

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουλίου 1984

Αρ. Φύλλου 1178/937

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIΘ. 1178/937 ΔΡΧ. 100

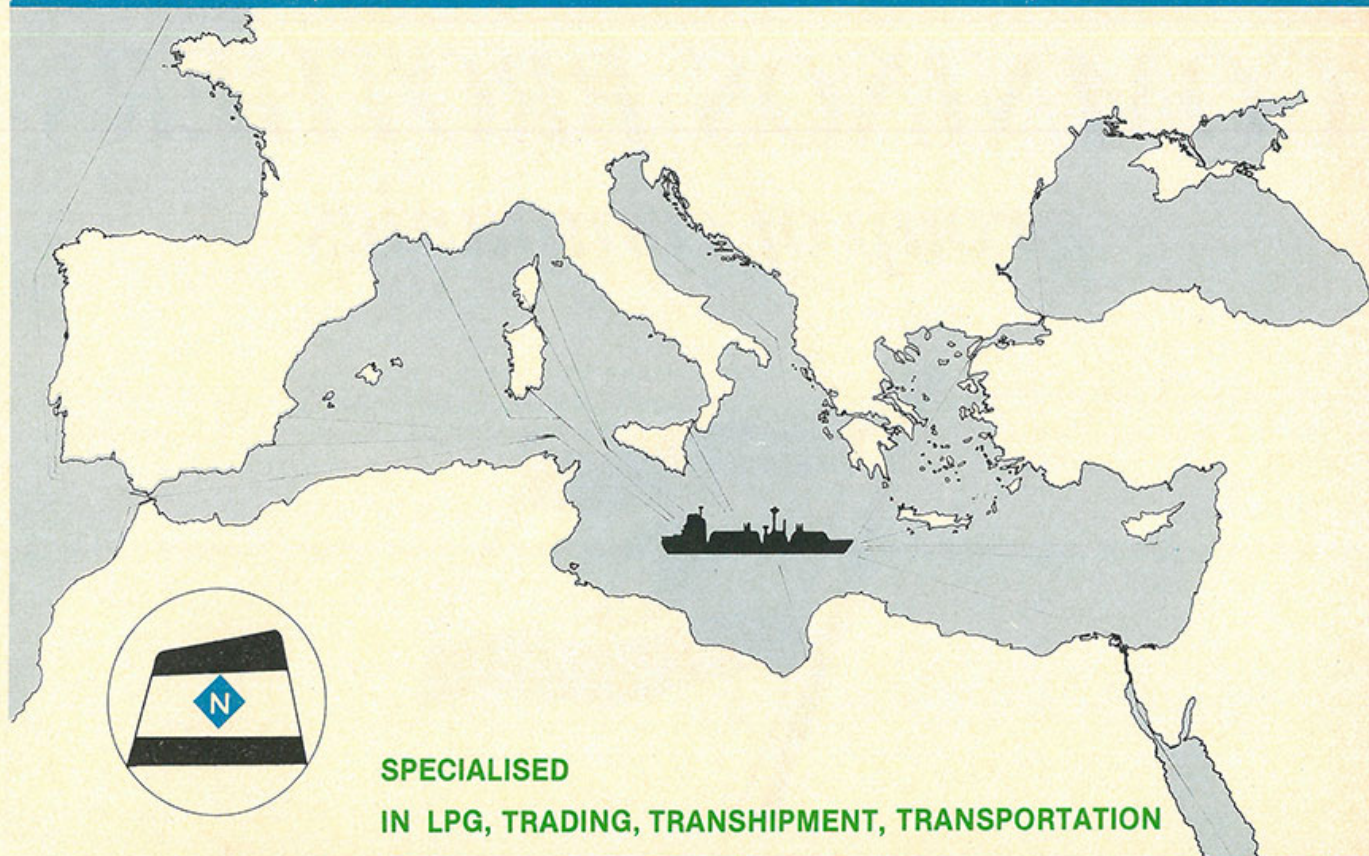
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1984



ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
 - C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
 - ISKON GMBH, DUSSELDORF, W. GERMANY
 - FRED OLSEN LTD, FELIXSTOWE (U.K.)
 - GELLATLY SHIPPING U.K., LONDON (U.K.)
 - PANALPINA WORLDTRANSPORT LTD., BASEL, SWITZERLAND
 - SALIMAR, MADRID, SPAIN
 - BERGE Y CIA S.A., BILBAO, AVILES, GIJON, SPAIN
 - NAKUFREIGHT LIMITED, NICOSIA, CYPRUS
 - SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY
-

**NAFTOMAR**

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

NAFTOMAR

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

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.

114, AVE DES CHAMPS - ELYSEES
75008 - PARIS
TL. 35.91.433 - 35.91.434
TX. 640641 - 640695

NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZA
30, VIA G. FARA - 20124 MILANO
TL. 657.0119 - 657.0465

COMNINOS BROTHERS

group of companies



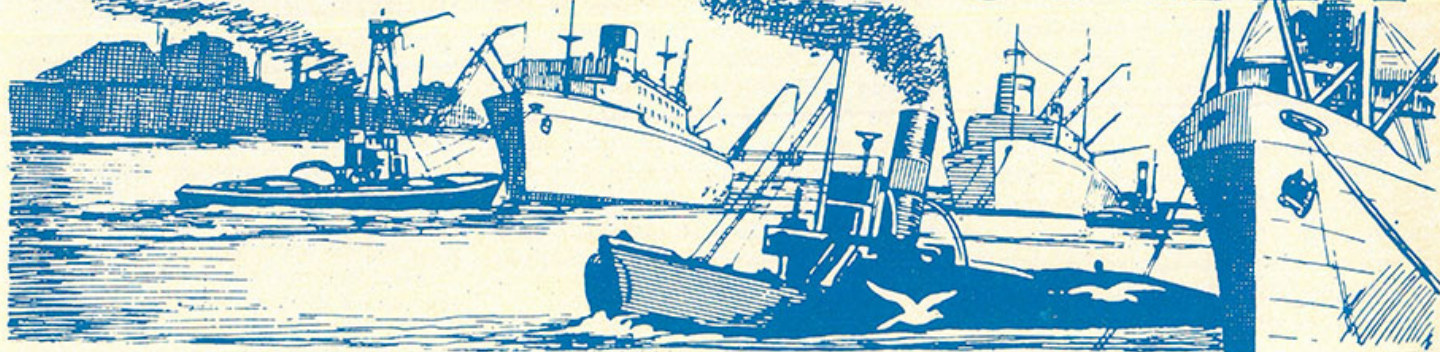
*a substantial contribution
to the development
of the greek reefer fleet*

VESSEL'S NAME	BUILT	DWT	CUBIC CAPACITY
MACEDONIAN REEFER	1968	11,243	494,586
MARATHON REEFER	1968	11,284	494,753
ATHENIAN REEFER	1973	9,168	456,407
ATTICA REEFER	1973	9,135	456,407
OLYMPIAN REEFER	1971	10,790	479,156
DELPHIC REEFER	1972	10,963	479,087
AEGEAN REEFER	1964	8,100	376,510
IONIAN REEFER	1965	8,100	376,510
IKARIAN REEFER	1968	5,200	284,215
SARONIC REEFER	1967	5,200	284,215
PSARA REEFER	1965	11,918	506,864
SYROS REEFER	1966	11,918	506,864

COMNINOS BROTHERS SHIPPING CO. S.A.
61-65 FILONOS STR.
PIRAEUS — GREECE
TELEPHONE: 41 32 602 TELEX: 21 2915

COMNINOS BROS. (LONDON) LIMITED
TRAFALGAR HOUSE, 11 WATERLOO PLACE,
LONDON SW1Y 4 AU · ENGLAND
TELEPHONE: (01) 839 1580 TELEX: 892494

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') ΑΡΙΘ. 1178/937

1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1984

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:

ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:

ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Ήταν ένα τραγικό λάθος

Η κατηγορηματική απόρριψη από την Ελλάδα της προτάσεως της γαλλικής προεδρίας της ΕΟΚ για την υιοθέτηση ενός ψηφίσματος βάσει του οποίου η Κομισιόν θα εξεργασθεί και θα υποβάλλει στο Συμβούλιο των Υπουργών της Κοινότητας έναν κοινοτικό κανονισμό για τον έλεγχο των αθέμιτων πρακτικών στις θαλάσσιες μεταφορές υπήρξε ένα τραγικό λάθος. Και αποδεικνύει για μία ακόμα φορά αυτό που έχουν υπογραμμίσει επανειλημμένα τα «Ναυτικά Χρονικά», ότι το ΥΕΝ δεν έχει τη δομή και τη διάρθρωση που χρειάζεται για να μπορεί να προσπαθεί τα συμφέροντα της Ναυτιλίας που είναι άλλωστε και το μόνο που μπορεί να της προσφέρει ο τόπος.

Με λίγα, απλά λόγια, στον σημερινό βραδυκίνητο μηχανισμό του ΥΕΝ δεν υπάρχει ευστροφία. Αν υπήρχε θα είχε γίνει εκείνο που επιτάσσουν τα ελληνικά συμφέροντα, και τα άμεσα, και τα μακροπρόθεσμα και που είναι η γενική και όχι η μερική καταπολέμηση του προστατευτισμού.

Στή συγκεκριμένη περίπτωση, οι Ευρωπαίοι συνεταίροι μας, επιδιώκουν να προσπίσουν τις εταιρίες τους τακτικών γραμμών, οι οποίες άλλωστε αντιπροσωπεύουν κυρίως τη ναυτιλία τους, και να αντιμετωπίσουν το ντάμπινγκ στους ναύλους που άσκειται από πλοία των χωρών του ανατολικού μπλόκ. Εμείς, στηριζόμενοι στην αντίληψη ότι η λήψη κοινοτικών μέτρων για αυτή τη συγκεκριμένη περίπτωση θα ήταν δυνατόν να οδηγήσει σε αντίμετρα της άλλης πλευράς σε βάρος του ελληνικού πλοίου — ο κίνδυνος αυτός είναι πράγματι υπαρκτός — απορρίψαμε αναφανδόν την πρόταση. Ένω — δεν υπήρχε η ευστροφία και (γιατί όχι;) ή βα-

θύτατη γνώση του κυριότερου προβλήματος της Ελληνικής Ναυτιλίας — γνωρίζοντας ότι τα πάντα στην ΕΟΚ είναι αλισβερίσι (τί μου δίνεις να σου δώσω) θα έπρεπε να αντιστρέψουμε την πρόταση της γαλλικής προεδρίας και να ζητήσουμε τη λήψη κοινοτικών αντιστάσεων έναντι όποιουδήποτε άσκει προστατευτισμό. Με λίγα λόγια εμείς έπρεπε να εκμεταλλευθούμε την προμήθεια των Ευρωπαίων για την προστασία των τακτικών τους γραμμών και να βάσουμε ολοκληρωτή την ΕΟΚ να πολεμήσει έναντι του προστατευτισμού από όποιον και αν προέρχεται στην Ανατολή και στη Δύση, στο Βορρά και στο Νότο — γιατί κάτι τέτοιο η Ελλάδα δεν μπορεί να το επιτύχει ποτέ μόνη της.

Ζητήσαμε βέβαια, η χάραξη της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής να γίνει αφού εξετασθούν προηγουμένως όλα τα θέματα της ναυτιλίας, αλλά αυτό άποτέλει μία γενικότητα και που είναι άγνωστο πότε και εάν θα ολοκληρωθεί

κάποτε. Και αφήσαμε το πουλί να μας φύγει μέσα από τα χέρια.

Δεν αποτελεί άλλοθι αλλά ούτε ελαφρυντικό για Υπουργείο το γεγονός ότι οι θέσεις που υποστήριξε στο συγκεκριμένο ζήτημα στηρίζονταν σε ανάλογες θέσεις της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και του Ναυτικού Επιμελητηρίου, οι οποίες μπορεί να μεταβληθούν από τη μία ημέρα ως την άλλη, αν δεν έχουν μεταβληθεί ήδη. Το Υπουργείο έπρεπε να μπορεί να αντιληφθεί ότι οι θέσεις αυτές στις οποίες στηρίξε τη δική του πολιτική ήταν λανθασμένες και να προχωρήσει στην κατεύθυνση που προδιαγράψαμε για να υποστηριχθούν και τα άμεσα και τα μακροπρόθεσμα συμφέροντα της Ελληνικής Ναυτιλίας. Ήταν ένα τραγικό λάθος το οποίο δεν γνωρίζουμε εάν υπάρχει δυνατότητα να επανορθωθεί.

Τά «Ναυτικά Χρονικά»

Τό δεκαπενθήμερο

Νά επέμβει ο Υπουργός στο NAT

Εκφράζουμε ειλικρινά τη λύπη μας γιατί ο Υπουργός δεν αντελήφθη τη σύσταση των στηλών αυτών να επέμβει αποφασιστικά στο NAT για να σταματήσει την καταστροφική για το έθνικό μας νηολόγιο τακτική του πρίν είναι πολύ αργά. Εμείς πάντως δεν θα σταματήσουμε να φωνάζουμε, γιατί θεωρούμε ότι η υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι έργο όλων μας. Και τόν καλούμε εκ νέου να σπεύσει στο NAT, το οποίο, επαναλαμβάνουμε, με την τακτική

του παραβιάζει τα γενικότερα συμφέροντα του τόπου.

Επίσης εκφράζουμε τη ζωηρή αγανάκτηση της ναυτιλιακής κοινότητας για τη σιωπή που τηρείται από την πλευρά του NAT στο θέμα που έθιξε με την επιστολή του ο κ. Βασίλης Κωνσταντακόπουλος. Δείχνει έτσι το NAT ότι για αυτό δεν τρέχει τίποτε, και ότι οι μανδρίνοι του, που εμφανίζονται να γνωρίζουν περισσότερα από τους νηογνώμονες, θεωρούν ότι οι άνθρωποι της Ναυ-

τιλίας είναι τρελλοί ώστε να δαπανήσουν τουλάχιστον ένα εκατομμύριο δολάρια σήμερα για να αντικαταστήσουν τα ηλεκτρικά ή υδραυλικά βαροϋλκα με ατμοκίνητα — πού όταν χρησιμοποιούνται χρειάζεται να καταναλωθούν καύσιμα αξίας 3.000 - 4.000 δολαρίων το 24ωρο — για να αποφύγουν την καταβολή των εισφορών ενός θερμαστού!

Φυσικά δεν μπορούμε να δεχθούμε ότι οι εκπρόσωποι της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών στο Δ.Σ. του NAT εί-

ναι δυνατόν να έχουν και αυτοί την αντίληψη για τους νηογνώμονες που εκφράζεται στη σχετική απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου. Γι' αυτό είναι ανάγκη να ξεκαθαρίσουν τη θέση τους και να δηλώσουν επίσημα εάν συμμετείχαν στη συγκεκριμένη συνεδρίαση του Δ.Σ. στην οποία ελήφθη η πρωτόκουστη απόφαση — το ζήτημα είναι ουσιαστικό και πρέπει να υπάρξει συγκεκριμένη απάντηση, την οποία περιμένουμε.

Η ανακύκλωση

Καμμία λύση δεν δόθηκε μέχρι στιγμής στο θέμα της ανακυκλώσεως, παρά το γεγονός ότι το ΓΕΝΕ χορηγεί άθροισμα σημειώματα μη προσφερομένου και παράλληλα με ανακοινώσεις του υπογραμμίζει ότι υπάρχει μεγάλη ζήτηση ναυτικών διαφόρων ειδικοτήτων (Β' και Γ' μηχανικών, ναυκλήρων, ναυτών, άντλιωτών, κυβερνητών, μηχανοδηγών κλπ.) ή όποια δεν ικανοποιείται. Μία μόνο ναυτιλιακή εταιρία που διαχειρίζεται 15 πλοία έλαβε την περασμένη εβδομάδα 80 περίπου σημειώματα μη προσφερομένων, τα όποια πρέπει να κοινοποιηθούν στα πλοία — φυσικά τηλεγραφικά — για να μην υπάρχουν προβλήματα από τους κατά τόπους προξενικούς λιμενάρχες και για να μην επιβάλλονται πρόστιμα χωρίς λόγο.

ΝΑ ΥΠΑΡΞΕΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΣ

Τό 'Υπουργείο έδειξε να αισθάνεται ένα είδος υπερηφάνειας για την ύψωση της ελληνικής σημαίας στο υπερδεξαμενόπλοιο «Κίνγκ Άλεξάντερ», 245.139 τόν. γκρός. Την ίδια υπερηφάνεια νοιώσαμε και εμείς, αλλά παράλληλα, επειδή έχουμε τη συνήθεια να μετρούμε — κάτι που λείπει από το ΥΕΝ — κάναμε και μία προχειρότατη έρευνα, από την οποία μπορούμε να προκύψουν όρισμένα συμπεράσματα.

Στόν υπό ελληνική σημαία στόλο, λοιπόν, περιλαμβάνονται άλλα 27 πλοία χωρητικότητας άνω των 100.000 τόν. γκρός. Από τα πλοία αυτά 23 είναι δεξαμενόπλοια και τέσσερα μικτά και από τα δεξαμενόπλοια 18 εί-

ναι αυτό, δηλαδή και η τηλεγραφική μεταβίβαση των σημειωμάτων μη προσφερομένου του ΓΕΝΕ, αποτελεί μία επιπρόσθετη επιβάρυνση του πλοίου — τα τηλεφωνήματα και τα τηλεγραφήματα μεταξύ εταιριών και πλοίων αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό ποσοστό των πενήκτων σημερινών ναύλων, αλλά τέτοιες «μικρολεπτομέρειες» δεν τις λαμβάνει κανένας ύπ' όψει στο 'Υπουργείο.

Η έκκρεμότητα της ανακυκλώσεως δεν μπορεί να παραταθεί — δεν υπάρχουν ναυτικοί για τη συνέχιση της εφαρμογής της, φυσικά εκτός των πλοίαρχων και ενός μικρού αριθμού Α' μηχανικών — και η μόνη λύση είναι η άμεση κατάργησή της, αν φυσικά θέλουμε να κρατήσουμε λίγα έστω πλοία στο έθνικό νηολόγιο.

ναι παροπλισμένα, ενώ τα υπόλοιπα πέντε καθώς και τα μικτά κινούνται.

Ταυτόχρονα υπάρχουν ακόμη 36 ελληνόκτητα πλοία χωρητικότητας άνω των 100.000 τόν. γκρός με ξένες σημαίες — 34 δεξαμενόπλοια και δύο μικτά. Λοιπόν, από τα πλοία αυτά — σε αντίθεση με τα υπό ελληνική σημαία — είναι παροπλισμένα μόνον έννέα δεξαμενόπλοια, ένα τελεί υπό παραλαβή και τα υπόλοιπα 24 καθώς και τα δύο μικτά κινούνται.

Η περίπτωση προσφέρεται για ειδική μελέτη από το 'Υπουργείο, με λίγα λόγια πρέπει να υπάρξει βαθύτατος και έντονος προβληματισμός και όχι μόνον επίδειξη υπερηφάνειας.

Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Στίς στήλες αυτές ύπήρξε πάντοτε έντονος προβληματισμός για την απασχόληση των πλοίαρχων μας αλλά και των ναυτικών των άλλων ειδικοτήτων που επλήγησαν από τη ναυτιλιακή κρίση και πολλές από τις προτάσεις που είχαν διατυπωθεί υιοθετήθηκαν από την Ένωση Πλοίαρχων και υποβλήθηκαν επισήμως στο 'Υπουργείο για την αντιμετώπιση του προβλήματος της ανεργίας.

