12253	α. Λονδίνο 16/5 για Φλάσινγκ
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΕΝΤ.....	78	5351	α. Σχέζιν 11/5 για ΗΠΑ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΕ'Ι' (η).....	65	21261	α. Ρίο Γκράντε 8/5
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ Π'.....	70	11525	στο Μπουσίρ 9/5
ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ.....	67	60433	μετ. «ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ»
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'Ι'ΟΝ.....	63	8628	ε. Πειραιά 12/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'Ι'ΟΝ.....	64	10141	έγκυρ. 31/3
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (η).....	68	9067	δ. Σουέζ 31/3
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ).....	66	36276	δ. Σουέζ 31/3
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (η).....	62	8891	α. Σιγκαπούρη 23/4
ΓΚΟΥΝΤ ΜΠΡΗΖ Π'.....	63	10141	μετον. «ΑΘΩΣ» (Παν.)
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ).....	74	109693	δ. Σουέζ 31/3
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ (η).....	68	9070	δ. Σουέζ 31/3
ΓΚΟΥΝΤ ΟΣΕΑΝ.....	65	21388	α. Ρίο Γκράντε 16/4
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (η).....	60	4470	α. Π. Έσκονβελ 2854
ΓΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (η).....	68	9079	δ. Π. Σαϊδ 2053
ΓΟΥΝΤ ΣΑΝ (η).....	68	9067	α. Πειραιά 2453
ΓΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (κ).....	74	3279	μετον. «ΜΑΛΤΙΒΕΣ» (Κυπρ.)
ΓΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ.....	63	8432	α. Βαλτιμόρη 9/5
ΓΟΥΝΤ ΤΑΡΚΕΤ (η).....	67	38636	α. Γάνδη 9/5 για Κόλπο ΗΠΑ
ΓΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (η).....	62	8631	α. Ούμ Σαϊδ 25/3
ΓΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ).....	70	9954	α. Σιγκαπούρη 8/5
ΓΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (η).....	75	3520	α. Π. όφ Σπείνην 25/4
ΓΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.).....	67	38764	α. Σαλβαντόρ 1/5
ΓΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝΤ (η).....	60	7187	α. Π. Νουάρ 10/2
ΓΟΥΝΤ ΧΟΥΠ (Όνδ.).....	63	2603	α. Πειραιά 10/9/83
ΓΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (η).....	67	38636	μετον. «ΜΠΡΑ'Ι'Τ»
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (η).....	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΗ (κ).....	68	8915	στη Τζέντα 23/4
ΓΛΑΥΚΗ.....	64	15240	δ. Ντόβερ 12/5
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (η).....	73	13631	ε. Άγκονα 4/5
ΓΟΥΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	70	11329	α. Σηάτλ 1/4 για Σιγκαπούρη
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΟΥΤΙΛΙΤΥ.....	83	24500	ε. Σίμα 3054
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ.....	83	28268	α. Μπάρπερ Π. 14/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ).....	81	40357	α. Ρίο Γκράντε 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ.....	67	23347	α. Κουβέιτ 6/5
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ.....	68	22782	α. Άμβερσα 4/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ.....	67	23347	α. Σάντος 5/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ.....	68	22798	α. Σιγκαπούρη 11/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ.....	68	22798	δ. Σουέζ 12/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ).....	70	56799	δ. Σουέζ 12/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ).....	71	56800	α. Μουπάσα 5/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ).....	72	114710	δ. Σουέζ 12/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ).....	73	114933	α. Μουπάσα 5/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (η).....	57	9158	δ. Σουέζ 12/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ).....	78	126261	α. Μουπάσα 5/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ).....	79	126260	δ. Σουέζ 12/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ).....	71	102326	α. Μουπάσα 5/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (η).....	45	2740	δ. Σουέζ 12/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ).....	60	6235	α. Μουπάσα 5/5
ΔΑΣΑΚΙ'.....	72	14334	δ. Σουέζ 12/5
ΔΑΦΝΗ (μ).....	63	30886	α. Μουπάσα 5/5
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.η).....	71	17805	δ. Σουέζ 12/5
ΔΕΛΦΙΝΙ.....	71	9584	α. Μουπάσα 5/5
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μάλτ.).....	61	7838	δ. Σουέζ 12/5
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ).....	68	50999	α. Μουπάσα 5/5
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	72	17355	α. Μουπάσα 5/5
ΔΩΤΩ.....	68	35191	α. Μουπάσα 5/5