Ήδη, από τις καθημερινές επαφές με ναυτιλιακές εταιρίες διαπιστώνουμε ότι ενώ υφίσταται ζήτηση πλοίαρχων, υποπλοίαρχων και ανθυποπλοίαρχων για δεξαμενόπλοια δεν υπάρχει αντίστοιχη προσφορά, διότι οι άνεργοι πλοίαρχοι έχουν υπηρετήσει μόνον σε φορτηγά πλοία και δεν έχουν εμπειρία στα δεξαμενόπλοια. Προτείνουμε, λοιπόν, να επιδιωχθεί και από την Ένωση Πλοίαρχων και από το 'Υπουργείο, η ναυτολόγηση άνεργων πλοίαρχων ακόμη και σε θέσεις ανθυποπλοίαρχων δεξαμενόπλοίων ώστε μετά την απόκτηση της απαιτούμενης πείρας να προωθηθούν σε θέσεις υποπλοίαρχων και αργότερα σε θέσεις πλοίαρχων. Η μονομέρεια αποδείχθηκε δυσμενής και πρέπει να ξεπεραστεί.

Ας μή νομισθεί ότι με την πρόταση αυτή επιδιώκουμε να μειώσουμε οποιονδήποτε, ή πρόταση έχει την αφετηρία της μόνον στο ζωηρότατο ενδιαφέρον των «Ναυτικών Χρονικών» για την απόλυση του προβλήματος της ανεργίας που μαστίζει τους πλοίαρχους μας αλλά και για τη διατήρηση των στελεχών της Ναυτιλίας μας που θα μάς χρειασθούν. Ύπενθυμίζουμε, ότι όταν είχε γίνει μία δραστηριότητα περικοπή του διαστημικού προγράμματος της NASA πάρα πολλοί διακεκριμένοι Άμερικανοί επιστήμονες που είχαν μείνει χωρίς απασχόληση έγιναν οδηγοί αυτοκινήτων, κηπουροί κλπ. για να εξασφαλίσουν τον επιούσιο — με λίγα λόγια δεν θεώρησαν ύποτιμητικό για τον έαυτό τους να κάνουν κάτι άλλο για να μπορέσουν να επιζήσουν μέχρις ότου περάσουν οι δύσκολες ώρες και η μίμηση της επιλογής αυτής δείχνει γενναίους ανθρώπους ικανούς να αντιμετωπίζουν κάθε αντίξοότητα της ζωής.

● Η Ένωση Πλοίαρχων με έγγραφό της προς άλγερινές ναυτιλιακές εταιρίες γνω-

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



στο ποίει ότι υπάρχουν προσφερόμενοι "Ελληνες πλοίαρχοι για έργα σε αλγερινά φορτηγά πλοία και ζητεί να διεξαχθούν σχετικές συνομιλίες μεταξύ των δύο μερών, είτε στην Ελλάδα, είτε στην Αλγερία. Με την ευκαιρία αναφέρομε ότι, σύμφωνα με πληροφορίες, στις συνομιλίες που διεξήχθησαν τον περασμένο Μάιο στην Αλγερία εθίγησαν όλα τα άλλα θέματα που ενδιαφέρονταν την Ελλάδα και καθόλου το πρόβλημα της απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών σε αλγερινά πλοία, γιατί στην ελληνική αντιπροσωπεία δεν συμμετείχε εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας. Είναι ακριβείς οι πληροφορίες αυτές;

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΠΕΡΙ ΝΑΤ

Με μία κατηγορηματική του δήλωση ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος διέλυσε τις ανησυχίες των ναυτικών μας σχετικά με τα κερτήματα ασφαλιστικά δικαιώματά τους. Με το νομοσχέδιο περί ΝΑΤ που επεξεργάζεται το Υπουργείο, είπε ο κ. Παπαδόπουλος, δεν θίγεται κανένα κερτήριο δικαίωμα των ναυτικών — και από τη δήλωση αυτή προκύπτει ότι δεν καταργούνται ούτε οι σκανδαλώδεις διατάξεις που αναφέρονται στους εκπροσώπους των ναυτικών οργανώσεων και με τις οποίες δημιουργείται μία ελίτ στις τάξεις των συνταξιούχων του ΝΑΤ και καταφέρεται ισχυρότατο πλήγμα στη συνταγματική επιταγή για ισότητα.

Η δήλωση του κ. Παπαδόπουλου, η οποία ήταν περισσότερο από απαραίτητη για να μην επαναληφθεί εκείνο που έγινε όταν ήρθε στην επιφάνεια το «σχέδιο Δασκαλάκη» — σημαντικό άρτιος ναυτικών και κυρίως εξισωτικών οδηγήθηκε πρόωρα στη συνταξιοδότηση για να μην χάσουν κερτήματα δικαιώματα που καταργούσαν οι διατάξεις του — έγινε την περασμένη Τετάρτη κατά τη διάρκεια συζήτησης για το θέμα του νομοσχεδίου μεταξύ του Υπουργού και των ναυτικών συντακτών.

Ο Υπουργός εξήγησε ότι με το υπό επεξεργασία νομοσχέδιο αντιμετωπίζονται ασφαλιστικά ζητήματα, δηλαδή ικανοποιούνται έκκρεμη δίκαια αιτήματα και επανορθώνονται αδικίες του παρελθόντος. Οι γενικές αρχές του νομοσχεδίου, είπε ο Υπουργός, θα τεθούν υπόψη του οικονομικού κύκλου υπουργών, όπως γίνεται με κάθε παρόμοιο νομοσχέδιο, που συνεδριάζει κάθε εβδομάδα και έφ' όσον εγκριθούν θα επιστραφεί στο Υπουργείο για να δοθεί σε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς αλλά και στους ναυτικούς συντάκτες για να διατυπώσουν τις απόψεις τους. Έν συνεχεία και μετά την αναπροσαρμογή που ενδεχομένως θα γίνει βάσει των υποδείξεων των ενδιαφερομένων φορέων θα υποβληθεί και πάλι στον οικονομικό κύκλο υπουργών και έφ' όσον εγκριθεί θα κατατεθεί άμεσα στην Βουλή για να ψηφισθεί από το τμήμα θερινών διακοπών.

Από τη συζήτηση και τις επανειλημμένες ερωτήσεις των δημοσιογράφων προέκυψε ότι με το νομοσχέδιο, μεταξύ άλλων, ικανοποιείται το συνταξιοδοτικό αίτημα των θαλαμηπόλων για το οποίο είχε γίνει και εκείνη η σεμνότητα και καθαρά επαγγελματική πορεία προς το Υπουργείο για την οποία είχαμε γράψει και διορθώνεται η αδικία που είχε γίνει με τον Νόμο 1085 σε βάρος των χρωών. Και όπως διευκρίνισε ο κ. Παπαδόπουλος, απαντώντας σε σχετικό έρωτημα εκπροσώπου των «Ναυτικών Χρονικών», η αποκατάσταση της αδικίας αυτής θα έχει αναδρομικό χαρακτήρα και θα ανατρέχει στην περίοδο που θεσπίστηκε η αδικία.

Από άλλες πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών» προκύπτει ότι με το νομοσχέδιο θα προβλέπεται επίσης και η αναβίωση συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων.

ΝΑ ΒΙΑΣΘΟΥΜΕ

Η περίπτωση του πλοίου «Μαραθών Λέικ», το πλήρωμα του οποίου υπήρξε θύμα σοβαρότατων έπεισοδίων που προκάλεσαν κάτοικοι του Κόνακρου της Γουϊνέας — σε αντίποινα για την υπόθεση του πλοίου «Γαρυφαλιά» — πρέπει να προκαλέσει γενικό συναγερμό. Πρώτα πρώτα πρέπει, κατά την αντίληψή μας, να επισυμβεί ο ξρανος που αποφάσισαν η ΠΝΟ και η Ένωση Πλοιαρχών υπέρ των θυμάτων του «Γαρυφαλιά» — θα είναι η πρώτη έμπρακτη απόδειξη ότι οι «Ελληνες ναυτικοί είναι πρώτα από όλα άνθρωποι. Το γεγονός ότι οι περισσότεροι λαθρεπιβάτες προτιμούν τα ελληνικά πλοία, γιατί εκ προοιμίου γνωρίζουν ότι θα βρουν σ' αυτά ανθρωπιά, τροφή και στις περισσότερες φορές και απασχόληση, πρέπει επίσης να τονισθεί στο έπακρο με συγκεκριμένες περιπτώσεις από τις ελληνικές διπλωματικές αρχές, σε μία μόνιμη βάση και όχι όταν προκαλούνται έπεισοδια σαν αυτά σε βάρος του «Μαραθών Λέικ» και του πληρώματός του. Καί φυσικά να δίνεται εύρεια δημοσιότητα, κυρίως στο εξωτερικό, για κάθε περίπτωση λαθρεπιβατών που ανακαλύπτονται στα ελληνικά πλοία και έχουν την αντιμετώπιση που εξασφαλίζουν οι διεθνείς νόμοι και συμβάσεις και κυρίως η ανθρωπιά των Ελλήνων ναυτικών, με λίγα λόγια πρέπει να γίνουν ακόμη πολλά για να εξαφανισθεί το στίγμα που προκάλεσε η πρωτοφανής περίπτωση του «Γαρυφαλιά». Κυρίως όμως πρέπει να βιασθούμε.

Στα πλαίσια της σχετικής εκστρατείας πρέπει να αναφερθεί και η περίπτωση του ελληνικού πλοίου «Ντέκα Κονκόρντ» το οποίο πρό ημερών περισυνέλεξε ανοικτά από

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ο επίλιμενάρχης κ. Κ. Κατσαμπής ευρίσκεται ήδη επί κεφαλής της Διευθύνσεως Έμπορικου Ναυτικού.

— Προκαλεί κατάπληξιν η απόφασις του Δημοτικού Συμβουλίου Πειραιώς αρνηθέντος την παραχώρησιν δημοτικού γηπέδου εις το Υπουργείον Ναυτικών διά την ανέγερσιν του μεγάρου εις το όποιον θα συγκεντρωθούν όλα αι σχέσιν έχουσαι με την ναυτιλίαν κρατικά ύπηρεσία και τό Ναυτικών Απομαχικών Ταμείων.

— Η ύποστολή της παναμαϊκής σημαίας και η ύψωσις της κυανολεύκου εις τὰ σκάφη του οίκου «Ρεθύμνης και Κουλουκουνητής» αποτελεί γεγονός που θα γνωσθή με εξαιρετικήν ικανοποίησιν.

— Με αρκετήν ζωηρότητα, εν αντιθέσει προς τούς τελευταίους μήνας, διέρρευσε διά την αγοράν των πωλήσεων μεταχειρισμένων πλοίων προς περαιτέρω εκμετάλλευσιν, τό Β' 150ήμερον του Ιουνίου.

— Έκ Λονδίνου μάς πληροφορούν ότι άρχονται εκδικαζόμεναι ενώπιον των Άγγλικών δικαστηρίων αι ύποθέσεις ναυαγίων διαφόρων ελληνικών σκαφών. Πρώτη εκ των ύποθέσεων τούτων είναι η του φορτηγού «Μιχ. Ν. Μαρής». Σημειωτέον ότι δι' όλα τὰ εκδικασθησόμενα ναυάγια δεν υπάρχουν ακόμη σχετικά αποφάσεις του ειδικού εν Αθήναις Ανακριτικού Συμβουλίου του Έμπορ. Ναυτικού.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 85/1.7.1934)

τή Σομαλία 17 Σομαλούς ναυαγούς. Τό σκάφος εν συνεχεία, παρακάμπτοντας τό δρομολόγιό του, κατευθύνθηκε στο Άντεν για να αποβιβάσει τούς ναυαγούς αλλά οι τοπι-

DIPLOMA IN PORT AND SHIPPING MANAGEMENT

This 34 week, full-time course is designed for people with managerial, operational, professional or administrative responsibilities in the port or shipping industries. It starts in September each year.

Topics covered include:

- Port and shipping operations
- Shipping and port policy
- Shipping economics and management
- Shipping law and marine insurance
- Quantitative methods and operations management

The course is offered in Hull by Humberside College of Higher Education, one of the U.K.'s leading centres for maritime education.

To find out more, write or telephone:

A. P. Powell, Centre for Maritime Transport & Operations
Queens Gardens, Hull HU1 3DH. Tel: Hull (0482) 224121 Ext. 243



HUMBERSIDE COLLEGE
of Higher Education

κές άρχές δέν έπέτρεψαν τήν άποβίβασή τους! Έτσι τό «Ντέκα Κονκόρντ» κατευθύνθηκε πλέον στήν Μπέρμπερα τής Σομαλίας όπου καί τελικά άποβίβασε τούς ναυαγούς στούς όποιους είχε παρασχεθεί κάθε περίθαλψη καί βοήθεια από τό πλήρωμα του σκάφους. Παρόμοια περιστατικά πρέπει νά γίνονται εύρύτερα γνωστά — δέν έννοούμε μόνο στό έσωτερικό — καί τήν εύθύνη γι' αύτό τήν έχει τό ΥΕΝ.

Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΤΟΥ «ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ»

Πρέπει νά άπασχολήσει όλους καί τό 'Υπουργείο καί τήν Ένωσή Έλλήνων Έφοπλιστών, ή περίπτωση του πλοίου «Αϊτζιαν Πράϊντ», διότι άποδεικνύει ότι οι γερμανικές άρχές στρέφονται μόνον κατά τών έλληνικών πλοίων. Όπως άποδεικνύεται από δημοσιεύματα έγκύρων διεθνών ναυτιλιακών έντύπων, ταυτόχρονα μέ τή ρύπανση πού φέρεται ότι προκάλεσε τό «Αϊτζιαν Πράϊντ» καί ή όποία φέρεται ότι καταγγέλλθηκε από μέλη του πληρώματος του μηχανοστασίου, ένα άλλο πλοίο πού είχε προκαλέσει ρύπανση διαπιστωμένη από έλικόπτερο άφέθηκε από τίς γερμανικές άρχές νά συνεχίσει τό ταξίδι του άφού κατέβαλε κάποιο πρόστιμο. Ένώ στήν περίπτωση του έλληνικού πλοίου οι γερμανικές άρχές συνέλαβαν τόν πλοίαρχο, τόν Α' καί τόν Β' μηχανικό καί τούς έκλεισαν μάλιστα σέ φυλακές ύψίστης άσφαλείας, σάν έπρόκειτο νά δραπετεύσουν οι άνθρωποι.

Η τελευταία εξέλιξη πού έγινε γνωστή μόλις χθές είναι ότι ό εκπρόσωπος τής δια-

χειρίστριας εταιρίας Κ. Λαδάς δήλωσε τήν Πέμπτη στό 'Άμβούργο ότι θά έξαντληθεί κάθε νόμιμο μέσο γιά τήν άποφυλάκιση τών τριών ναυτικών καί ότι ή εταιρία πού εκπροσωπεί θά καταβάλει τό ποσό τών 150.000 γερμανικών μάρκων πού ζητούν οι γερμανικές άρχές.

Στήν ύπόθεση αύτή έχει παρέμβει ένεργά ή Ένωσή Πλοιαρχών ή όποία συνεχίζει τά διαβήματα πρός κάθε κατεύθυνση γιά τήν άπελευθέρωση τών τριών ναυτικών καί γι' αύτό τό σκοπό άπευθύνθηκε καί στό κλάμπ πού έκάλυπτε τό πλοίο, τό όποιο όμως άπήντησε ότι τήν έγγυση πού ζητούν οι γερμανικές άρχές έπρεπε νά καταβάλει ή Ένωσή Πλοιαρχών...

ΣΤΟΧΟΣ ΜΟΝΟΝ Ο ΘΟΡΥΒΟΣ

Η διοίκηση τής Ένώσεως Ναυτών μέ τήν άποχή του κατωτέρου πληρώματος καταστρώματος από τήν εργασία φορτοεκφορτώσεως καί έχμάσεως τών αυτοκινήτων στά άκτοπλοϊκά έπιβατηγά πού πραγματοποιήσε από τήν Τετάρτη ως τήν Παρασκευή δέν κατόρθωσε νά άκίνητοποιήσει κανένα πλοίο, ούτε καί νά προωθήσει κάποια λύση γιά τήν ικανοποίηση του δικαιού, πράγματι, αίτήματος τών ναυτικών μας αυτών γιά κάποια άμοιβή γιά τήν έκτέλεση τής συγκεκριμένης εργασίας. Πέτυχε όμως καί πάλι νά δημιουργήσει έναν θόρυβο, πού άλλωστε ήταν καί ό πραγματικός στόχος τής κινητοποιήσεως τής, γιάτι βέβαια αίτημα γιά τήν καταβολή 100 δραχμών γιά κάθε ιδιωτικό αυτοκίνητο καί 300 δρχ. γιά κάθε φορτηγό πού πρόβαλε δέν μπορούσε σέ καμμία περίπτωση νά εύδοκιμήσει, ενώ μία εύλογη άμοιβή υπό τύπον

κάποιου έπιδόματος μπορούσε νά έξασφαλισθεί. Η διοίκηση τής Ένώσεως Ναυτών όμως δέν θέλει καί τέτοιο, θέλει θόρυβο καί τόν έκανε καί πάλι.

Καί από τήν περίπτωση αύτή, αλλά καί από πολλές άλλες προκύπτει ότι από μία συγκεκριμένη πλευρά επιδιώκεται συστηματικά ό θόρυβος καί τίποτε άλλο, ένας θόρυβος πού τελικά, εάν συνεχισθεί, θά καταλήξει νά μεταβληθεί σέ μπουεραγωγ έναντίον εκείνων πού ύποτίθεται ότι θέλουν νά προστατέψουν οι θορυβούντες.

ΟΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ

Οι ήλεκτρολόγοι πέτυχαν ήδη τό πρώτο άποφασιστικό βήμα γιά τήν ένταξη τους στήν οργανική σύνθεση τών πλοίων. Μέ τό ύπ' αριθ. 230 Π.Δ. μέ τίτλο «Συμπλήρωση του άρθρου 2 του Π.Δ. 177/74 περί οργανικής σύνθεσεως τών πληρωμάτων τών έπιβατηγών (άκτοπλοϊκών, μεσογειακών καί τουριστικών) πλοίων» πού δημοσιεύθηκε στό ύπ' αριθ. 85 φύλλο τής Έφημερίδος τής Κυβερνήσεως (Τεύχος Α') τής 15.6.84 όρίζεται ότι:

Πρώτον: σέ πλοία (άτμόπλοια καί δηζελοπλοία) 1.500 μέχρι 8.000 κόρων όλικής χωρητικότητας προσλαμβάνονται ένας (1) ήλεκτρολόγος καί ένα (1) βοηθός ήλεκτρολόγου πλην τών δρομολογημένων άκτοπλοϊκών έπιβατηγών πλοίων στά όποια ή πρόσληψη του βοηθού ήλεκτρολόγου είναι προαιρετική.

Δεύτερον: σέ πλοία άνω τών 8.000 κόρων όλικής χωρητικότητας προσλαμβάνονται δύο (2) ήλεκτρολόγοι καί ένας (1) βοηθός ήλεκτρολόγου.

Η ισχύς του Π.Δ. άρχίζει από τήν ημέρα τής δημοσιεύσεως του, δηλαδή από 15.6.1984, αλλά ή διοίκηση του οικείου Συνδέσμου δέν έφυσχάζει καί διεξάγει συνομιλίες μέ τήν άρμόδια έπιτροπή τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών γιά τήν ένταξη τών ήλεκτρολόγων καί στήν οργανική σύνθεση τών ποντοπόρων πλοίων, ή όποια εύελπιστεί, θά έχει έπιτευχθεί έντός του έπομένου έτους. Καί ή ρύθμιση θά είναι όρθή γιάτι ό ήλεκτρολόγος δέν μπήκε στό πλοίο γιάτι τό ήθελε όποιοσδήποτε Σύνδεσμος, αλλά γιάτι τόν χρειάστηκε καί τόν χρειάζεται τό σύγχρονο πλοίο καί ή έκκρεμότητα δέν μπορούσε νά παραταθεί πλέον.

Βεβαίως τό ζήτημα τών ήλεκτρολόγων δέν σταματά στήν ένταξη τους στήν οργανική σύνθεση τών πλοίων, πρέπει νά συνοδευθεί από τήν ρύθμιση του θέματος τών διπλωμάτων τους καί κυρίως από τή δημιουργία ειδικής δημόσιας σχολής, πού είναι έργο του 'Υπουργείου.

Πρέπει νά σημειώσουμε επίσης ότι ή δραστήρια διοίκηση του Συνδέσμου 'Ηλεκτρολόγων πέτυχε καί τή νοσηλεία τών ήλεκτρολόγων στή Βα θέση, όπως γίνεται καί μέ τούς άλλους αξιωματικούς.

Ο ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ

Αφ' ότου, μετά τό ναυάγιο του Τιτανικού, έπεβλήθη στά πλοία ό ύποχρεωτικός σταθμός, οι έφοπιστικές αντιδράσεις στό πρόσθετο κόστος του άσυρμάτου καί του άσυρματιστού δέν σταμάτησαν ποτέ. Σήμερα, μέ τίς τεράστιες τεχνολογικές εφαρμογές στή ναυτιλία καί στίς τηλεπικοινωνίες τό πρόβλημα έχει έντοπισθεί στό ποιός θά είναι ό ρόλος του σύγχρονου ραδιοηλεγραφητού στό σημερινό καί κυρίως στό αύριανό πλοίο.

Θεωρείται βέβαιο ότι, γιά μία τουλάχιστον δεκαετία άκόμη, τά συστήματα τών δορυφο-



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

ρικῶν καὶ τῶν γῆινων τηλεπικοινωνιῶν θὰ ἐξακολουθοῦν νὰ συνυπάρχουν στὴ ναυτιλία. Πράγμα πού θὰ ἀπαιτῇ τὴν ἐφαρμογὴ ἐνὸς μεταβατικοῦ προγράμματος τὸ ὁποῖο θὰ πρέπει νὰ λάβει ὑπόψη τὶς ἀκόλουθες βασικές ἀρχές: ὅτι ἡ ἀσύρματος τηλεγραφία θὰ παραμείνῃ στὰ πλοία, ὅτι ἡ τήρηση φυλακῆς μπορεῖ νὰ λείψῃ ὅπου προβλέπεται δορυφορικό σύστημα, ὅτι τὰ παλιά καὶ τὰ νέα συστήματα μποροῦν νὰ διατηρηθοῦν μαζὶ ἀρμονικά, καὶ ὅτι ἡ σύνθεση τοῦ πλοίου θὰ χρειασθεῖ ἕνα τεχνικό τῶν ηλεκτρονικῶν συστημάτων, ὁ ὁποῖος πρέπει νὰ ἔχει τηλεπικοινωνιακὴ κατάρτιση καὶ γενικώτερη διοικητικὴ μόρφωση.

Ἔτσι, μολοντὶ ἕνας τεχνικός συντηρητῆς δὲν φαίνεται ἐκ πρώτης ὄψεως νὰ καλύπτει πλήρῃ ἀπασχόληση, ἐν τούτοις ἕνας γενικός ηλεκτρονικός ἀξιωματικός θὰ καταστῇ τελικὰ ἀναγκαῖος. Γιατὶ ὁ ἀξιωματικός αὐτός θὰ εἶναι συγχρόνως ὁ τεχνικός τῶν ηλεκτρονικῶν συστημάτων, ὁ ὑπόλογος τῶν τηλεπικοινωνιῶν καὶ ὁ ὑπεύθυνος τῆς πληροφορικῆς τεχνολογίας. Μὲ τὴν τελευταία αὕτη ιδιότητα μπορεῖ νὰ προσφέρει πολὺτιμες ὑπηρεσίες στὴν ἐν γένει διαχείριση τοῦ πλοίου (πίνακες ἀνταλλακτικῶν, πίνακες ἐφοδίων, ἀλληλογραφία, λιμενικά ἐγγραφα κ.λ.π.). Ὁ ἴδιος τέλος, μέσα στοὺς μελλοντικοὺς ἐνοποιημένο προσωπικό τοῦ πλοίου δὲν ἀποκλείεται νὰ συμβάλῃ περαιτέρω στὴν αὐξηση τῆς ἀποδοτικότητός του, ἐφοδιαζόμενος καὶ μὲ πτυχίον ἀξιωματικοῦ φυλακῆς γεφύρας.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Ἀπὸ τὶς ἀρμόδιες ἀρχὲς διερευνῶνται δύο καταγγελίες: Ἡ πρώτη ἀφορᾷ τὴν ἀρνησὶ ἐκδόσεως εἰσιτηρίων γιὰ νὰ ἐμφανισθεῖ ὅτι δὲν ὑπάρχουν ἐπιβάτες ὥστε νὰ ματαιωθεῖ ἡ ἐπέκταση δρομολογίου πού θεωρεῖται ζημιόγόνον. Καὶ ἡ δευτέρη τὴ χρέωση στό ναῦλο μεταφορᾶς αὐτοκινήτου ἐνὸς σημαντικοῦ ποσοῦ γιὰ ἄλλοις λιμενεργατικά πού ὁ ΟΛΠ βεβαιώνει ὅτι οὔτε προβλέπονται ἀπὸ κανένα κανονισμό, ἀλλὰ οὔτε καὶ εἰσπράττονται ἀπὸ τὶς ὑπηρεσίες του.

Τὸ κλίμα γιὰ τὴν ἀκτοπλοΐα εἶναι ἤδη βεβαρημένο καὶ νομίζομε ὅτι κανένας δὲν ἔχει δικαίωμα νὰ δημιουργεῖ μὲ ἀσύνετες — καὶ μετὰ κολλάσιμες ταυτόχρονα — ἐνέργειες πρόσθετα προβλήματα.

Ὁ Ὑπουργὸς κ. Γ. Κασιφάρας ὑπ' ὄψει τοῦ ὁποῖου εἶχε τεθεῖ ἡ πρώτη καταγγελία δήλωσε ὅτι ὅπως ἔχει παρατηρηθεῖ ἀρκετές φορές, ναυτιλιακὲς ἐταιρίες τῆς ἀκτοπλοΐας δὲν ἐκδίδουν εἰσιτήρια μὲ ἐπιστροφή γιὰ νὰ μὴ χορηγήσουν τὴ νόμιμη ἐκπτώση. Καὶ πρόσθεσε: Τὸ κύκλωμα πιέζει μόνον συστηματικά γιὰ τὴ χορήγηση ἐπιδοτουμένων καυσίμων στὰ ἀκτοπλοϊκὰ ἐπιβατηγά. Ἐκεῖ ἐξαντλεῖται τὸ ἐνδιαφέρον του.

Γι' αὐτὸ ἐπαναλαμβάνομε ὅτι δὲν πρέπει νὰ ὑπάρξουν ἄλλες ἀσύνετες ἐνέργειες.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Ἐνδιαφέροντα στατιστικὰ στοιχεῖα παρέχει μία πρόσφατη Γαλλικὴ ναυτιλιακὴ ἐκθεση γιὰ τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργατικά ἀτυχήματα. Ἡ στατιστικὴ καλύπτει μία περίοδο τριῶν ἐτῶν καὶ ἀναφέρεται εἰδικώτερα σὲ τὶς αἰτίες καὶ τὶς συνθήκες τῶν ἀτυχημάτων.

Ἀπὸ ἀποψη ἐργασιακοῦ τομέα προηγούνται οἱ συνθήκες ἐργασίας συντηρήσεως κατὰ τὶς ὁποῖες προσβάλλονται κυρίως τὰ δάκτυ-

λα καὶ τὰ χέρια, τὰ κάτω ἄκρα, τὸ κεφάλι, τὰ μάτια καὶ ὁ θώραξ. Ἀκολουθοῦν οἱ ἐργασίες φορτοεκφορτώσεως ὅπου πλεονάζουν τὰ κτυπήματα τῆς κεφαλῆς καὶ τῶν ποδιῶν καὶ ἀκολουθοῦν τὰ κτυπήματα τοῦ θώρακος, τῆς πλάτης καὶ τῶν ἰσθμίων. Τέλος στὶς ἐργασίες τῶν χειρισμῶν προσβάλλονται κυρίως τὰ δάκτυλα, οἱ παλάμες, τὰ γόνατα, τὰ πόδια, τὰ πέλματα καὶ τὸ κεφάλι.

Ὁ μεγαλύτερος ἀριθμὸς τῶν ἀτυχημάτων ὀφείλεται σὲ πτώσεις ἀπὸ γλιστρήματα, πού προκαλοῦν θλάσεις καὶ σὲ μεγάλο ποσοστὸ κατάρματα καὶ διαστρέμματα. Ἔπονται τὰ κτυπήματα σὲ σταθερά ἀντικείμενα, συνήθως ἀπὸ γλιστρήματα, τὰ κτυπήματα ἀπὸ κινούμενα ἀντικείμενα ἢ πτώσεις ἀντικειμένων ἐπὶ τοῦ θύματος, οἱ χειρισμοὶ τῶν σχοινίων καὶ συρματοσχοινίων καὶ ὁ χειρισμὸς ἐργαλείων χειρὸς.

Ἀπὸ ἀποψη χώρου τὰ ἀτυχήματα συμβαίνουν κατὰ σειρά συχνότητας: στὴν πλώρη, στὰ καλύμματα κυτῶν, στὰ σκεπαστά καταστρώματα, στὰ μαγειρεῖα, στὴν πρύμη, στὰ κύπη, στὸ μηχανοστάσιο, στὸ γκαράζ, στὰ κλιμακοστάσια, στὰ διαμερίσματα, στὰ ἐργαστήρια, στὶς καθόδους καὶ ἀκόμη στὶς λέμβους, θυρίδες, μπίγκες, ἰστούς, δεξαμενές κλπ.

Τέλος ὡς πρὸς τὴν κατηγορία τῶν πλοίων προηγούνται τὰ δεξαμενόπλοια καὶ ἔπονται τὰ ὀχηματοφόρα καὶ τὰ πλοία κοντεϊνερς.

ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τοῦ παράνομου ἀνταγωνισμοῦ, ἡ Γερμανία ἀπεφάσισε νὰ λάβῃ μιά σειρά μέτρων πού χαρακτηρίζονται ἐπιεικῶς ὡς ἀνταποδοτικά. Τὰ μέτρα αὐτὰ ἀναφέρονται στὴν καθιέρωση μιᾶς ὑποχρεωτικῆς εἰδικῆς ἀδείας γιὰ κάθε ξένη ναυτιλιακὴ ἐταιρία πού ἐκμεταλλεύεται πλοία τακτικῶν γραμμῶν πρὸς γερμανικοὺς λιμένες καὶ γιὰ τοὺς πράκτορες τῆς. Ἡ αἴτηση χορηγήσεως τέτοιας ἀδείας ἐνδέχεται φυσικά ν' ἀπορριφθεῖ, ἀναλόγως τῶν «εἰδικῶν συνθηκῶν». Παράλληλα ἡ Κυβέρνηση θὰ προχωρήσῃ στὴν κατάρτιση συγκριτικῆς μελέτης γιὰ τὴ φορολογικὴ ἐπιβάρυνση τοῦ ἐφοπλισμοῦ βάσει τῆς ὁποίας δὰ προβεῖ στὴν ἐλάφρυνση τῶν οικονομικῶν βαρῶν τῆς γερμανικῆς πλοιοκτησίας.

Ἐξ ἄλλου ἡ ἔνωση τῶν Ἑργατῶν Μεταφορῶν τῆς χώρας ζήτησε ἀπὸ τὴν Κυβέρνηση νὰ ἐφαρμόσῃ τὴν ὑπὲρ τῶν γερμανικῶν πλοίων ἐπιφύλαξη τοῦ 40% τῶν ἐθνικῶν ἐξαγωγῶν καὶ εἰσαγωγῶν καθὼς καὶ τὴν ὑποχρεωτικὴ μεταφορά διὰ πλοίων ὑπὸ γερμανικὴ σημαία τῶν προϊόντων πού παράγονται στὴ χώρα ἢ πού τυγχάνουν γερμανικῆς οικονομικῆς βοήθειας ἢ πιστώσεως.

Βέβαια τὰ μέτρα αὐτὰ λαμβάνονται σὲ ἀντιπερισπασμὸ πρὸς τὴν προστατευτικὴ πολιτικὴ τῶν χωρῶν τοῦ τρίτου κόσμου καὶ τῶν τιμῶν ντάμπινγκ πού ἐφαρμόζουν οἱ χώρες τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκ. Ὡς ἕνα σημεῖο ὅμως δὲν παύουν νὰ εἶναι μέτρα προστατευτισμοῦ πού ἐπιτείνουν τὸ γνωστὸ φαῦλο κύκλο.

Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΣΑΝΚΟ

Σὲ μία πρόσφατη ναυλομεσιτικὴ ἐκδοσὴ ἐπαναλαμβάνεται ὅτι τὸ 1983 πρέπει νὰ παραμείνῃ στὴ ναυτιλιακὴ ἱστορία σάν τὸ ἔτος τῆς ἐπιχειρήσεως Sanko.

Καὶ ὁ λόγος εἶναι ἀπλός. Γιατὶ ἐνῶ στὰ τέ-

λη τοῦ 1982 ἡ ἰαπωνικὴ αὕτη ἐταιρία βρισκόταν στὸ χεῖλος τῆς πτωχεύσεως μὲ ζημιές πού ξεπερνοῦσαν τὰ 240 ἑκατομ. δολларίων, λίγους μῆνες ἀργότερα ἡ ἴδια αὕτη ἐταιρία, ἀμέσως ἡ ἐμμέσως, προέβαινε σὲ παραγγελίες στὰ ἰαπωνικά ναυπηγεῖα πού θὰ μείνουν ἴσως ἀνεπανάληπτες: 123 πλοία συνολικοῦ τόνναζ 4,5 ἑκατομ. τόν. d.w. καὶ ἀξίας ἄνω τοῦ 1,6 δισεκ. δολларίων.

Ἡ γιγαντιαία αὕτη παραγγελία, πού μένει ἀκατανόητη μὲ τὰ κοινὰ μέτρα, ἐξηγεῖται ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ὅλοι ἀνεξαίρετως οἱ οικονομικῶς ἐνδιαφερόμενοι ἰαπωνικοὶ κύκλοι τήρησαν μίαν κοινὴ στάση παραδειγματικῆς ἀλληλεγγύης. Μιὰς ἀλληλεγγύης πού ἀπέβλεπε ἀσφαλῶς στὴν προστασία τῶν συμφερόντων τους, δεδομένου ὅτι ὅλοι ἐνδιαφέρονται ζωηρὰ γιὰ τὴν ἐπιτυχία τῆς «ἐπιχειρήσεως» γιὰ τὴν ὁποία ἦταν ἐτοιμοὶ νὰ προβοῦν σὲ ἀναγκαῖες θυσίες.

Ἔτσι ἡ Σάνκο βρῆκε τὰ μέσα νὰ ἐξυγιάνῃ τὴν οικονομικὴ τῆς κατάσταση μὲ αὐξηση τοῦ κεφαλαίου τῆς καὶ νὰ ἀνανεώσῃ τὸν ἀπληροῦστο στόλο τῆς. Τὰ ναυπηγεῖα, ἀντιμετωπίζοντας τὸν κορεστικὸ ἀνταγωνισμό βρῆκαν τὴ δυνατότητα νὰ συμπληρώσουν τὰ καρνέ τους. Οἱ μεγάλοι ἐμπορικοὶ οἶκοι εἶδαν τὴν εὐκαιρία ἀποκτήσεως συμπεριτικῶν πλοίων πού θὰ μποροῦσαν νὰ ἐκμεταλλεῖσθαι ἀνεπαισθήτως ἢ νὰ ναυλώσουν μὲ κέρδος. Καὶ τὸ Κράτος, ἐκτὸς ἀπὸ τὴ διάσωση μιᾶς ἀπὸ τὶς πιὸ σημαντικῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεις τῆς χώρας καὶ τὴν ἐνίσχυση τῶν ἐθνικῶν ναυπηγιῶν, συμμερίσθηκε τὸ πλεονέκτημα τῆς προαγωγῆς τῆς ἐθνικῆς σημαίας μὲ τὴν προσθήκη ἐνός εὐθυνού καὶ ἀποδοτικοῦ στόλου.

Καὶ ὅπως μὲ τὸ δίκαιο τῆς συμπεραίνει ἡ σχετικὴ μελέτη, τὸ ἀλάθητο ρητὸ «ἡ ἰσχὺς ἐν τῇ ἐνώσει» ἐπιβεβαιώθηκε ἄλλη μιά φορά, μετατρέποντας μίαν μεγάλη ἀπειλὴ σὲ πραγματικὴ νίκη.

ΠΕΤΑΜΕΝΑ ΛΕΠΤΑ

Πολλοὶ ἀπὸ τοὺς Ἕλληνες ἐκθέτες τῶν «Ποσειδωνίων» ἔμειναν μὲ τὴν ἐντύπωση ὅτι οἱ δαπάνες τους γιὰ τὴ συμμετοχὴ τους σὲ τὴ φετινὴ διοργάνωση ἦταν πεταμένα λεπτὰ. Ἡ μοναδικὴ δυνατότητα πού πρόσφεραν τὰ φετινὰ «Ποσειδωνία», εἶπε ἕνας ἀπὸ αὐτοὺς, ἦταν ἡ εὐκαιρία νὰ δεῖς σὲ λίγες ἡμέρες ἕναν μεγάλον ἀριθμὸν προσώπων καὶ τίποτε ἄλλο καὶ παρατήρησε ὅτι ὑπάρχουν ἄλλοι πιὸ πρόσφοροι τρόποι γιὰ ἐπαφὴς πού διευκολύνουν τὶς πωλήσεις — καὶ φαίνεται πῶς ἔχει ἀπόλυτο δίκαιο. Ἐπίσης σὲ τὴ φετινὴ διοργάνωση παρατηρήθηκε, ὅπως ἔλεγε Ἕλληνας ἐκθέτης πού ἐφτιαξαν μόνον τοὺς τὰ περίπερα τους καὶ δὲν χρησιμοποίησαν τὶς ὑπηρεσίες τῶν διοργανωτῶν, κακὴ συμπεριφορὰ ἀπὸ ὑπηρεσιακὰ ὄργανα τῆς διοργανώτριας.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, πέρα ἀπὸ αὐτὲς τὶς παρατηρήσεις, ἡ ἐκθεση αὕτη εἶναι ὀπωδὴ — ποτε ἐπιφελὴς γιὰ τὴ χώρα, γιατί κάθε δύο χρόνια συγκεντρώνει τὴν παγκόσμια προσοχὴ στὴν Ἑλλάδα καὶ αὐτὸ δὲν εἶναι λίγο.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Ἀνησυχητικὸ ρυθμὸ παρουσιάζει ἡ μείωση τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος πού συνεχίζεται μὲ μίαν ποσοστιαία διαφορὰ πού φθάνει τὰ 23%. Αὐτὸ προκύπτει ἀπὸ τὸ ναυτιλιακὸ συναλλάγμα πού εἰσήχθη στὴ χώρα στὸ τετράμηνο Ἰανουαρίου — Ἀπριλίου, τὸ

όποιο ανήλθε σε 346 εκατομ. δολάρια έναντι 449 εκατομ. δολαρίων της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1983 (μείωση 22,9%). Για τον 'Απρίλιο η μείωση φθάνει τα 25% (είσπραξαν 93 εκατομ. δολάρια έναντι 124 εκατομ. δολαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1983).