ΕΒΕΛΥΝ (η).....	74	9112	α. Άμβουρνο 11/5
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ).....	69	10625	α. Ρεσίφε 1/5
ΕΒΙΤΑ II (κ).....	85	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ. (η).....	62	8399	α. Κολούμπο 17/4
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (η).....	67	23552	δ. Σουέζ 12/5
ΕΛΕΝ'.....	67	27989	δ. Σουέζ 12/5
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ).....	70	19344	α. Μπ. Άιρες 14/5
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.).....	72	94989	ε. Φόρ 16/5
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ).....	65	38279	α. Φόρ 17/5
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μάλτ.).....	65	9694	α. Τσαγκουαράμας 4/5
ΕΛΛΙΝΑ (κ).....	67	24766	γ. Γιβραλτάρ 29/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΕ'Ι'Π (Σιγκ.).....	82	4280	ε. Πειραιά 12/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΛΟΥΡΥ (Σιγκ.δ).....	75	45001	α. Κολούμπο 30/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ).....	67	47344	α. Μόνα 'Αμπτούλα 7/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ).....	75	60491	α. Σαϊδ 24/4
ΕΛΛΗΝ (Μάλτ.).....	66	9135	μετον. «Α'Ι'ΛΑΝΤΕΡ» (Μάλτ)
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ).....	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μάλτ.).....	69	12102	α. Άμβουρνο 20/5 για Πειραιά
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ (κ).....	65	7498	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΕΝΑΜΕΛ (κ).....	60	5513	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ II (η).....	84	32756	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΕΣΤΙ (η).....	72	10351	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ).....	67	1498	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΕΥΑΛΗ (η).....	59	7059	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΕΥΔΩΡΗ (δ).....	64	35410	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΕΥΛΙΜΕΝΗ.....	79	29875	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΕΥΝΙΚΗ.....	77	29875	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (η).....	69	8676	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (η).....	69	10900	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΕΦΥΡΑ (δ).....	65	35406	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΖΑΚ (η).....	62	10028	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΖΕΥΣ I (η).....	60	17447	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΖΕΦΥΡΟΣ II.....	77	18838	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΖΗΝΑ (Λ).....	68	31093	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ(η).....	66	10051	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΖΗΝ.....	79	16379	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΗΡΑ.....	79	16390	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΗΡΑΚΛΗΣ (η).....	57	2875	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ).....	58	5266	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ).....	53	5891	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ.....	76	37650	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ.....	78	11003	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μάλτ.).....	785	37431	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΘΑΡΡΟΣ (η).....	63	3293	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΘΑΣΟΣ (δ) Σιγκ.....	74	51501	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΘΕΑΝΩ (κ).....	69	10650	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (η).....	61	9266	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ).....	58	11765	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ).....	60	3847	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΘΥΕΛΛΑ (μ).....	66	40933	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΙΜΑ.....	68	27989	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΙΝΔΙΑΝΑ (Λιβ).....	77	11280	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ.....	66	11153	δ. Γιβραλτάρ 3053
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μάλτ.).....	54	7528	δ. Γιβραλτάρ 3053

ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μάλτ.).....	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μάλτ.).....	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μάλτ.).....	45	3684	δ. Κων/πολη 7/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μάλτ.).....	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μάλτ.).....	61	5201	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μάλτ.).....	45	4621	α. Κέιπ Τάουν 15/5
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μάλτ.).....	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (η).....	61	8999	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Μάλτ.).....	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μάλτ.).....	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μάλτ.).....	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΖ I (η).....	70	3971	στον Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (η).....	68	4202	προς Μπριοντώ
ΙΣΤΡΙΑ.....	81	31000	δ. Παναμά 20/4
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ).....	52	1575	μεσογειακές μεταφορές

ΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (η).....	61	10934	δ. Άστακό
ΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (η).....	60	10934	δ. Άστακό
ΑΒΟΥΡΕΛΑ.....	82	15551	δ. Παναμά 25/4
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	59	5051	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	60	13103	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	60	4240	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	60	5323	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	69	4229	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	69	4267	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	69	11430	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	69	5997	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	60	3840	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	55	1599	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	57	3826	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	63	16984	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	54	10905	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	67	8927	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	54	10993	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	62	9991	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	81	18000	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	66	3168	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	60	4068	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	66	16301	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	67	5531	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	71	9206	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	62	10834	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	72	17674	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	58	2448	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	57	1324	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	62	5870	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	65	9799	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	68	13694	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	57	5250	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	75	176009	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	59	20880	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	57	4336	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	68	4432	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	71	14070	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	48	1562	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	60	5991	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	51	7126	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	75	16221	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	75	16221	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	59	20514	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	59	3354	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	64	2304	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	60	3995	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	42	3129	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	73	15382	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	57	9118	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	56	24234	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	74	122814	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	65	10596	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	67	26493	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	63	24424	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	67	11056	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	60	3325	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	59	6140	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	71	13166	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	68	1426	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	53	11230	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	58	1590	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	78	11162	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	8-		δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	56	6921	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	68	22244	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	69	2993	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	77	70983	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	60	4068	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	68	22449	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	63	8427	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	61	8627	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	55	1000	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	62	14027	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	65	2435	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	67	28648	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	72	6106	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	50	2734	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	64	16323	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	68	1599	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	68	39617	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	71	22523	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	69	93547	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	54	2557	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	72	11229	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	75	136991	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	69	16840	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	73	36881	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	80	5511	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	68	6116	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	70	9101	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	63	4647	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	69	9853	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	63	15929	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	59	8596	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	64	3947	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....	65	13512	δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			δ. Άστακό
ΑΔΑΜΟΣ (Λιβ.).....			

ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	ἀργεί Πειραιά	ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	στην Καβάλα
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Ρότερνταμ 20/4	ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Έρμυρας Θάλ.
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)	67	43649	α. Φός 12/5	ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	ε. Μομπιλά 14/5
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Κεμπέκ 9/5	ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	ἀργεί Ίτσα
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (π.)	69	8773	ἀργεί Πειραιά	ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	ε. Μπορντώ 12/5
ΜΑΡΙΝΕΡ (Ονδ.)	60	5760	δ. Κων/πολη 9/5	ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	α. Σιγκαπούρη 17/5	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	ε. Λονδίνο 19/5
ΜΑΡΙΝΕΡ II (π.)	68	10099	δ. Γιβραλτάρ 22/4	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Άμβούργο 12/5
ΜΑΡΙΝΙΚΗ (κ.)	73	86098	α. Σάν Νικόλας 9/4	ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	α. Ντακάρ 12/5
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	66	57027	ε. Ρας Σουκίρ 25/4	ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171	ε. Κακόουτα 15/4
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	δ. Π. Σαΐδ 21/5	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Τακόμα 10/4
ΜΑΡΙΦΙΛΙΠ (Ονδ.)	58	2140		ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Σάλλομ Βορ 10/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	ε. Πειραιά 12/4
ΜΑΡΙΩ	65	17238	ἀργεί Στυλίδας	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. (π.)	67	4016	ε. Τούμξαν 4/6
ΜΑΡΜΑΡΑΣ (κ.)	61	8831	ἀργεί Λευκάδα	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. (π.)	61	6123	ε. Σάντος 16/5
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	ε. Φουτζέιρα 14/5	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Ρας Τανούρα 12/5
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Σάν Άντόνιο 8/5	ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΕΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	ἀργεί Κουβέιτ	ΝΙΜΑΣ Ι. (π.)	56	3274	α. Π. Σουδάν 28/9/83 για Άδεν
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	ε. Κων/πολη 4/5	ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	ε. Χαβάνα 5/4
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μόνου (άποθήκη)	ΝΙΟΒΗ (Μάλτ.)	69	21427	ὕψωσε Έλληνική
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Π. Έλζαμπεθ 18/5	ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	α. Τσιότζια 12/5
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	α. Μπρισματίν 20/5	ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	δ. Ντόμπερ 29/4
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	ἀργεί Πειραιά	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΪΑΝΤ	67	22817	ε. Παρανάγκουα 11/5
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	ἀργεί Πειραιά	ΝΟΡΕ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	ἀργεί Στυλίδας
ΜΗΛΟΣ V (κ.)	59	4668	ἐπωλήθη Πακιστανούς διαλυτές	ΝΟΡΘΟΥΪΝΤ	70	12063	α. Ντακάρ 28/4
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	δ. Σουέζ 21/5	ΝΤΑΝΙΕΛ II (π.)	69	1999	ε. Ρότερνταμ 754
ΜΙΑ*	80	15552	ε. Μπανγκόκ Μπάρ 2/3	ΝΤΑΟΥΝ (Σινκ.)	81	5226	ἀργεί Άμβούργο
ΜΙΛΗΤΟΣ*	82	35000	δ. Παναμά 4/5	ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	ε. Λάγος 22/4
ΜΙΜΗ Μ. (Μάλτ.)	69	13525	α. Τενερίφη 17/5	ΝΤΑΦΕΜΕΡ (π.)	61	5816	ἀργεί Μίνα Σάκρ
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ (π.)	71	1590	δ. Παναμά 12/5	ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	ὕπο παραλαβή
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΟΝ (π.)	70	1582	ε. Ν. Όρλεάν 10/5	ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	ε. Λέγκορν 20/5
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΤ (π.)	70	1587	α. Ν. Όρλεάν 11/5	ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Ρουέν 16/5
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	ἀργεί Ν. Όρλεάν	ΝΤΟΛΛΥ II (π.)	67	9854	δ. Π. Σαΐδ 9/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ταμπίκο 30/4	ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Ν. Όρκη 16/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Ν. Όρλεάν 15/5	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Σιλικάπ 8/5
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	ἀργεί Πειραιά	ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Ρίο Γράντε 3/5
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	α. Ν. Όρλεάν 4/5	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. Βοστώνη 3/5
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	ἀργεί Ν. Όρλεάν	ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260	α. Σεπετίνα 12/5
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	ε. Γένοβα 17/5	Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200	α. Μπρίζπορτ 19/5
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ν. Όρλεάν 17/5	ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Σάο Σεμπασιάνο 9/5
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	ἀργεί Ν. Όρλεάν	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	ἀργεί Άστακ