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΣΕ ΣΠΙΤΙΑ

Εμείς οι ταπεινοί που δεν έχουμε ειδικές οικονομικές γνώσεις αλλά απλώς κοινό μυαλό, κάθε ημέρα που διαβάζουμε στις εφημερίδες για κλοπές σπουδαιοφανείς που συνάλλαγμα από σπίτια κάνουμε και μία απλή σκέψη: Δεν είναι προτιμότερο για όλους μας αυτό το συνάλλαγμα να μην βρίσκεται στα διάφορα σπίτια από όπου τις περισσότερες φορές περνάει στα χέρια των κακοποιών αλλά να τίθεται στη διάθεση του κράτους με τη μορφή καταθέσεων; Με λίγα λόγια, δεν νομίζουν οι διάφοροι σπουδαιοφανείς που είναι αρμόδιοι για το θέμα αυτό ότι είναι καιρός να επιτρέψουν τις συνεχείς καταθέσεις σε συνάλλαγμα και από κατοίκους του εσωτερικού;

Δεν είμεθα σε θέση να γνωρίζουμε εάν οι ταπεινές σκέψεις των στηλών αυτών φθάνουν πάντοτε στους σπουδαιοφανείς που αποφασίζουν. Έτσι καταφεύγουμε και πάλι, όπως σε αρκετές άλλες περιπτώσεις, στον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Γιώργο Κασιφάρα που έχει την έφεση να ακούει τις περισσότερες φορές τις σωστές υποδείξεις και τον καλούμε να τις μεταφέρει στην κυβέρνηση. Κι αν υπάρχουν αντιρρήσεις για την καθιέρωση του μέτρου των συνεχών καταθέσεων σε συνάλλαγμα και από κατοίκους του εσωτερικού — έμεις θεωρούμε ότι δεν μπορούν να υπάρχουν — να μας τις εξηγήσουν για να τις καταλάβουμε ώστε να μην επανερχόμαστε στο θέμα αυτό, το οποίο μάς είχε απασχολήσει και πρόσφατα με άφορμή την «έξυπνάδα» κάποιου σπουδαιοφανούς για επιστροφή σε δραχμές των καταθέσεων σε συνάλλαγμα και που τελικά, για να «μπαλωθούν» τα πράγματα, αποδόθηκε στην δήθεν αούθαιρσία κάποιων τραπεζοϋπαλλήλων.

Η ΝΕΑ ΔΙΩΡΥΓΑ

Εγκαινιάστηκε από το Ρουμάνο πρόεδρο Νικολάι Τσαουσέσκου, η νέα διώρυγα που ενώνει το Δούναβη με τη Μαύρη Θάλασσα. Πρόκειται για ένα κολοσσιαίο έργο που στοίχισε περίπου 2 δισεκ. δολάρια και το οποίο συντομεύει τη διαδρομή κατά 380 χιλιόμετρα. Η διώρυγα ενώνει την Τσερναβόντα με την Κωσταντζά, νοτιώς της οποίας, στην Agigea, συμπληρώνονται τώρα μεγάλες λιμενικές εγκαταστάσεις, ικανές να δέχονται πλοία μέχρι 150.000 τόν. d.w.

Το έργο αυτό για την κατασκευή του οποίου αφαιρέθηκαν 300 εκατομ. κυβ. μέτρα γης (σε σύγκριση με 275 εκατομ. του Σουέζ και 160 εκατομ. του Παναμά) θεωρείται «μνη-

μειώδες» από τους Ρουμάνους, οι οποίοι επιίζουν ότι θα αποσβεσθεί σχετικώς σύντομα μέσω των διοδίων, και θα καταστήσει την Κωσταντζά το δεύτερο — μετά το Ρότερνταμ — Ευρωπαϊκό λιμάνι. Όταν μάλιστα αποπερατωθεί και η πολυσυζητημένη διώρυγα Ρήνου — Μείν — Δούναβη, τότε θα έχει επιτευχθεί επιτέλους και η σύνδεση της Μαύρης με τη Βόρεια Θάλασσα.

Παρά την αισιόδοξη αυτή προοπτική πολλοί δυτικοί παρατηρητές αμφιβάλλουν πολύ αν το έργο θα μπορέσει να αποσβέσει το τεράστιο κόστος του πριν από την παρέλευση μιας τριακονταετίας. Σ' αυτό πρέπει να προστεθούν άφρονες οι αντιδράσεις των σοβιετικών που δεν θα δουν με καλό μάτι την αχρήστευση του βορείου βραχίονα του Δουναβικού Δέλτα (διώρυξ Σουλινά) που βρίσκεται στα σύνορά τους και τελεί εν πολλοίς υπό τον έλεγχό τους και αφετέρου των Δυτικογερμανών έφοπλιστών ποταμοπλοίων που φοβούνται ότι η απ' ευθείας διευρωπαϊκή σύνδεση θα αποβεί ένας μονόδρομος προς τη Δύση των κρατικών ποταμοπλοίων της Κομεκόν.

ΣΤΗΝ ΑΛΛΗ ΑΚΡΗ

Και ενώ στη Μαύρη θάλασσα εγκαινιάζεται μία νέα διώρυγα, στην άλλη άκρη του κόσμου, ένα άλλο θαυμαστό ανθρώπινο επίτευγμα γιορτάζει την 25η επέτειό του: η διώρυγα του 'Αγίου Λαυρεντίου.

Πριν 25 ακριβώς χρόνια, τον 'Ιούνιο του 1959, η βασίλισσα 'Ελισάβετ και ο Πρόεδρος 'Αϊζενχάουερ, εγκαινίασαν εκεί το έργο, κόστους ενός δισεκ. δολαρίων, που ένωσε τον 'Ατλαντικό με τις μεγάλες λίμνες. Πρόκειται για ένα ολόκληρο σύστημα φραγμάτων, διαύλων και διωρύγων που επιτρέπει τη ναυσιπλοΐα στον ποταμό του 'Αγ. Λαυρεντίου απ' το Μόντρεαλ ως τη λίμνη 'Οντάριο κι' από εκεί μέσω της διώρυγας Welland προς τη λίμνη Erie και προς τις μεγάλες λίμνες (Huron, Michigan, Superior). Έπτά ύδατοφράκτες στο τμήμα Μόντρεαλ — 'Οντάριο, έξουτερώνουν μία διαφορά ύδατοστάθμης 69 μέτρων και 8 ύδατοφράκτες στο πέρασμα του Welland, που παρακάμπτει τους καταρράκτες του Νιαγάρα, εξουδετερώνουν διαφορά στάθμης 99,5 μέτρων, δημιουργώντας τα υψηλότερα πλεύσιμα ύδατα της ύψηλιου στη μεγαλύτερη από την ανοικτή θάλασσα απόσταση.

Έτσι εκτός απ' τα λιμνόπλοια του Καναδά και της 'Αμερικής, όλα τα ποντοπόρα πλοία του κόσμου μπορούν να χρησιμοποιούν αυτό που απέκλινθη δικαιολογημένα ως η σημαντικότερη εσωτερική ύδατινη οδός του κόσμου. Πράγματι στα μέσα του 1983 καταγράφηκαν 3.870 διελεύσεις πλοίων στο διάυλο Μόντρεαλ — 'Οντάριο και 4.707 διελεύσεις στη διώρυγα Welland, διακομίζοντας αντίστοιχως 45 και 50 εκατομμύρια τόννους εμπορευμάτων.

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Μία νορβηγική επιχείρηση κατασκευάζει ένα τηλεκατευθυνόμενο υποβρύχιο που μπορεί να κινείται και να λειτουργεί χωρίς πλήρωμα και χωρίς κανένα «όμφαλο λώρο» με μητρικό πλοίο. Χάρη στο αυτόνομο σύστημα ναυσιπλοΐας που διαθέτει και χάρη στα συστήματα ακουστικής επικοινωνίας και τηλεοπτικών συσκευών, ο τηλεχειριστής του θα μπορεί άνετα να το κατευθύνει από κάποιο πλοίο επιφανείας με τη βοήθεια τηλεοπτικού δέκτη. 'Ακόμα με την προσθήκη ηλεκτρονικού υπολογιστή θα είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί ικανοποιητικά και υπό τις χειρότερες ακουστικές συνθήκες. Ένας οικονομικός τύπος αυτού του σκάφους θα στοιχίζει μεταξύ 6 και 13 χιλιάδων δολαρίων.

Ως προς τη χρησιμότητα του νέου υποβρυχίου τονίζεται ότι θα προσφέρει πολύτιμες υπηρεσίες στην υδρογραφική και ωκεανογραφική έρευνα, ενώ υπό όρισμένους όρους θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και για καθαρά στρατιωτικούς σκοπούς. 'Ιδιαίτερη όμως φαίνεται να δίνει σημασία η κατασκευάστρια εταιρία στη δυνατότητα ένοικιάσεως τέτοιων σκαφών σε ιδιώτες για την αναζήτηση ... θησαυρών.

Σ' αυτή την ατέλειωτη πάλη του ανθρώπου για την καθυστάση της φύσεως δεν είναι λίγοι εκείνοι που θυσιάστηκαν στην προσπάθεια να καταδυθούν στα ύγρὰ βάθη με τις αφάνταστες όμορφιες και τα άπιαστα εύρηματά. Τώρα με την ανωση και την ασφάλεια του ανεπάνδρωτου υποβρυχίου ή υποβρύχια εξερεύνηση θα έχει κερδίσει άλλη μία μεγάλη νίκη. Έτσι, μαζί με τον Σοφοκλή που θαύμαζε τον άνθρωπο, γιατί «περών υπ' οὐδ' αμασιν» κατακτούσε τον κόσμο, θα μπορέσουμε να επαναλάβουμε ότι «οὐδέν ἀνθρώπου δεινότερον πέλει».

Η ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΕΥΓΕΝΙΔΕΙΟΥ

Νεαροί κυρίως αλλά και κάποιες ηλικίας αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» που έχουν την έφεση να διαβάζουν μας επισημαίνουν ότι η Βιβλιοθήκη του 'Ιδρύματος Ευγενίδη δεν λειτουργεί πλέον τα απόγευμα και κυρίως το πρωί του Σαββάτου και το γεγονός αυτό εμποδίζει τους νέους που εργάζονται αλλά και άλλους να κάνουν χρήση των θαυμάσιων βιβλίων που διαθέτει. 'Υποθέτουμε ότι αυτό οφείλεται στην καθιέρωση του πενθημέρου και θεωρούμε αναγκαίο να βρεθεί μία λύση ώστε να εξυπηρετούνται αυτοί οι νέοι μας που έχουν την έφεση να διαβάζουν και οι οποίοι αναγνωρίζουν ότι η Βιβλιοθήκη του Ευγενιδείου είναι η καλύτερη της 'Ελλάδος.

ΣΤΗ ΣΑΝ ΛΑ'Ι'Ν

Στην ετήσια γενική συνέλευση των μετόχων της «Σάν Λαίν και της «Όσεάνικ Σάν Λαίν» που έγινε την Πέμπτη (28 'Ιουνίου) στην 'Αθήνα εξελέγη πρόεδρος ο κ. Μ. Κιοσέογλου, μέχρι τώρα έντεταλμένος αντιπρόεδρος, και αντιπρόεδρος ο κ. Α. Κιοσέογλου, παιδιά του αειμνήστου ιδρυτού και προέδρου των εταιριών μέχρι του θανάτου του τόν περασμένο Μάιο Χαρ. Α. Κιοσέογλου.

STRATAKIS SHIPPING (AGENCIES) CO. LTD.

Daily 24 hours complete agency service



2, KAPODISTRIOU STR.,
PIRAEUS, GREECE

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

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή 'Ακτινοβολία καί 'Εμπιστοσύνη

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

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

19 Rector Str.
Suite 2602
NEW YORK 10006
342393/4/5
ITT 426799 BALF

Σκέψεις... εξελίξεις... και προοπτικές...

Νέα πτώση σημείωσε η ναυλαγορά κατά το διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο στις κλασικές ναυλώσεις μεταφοράς δημητριακών, παρσύροντας αυτή τη φορά και τα μπάλκ κάρριερς μεγέθους «πάναμαξ». 'Ακόμη, η άπειλουμένη άνεργία των Καναδών ναυτικών που θα παρασύρει ένδεχομένως και τους πιλότους των Μεγάλων Λιμνών, απειλεί με στραγγαλισμό τις εξαγωγές σιτηρών από την περιοχή.

Όπως είχαμε σημειώσει πρό μηνός στην οικία στηλη της ναυλαγοράς, και το φετεινό καλοκαίρι θα είναι άτυχως πολύ ήρεμο σε ναυλωτική δραστηριότητα και πολύ φοβούμεθα ότι ένας ικανός αριθμός πλοίων θα αναζητήσει και πάλι άγκυροβόλια παροπλισμού.

Μόνο θετικό στοιχείο προς το παρόν, η συνεχής και με έντατικό ρυθμό στροφή των πλοιοκτητών προς τα διαλυτήρια όπου οδηγούνται πολλά από τα παλαιότερα πλοία.

Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσίευσαν πρόσφατα οι Drewry Shipping Consultants, τα κέρδη που σημείωσε ο έφοπλισμός από την αύξηση της ζητήσεως σιδηρομεταλλεύματος απειλούνται με έξαφάνιση μετά από τις παραγγελίες για μεγάλα μπάλκερς που δόθηκαν κατά το πεντάμηνο 'Ιανουαρίου — Μαΐου 1984.

Βάσει των υπολογισμών των Βρεταννών μελετητών, ο όγκος των διά θαλάσσης διακινουμένων φορτίων σιδηρομεταλλεύματος θα αυξηθεί κατά 8%, από 268 εκατ. τόννους σε 290 εκατομ. τον. τό 1984.

Δυστυχώς όμως μέσα στο πρώτο πεντάμηνο του έτους παρηγγέλθηκαν 15 μπάλκ κάρριερς χωρητικότητας άνω των 100.000 τον. d.w. όλα με παράδοση εντός του 1986, τα οποία αντιπροσωπεύουν 2.650.000 τον. d.w. νέου τοννάζ που αυξάνει κατά 47% την υπάρχουσα χωρητικότητα μπάλκ κάρριερς άνω των 100.000 τον. d.w. και κατά 10% τον ήδη υπερπληθωρικό παγκόσμιο στόλο πλοίων χύδην φορτίων.

Μετά από ένα ήρεμο δεκαπενθήμερο, οι 'Ιρακινοί επανήρξαν στις 25 'Ιουνίου τους βομβαρδισμούς των πετρελαιοφόρων που διαπλέουν τον Περσικό.

Πρώτο θύμα των νέων αεροπορικών επιδρομών το ελληνικό υπερδεξαμενόπλοιο «'Αλεξάντερ δ' Γκρέϊτ» 325.645 τον. d.w., το οποίο εβλήθη καθώς συνεπλήρωσε την φόρτωση στην νοτιοδυτική πλευρά του Κάργκ τέρμιναλ. 'Η εξέλιξη αυτή ενδέχεται να πυροδοτήσει αύξηση των επασφαλιστρών της αγοράς του Λονδίνου, τα οποία μετά από την έκεχειρία που είχε σημειωθεί τις τελευταίες ημέρες είχαν κατέβει στο 5%.

Εκπρόσωπος της 'Ιρακινής κυβερνήσεως δήλωσε ότι η χώρα του θα έντεινεί τις επιδρομές με σκοπό να επιφέρει οικονομικά πλήγματα στην Περσία, ενώ οι στρατιωτικοί ιθύνοντες των κρατών του 'Αραβικού Κόλου αναζητούν λύσεις που θα διασφαλίσουν την ασφαλγή ναυσιπλοία στην περιοχή.

Θετική ύπηρεσία προς τα μέλη της παρέχει η «'Ιντερτάνκο» μέσω του pool πληροφο-

ριών που έχει θεσπίσει και στο οποίο συγκεντρώνονται πληροφορίες για τους ναυλωτές οι οποίοι δεν ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις τους.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της «'Ιντερτάνκο», έχουν υποβληθεί μέχρι σήμερα λεπτομέρειες 80 περιπτώσεων στις οποίες 45 ναυλωτές δεξαμενοπλοίων δέ εξεπλήρωσαν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις που συμποσούνται σε 6 εκατομ. δολλάρια, από τα οποία πλέον του ενός εκατομμυρίου εισεπράχθη υπό την πίεση γνωστοποίησης μέσω του 'Οργανισμού σε όλα τα μέλη περί της ταυτότητας των αφερρέγγυων ναυλωτών.

Οι πρόσφατες αποφάσεις του αμερικανικού Κογκρέσσου να προτείνει στην όλομέλεια του Σώματος ειδικές ρυθμίσεις για επενδύσεις ξένων κεφαλαίων στις 'Ηνωμένες Πολιτείες, σε συνδυασμό με την άναμενομένη αύξηση των επιτοκίων δανεισμού, άναμένεται να διατηρήσει κατά τους προσεχείς μήνες σε πολύ ισχυρή θέση την ισοτιμία του δολλαρίου. Οι εξελίξεις αυτές όμως δεν είναι καθόλου θετικές για τη ναυτιλία, καθώς επιδρούν άρνητικά στην ανάπτυξη του έμπορίου και δυσχεραίνουν όλο και περισσότερο την οικονομική θέση των υπερχρεωμένων χωρών.

Ας ελπίσουμε ότι η πρόσφατη ύπουργική διάσκεψη των Λατινοαμερικανικών κρατών, που πραγματοποιήθηκε στη Καραθγένη, και η «Συμφωνία της Καραθγένης» θα προσφέρει κάποια διέξοδο στα προβλήματα έξωτερικού χρέους που αντιμετώπιζουν οι χώρες της περιοχής.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό Δολλάριο

Μετά από μία προσωρινή άδυναμία στις αρχές του μηνός, η ιστορία επαναλαμβάνεται και τό δολλάριο έκλεισε πολύ ύψηλά. Ποιά είναι όμως τά γεγονότα που έπηρσαν τόσο πολύ τό δολλάριο και τά άλλα ισχυρά λεγόμενα νομίσματα;

Η παραίτηση του κ. Martin Feldstein, προέδρου του Συμβουλίου Οικονομικών Συμβούλων (του γνωστού Council of Economic Advisers), η οποία έκοινοποιήθη στά μέσα Μαΐου (και ισχύει από τις 10.7.84), έφερε εις τό προσκήνιο την αντίθεση του μεγάλου αυτού οικονομολόγου (καθηγητή του Harvard), εις τό έξαιρετικά ύψηλό έλλειμμα του κρατικού προϋπολογισμού των ΗΠΑ. Αυτό βέβαια τόν έφερε σε συνεχή διένεξη τόν με τόν ύπουργό Οικονομικών Donald Regan όσο και με τόν Πρόεδρο των ΗΠΑ, πού σε μία προεκλογική περίοδο δεν έκριναν φρόνιμο να αύξησουν την φορολογία.

Η πολιτική του κ. P. Volcker, προέδρου του Federal Reserve Board, η οποία είναι ύψηλά επιτόκια, για να υποχρεώσει την κυβέρνηση σε μία μείωση του κρατικού έλλείμματος, είναι όχι και πολύ εύχρηστος στην κυβέρνηση Ρήγκαν πού θά ήθελε χαμηλά επιτόκια για μία άναθέρμανση του οικονομικού BOOM και της αυτοκινητοβιομηχανίας, σε μία περίοδο σχετικά ύψηλης άνεργίας (7,4%).

Με την σειρά της και η Κορέα ύφίσταται τις συνέπειες της ναυπηγικής κρίσεως ή όποια σοβεί στην Εύρώπη και πλήττει ήδη και την 'Ιαπωνία.

Κατά 49,3% μειώθηκε τό τοννάζ των παραγγελιών πού άνατέθηκαν σε νοτιοκορεατικά ναυπηγεία κατά τό πρώτο πεντάμηνο του έτους. Συγκεκριμένα, μέχρι και τόν περασμένο Μάιο οι νέες ναυπηγήσεις πού δόθηκαν σε ναυπηγεία της Κορέας άνέρχονται σε 689.399 τον. γκρός και από πλευράς άξιας αντιπροσωπεύουν 438 εκατ. δολλάρια, δηλαδή είναι κατά 68,2% μειωμένες έναντι της άξιας των ναυπηγικών συμβολαίων πού επιτεύχθηκαν τό 1983.