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	ἀργεί Πειραιά	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	ὕπο παραλαβή
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	α. Π. όφ Σπαίν 10/5	ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095	α. Πειραιά 11/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	ἀργεί Ν. Όρλεάν	ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	45678	α. Φρίμπορτ 12/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Κόρπους Κρίστι 23/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ἀργεί Ίτσα
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Ν. Όρλεάν 16/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	ἀργεί Έλευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	ε. Ντεμεράρα 8/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΪΣΟΝ (δ.)	72	106123	ἀργεί Έλευσίνα
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	ἀργεί Ν. Όρλεάν	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	ε. Ρίο Άντίρο 5/5
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	ἀργεί Ν. Όρλεάν	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	ε. Κολόμπο 12/5
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	ἀργεί Βοστώνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	στο Μπαλκισπάν
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (π.)	61	3943	α. Πειραιά 8/5 για Χαλκίδα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	ἀργεί Ίτσα
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλτ.)	59	5384	στη Τζέντα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Φιλαδέλφεια 14/5
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Π. Σαίντ 6/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Λούπ Τέρμιναλ 10/5
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227	ε. Π. Σαΐδ 28/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	ἀργεί Πειραιά
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	ε. Μπωμόντ 27/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΪΟΝΗΡ	66	15625	ἀργεί Πειραιά
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	ἀργεί Πειραιά
ΜΠΑΡΟΥ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (π.)	57	2281	ἐπωλήθη άλλοδαπούς	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓΣ	69	15688	ἀργεί Πειραιά
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	ε. Μπ. Άίρες 20/3	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	ἀργεί Πειραιά
ΜΠΑΪΨΟΝ (π.)	61	1460	ἀργεί Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Καστακόσλοκ 27/4
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ I. (π.)	65	31779	ἀναμένει Φουτζέιρα	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Σάροχ 13/5
ΜΠΕΛ (π.)	56	8717	ὕπο παραλαβή	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	ε. Λεμεσό 20/5
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δ. Παναμά 27/4
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στη Νιγηρία	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ	73	56273	α. Π. Χάκσμπερ 2/4	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	α. Άμβέρσα 15/5 για Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	ἀργεί Ν. Όρκη	ΟΞΕΑΝ (κ.)	66	10825	ε. Τζέντα 16/5
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	ἀργεί Ν. Όρκη	ΟΞΕΑΝ ΑΪΝΤΗΛΑ (δ.)	72	49808	δ. Σουέζ 19/5
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Λιβ.)	73	31861	ε. Σάντος 3/5	ΟΞΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	ἀργεί Πειραιά
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172	ἀργεί Πειραιά	ΟΞΕΑΝ ΣΚΑΪ (π.)	67	24128	ε. Ν. Όρλεάν 12/5
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ	ΟΞΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	δ. Σουέζ 29/4
ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	ὕπο παραλαβή	ΟΞΕΑΝΙΚΑ*	65	28101	ἀργεί Χώγκεσαντ
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Λάγος 6/5	ΠΑΪΟΝΗΡ (π.)	74	9712	δ. Παναμά 1/3
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	ε. Κινούρα 14/5	ΠΑΪΟΝΗΡ II (π.)	61	8816	ἀργεί Πειραιά
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Σουέζ 8/4 *	ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	63	10318	α. Σιμπενίλ 17/5
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	ε. Βρέμη 22/5 *	ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	80	1577	α. Τζιμπουτί 11/5 *
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (π.)	74	10250	ε. Σιγκαπούρη 19/5	ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (π.)	59	3906	α. Ρίο Άντίρο 26/4 *
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	ε. Λειζος 6/4	ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	ε. Άμβέρσα 28/5
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 2/5	ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7463	ὕπο παραλαβή
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΞΟΙ (κ.)	65	1559	δ. Σουέζ 11/5
				ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	ὕψωσε Έλληνική
				ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΟΤΑΡΑ 77, 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4176 658 - 4122 537
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ: «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΘΥΡΙΔΑ 80076

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

EDITING & PRINTING OFFICES: 77 ΝΟΤΑΡΑ STR.
P.O. BOX 80076 — 185 10 PIRAEUS
PHONE: 01 - 4176658 or 4122537
CABLE: "CHRONIKA" PIRAEUS

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 3.000

Annual Subscription Rates:

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

ΠΑΣΦΙΚ (η)	66	21883	στό Μπαντάρ Χομενί
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ . κ	84	22100	υπό καθέλκυση
ΠΑΤΒΙΝ (η)	62	14112	α. Χαλκίδα 26/4
ΠΑΤΡΑΪ'ΚΟΣ (η)	62	11756	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	άρχει Καμπάνς
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (η)	69	1999	άρχει Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	επισκευές Πειραιά
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549	α. Σουθάμπτον 31/3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΠΕΝΤΕΛΗ (λ.β.)	72	57802	ε. Γιένμπο 19/5
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Λός "Αντζελες 17/5
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876	α. Πειραιά 17/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	85	15577	ε. Ρίο Γκράντε 12/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	63	9707	α. "Αλεξάνδρεια 18/5
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	ε. Πόρογκρον 13/5
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Π. α Πιέρ 23/4
ΠΛΕΙΑΣ (η)	64	5654	α. Μάρ 21/5
ΠΛΩΤΩ	68	35191	α. Ροζάριο 2/5 για Ρωσία
ΠΟΪ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	δ. Ντόβερ 10/5
ΠΟΛΙΔΙΟΣ (κ.)	49	2879	άρχει Κίμωλο
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	ε. Κ. Κρίστι 13/5
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460	α. Τζέντα 6/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μ.)	71	80194	υψώσε ελληνική
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η)	70	3825	α. Σ. Ευστάθιος 28/4
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597	στο Κατάκωλο
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Λ. (η)	66	15565	α. Σιγκαπούρη 28/4
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	62	12422	α. Κάντλα 14/2 για Ίραν
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Π. Σαϊό 15/5
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	28996	δ. Γιβραλτάρ 18/5
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (μ) π.	68	48781	
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	69	977	ε. Ρεσίφε 12/4
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (η)	61	3966	α. Π. όφ Σπαίν 15/5
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (η)	69	10524	ε. Σαλέρνο 12/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η)	73	11383	α. Σιγκαπούρη 20/4
Π. ΣΤΑΡ II (λ.β.)	66	15393	ε. Ν. "Ορλεάνη 14/5
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380	μεσογειακές μεταφορές
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258	άρχει "Αστακό
ΡΕΪ'ΝΜΠΟΥΥ I (η)	63	15982	ε. Βοστώνη 15/4
ΡΕΪ'ΝΦΡΟΣΤ (η)	60	4820	α. Λός Πάλμας 22/2
ΡΗΦΕΡΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	68	1243	α. Π. Κανάβεραλ 25/4
ΡΙΟ ΚΛΑΡΟ (δ.)	67	35540	α. Κολόμπο 15/5
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334	άρχει Πειραιά
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ)	62	12040	δ. Κων/πολη 24/4
ΡΟΖΑΡΙΑ ΝΤΟΣ (η)	58	8920	α. Κολόμπο 12/5
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	α. Βαρκελώνη 3/5
ΣΑΛΑΜΙΣ (δ.π.)	69	99134	δ. Ντουμπάι 21/5
ΣΑΛΛΥ Δ. (η)	68	15474	α. Ντάρμπαν 15/5
ΣΑΜΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	61	1742	ε. Πειραιά 11/5
ΣΑΜΠΙΡΑ	70	5746	μετον. «ΣΗ ΣΟΥΪ'ΦΤ» (λ.β.ε.)
ΣΑΝ ΜΑΪ'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (η)	73	10630	στην "Ακαμπα 15/5
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	67	1973	ε. Πειραιά 28/4
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171	α. Σακάι 25/4
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	α. Ση "Αϊλαντ 22/4
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	δ. Κων/πολη 14/5
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	62	5218	άρχει Σιγκαπούρη
ΣΑΝΡΙΒΕΡ (π.)	65	12102	ε. Μπαντάρ Χομενί 27/4
ΣΑΝΣΕ (η)	62	15405	α. Σάφι 11/5 για Κόλπο ΗΠΑ
ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ (η)	57	1674	α. Σουγκέι Ρεγιάνκ 5/5
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452	ε. Κουίνγκτάν 3/5
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Βαρκελώνη 16/5 για Τύνις
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.)	78	43143	α. Βενετία 11/5
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'ΝΤ	70	11329	α. Ν. "Ορλεάνη 12/5
ΣΕΙΡΗΝΑ (λ.β.)	72	69874	στη Ν. "Ορλεάνη
ΣΕΙΡΗΝΑ (η)	77	16267	δ. Π. Σαϊό 19/5
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	δ. Π. Σαϊό 10/5
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	δ. Π. Σαϊό 10/5
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	ε. Ντητρόιτ 19/5
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λ.β.)	69	43456	α. Τής 29/4
ΣΗ ΚΩΜΔΩΡ (λ.β.)	71	8894	δ. Γιβραλτάρ 19/5
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	71	11055	άρχει Σιγκαπούρη
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	α. Μπάγια Μπλάνκα 16/3
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (η)	62	9979	στην Κωνσταντία
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η)	71	11379	α. Σιγκαπούρη 19/5
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ)	65	9043	α. Ν. "Υόρκη 5/5
ΣΗΓΚΑΛ IV (π.)	75	3522	α. Μακάι 5/5 για Κίνα
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φ.λ.)	75	8884	ε. Γιβραλτάρ 11/4
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	α. Λισσαβόνα 11/5
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ)	67	28528	α. "Αμμόχωστο 12/5
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	δ. Παναμά 26/4
ΣΗΛΟΓΓΕΡ (Μαλτ.)	65	7047	δ. Παναμά 26/4
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412	α. Μπ. "Αϊρες 7/5
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	δ. Ντόβερ 12/5
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ)	69	12411	α. Π. "Αρθρουρ 25/4 για "Αμπιτζάν
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Σ. Φραγκίσκο 3/5
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	ε. Μπουσίρ 6/5
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (η)	80	9015	α. Σιγκαπούρη 17/5
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	ε. Χάβρη 20/5
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	άρχει Γαλαξειδί
ΣΙΛΒΕΡ ΜΟΥΝ	63	24810	

ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΤΥ ΟΦ ΖΑΓΚ (κ.)	62	7704	δ. Κων/πολη 9_53
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομενί
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)	57	3070	στο "Αμπιτζάν
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)	54	1227	άρχει Πειραιά
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	α. Πειραιά 27/4 για "Αλγερία
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	α. Π. "Ελίζαμπεθ 6/5
ΣΟΥΖΑΝ (η)	66	15785	ε. "Αμβέρσα 22/5
ΣΟΥΖΑΝΑ (η)	68	7701	α. Ντάρμπαν 5/4
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758	α. Πόρογκρον 14/5
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	ε. Γιοκαίσι 14/5
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. Πειραιά 16/5
ΣΤΑΡΓΚΑΝ (κ.)	59	3809	υπό παραλαβή
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η)	80	32000	ε. Ντάρμπαν 19/5
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	δ. Ντουμπάι 13/5
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΪ'Ρ	69	9946	υπό παραλαβή
ΣΩΤΗΡΗΣ (η)	70	5278	α. Πειραιά 14/4
ΣΩΤΗΡΗΣ (η)	70	5480	α. Πειραιά 17/5
ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μαλτ.)	60	6.646	υπό παραλαβή
ΤΑΪ'ΓΕΤΟΣ (δ.)	75	117342	α. Λούι Τέρμιναλ 6/5
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	άρχει "Αστακό
ΤΖΕΪ'ΝΤ (κ.)	56	6500	άρχει "Αστακό
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842	α. Λ. Πάλμας 27/4
ΤΖΩΝ Κ. (η)	72	5393	στη Μπαλμπόα
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	α. Λισσαβόνα 4/5
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Ν. "Ορλεάνη 12/5
ΤΖΩΡΤΖΥ (κ.)	54	7930	α. Πειραιά 6/5
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492	άρχει "Αστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λ.β.)	64	15910	άρχει Πειραιά
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	ε. Π. Καμπέλλο 1/6
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	άρχει Πειραιά
ΤΟΡΟΣΗΣ (κ.δ.)	60	12944	α. Μορμουγκάο 13/5
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (η)	73	8848	α. Ροζάριο 7/5
ΤΟΥΠΕΑΝ (π.)	69	5135	α. Πασαγιές 4/6
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (η)	60	8070	προσδράξε "Αβάνα 13/5/82
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Βίλα Κονστίτουσιον 15/4
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736	α. Μπάνμπουρι 15/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897	α. Ν. "Ορλεάνη 10/4
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724	ε. Πενσάκωλα 10/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'Α	72	18723	α. Ρίο "Ιανέιρο 14/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519	α. Σιγκαπούρη 13/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737	δ. Παναμά 7/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354	δ. Παναμά 17/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175	α. Πόρτλαντ 17/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Π. ντέ Μπουκ 10/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491	α. Τεργεστή 16/5
ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230	α. Λονδίνο 21/5
ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	ε. Αύγουστα 13/5
ΤΡΙΑΝΑ I (κ.)	56	3901	άρχει Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. Π. "Εμπεδόκλε 24/4
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (η)	71	4635	ε. Τούεπαν 31/5
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.η.)	78	45330	α. Σηάτλ 23/3
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)	77	124499	α. Λ. "Αντζελες 18/4
ΦΑΪ'Β ΑΪ'ΛΑΝΤΣ	70	15768	α. "Αδελαΐδα 4/4
ΦΑΪΔΑΡΑ (κ.)	71	1571	α. Πόρτσμουθ 22/5
ΦΑΪ'ΡΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	4	16299	α. Φιλαδέλφεια 1/3
ΦΑΝΑΡΙ (δ.)	67	44720	α. Σάλομ Βόε 17/5
ΦΑΝΥΑΝ	66	14617	ε. Ντακόρ 11/5
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Ζουέμα Τέρμ. 13/4
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Σηάρπορτ 17/5
ΦΙΛΙΠΙΔΑ (π.)	74	7869	α. Σαντάντερ 10/5
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264	α. Μπανγιούλ 27/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890	δ. Κων/πολη 17/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523	δ. Ντουμπάι 22/5
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (η)	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178	ε. Ν. "Ορλεάνη 17/5
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	ε. Σάν Νίκολας 10/5
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪ'Τ (π.)	63	10736	δ. Σουέζ 27/4
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Χόβικ 30/4
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Μαυρίκιο 19/5
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Πειραιά 28/2
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122.945	α. "Αϊν Σούκνα 4/4 για Περσικό
ΦΡΗΝΤΟΜ I.	59	1229	α. Πειραιά 5/4
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ.)	63	1097	πρώην ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ
ΦΡΙΟ ΑΤΙΖΙΑΝ (η)	60	3563	διαλύθηκε Γκντάνσκ
ΦΡΙΟ ΑΤΑΝΤΙΚ (η)	61	1852	ε. Λός Πάλμας 20/5
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (η)	61	1695	α. Λός Πάλμας 14/5
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σάν Φρανσίσκο 14/4
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620	α. Σίμπα 12/5
ΧΑΡΙΣ (η)	55	2740	υπό παραλαβή
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ.)	68	48559	α. "Αμστερνταμ 9/5
ΧΕΛΜΑΡ (π.)	60	4857	επωλήθη άλλοδαπούς
ΧΕΡΟ (η)	57	1368	στον Πειραιά
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η)	78	15981	α. "Αμβέρσα 19/5
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (η)	62	1768	άρχει Πειραιά
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4999	α. Κολόμπο 16/4
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σιγκ.)	57	6229	επωλ. διαλυτές Πακιστάν
ΧΩΚ (κ.)	64	10292	ε. Σουέμα 15/5
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρώην «ΚΑΣΚΙΟΤΟΣ»
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΩΚΕΑΝΙΑ (η)	62	10530	επωλήθη άλλοδαπούς
ΩΣΤΡΑΛ (η)	67	2938	α. Νίκαια 5/4