Από την άλλη πλευρά τά δυτικο-εύρωπαϊκά ναυπηγεία ζητούν να αύξήσουν, έν μέσω της κρίσεως, κατά 15-20% τις τιμές των νέων ναυπηγήσεων για να άναπαξέλθουν στις υποχρεώσεις τους χωρίς να άπαιτείται η συνεχής άντληση έπιχορηγήσεων από τόν κρατικό προϋπολογισμό.

Τό Διεθνές Ναυτικό 'Επιμελητήριο πρόκειται να ζητήσει πλήρεις εξηγήσεις του σκοπού και των άναμενομένων άποτελεσμάτων πού προκάλεσαν την πρόσφατη άπόφαση της Αιγύπτου να επιθεωρεί τά παλαιά πλοία και ιδιαίτερα τά 'Ελληνικά, πού διαπλέουν την διώρυγα, άν πληρούν τούς κανονισμούς άσφαλείας.

Εκπρόσωποι του 'Επιμελητηρίου θά συναντηθούν με τούς Αιγύπτιους άξιωματούς στις 10 'Ιουλίου για να συζητήσουν έπίσης και τό πάγωμα των τελών διελεύσεως έν δψει της παρατεινόμενης ναυτιλιακής κρίσεως.

Τά συνεχιζόμενα λοιπόν ύψηλά επιτόκια καθώς και ό χαμηλός πληθωρισμός 5,6% έναντι 13,5% τό 1980 (όταν άνέλαβε ό κ. Ρήγκαν) και η άνακωνωθεία ύψηλή άνοδος του άκαθαρίστου έθνικού προϊόντος (G.N.P.) 5,7% για τό δεύτερο τρίμηνο μετά τό άπίθανο 9,7% του πρώτου τριμήνου, όλα αυτά συνδυασμένα προκάλεσαν την άνάκαμψη του δολλαρίου.

Τό Γερμανικό μάρκο

Η έργατική άναταραχή πού συνταράσσει την Γερμανία τό τελευταίο δίμηνο για την καθίέρωση της έβδομάδος 5 ήμερών και 35 ώρων έργασίας έβδομαδιαίως, έπέδρασε δυσμενώς έπί του μάρκου κι έτσι παρ' όλους τούς εύνοϊκούς δείκτες (έκτός της άνεργίας), βλέπομε την ισοτιμία του μάρκου στο έπίπεδο δολ. 1 = Μ.Γ. 2,80

Αγνωστοι παραμένουν οι όροι τυχόν συμφωνίας έργοδοτών - έργατών και οι έπιπτώσεις πού μπορεί να έχουν στην Γερμανική οικονομία πού παραμένει πολύ ισχυρή με χαμηλό πληθωρισμό (κάτω από τό 4%) και σχετικά άρκετά ύψηλό δείκτη άνόδου του άκαθ. έθνικού προϊόντος.

Τά ύψηλά επιτόκια του δολλαρίου άναγκάζουν την Bundesbank να διατηρεί τά επιτόκια σε σχετικά ύψηλά έπίπεδα για την Γερμανία.

Η Άγγλική Λίρα

Η στερλίνα παρέμεινε σχετικώς σταθερή έναντι του δολλαρίου, αλλά και πολύ πιο κάτω από το 1 Λίρα = \$ 1.40 πού ήταν η τιμή της κατά το πρώτο τρίμηνο του 1984 (στις 10 Μαΐου έπεσε στο χαμηλότερο ποτέ επίπεδο 1.3755).

Η Άγγλία βέβαια παρουσιάζει πολλά προβλήματα μεταξύ των οποίων το μεγάλο ποσοστό ανεργίας, την άπεργία των ανθρακωρύχων (εις το τέταρτο ήδη μήνα) και την χαμηλή τιμή του πετρελαίου (μια από τις βασικές εξαγωγές της Άγγλιας). Το μόνο παρήγορο είναι το χαμηλό επίπεδο πληθωρισμού και η κατάσταση στον Περσικό που κάνει τα Άγγλικά πετρέλαια περισσότερο ανταγωνιστικά.

Τά επιτόκια της Στερλίνας παραμένουν από τα υψηλότερα της Ευρώπης.

Τό Έλβετικό Φράγκο

Η μεγάλη διαφορά επιτοκίου μεταξύ του δολλαρίου και του Έλβετικού Φράγκου, συνεχίζει να κρατά το Φράγκο σε χαμηλά επίπεδα. Έτσι αφού ανέβηκε κάπως στα μέσα Μαΐου μετά τα νέα της Continental Bank (\$ = S.F. 2.2555 16.5.84) έπεσε στα τέλη Ιουνίου κάτω από τα 2.33.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Η πολιτική άποτυχία πού φάνηκε από τα αποτελέσματα των ευρωεκλογών και η συνεχιζόμενη ανεργία, παρά τον σχετικά με τα Γαλλικά δεδομένα χαμηλό πληθωρισμό και

τά υψηλά επιτόκια (τά υψηλότερα της Ευρώπης) διαμόρφωσε το δολλάραιο να ξεπερνά τα 8.60 φράγκα.

Τό Ιαπωνικό Γιέν

Υστερα από μία συνεχή άνοδο πού έφερε το γιέν στα 228 τό δολ. (8.5.84), ο μήνας έκλεισε στα 239.0 κι αυτό παρά τον πολύ χαμηλό πληθωρισμό, το πλεόνασμα στο ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών και την ακμάζουσα βιομηχανική παραγωγή.

Ο Πίνακας I δείχνει καθαρά την άνοδο του δολλαρίου έναντι όλων των νομισμάτων, στην περίοδο 25.5.84 — 25.6.84 και ιδίως έναντι του Έλβετικού Φράγκου του Γερμανικού Μάρκου και της Στερλίνας.

Ο Πίνακας II δείχνει ότι τα επιτόκια παρέμειναν στα ίδια επίπεδα, με την εξαίρεση των επιτοκίων του δολλαρίου για 1 και 3 μήνες καθώς και του Έλβετικού Φράγκου επίσης για 1 και 3 μήνες.

Ο Πίνακας III δείχνει μία περαιτέρω γενική πτώση της δραχμής έναντι όλων των νομισμάτων (εκτός του Έλβετικού) και προπαντός έναντι του δολλαρίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ I
Τιμές δολλαρίου ΗΠΑ

	25.5.84	25.6.84
Λίρα Άγγλιας	1.383	1.352
Φρ. Έλβετίας	2.275	2.338
Μαρ. Γερμ.	2.763	2.805

Φρ. Γαλλίας	8.492	8.583
Λιρ. Ιταλίας	1704.7	1.724
Γιέν Ιαπωνία	231.9	238.0

ΠΙΝΑΚΑΣ II
Επιτόκια (Λονδίνου)

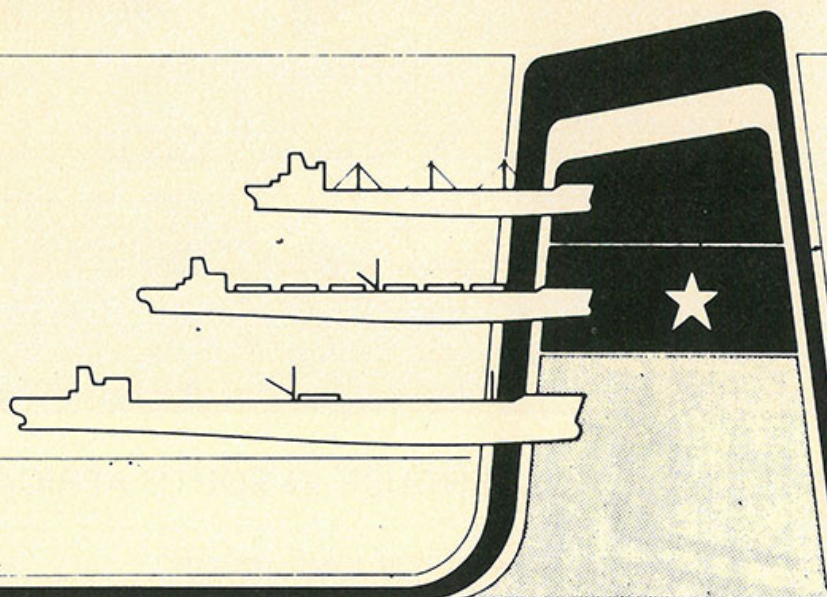
	1	25.5.84 3	6
Μήνες			
Δολ. ΗΠΑ	11	11 7/8	12 9/16
Μαρ. Γερμ.	5 5/8	6 1/16	6 5/16
Λιρ. Άγγλ.	8 5/8	9 3/8	9 7/8
Φρ. Έλβ.	3 7/8	4 3/16	4 7/16
Φρ. Γαλ.	12 1/4	13 1/8	14 1/4

	1	25.6.84 3	6
Μήνες			
Δολ. ΗΠΑ	12	12 3 3/16	12 5/8
Μαρ. Γερμ.	5 11/16	6	6 5/16
Λιρ. Άγγλ.	8 7/8	9 1/2	9 3/4
Φρ. Έλβετ.	4 13/16	4 11 5/16	4 5/8
Φρ. Γαλ.	12 1/8	12 7/8	13 3/8

ΠΙΝΑΚΑΣ II
Δραχμή (τιμές Fixing)

	25.5.84	25.6.84	Διαφορά
Δολ. ΗΠΑ	108.855	110.780	+ 1.77
Γερμ. Μαρ.	39.400	39.446	+ 0.12
Λιρ. Άγγλ.	149.660	149.730	+ 0.05
Φρ. Έλβ.	47.882	47.354	- 0.99
Φρ. Γαλ.	12.815	12.855	+ 0.31
Λ. Ιταλ.(100)	6.391	6.402	+ 0.17

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel.
6518

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

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

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

‘Η ἀλληλογραφία μας

ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΕΡΓΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Συμφώνως με δημοσιεύματα των «Ναυτικών Χρονικών» και άλλων ναυτιλιακών εκδόσεων, εντός του ένδεκαμήνου της εφαρμογής της ανακυκλώσεως, διεγράφησαν από τα Έλληνικά Νηολόγια περί τα 450 σκάφη.

Έκ των προαναφερομένων σκαφών μερικοί έπωλήθη λόγω μη ανταγωνιστικότητας, ολίγοτεροι διελύθησαν και είναι βέβαιοι ότι περί τα 270 σκάφη άλλαξαν σημαία, προσλαμβάνοντας άλλοδαπούς από πλοίαρχον μέχρι ναυτόπαιδα, διά να απαλλαγούν από τα τεράστια έξοδα της ανακυκλώσεως.

‘Η απώλεια των προαναφερομένων σκαφών έτησίως έστέρησε την εργασία εις 350 πλοίαρχους, 350 ύποπλοίαρχους, 700 άνθυποπλοίαρχους, 350 ραδιοτηλεγραφητάς και εις αντίστοιχους μηχανικούς, ηλεκτρολόγους και πλήθος κατωτέρου πληρώματος.

Σκοπός της ανακυκλώσεως, είναι ή «πρόσκαιρος» θεραπεία της ανεργίας.

‘Η απώλεια των πλοίων δημιουργεί «μόνιμον» ανεργίαν και εάν δεν καταργηθή ή ανακύκλωση, ή μόνιμος ανεργία θά λάβη μεγάλην έκτασιν.

Τά ανωτέρω αποδεικνύονται από τά μειωμένα έσοδα του NAT και από την ελάττωσιν του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Και τίθεται τό έρώτημα εις τόν κ. ‘Υπουργόν και τούς διοικητικούς παράγοντας: Παρά τάς διαμαρτυρίας και τά αποδεδειγμένα άρνητικά αποτελέσματα της ανακυκλώσεως, διατί επιμένετε εις την εφαρμογήν ενός νόμου με τόσον επιζήμια αποτελέσματα; Διατί επιμένετε εις την επιδείνωσιν της ναυτιλιακής κρίσεως και την απομάκρυσιν των πλοίων μας από τά Έλληνικά Νηολόγια;

Μετά τιμής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΚΗΣ
‘Υπάλληλος Ναυτιλιακής
‘Επιχειρήσεως

20 Ιουνίου 1984

Σημ. Συντ.: Τά έρωτήματα του έπιστολογράφου είναι και δικά μας έρωτήματα και χρειάζεται να δοθεί μία υπεύθυνη απάντηση.

Η ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ Η ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΦ' ΑΠΑΞ ΠΑΡΟΧΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

‘Ελπίζω ότι θά μου δοθεί ή εύκαιρία από τις στήλες του έγκρίτου περιοδικού σας να αναφερθώ σε άλλα θέματα των συνταξιούχων του NAT πού διαμένουν σε χώρες ΕΟΚ, παραμένουν δέ τά θέματα αυτά άλλα παρά τις ένεργειές μου προς ΥΕΝ/ΝΑΤ/ ‘Υπ. Οικονομικών/ Πολιτικών Γραφείον κ. Πρωθυπουργού/ Γραμματεία Προέδρου ‘Ελλ. Δημοκρατίας, και πού είναι τά κάτωθι:

1. ‘Εν αντιθέσει με όσα δημοσιεύθηκαν και διά την τάξιν κάνω γνωστόν ότι ή σύνταξή μας καταβάλλεται κάθε μήνα άφού κατέφυγα στο Committee on the Rules of Procedure and Petition της ΕΟΚ και όχι κατόπιν άλλων αιτήσεών μας και κυρίως διότι τό NAT

κατά προέκτασιν ή ‘Ελληνική κυβέρνηση ή ναγκάσθη να συμμορφωθή προς τούς κανονισμούς της ΕΟΚ. Παρόλα αυτά ή σύνταξις και πάλιν καθυστερεί και μέχρι στιγμής δέν την πήρα την 25-26ην ως στην ‘Ελλάδα.

2. Τό NAT/Ταμείο Προνοίας πληρώνουν τούς δικαιούχους βάσει τιμής πωλήσεως ξένων χαρτονομισμάτων (μετατροπή) και εισπράττουν (είσπραξαν τις εισφορές προς αυτά από 1/1/1977 και έντεϋθεν με βάσιν την τιμήν αγοράς ξένων χαρτονομισμάτων ως έμφαίνεται από τις αποδείξεις πληρωμής συντάξεως από NAT και ΤΠΑΕΝ πού έσωκλείω. ‘Ο κ. Δασκαλάκης, πρόεδρος ΔΣ του NAT στο τεϋχος του έγκρίτου περιοδικού σας της 1/12/83 αναφέρει ότι ή πληρωμή των συντάξεων και ύποθέτω και του έφάπαξ γίνεται ως ανωτέρω αναφέρω σύμφωνα με άποφάσεις της Νομισματικής ‘Επιτροπής και άποφάσεως NAT της 6/9/1961. Γνωστόν είναι ότι τά αποθέματα των ανωτέρων ταμείων είναι σε δολάρια ΗΠΑ και από αυτά πληρώνουν τούς δικαιούχους στην ήμεδαπήν και άλλοδαπήν. Αποθέματα σε δραχμές δέν ύπάρχουν, άρα δέν μεσολαβεί μετατροπή δραχμών σε ξένα χρήματα. Ποία λοιπόν εφαρμογήν έχουν οι κανόνες/άποφάσεις της Νομισματικής ‘Επιτροπής άφού τά αποθέματα των ανωτέρω ταμείων είναι κατατεθειμένα σε έλεύθερον συναλλάγμα στην Τράπεζα της ‘Ελλάδος από ό, τι είμαι σε θέσιν να γνωρίζω; Ζητώ λοιπόν ίσην μεταχείρισιν με εφαρμογήν από 1/8/83 ή είναι παράλογον; Μόνον στην σύνταξιν ύφίσταται ζημία της τάξεως 3-4% τόν μήνα.

3. ‘Εσωκλείω φωτοτυπία έπιστολής ΤΠΑΕΝ της 25/1/84 άρ. πρωτ. 121 όπου τό ταμείο αυτό διατείνεται ότι δέν είμαι συνταξιούχος NAT από 1/8/83 ότι και τό NAT ήρχισε de facto να με πληρώνει αλλά από 19/9/83 δτε βγήκε ή άπόφαση του NAT. ‘Αν ήμουν συνταξιούχος NAT από 19/9/83 διατί ήρχισε να με πληρώνει από 1/8/83;

‘Ακολουθως τό ΤΠΑΕΝ επικαλείται ΝΔ 3736/του 1957 άρθρο 3 παρ. 2 πού σίγουρα ίσχυε διά τά δεδομένα από 1957 μέχρις και τέλος 1976 δτε τά πάντα ύπελογίζοντο σε Λ.Α. και έν συνεχεία μετατρέποντο σε δραχμές και διά τις περιπτώσεις εκείνες πού είχαμε ύποτίμησιν της Λ.Α. έναντι της δρχ. ως τό 1967 ή τότε κυβέρνηση έφάρμοσε αντίσταθμιστικά μέτρα και τό 1971 ώρίσθη τιμή

άσφαλείας της Λ.Α. σε δρχ. 71 ώστε στην ανωτέρω περίοδον ό νόμος αυτός ανταποκρίνετο στον σκοπόν του και δέν είχαμε ούτε χαμένους, ούτε κερδισμένους, ούτε από τό ταμείον, ούτε από τούς δικαιούχους. Από 1/1/1977 όμως οι συντάξεις/έφάπαξ ύπολογίζονται σε δραχμές τά ταμεία όμως εισπράττουν τις προς αυτά εισφορές σε ξένα χρήματα και ή δραχμή συνεχώς ύποτιμάται έναντι όλων των ξένων νομισμάτων. Αντιλαμβάνεται τις λοιπόν ότι μέχρις της περατώσεως της διαδικασίας ό ένδιαφερόμενος έφόσον πληρωθή με την τιμήν της ήμερομηνίας της περατώσεως της διαδικασίας ύφίσταται ζημίαν πού στην περίπτωση μου ύπερβαίνει τό 12% δηλαδή ένώ έδει να πληρωθώ με την τιμήν μετατροπής της 1/8/83 πληρώθηκα με αυτήν της 8/1/83. Ζημιώνεται ό δικαιούχος και ώφελεΐται τό ταμείον διά τούς στό έξωτερικό διαμένοντας και άν θέλετε αυτό συμβαίνει και δι’ αυτούς πού μένουν στην ‘Ελλάδα. Την 2/8/83 πρότεινα στον κ. Χαλκιάν, νομικόν σύμβουλον NAT/ΤΠΑΕΝ, στον όποιον με έστειλε ό κ. Τάσος Γιαννακούρος του ΥΕΝ πού άπευθύνθηκα, να καταθέσω έγγραφικήν έπιστολήν στον ΤΠΑΕΝ ύφους σαράντα χιλιάδων Δ.Μ. και να πάρω τό έφάπαξ με τιμήν της 2/8/83 και ήρνήθη όπερ άποδεικνύει περαν-κάθε άμφιβολίας ότι αυτό γίνεται εκ προθέσεως.

Καλώ τόν κ. ‘Υπουργόν ‘Εμπορικής Ναυτιλίας ως υπεύθυνον έποπτεύσεως ανωτέρω ταμείων και έναντι του ‘Ελληνα φορολογούμενου να άπαντήσει. Εϋχαριστώ διά την φιλοξενία.

Μετά τιμής
Η. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Δυτ. Γερμανία, 19.6.1984

Σημ. Συντ.: Από την έπιστολή και από κείμενο της άπαντήσεως του Ταμείου Προνοίας ‘Αξιωματικών Ε.Ν. πού μάς κοινοποίησε ό έπιστολογράφος προκύπτει σαφέστατα ότι από έναν παρωχημένο πλέον νόμο ζημιώνονται οι ναυτικοί μας. Συγκεκριμένα, τό ΝΔ. 3746/1957 αναφέρει ότι «τό δικαίωμα προς άπόληψιν παροχής γεννάται από της έπομένης της κοινοποιήσεως της περί άπονομής συντάξεως από τό NAT άποφάσεως εις τόν άσφαλισμένον». Πρόκειται για τις παλαιότερες μεθοδεύσεις σε βάρος των ναυτικών μας οι όποιες πρέπει να έξαλειφθούν με μία σχετική διάταξη του έτοιμαζόμενου νομοσχέδιου για τό NAT ή όποια να όρίζει ότι ή σύνταξη του ναυτικού άρχίζει από την ήμερα ύποβολής της αίτήσεως συνταξιοδότησεως (και όχι από την 1 του έπομένου μηνός από της ύποβολής της αίτήσεως όπως συμβαίνει σήμερα) και έπίσης ότι ή έφ' άπαξ παροχή ύπολογίζεται για την ίδια ήμερα και όχι από την ήμερα πού του κοινο-

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

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

MONTEVIDEO

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

ποιείται ή απόφαση για συνταξιοδότηση. Πρόκειται για μεθοδευμένη αδικία σε βάρος των ναυτικών μας και αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι στον δημόσιο τομέα και στους οργανισμούς που εξομοιώνονται μ' αυτό, οι συνταξιοδοτούμενοι δεν χάνουν καμία ημέρα. Και η αδικία πρέπει να εξαλειφθεί, άλλωστε και ο Υπουργός κ. Γ. Κασιφάρας έχει δηλώσει ότι το καταρτισθέν ή καταρτιζόμενο νομοσχέδιο επιδιώκει και αυτόν τον στόχο, δηλαδή την εξάλειψη των αδικιών.

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Οι συνταξιούχοι αξιωματικοί έχουμε παρακολουθήσει τους αγώνες των «Ναυτικών Χρονικών» για τη ρύθμιση του φορολογικού μας καθεστώτος και γι' αυτό σας ευχαριστούμε και σας παρακαλούμε να συνεχίσετε με την ίδια ένταση τις προσπάθειες για την επίτευξη μιάς δικαίας λύσεως. Έσείς γνωρίζετε καλύτερα από κάθε άλλον ότι οι συντάξεις μας προέρχονται από εισφορές σε συνάλλαγμα και συνεπώς ή εξομοίωσή τους με τους εν ενεργεία συναδέλφους μας αποτελεί σύν τον άλλους και συνταγματική επιταγή για ίση μεταχείριση.

Μέ τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΑΜΠΑΝΗΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.

Αθήνα, 22 Ιουνίου 1984

Σημ. Συντ.: Τα «Ναυτικά Χρονικά» υποστήριξαν και θα υποστηρίξουν μέχρι της τελικής ρυθμίσεως το αίτημα των συνταξιούχων αξιωματικών για ίση φορολογική μεταχείρισή τους με τους εν ενεργεία συναδέλφους τους. Και είχαμε υπογραμμίσει επανειλημμένως ότι η μη ρύθμιση αυτού του προβλήματος θα έχει — όπως και έχει — σαν μοναδικό αποτέλεσμα την εκταμίευση από το ΝΑΤ και την ενίσχυση του δημόσιου κορβανιού καθώς και την περαιτέρω μείωση του πραγματικού εισοδήματος των συνταξιούχων. Όπωςδήποτε, όμως, πιστεύουμε ότι η ρύθμιση αυτή θα επιτευχθεί όταν οι οργανώσεις των εν ενεργεία ναυτικών την απαιτήσουν αποφασιστικά. Μία λύση γι' αυτό θα ήταν αν οι εξερχόμενοι στη σύνταξη ναυτικοί παρέμεναν στις επαγγελματικές τους οργανώσεις, όπως γίνεται και πάλι με τους δημοσιογράφους, γιατί όπως αποδείχθηκε κώλυμα δεν υπάρχει για την παραμονή των εξερχομένων στη σύνταξη στις επαγγελματικές οργανώσεις στις οποίες ήταν πριν τη συνταξιοδότησή τους. Η λύση αυτή πρέπει να εξετασθεί με προσοχή.

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

Στη σημερινή κατάσταση που βρίσκεται η ναυτιλιακή κρίση στη χώρα μας, θέλησα να γνωρίσω αν ο αριθμός των παροπλισμένων πλοίων αντιπροσωπεύει, εξ ολοκλήρου,

πλοία που, εξ αιτίας της ναυτιλιακής κρίσης, είναι «δεμένα» ή μήπως μέσα στον αριθμό αυτό, που σήμερα έχει κατέλθει στα 520 πλοία, συνυπολογίζονται και σκάφη τα οποία, λόγω ηλικίας, αδυνατούν να κινηθούν ακόμη και χωρίς φορτίο.

Μία καταμέτρηση που έκανα, στις τελευταίες σελίδες των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ, έδειξε ότι όλα τα αργούντα σκάφη, για διάφορους λόγους, είναι: υπό Έλληνική σημαία 612 και υπό ξένη 130, συνολικά 742 πλοία, σύμφωνα με το τεύχος της 1.3.1984.

Σύμφωνα όμως με δημοσιεύματα ημερήσιου και περιοδικού τύπου, σαν παροπλισμένα σήμερα, εξ αιτίας της ναυτιλιακής κρίσεως, φέρονται 520 πλοία, άρα από τα συνολικά αργούντα 742 σκάφη έχουν αφαιρεθεί 222 προφανώς σαν πλοία που αδυνατούν να ταξιδέψουν.

Ο αριθμός αυτός των 222 πλοίων δεν πρέπει να παρουσιάζει όλα τα πλοία που σήμερα υπολογίζονται μόνον σαν αξία παλαιότητας, διότι νέα καταμέτρηση που έγινε, στο ίδιο περιοδικό, έδειξε ότι από τα 742 εν συνόλω παροπλισμένα πλοία τα 351 με Έλληνική και τα 75 με ξένη σημαία, δηλαδή συνολικά 426 πλοία, είναι ηλικίας άνω των 20 χρόνων.

Σ' αυτά τα πλοία, κύριε Διευθυντά, δεν νομίζω ότι είναι δυνατόν, μετά βεβαιότητας, να ελπίζει κανείς για μία άσφαλτη μεταφορά πληρώματος και φορτίου όταν μάλιστα ο ίδιος αυτός που ελπίζει πρόκειται να ταξιδέψει με κάποιο από τα πλοία αυτά σε μία σχετική κακοκαιρία.

Διά να έχουμε την πραγματική εικόνα της σημερινής παροπλισμένης χωρητικότητας, εξ αιτίας της ναυτιλιακής κρίσης, πιστεύω ότι από τα συνολικά «δεμένα» 742 πλοία πρέπει να αφαιρέσουμε τα πλοία της εικοσαετίας τα οποία, όπως πάλι άνω αναγράφεται, είναι 426, έτσι μετά την αφαίρεση αυτή βλέπουμε ότι ο πραγματικός αριθμός των παροπλισμένων, εξ αιτίας έλλειψης ναύλων, την 1.3.1984, πρέπει να ήταν 316 και όχι 520 όπως δημοσιεύθηκε.

Παρακαλώ, κύριε Διευθυντά, επιτρέψτε μου να αναλύσω και τον αριθμό αυτό των 316 πλοίων.

Μετά και από νέα καταμέτρηση φάνηκε ότι μέσα στα 316 αυτά σκάφη τα 190 είναι ηλικίας από 15 έως 19 χρόνων (1966-1970), πλοία δηλαδή που δεν θα πρέπει να θεωρούνται άσφαλτα αργούντα «εν δίκω» και το υπόλοιπο 126 πλοία ηλικίας από 20 έως 25 ετών και χωρίς να υπάρχει ναυτιλιακή κρίση.

Καταλήγοντας, βγαίνει το συμπέρασμα, ότι ο Έλληνικός εμπορικός στόλος, που πράγματι αδικείται, παραμένοντας παροπλισμένος, είναι 126 πλοία εκ των οποίων τα 35 (31 με Έλληνική και 4 με ξένη σημαία πλοία) είναι ηλικίας από ενός μέχρι δέκα χρόνων (1975-1984) και τα υπόλοιπα 91 είναι από εν-

δεκα μέχρι δεκαεσσάρων χρόνων (1971-1974) ήτοι 74 με Έλληνική και 17 με ξένη σημαία.

Κύριε Διευθυντά, προτείνω όπως, κατά τόσο συχνά διαστήματα δημοσιεύμενος, αριθμός παροπλισμένων πλοίων να διαχωρίζεται, επίσης συχνά, σε τρεις κατηγορίες:

α) σε πλοία άνω των 20 χρόνων, παροπλισμένα εν αναμονή μιάς πιο συμφέρουσας τιμής αγοράς παλαιοσιδηρών στα διαλυτήρια Φορμόζας — Πακιστάν κλπ.

β) Σε πλοία ηλικίας από 15 έως 19 χρόνων παροπλισμένα λόγω απαιτήσεων ναυλωτών για μία λογική και συνεχή ταχύτητα ως και για μία στεγανή μεταφορά φορτίου.

γ) Σε πλοία από 1 μέχρι 14 χρόνων παροπλισμένα πράγματι εξ αιτίας της ναυτιλιακής κρίσης.

Κύριε Διευθυντά, σύμφωνα πάντα με τις τελευταίες σελίδες του περιοδικού σας, παρήγορο είναι το γεγονός, ότι ακόμη και σήμερα 7 πλοία της δεκαετίας του 1940-49 διασχίζουν τους ωκεανούς καθώς επίσης και άλλα 108 πλοία της δεκαετίας 1950-1959 δεν έχουν αντιληφθεί κι' αυτά, όπως και τα πιο πάνω 7 του 1940, ότι ο αριθμός των «παροπλισμένων» έφθασε σε ανατριχιαστικούς αριθμούς.

Κύριε Διευθυντά, εάν τα αυτοκίνητα, που μετέφεραν από και προς Αθήνα έμπορεύματα, στις δεκαετίες 1940, 1950 και 1960, δεν είχαν μετατραπεί σε λαμαρίνες και παρέμεναν σταματημένα σε διάφορους χώρους της Χώρας μας, δηλαδή στα δικά τους «αγκυροβόλια», θα τα αναφέραμε σαν σταματημένα έλλειψι μεταφορών; Όπωςδήποτε όχι, αλλά εκείνο που θα δημοσιεύαμε τακτικά δεν θα ήταν ο αριθμός των αχρηστων αυτών μεταφορικών μέσων των 20, 30 και 40 χρόνων, αλλά θα δημοσιεύαμε την προτροπή της ανανέωσής τους.

Σας ευχαριστώ.

Μέ κάθε τιμή
Θ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
΄Ασυρματιστής Ε.Ν.

Ρουέν, 4.6.84

Σημ. Συντ.: Ένδιαφέρουσες οι παρατηρήσεις του επιστολογράφου και όλα αυτά που αναλύει στην επιστολή του θα έπρεπε να γίνονται από το Υπουργείο, το οποίο όμως λόγω της δομής και της διαφθοράς του δεν είναι σε θέση να έχει ανά πάσα στιγμή παρόμοιες αναλύσεις που είναι χρησιμότητες για πάρα πολλούς λόγους.

ΑΝΩΝΥΜΟ ΕΠΙΣΤΟΛΟΓΡΑΦΟ

Έπρεπε να γνωρίζετε ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν δημοσιεύουν ανώνυμες επιστολές, δημοσιεύουν όμως τις επιστολές εκείνων που για διάφορους λόγους δεν θέλουν να γνωστοποιηθεί το όνομά τους υπό την προϋπόθεση ότι το γνωρίζουν τα «Ναυτικά Χρονικά». Και επί πλέον θεωρούμε άνανδρία να μην έχει κανείς τό θάρρος να βάλει την υπογραφή του σε ένα κείμενο με το οποίο κατηγορεί δικαίως ή αδικίως — στην προκειμένη περίπτωση άπολύτως άδικα γιατί τα πράγματα δεν είναι όπως έσείς τα περιγράφετε και εν' αυτού έχουμε προσωπική γνώση και για τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν για την ταχύτερη διεκπεραίωση του σχετικού έργου, με την πρώτη μάλιστα εφαρμογή του μέτρου και για τις όποιες έλλειψεις και ασάφειες που παρουσίαζαν οι αιτήσεις των ενδιαφερομένων (σε πολλές περιπτώσεις δεν υπήρχε ούτε καν η διεύθυνσή τους) και αυτό παρά την ενημέρωση που είχε γίνει για το θέμα. Γνωρίζοντας πολύ καλά την υπόθεση αυτή έχω καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η ανώνυμη επιστολή σας είχε άλλους στόχους, παρά τη διόρθωση κακών κειμένων.

MARINE ELECTRONIC SERVICE Α. ΣΚΟΥΝΤΖΟΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ — ΠΥΛΟ — ΓΥΘΕΙΟ

΄Επισκευαί — Πωλήσεις: Ραντάρ - Βυθόμετρα

Ραδιοτηλέφωνα - Τηλεοράσεις

΄Αριστοτέλους 2 (1ος όροφος) Καλαμάτα, τηλεφ. (721) 20849 ή 92320

Τά προβλήματα τῶν μηχανημάτων καταστρώματος

Τοῦ κ. ΑΝΤΩΝΗ ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Οἱ περισσότεροι τύποι καὶ μοντέλα μηχανημάτων καταστρώματος καὶ ἄλλων ἐφοδίων, κυκλοφοροῦν καὶ βρίσκονται σὲ χρῆση στὰ ἐμπορικά πλοία, ἀπὸ ἀρκετὸ χρόνο τώρα, χωρὶς νὰ ἔχει ἀλλάξει τίποτε μέχρι σήμερα. Ὡστόσο τὰ μηχανήματα καταστρώματος δὲν ἐπαυσαν νὰ προβληματίζον ὁσοῦν σήμερα τοὺς ναυπηγούς καὶ τοὺς ναυτικούς.

Τὰ προβλήματα τῶν ναυτικῶν σχετικὰ μὲ τὰ μηχανήματα εἶναι πράγματι δύσκολα καὶ οἱ ναυτικοὶ ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον τὰ συσχετίζουν μὲ τὴν ἀτάλληλη ἢ ἀκατάλληλη τοποθέτηση τῶν μηχανημάτων καταστρώματος, καὶ ἰδίως ἐκείνων προσδέσεως τοῦ πλοίου, καὶ νομίζουν ὅτι δὲν τοποθετήθηκαν σωστά, κατὰ τὸ ἀρχικὸ στάδιο σχεδιασμοῦ τοῦ πλοίου. Ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρὰ οἱ ναυπηγοὶ προσπαθοῦν νὰ καλλιετερεύσουν καὶ τελειοποιήσουν τὰ σχέδια ναυπηγίας, τοποθετώντας στὰ νέα πλοία ὅτι πῶς τέλειον ἔχει μέχρι σήμερα νὰ παρουσιάσει ἡ σύγχρονη τεχνολογία.

Τὰ προβλήματα τῶν ναυτικῶν.

Σύμφωνα μὲ τίς ἀναφορὰς τῶν ναυπηγῶν ἐπιθεωρητῶν πού ἐπιβαίνουν στὰ νέα πλοία καὶ ταξιδεύουν γιὰ ἓνα ὁρισμένο χρονικὸ διάστημα, παρακολουθώντας τὴν ὅλη διαγωγὴ καὶ λειτουργικότητα τοῦ πλοίου, (Guarantee Engineers), καὶ συζητώντας μὲ τοὺς ναυτικούς πού χειρίζονται τὰ μηχανήματα, ἡ ἀτάλληλη τοποθέτηση τῶν μηχανημάτων προσδέσεως τοῦ πλοίου δηλαδὴ, βίντσια, μπίντες - μπαμπάδες, περιστρεφόμενοι τονοδηγοί, καλόγηροι, ranama leads, ἐργάτες ἀγκυρῶν (μπόμπες), μπίγες, γερανοί, κλπ. ἀποτελεῖ βασικὴ προϋπόθεση γιὰ τὴ καλὴ ἀπόδοση τῆς ὅλης ἐπιχειρήσεως προσδέσεως τοῦ πλοίου καὶ τῶν φορτοεκφορτώσεων. Οἱ ἀναφορὰς αὐτὲς τῶν ἐπιθεωρητῶν, δόθηκαν, στὴ δημοσιότητα τώρα τελευταία ἀπὸ τὸ Ναυτικὸ Ἰνστιτούτο τοῦ Λονδίνου.

Μία συχνὴ σύμπτωση ἀπόψεων πού βρίσκουμε μέσα στίς ἀναφορὰς αὐτές, εἶναι ὅτι, ἓνα ἄλλο δίδυμο ἀπὸ «μπίντες», δὲν θὰ ἦταν ἐσφαλμένη ἰδέα. Ἡ χωρομέτρηση καὶ κατὰ μέτρηση πού γίνεται ἀπὸ τοὺς ἐπιθεωρητές, δείχνει ὅτι, ἡ περιοχὴ τῶν ἐργασιῶν προσδέσεως τοῦ πλοίου, εἶναι γενικὰ πολὺ περιορισμένη, συχνὰ μὲ μπίντες πολὺ κοντὰ μὲ τοὺς

τονοδηγούς, πού δημιουργοῦν συνωστισμό, καὶ καθιστοῦν ἀδύνατη ἡ δύσκολη τὴν ἱκανοποιητικὴ χρῆση τῶν stoppers - μπότσεων, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἔχουμε συχνὰ θανάσιμους τραυματισμούς τῶν ἀνδρῶν πού ἀσχολοῦνται μὲ τίς ἐργασίες πρόσδεσης - ἀπόδεσης καὶ φορτοεκφορτώσεων τῶν πλοίων.

Ἄλλα προβλήματα εἶναι:

Σὲ πολλὰ αὐτόματα βίντσια, πού λειτουργοῦν μὲ αὐτόματο ὑδραυλικὸ σύστημα, τὸ χεροῦλι τοῦ φρένου εἶναι πολὺ κοντὰ στὴν κουβαρίστρα - τύμπανο τοῦ βίντσιου, ὅπου εἶναι μόνιμα τυλιγμένο τὸ σύρμα ἢ ὁ συνθετικὸς κάβος-σχοινί, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἔχουμε τραυματισμούς τῶν ἀνδρῶν.

Μὲ δύο κεφαλάρια στὰ ἄκρα ἐνὸς μονοῦ ἄξονα, ἓνας κάβος - σχοινί σὲ ἓνα κεφαλὰρὶ συνήθως ἔχει σὴν ἀποτέλεσμα τὴν ἐξόγκωσή του, γιὰ νὰ ἐπιστρέψει στὸν ἄλλο κάβος, στὸ ἄλλο κεφαλὰρὶ νὰ «βιράρει» ἢ νὰ «λασκάρει», μὲ ἀποτέλεσμα θανάσιμους τραυματισμούς τοῦ πληρώματος, ἀφοῦ μὲ τὴν ἐξόγκωσή του ὀλισθαίνει βίαια ὁ κάβος ἀπὸ τὸ κεφαλὰρὶ ἢ σπάει, συμπαρασύροντας καὶ τὸν ἄνθρωπο πού τὸν χειρίζεται στὴ βίαιη καὶ ὀρμητικὴ ἐξοδὸ τοῦ ἀπὸ τὸ πλοῖο. Ὅταν ὁ κάβος - σχοινί, καβαλικεύει μερικὲς φορές στὸ κεφαλὰρὶ, τὸ κεφαλὰρὶ δὲν μπορεῖ νὰ περιστραφεῖ στὴν ἀντίθετη διεύθυνση γιὰ νὰ ἐλευθερώσει τὸν «κάβος» - σχοινί, μὲ ἀποτέλεσμα πολλές φορές τὸ σπᾶσιμο τοῦ σχοινιοῦ, ἰδίως ὅταν εἶναι ψιλό π.χ. «μπαρούμα», γιὰτὶ ἐάν εἶναι «κάβος» τότε θὰ ἔχουμε ὁπωσδήποτε καὶ θάνατο τραυματισμοῦ ἀνθρώπου.