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ
ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει γιὰ τὸ 1984, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 1.500 (ἐναντι δρχ. 3.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 1.800 (ἐναντι δρχ. 3.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρῶστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρᾷ 77, 185 10 Πειραιᾶς.



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή



CHANDRIS CHANDRIS CHANDRIS CHANDRIS

S.S. ELLINIS

S.S. BRITANIS

S.S. AMERIKANIS

M.V. ROMANZA

S.S. REGINA PRIMA

S.S. ARIANE II

M.V. THE VICTORIA

95, AKTI MIAOULI STR. PIRAEUS (37) - TEL. 4126757/8/9
TELEGRAMS: "CHANDRIS LINES" PIRAEUS - TELEX: 21-2327 CLP GR



The name for overall economy



The confirmed low fuel consumption of RTA Superlongstrokes is a bonus for shipowners that have already ordered them. But low consumption alone will not ensure economical operation. And ultralow fuel consumption and shaft speeds have their price. The answer: optimization of all the cost factors found in the overall economy of our R-type diesels; rugged, reliable design combining experience with future needs; short engines and length-saving power take-off concepts for economic auxiliary power generated by the main engine. Where engine room heights are limited, the Sulzer medium-speed Z/ZA 40 and AS/AT 25 engines offer equivalent overall economy on heavy fuel, too. And when it's time to part, the Sulzer engine will increase the selling price of your vessel. Overall economy including low fuel consumption is no surprise. After all, our name depends on it.

Sulzer overall economy is no surprise

so I should like to know more about

- ☐ RLB diesel engines ☐ RTA Superlongstroke engines
☐ Z/ZA 40 engines ☐ AS/AT 25 engines ☐ Service

Name

Company name and address

Company position

Send to Nautech O.E., Th. G. Pappas - A. A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street, Athen 134