Μερικὰ πλοία, δὲν ἔχουν περιστρεφόμενους ὁδηγούς (fairleads), ἀτάλληλους γιὰ τὴν ὅλη καλὴ λειτουργικότητα τῶν ἐργασιῶν καὶ τοῦ ἀσφαλούς χειρισμοῦ τῶν κάβων - σχοινιῶν - συρμάτων, παρὰ μόνον τοὺς τύπου ranama leads. Αὐτοῦ τοῦ τύπου οἱ τονοδηγοὶ εἶναι μόνον γιὰ σύρματα, καὶ τελείως ἀκατάλληλοι ἰδιαίτερα γιὰ συνθετικούς κάβους πρόσδεσης, ἰδίως ὅταν τὰ πλοία μέσα στὸ λιμάνι διατοιχίζονται λόγω κυματισμοῦ. Πρέπει νὰ ὑπάρχει ἐναλλακτικὴ λύση περιστρεφόμενων ὁδηγῶν «κάβων» - σχοινιῶν.

Ἄλλο ἓνα πρόβλημα εἶναι ὅτι, εἶναι ἀδύνατο νὰ λιπάνεις ἢ νὰ γρασσάρεις, τοὺς ὀδοντωτοὺς τροχοὺς τῶν ἐργατῶν ἀγκυρῶν,

χωρὶς ταυτόχρονα νὰ περιστρέφεις τὰ παλινδρομικά αὐτὰ μηχανήματα.

Διάφοροι χώροι - ἀποθήκες, ἀποθήκευση τῶν σχοινιῶν - κάβων, εἶναι τοποθετημένες ἔτσι, πού δὲν διευκολύνουν τὴ γενικὴ ἐπιχειρήσεως πρόσδεσης - ἀπόδεσης τοῦ πλοίου, καὶ συχνὰ προκαλοῦν προβλήματα.

Τὰ σύρματα τύπου «backsprings», ἔχουν τὴν τάση, διεύθυνση καὶ φορά, νὰ τρίβονται πάνω στὰ πλευρὰ τοῦ πλοίου, δημιουργώντας ἔτσι φθορὰ ἢ καὶ καταστροφὴ τῶν πανάκριβων συρμάτων καὶ τῶν ἀκόμη πῶς πανάκριβων χρωμάτων, μὲ τὰ ὁποῖα εἶναι τὸ πλοῖο ἐξωτερικὰ χρωματισμένο.

Ὁ ὁλος χειρισμὸς τῶν συρμάτων εἶναι βαρὺ καὶ ἐπικίνδυνος ἐργασία, ἰδίως γιὰ τὰ σύρματα εἶναι ἀλειμένα μὲ διάφορα γράσα καὶ ἄλλα λιπαντικά ἔλαια συντηρήσεως.

Ἡ μεγαφωνικὴ ἐγκατάσταση γιὰ τὴν ἀμεση μεταβίβαση τῶν διαταγῶν πρόσδεσης ἀπὸ τὴ Γέφυρα πρὸς τὰ κέντρα τῶν ἐργασιῶν (πλώρη - μέση - πρύμη) τοῦ πλοίου εἶναι συνήθως τοποθετημένη στὸ πῶς ἐπικίνδυνο σημεῖο τῆς περιοχῆς τῶν ἐργασιῶν πρόσδεσης, συνήθως σὲ εὐθυγράμμιση μὲ κεφαλάρια - κάβους - σύρματα, πού δημιουργεῖ ἔτσι πρόβλημα ἀσφαλείας τῆς σωματικῆς ἀκεραιότητος τοῦ ὑπεύθυνου Ἀξιωματικοῦ τῶν ἐπιχειρήσεων, ἀφοῦ πρέπει νὰ περάσει μέσα ἀπὸ αὐτὰ γιὰ νὰ μπορέσει νὰ ἀπαντήσει στίς κλήσεις τῆς Γέφυρας. Βέβαια σήμερα ὁ ἐφοδιασμὸς τῶν πλοίων μὲ τὰ γνωστὰ walkie-talkies, ἔλυσε ἐν μέρει τὸ πρόβλημα, τὸ ὁποῖο ὁμως ἐξακολουθεῖ νὰ ὑπάρχει.

Οἱ πρύμες τύπου «Transom» τῶν σημερινῶν μεγάλων πλοίων, ἀπαιτοῦν ἓνα ἐπιπρόσθετο ἐνδιαφέρον κατὰ τὸν χρόνον τῆς πλεύσεως τοῦ πλοίου, καθὼς ὁ ἀρμόδιος καὶ ὑπεύθυνος Ἀξιωματικός, πρέπει προσεκτικὰ νὰ παρατηρεῖ τὴν πρύμη καὶ νὰ ἐνημερώνει τὴ Γέφυρα ταυτόχρονα, καθὼς τὸ πλοῖο ἐπιχειρεῖ τὴν πλεύση, πράγμα πού ἀποσπᾷ τὴν προσοχὴ τοῦ ἀπὸ τὴν ὅλη παρακολούθηση τῶν ἐργασιῶν παραβολῆς καὶ ἀσφαλούς πρόσδεσης τοῦ πλοίου. Ἡ κοφτερὴ ὀρθὴ γωνία στίς πρύμες τύπου «Transom» συχνὰ κόβει τὸ σχοινὶ πρόσδεσης τῶν ρυμουλκῶν, μὲ κίνδυνο τραυματισμοῦ τοῦ προσωπικοῦ.

Τὸ Ναυτικὸ Ἰνστιτούτο τοῦ Λονδίνου, ἐισηγεῖται σὴν μέτρο ἐπίλυσης τῶν προβλημάτων.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» LONDON E.C. 3
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 480.5611. ΤΕΛΕΞ 885651 RANDK G

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

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: «DIOSKUROI» LONDON. E.C. 3
TEL.: 01. 480.5611. TELEX 885651 RANDK G

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

των που αναφέρθηκαν πιο πάνω, το Ξεκίνημα νέων σχεδίων, με το σκεπτικό ότι γενικά χρειάζεται πιο εύρηση και επαρκής υποδομή των εγκαταστάσεων όλων των μηχανημάτων καταστροφών.

Μιά έρμηνεία κοινή όλων των εισηγήσεων που πηγάζει μέσα από τις αναφορές των επιθεωρητών, λέει ότι, οι αποθήκες των σχοινιών - κάβων, πρέπει να είναι τοποθετημένες κατά τρόπο εύρηστο ώστε να αφήνουν καθαρό χώρο της κυρίας περιοχής των εργασιών πρόσδεσης.

Επίσης πρέπει να γίνεται μεγαλύτερη χρήση των αυτόματων βιντσιών, ιδιαίτερα με το σημερινό καθεστώς του ελαττωμένου πληρώματος. Τα νέα βίντσια, πρέπει να σχεδιάζονται και κατασκευάζονται κατά τέτοιο τρόπο, που να δέχονται το περιτύλιγμα πάνω στο τύμπανο - κουβαρίστρα, όλων των συνθετικών σχοινιών - κάβων και συρματοσχοινίων, με σκοπό να σταματήσει πια η αποθήκευση των κάβων σε αποθήκες ή και το κατάλληλο άπλωμα αυτών πάνω στους χώρους εργασιών, πράγμα που δημιουργεί συμφόρηση, με κίνδυνο για τη σωματική ακεραιότητα των ανδρών καταστροφών. Πρέπει να περιτυλίγονται πάνω στην κουβαρίστρα των βιντσιών ώστε να χρειάζεται μόνο ένας άνδρας να χειρίζεται τα σύρματα, με έναν άλλον που να θέτει σε λειτουργία τα βίντσια, και να τα χειρίζεται καταλλήλως (πρόσω - κράτει - ανάποδα), από μία ασφαλή αλλά κεντρική θέση.

Όλα τα μηχανήματα πρέπει να σχεδιάζονται για εύκολη συντήρηση, και να έχουν επαρκή δύναμη. Οι μπίντες (μπαμπάδες), πρέπει να έχουν την ίδια δύναμη και ενίσχυση καθ' όλο το μήκος του πλοίου.

Μιά άλλη ανακάλυψη του Ναυτικού Ίνστιτούτου του Λονδίνου, που πηγάζει μέσα από τις αναφορές - εμπειρίες επιθεωρητών και ναυτικών, είναι ότι, η όλη σχεδίαση και κατασκευή των μηχανημάτων καταστροφών συνεχίζει να προκαλεί δυσκολίες στη συντήρησή τους από το πλήρωμα και σε πολλές περιπτώσεις η θέση για ελέγχους των άμπαριών, αντλίων, ποσοσιβίων λέμβων, καποινών, βιντσιών, κλπ. αντανακλά καθαρά μία έλλειψη ναυτικής εκτίμησης, κατά το αρχικό στάδιο του σχεδιασμού.

Το αυτόματο σύστημα πρόσδεσης

Ο όξυς συναγωνισμός έχει οδηγήσει κατά τα τελευταία χρόνια στην τάση για περισσότερο αυτόματισμό στα πλοία, καθώς οι πλοιοκτήτες μοχθούν να ελαττώσουν το κόστος λειτουργίας του πλοίου.

Συνενώνοντας τις τελευταίες ανακαλύψεις στον αυτόματισμό και στον εξ αποστάσεως έλεγχο της λειτουργίας (remote control), γεννήθηκε ένα πλήρες σύστημα μηχανημάτων πρόσδεσης του πλοίου, από μία βρετανική εταιρία.

Το αυτόματο σύστημα μηχανημάτων πρόσδεσης του πλοίου, αποτελείται από αυτόματως λειτουργούντα βίντσια και βίντσια - εργάτες άγκυρών, από φορητό ηλεκτρονικό, μηχανήμα ελέγχου εξ αποστάσεως των μη-

χανημάτων αυτών και από αυτόματα φρένα.

Τό φορητό μηχανήμα ελέγχου εξ αποστάσεως της λειτουργίας των μηχανημάτων καταστροφών, είναι ένα ηλεκτρονικό μηχανήμα σε μέγεθος και μορφή φωτογραφικής μηχανής, το οποίο με λουρί φοριέται γύρω από το λαιμό του Άξιωματικού καταστροφών, ο οποίος με τον κατάλληλο χειρισμό θέτει σε λειτουργία τα βίντσια ή τις «μπόμπες» και ρυθμίζει τη λειτουργία τους κάνοντας κινήσεις πρόσω - κράτει - ανάποδα. Είναι περίπου κάτι σαν το Τηλεκοντρόλ της τηλεόρασης που έχουμε στα σπίτια μας, και με το σύστημα, απ' αυτό μόνο δυο άνδρες χρειάζονται να αποτελέσουν την ομάδα επιχειρήσεων πρόσδεσης, ήτοι, δυο άνδρες στην πλώρη και δυο στην πρύμη, σύνολο τέσσερες, ενώ τώρα με το κλασικό σύστημα, υπάρχουν οκτώ, τέσσερες στην πλώρη και τέσσερες στη πρύμη, μαζί με τους υπεύθυνους αξιωματικούς, για να προσδέσουν ασφαλώς το πλοίο. Φυσικά τα ίδια ισχύουν και για τον απόπλοιο όποτε γίνονται οι εργασίες απόδεσης.

Επίσης με το σύστημα αυτό, το πλοίο παραμένει ασφαλώς δεμένο στη προβλήτα, ακόμη και σε μεγάλες μεταβολές του βυθισματος λόγω φορτοεκφορτώσεων, λόγω μεγάλης διαφοράς στάθμης παλιρροίας, και από το κυματισμό που δημιουργούν τα διερχόμενα πλοία, αφού τα αυτόματα βίντσια «βιράρουν» ή «λασκάρουν» τους κάβους αυτόματα.

Τα συνθετικά σχοινιά - κάβοι προσδέσεων, είναι όλα τυλιγμένα επάνω στη κουβαρίστρα κάθε βιντσιού, και δεν χρειάζεται ανθρώπινο δυναμικό για τη κλασική βαριά εργασία του «βγάλε κάβους» «βάλε κάβους», ή όποια και πολύτιμο χρόνο καταναλώνει, και απαιτεί την ύπαρξη τουλάχιστον έξι ναυτών, ακόμη και με την ύπαρξη των συνθετικών «κάβων». Το συνολικό κόστος που απαιτείται για την εγκατάσταση ενός πλήρους αυτόματου συστήματος πρόσδεσης - απόδεσης, θα αποσβεσθεί σε ένα χρόνο περίπου, με βάσει τη διαφορά κόστους του κλασικού συστήματος, και την οικονομία που θα προέλθει από την ελάττωση του πληρώματος.

Πτυσσόμενοι γερανοί καταστροφών

Ένα άλλο σοβαρό πρόβλημα για τα φορητά πλοία ξηρού φορτίου, είναι τα μέσα και μηχανήματα φορτοεκφορτώσεων και συγκεκριμένα οι γερανοί - κρένια, αφού οι κλασικές «μπίγες» θεωρούνται πια παρελθόν γιατί κρίθηκαν αντιοικονομικές για τη βραδύτητα χειρισμών φορτοεκφορτώσεων και σχεδόν ολοσχερώς πια αντικαταστάθηκαν από τα κρένια.

Ένα νέο μοντέλο γερανών καταστροφών, το οποίο είναι πτυσσόμενο, για να μπορεί να προστατευθεί στο ανοικτό πέλαγος από τη μανία των κυμάτων, έπεδείχθη το περασμένο φθινόπωρο στην έκθεση «EUROPORT 83» στο Άμστερνταμ, από ολλανδική εταιρία η οποία είναι κατασκευαστής υδραυλικών ναυτικών γερανών και έχει την πατέν-

τα για υδραυλικούς χειρισμούς γερανών και άλλων μηχανημάτων καταστροφών.

Διαμέσω υδραυλικών κυλινδρών, οι υδραυλικοί γερανοί, ή τα άλλα μηχανήματα καταστροφών, μπαίνουν σε κατάσταση λειτουργίας μόλις ανοίξουν τα άμπαρια. Η Ολλανδική εταιρία λέγει ότι αυτή η πατέντα - εφεύρεση «μαρκάρει» ένα σπουδαίο βήμα στην ανάπτυξη των μηχανημάτων καταστροφών, γιατί παρέχει μία περισσότερο θετική επίδραση σταθερότητας και επιτρέπει μεγαλύτερη ελευθερία χώρου στο κατάστρωμα.

Νέοι κανόνες και κριτήρια:

Τα προβλήματα των κλασικών μηχανημάτων καταστροφών απασχολούν πολύ έντονα και τη ναυπηγική βιομηχανία των ΗΠΑ, η οποία δείχνει να μοχθεί να παρουσιάσει νέα πρότυπα μέτρα και κανόνες ναυπηγείων, αν και η κύρια ώθηση εκεί είναι η καλλιτέρευση της ανταγωνιστικότητας των ναυπηγείων, παράλληλα με τη τελειοποίηση της τεχνολογίας και τη προώθηση αυτής στα νέα υπό ναυπήγηση πλοία.

Άρκετοι διευθυντές αμερικανικών ναυπηγείων υποστηρίζουν ότι, αναπτύσσονται νέα κριτήρια και νέους κανόνες για τα μηχανήματα καταστροφών, ελπίζουν να ξαναφέρουν πίσω στις καλές μέρες παραγγελιών και ναυπηγείων του παρελθόντος. Σήμερα η άμελεια για νέα πρότυπα μέτρα, κρίνει σωστός τη συναγωνιστική θέση των ναυπηγείων. Για την παρουσίαση νέων προτύπων μέτρων και κανόνων στις ΗΠΑ, ιδρύθηκε μία υποεπιτροπή που είναι μέρος του Έθνικού προγράμματος ναυπηγείων, και έχει σκοπό να αναπτύσσει νέα πρότυπα νέες προτάσεις και ιδέες που πηγάζουν μέσα από τα επιτεύγματα της σύγχρονης τεχνολογίας, και να τις επιβάλλει σε όλες τις περιοχές της ναυπηγικής βιομηχανίας των ΗΠΑ.

Ο Διευθυντής του Έθνικού προγράμματος Ναυπηγείων των ΗΠΑ, μιλώντας πάνω στις νέες επινοήσεις για τα μηχανήματα καταστροφών, είπε ότι τα νέα κριτήρια για τα μηχανήματα καταστροφών θα παρέχουν σημαντικά και πολύτιμα μέσα - κίνητρα, για να πείσουν τους βιομηχανικούς ναυπηγείων να προχωρήσουν με τόλμη στις νέες ανακαλύψεις. Το πραγματικό κόστος κύκλου ζωής των ναυτικών βοηθητικών μηχανημάτων και ιδιαίτερα των μηχανημάτων καταστροφών ήταν γενικά άγνωστο στο παρελθόν. Σήμερα οι μοντέρνες ηλεκτρονικές τεχνικές μέθοδοι ανάλυσης κόστους, που είναι τώρα διαθέσιμες, θα επηρεάσουν την έκλογή μας για τα μηχανήματα αυτά στο μέλλον.

Τα νέα χαρακτηριστικά σχεδιασμού μηχανημάτων παίζουν ένα μεγάλο ρόλο στην ελάττωση του κόστους συντήρησης. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να ενημερωθούν για τη ποιότητα και τα χαρακτηριστικά των νέων σχεδίων και να διαλέξουν εκείνα τα χαρακτηριστικά που χρειάζονται με βάση την εξυπηρέτηση που χρειάζεται να τους προσφέρουν και με σκεπτικό το πιο χαμηλό κόστος κύκλου ζωής των μηχανημάτων αυτών. Οι πλοιοκτήτες θέλουν χαμηλότερο κόστος μηχανημάτων, καθώς επίσης χαμηλό κόστος κύκλου ζωής. Αυτό είναι δυνατό να επιτευχθεί καθώς όλο και περισσότερα ναυπηγεία προσπαθούν να προσφέρουν νέα σχέδια πλοίων, όπου το ναυπηγείο και οι κατασκευαστές των βοηθητικών μηχανημάτων, μπορούν πράγματι να κάνουν μία πολύ καλή δουλειά, αντίξια της νέας τεχνολογίας.

AGENTS FOR BUNKERS

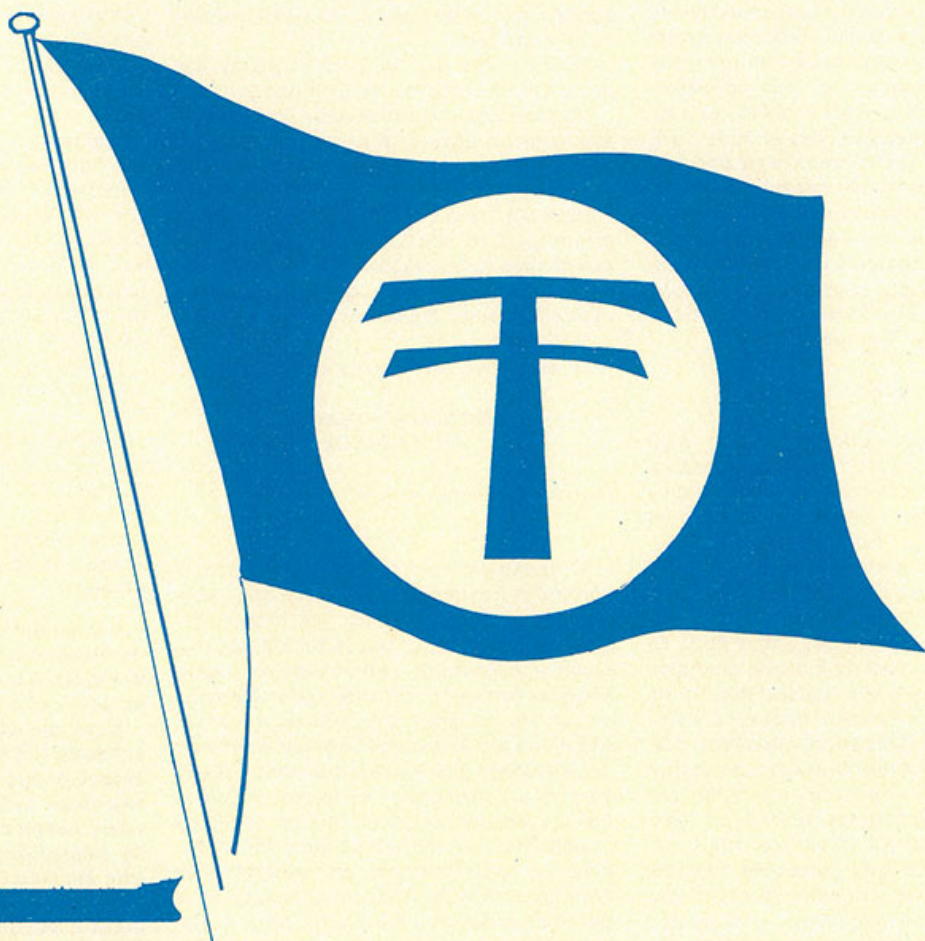
**Ships Loading and discharge - Repairs and Crew
at Colombo and Trincomalee**

PREMSEKA SHIPPING PRIVATE LTD.

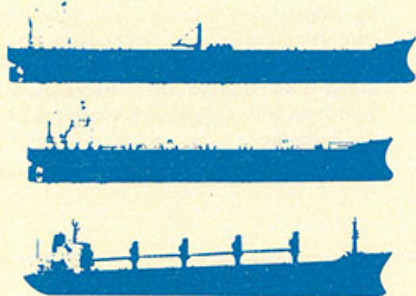
23/I Havelock Road, Colombo 5, Ceylon
Teleph: 84276 — Telex: 21839 RANMUT C.E.

Trade & Transport Inc. (Greece)

Ships Managers - Operators



Flies over
20 First class units



ADDRESS:
FILONOS 61-65 GR 185 35 PIRAEUS
PO BOX 80104 GR 185 10 PIRAEUS

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

NEW YORK AGENTS:
Brokerage & Management Corp.

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

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

‘Η πρόληψη τῶν ἀτυχημάτων στά πλοῖα

Μέ τόν τίτλο «‘Η χώρα τοῦ παραλόγου» εἴχαμε σημειώσει τά ἐξῆς σάν ἕνα εἶδος μικροῦ προλόγου στή δημοσιεύμενη ἐν συνεχείᾳ ἐπιστολή τοῦ κ. ‘Αποστολ. Καζάκου:

Δέν παρέρχεται ἡμέρα πού νά μὴν μᾶς ἀφῆνει τήν πικρή γεύση ὅτι βρισκόμαστε στή χώρα τοῦ παραλόγου. Καί εἶναι τόση ἡ ἀπογοήτευση πού νοιώθει κανεὶς ἀπό τήν καθημερινή πλέον διαπίστωση τοῦ παραλογισμοῦ πού μᾶς διέπει, ὥστε νοιώθει πολύ συχνά καί πολύ ἐντονα τήν τάση νά πάρει τά ὅρη καί τά βουνά γιά νά ἀπαλλαγεῖ ἀπό ὅλα αὐτά. Βεβαίως αὐτό δέν ἀποτελεῖ λύση. ‘Η λύση εἶναι νά μπορέσουμε κάποτε νά ἀρχίσουμε νά σκεπτόμαστε σάν ἀπλοί ἄνθρωποι γιά νά μὴν καταλήγουμε σέ αὐτά πού περιγράφει ἡ κατωτέρω ἐπιστολή πού ἐστάλη στόν Διευθυντή Συντάξεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» κ. Δημ. Τσαπραλῆ:

‘Αγαπητέ κ. Τσαπραλῆ,

Διάβασα τῆς ‘Επισημάνσεις τοῦ 159ῆμέρου στό τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 15ης ‘Ιουνίου 1984, πού ἀφοροῦν τά ἀτυχήματα στά πλοῖα καί σκέφθηκα νά θέσω ὑπόψη σας τ’ ἀκόλουθα:

Τό Διεθνές Γραφεῖο ‘Εργασίας ἔχει συντάξει ἕνα Κώδικα γιά τήν πρόληψη τῶν ἀτυχημάτων ἐργασίας στά Πλοῖα (Accident Prevention on Board ship at Sea and in Port). Εἶναι ἔργο μιᾶς ‘Επιτροπῆς Εἰδικῶν, ἐπισημαίνει τοὺς κινδύνους πού παρουσιάζονται σέ κάθε τμήμα τοῦ πλοίου καί παρέχει ὁδηγίες γιά τήν ἀποφυγή τους καί τήν πρόληψη ἀτυχημάτων ἐργασίας πόρτο-πέλαγο. Διαιρεῖται σέ κεφάλαια πού καλύπτουν τήν πρόσβαση στό πλοῖο, τή χρήση καί συντήρηση σκαφῶν, περιλαβείων καί ἀλυσίδων, τήν ἀγκυροβολία καί πρόσδεση (ρεμετζάρισμα), τίς ἐργασίες πάνω καί κάτω ἀπό τό κατάστρωμα, τίς ἐργασίες στοὺς ἰστούς, στά πλευρά τοῦ σκάφους, σέ σκαλωσιά ἢ σ’ ἐκτεθειμένους χώρους, στοὺς χώρους τοῦ λεβητοστασίου καί μηχανοστασίου, τόν ηλεκτρικό ἐξαρτισμό, τίς γενικές ὑπηρεσίες, τήν ἀσφάλεια

λεῖα στοὺς χώρους ἐνδιαίτησης, τὰ σωστικά καί πυροσβεστικά μέσα κλπ.

Τόν Κώδικα αὐτόν τόν ἔχω μεταφράσει στά ‘Ελληνικά, σέ γλῶσσα ἀπλή, προσεγγισμένη καί εὐκολονόητη γιά νά μπορεῖ νά χρησιμοποιεῖται ἀπό τὰ μέλη τοῦ πληρώματος, ἔχει δέ ἐκδοθεῖ σέ μιά φροντισμένη ἐκδοση καί κυκλοφορεῖ.

Συνάπτω ἕνα ἀντίτυπο γιά νά ρίξετε μιά ματιά καί νά σχηματίσετε δική σας γνώμη.

‘Αμέσως μόλις κυκλοφόρησε ὑπέβαλα αἴτηση στήν ‘Επιτροπή ‘Επιλογῆς Βιβλίων γιά τίς Βιβλιοθήκες τῶν πλοίων τοῦ ΥΕΝ. Τό βιβλίο κρίθηκε χρήσιμο καί ἡ μετάφραση ἰκανοποιητική, ἀλλά ἡ ‘Επιτροπή ἀπέρριψε τήν αἴτησή μου νά περιλάβει στίς βιβλιοθήκες τῶν πλοίων καί τόν Κώδικα αὐτόν γιά τόν λόγο, ὅπως μοῦ ἐξήγησαν, ὅτι οἱ βιβλιοθήκες προορίζονται γιά βιβλία λογοτεχνικά καί ὄχι ... τεχνικά!

Τά λοιπά ἀφήνονται στήν κρίση σας.

Μέ πολλή ἐκτίμηση
ΑΠ. ΚΑΖΑΚΟΣ

Πειραιᾶς, 19 ‘Ιουνίου 1984

‘Ο πρόλογος καί ἡ ἐπιστολή εἶχαν σταλεῖ ἤδη στό τυπογραφεῖο, ὅπως λένε στή γλώσσα τους οἱ δημοσιογράφοι, γιά στοιχειοθεσία, ὅταν ξαφνικά, σέ μιά ἐπίσκεψή μας στή Διεύθυνση Ναυτικῆς ‘Εκπαιδεύσεως «ἀνακαλύψαμε» ἐκπληκτοῦ ὅτι ἐκτός ἀπό τόν Κώδικα γιά τήν πρόληψη ἀτυχημάτων ἐργασίας στά πλοῖα τοῦ Διεθνούς Γραφείου ‘Εργασίας πού ἐκδόθηκε ἀπό τόν ἐκδοτικό Οἶκο Σταυριδάκη σέ μετάφραση τοῦ κ. ‘Αποστ. Καζάκου, ὑπῆρχε καί μιά θαυμάσια ἐκδοση τοῦ ἴδιου ἐγχειριδίου τοῦ ‘Ιδρύματος Εὐγενίδου σέ περίφημη, κυριολεκτικά, μετάφραση τῶν πλοίαρχων κ.κ. Α. Λ. Λεοντόπουλου, Διευθυντή Σπουδῶν τοῦ Κ.Ε.Σ.Ε.Ν., καί Ι. Κ. Παπαϊωάννου, ἐπιτελῆ τῆς Διευθύνσεως ‘Εκπαιδεύσεως.

Διερευνώντας τό θέμα, λόγω καί τοῦ σχετικοῦ σημειώματος στίς «‘Επισημάνσεις τοῦ

159ῆμέρου» τοῦ προηγουμένου τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», διαπιστώσαμε ὅτι ἡ ἐκδοση ‘Ιδρύματος Εὐγενίδου ἔγινε μέ ὑπόδειξη τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς ‘Εκπαιδεύσεως, ἡ ὁποία στήν κυριολεξία «ἐπιστράτευσε» τοὺς πλοίαρχους κ.κ. Λεοντόπουλο καί Παπαϊωάννου γιά τή μετάφραση καί ἐπὶ πλέον μέ ἐγγραφοῦ της μέ ἡμερομηνία 24 Μαΐου (ἡ ἐκδοση μόλις κυκλοφόρησε) πρὸς τό Κ.Ε.Σ.Ε.Ν., τῆ ΔΣΜΑΕΝ καί τίς ΑΔΣΕΝ συνιστά:

Πρῶτον, νά χορηγεῖται σέ κάθε σπουδαστῇ ἕνα ἀντίτυπο χωρίς ἐπιστροφή.

Δεύτερον, νά δοθεῖ ἐντολή στοὺς καθηγητές τῶν Διευθύνσεων Σπουδῶν Πλοίαρχων καί Μηχανικῶν καί τῶν Τμημάτων Εἰδικῆς ‘Επιμορφώσεως νά ἐντοπίσει ὁ καθένας τὰ τμήματα τοῦ ἐγχειριδίου πού σχετίζονται μέ τό μάθημά του καί νά χρησιμοποιεῖ στή διδασκαλία ὅσα ἀπό αὐτά κρίνει ἐπωφελεῖ.

Τρίτον, οἱ ΑΔΣΕΝ νά ἐφοδιάσουν κάθε ἀπόφοιτό τους μέ ἕνα ἀντίτυπο τοῦ ἐγχειριδίου.

‘Επὶ πλέον ζήτησε ἀπό τή Διεύθυνση Ναυτικῆς ‘Εργασίας τοῦ ΥΕΝ νά συμπεριλάβει τό ἐγχειρίδιο στόν κατάλογο τῆς τεχνικῆς βιβλιοθήκης τῶν πλοίων (γιά λόγους ἴσης μεταχειρίσεως στόν ἴδιο κατάλογο πρέπει νά περιληφθεῖ καί ἡ ἐκδοση τοῦ Οἴκου Σταυριδάκη).

Κάλλιο ἀργά παρά ποτέ. ‘Η ἀρχή γιά τήν ἀντιμετώπιση ἑνὸς σημαντικοῦ προβλήματος ἔγινε, ἀλλά δέν πρέπει νά περιορισθούμε μόνον σ’ αὐτό.

Κατά τήν ἀντίληψή μας χρειάζεται νά ἀναληφθεῖ μιά γενικότερη ἐκστρατεία μέ τήν ἐνεργὴ συμμετοχή ὅλων (‘Υπουργεῖο, ἐφοπλιστικῶν ἐνώσεων, ναυτεργατικῶν σωματείων, ἀκόμη καί τοῦ ΝΑΤ) γιά τή συστηματικὴ ἐνημέρωση ὅλων τῶν ναυτικῶν μας στίς ἐπιπτώσεις πού προκαλοῦν τὰ ἀτυχήματα στά πλοῖα καί κυρίως γιά νά καταπολεμηθεῖ ἡ ἀπροσεξία καί ἡ περιφρόνηση τοῦ κινδύνου πού δείχνουμε ἀνεξαιρέτως ὅλοι οἱ ‘Ελληνες.

Δημ. Χ. Τσαπραλῆς

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή ἐξ ‘Ιαπωνίας καί τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως

μέ προσεγγίσεις καί εἰς ἐτέρους λιμένας ‘Απὼ ‘Ανατολῆς.

Γενικοὶ Πράκτορες δι’ ὅλην τήν ‘Ελλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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

Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΔΙΑΛΥΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΦΟΡΜΟΖΑ

Ένῳ ἑμεῖς ἀκόμη πελαγοδρομοῦμε

Εάν υπάρχει μία επιτυχημένη βιομηχανία στην Ταϊβάν, αυτή είναι σίγουρα η βιομηχανία διαλύσεων πλοίων. Τόν περασμένο χρόνο στις δεξαμενές διαλύσεων του Καοσιούνγκ κατέπλεε για διάλυση σχεδόν ένα πλοίο κάθε εργάσιμη ημέρα και στο τέλος του έτους, 246 παλαιά ή σκάφη της εικοσαετίας είχαν μετατραπεί σε 3,18 εκατομ. τόννους επαναχρησιμοποίησιμο μέταλλο.

Στά διαλυτήρια της Φορμόζας εργάζονται άμεσα ή έμμεσα περίπου 10.000 άτομα και άνα πάσα στιγμή περίπου 40 πλοία κάθε μεγέθους βρίσκονται σε κάποιο στάδιο διαλύσεως. Ένδεικτικά σημειώνουμε ότι μία ομάδα 120 εργατών διαλύει ένα VLCC μέσα σε έξι εβδομάδες.

Από τη στιγμή που ένα σκάφος τοποθετείται σε μία από τις 17 δεξαμενές διαλύσεων, ένας μικρός στρατός εργατών του επιτίθεται. Η εργασία αρχίζει με την διάνοξη ανοιγμάτων στις πλευρές για τη διακίνηση τών εργατών. Σε δεύτερο στάδιο τό σκάφος κόβεται σε τμήματα βάρους 30 τόννων που φορτώνονται σε βαρέα φορτηγά με τη βοήθεια αυτοσχέδιων γερανών, οι όποιοι είναι συχνά κατασκευασμένοι από τις κύριες σωληνώσεις ενός παλαιού VLCC. Η εργασία αυτή προχωρεί με ταχύ ρυθμό από την πρύμνη προς την πλώρη, ενώ τό σκάφος επιπλέει στην δεξαμενή.

Αν και τά εργαλεία τους είναι αυτοσχέδια, οι κανονισμοί ασφαλείας υποτυπώσεις και οι εργάτες που κόβουν τά μέταλλα μετακινούνται χωρίς προφύλαξη σέρνοντας πίσω τους σωληνες με εύφλεκτο αέριο, τά άτυχήματα είναι περιορισμένα.

Τά τεμάχια τών 30 τόννων μεταφέρονται σε διαλυτήρια που βρίσκονται πίσω από τις δεξαμενές όπου τεμαχίζονται σε κομμάτια βάρους περίπου δύο τόννων, ενώ ταυτόχρονα αφαιρείται ό,τι υλικό μεγαλύτερης άξιας υπάρχει σ' αυτά, όπως χάλκινες σωληνώσεις, σύρματα και μπρούτζινες επικαλύψεις. Τό υπόλοιπο του πλοίου που μένει στην

δεξαμενή ρυμουλκείται σε μία κοντινή άκτή όπου προσαράζεται στην άμμο για νά διαλυθεί τελικά κι αυτό. Δίπλα από τά διαλυτήρια περιμένουν οι φούρνοι της «Τσάινα Στήλ» όπου οι λαμαρίνες τών παλαιών πλοίων λιώνονται και μετατρέπονται σε καινούργιο μέταλλο, ενώ λίγο πιό πέρα στις δεξαμενές ναυπηγήσεων της «Τσάινα Σημπιλντινγκ», οι λαμαρίνες αρχίζουν μία νέα ζωή σαν στοιχειά ενός κοντεϊνερπλοίου, ενός μπάλκερ ή ενός δεξαμενοπλοίου. Από τό διαλυόμενο μέταλλο μόνο 20% χρησιμοποιείται στην ναυπηγική βιομηχανία της χώρας, ενώ τό υπόλοιπο χρησιμοποιεί κυρίως στην κατασκευή σιδηροδρόκων στηρίξεως τσιμεντοκατασκευών.

Πολλές προσπάθειες έχουν καταβληθεί μέχρι σήμερα για τη δημιουργία αγοράς μεταχειρισμένων ανταλλακτικών, γερανών, άντλιών, ακόμη και κυρίων μηχανών που θά μπορούσαν νά πουληθούν σε συμφέρουσες τιμές (περίπου στο ένα δέκατο της άξιας τους) αλλά προσέκρουσαν στην καχυποψία τών πλοιοκτητών που άμφέβαλαν στη χρησιμοποίηση εξαρτημάτων που είχαν άποσπασθεί βίαια από τούς άνειδίκετους Ταϊβανούς. Μοναδική εξαίρεση άποτελούν οι βοηθητικές ηλεκτρογεννήτριες που ζητούνται εύρέως όχι μόνο στην Ταϊβάν, όπου παρέχουν ρεύμα σε νοσοκομεία, εργοστάσια και γραφεία, αλλά είναι περιζήτητες σ' όλη την Άπω Άνατολή.

Τό 1983 τά διαλυτήρια της Φορμόζας σημείωσαν δύο ρεκόρ. Διέλυσαν τό μεγαλύτερο σκάφος τους, τό ULCC «ABQAIQ», 323.087 τόν. d.w. και τό νεώτερο μέχρι σήμερα υπερδεξαμενόπλοιο που όδηγήθηκε για διάλυση, τό «AMOCO CHICAGO» 238.518 τόν. d.w. ναυπηγήσεως του 1979.

Η εγγύρια βιομηχανία διαλύσεων έχει πλέον επιβληθεί σαν μία από τις κυριότερες στόν κόσμο, γεγονός που όφείλεται κατά ένα μέρος στις ύψηλότερες τιμές που πληρώνει για τά υπό διάλυση πλοία και στην εύκο-

λία της αγοραπωλησίας που γίνεται συχνά σε βάση «όπως είναι — όπου είναι» και μάλιστα πολλές φορές χωρίς νά ζητείται από τούς πλοιοκτήτες πιστοποιητικό gas free.

Οι αντίπαλοί της δέν μπορούν νά τήν ανταγωνιστούν λόγω τών ύψηλών μισθών τών εργατών, όπως είναι ή περίπτωση της Ιαπωνίας, ή τών χαμηλών τιμών αγοράς (Ισπανία), της άνυπαρξίας κάποιας εξειδίκευσης, όπως συμβαίνει στην Ινδία και τό Πακιστάν, καθώς ακόμη και από έλλειψη επιχειρηματικού πνεύματος, όπως στην περίπτωση της Κίνας.

Μέχρι σήμερα ό κυριότερος πελάτης της βιομηχανίας διαλύσεως είναι ή οικοδομική βιομηχανία της χώρας, ή όποια πιστεύεται ότι σύντομα θά παρουσιάσει νέα ανάκαμψη με άποτέλεσμα τήν αύξηση τών τιμών αγοράς πλοίων για διάλυση στη Φορμόζα.

Αυτά στη μακρινή Ταϊβάν, όπου φθάνουν για διάλυση και άρκετά πλοία που ξεκινοῦν από τά έλληνικά άγκυροβόλια παροπλισμού γιατί έμεῖς δέν μπορέσαμε νά καταλάβουμε τη σημασία που θά είχε για τη χώρα ή άνάπτυξη του κλάδου της διαλύσεως πλοίων. Καί ακόμη πελαγοδρομοῦμε ψάχνοντας για τήν άνεύρεση της κατάλληλης περιοχής για τήν εγκατάσταση τών διαλυτηρίων, στην όποία δέν θά υπάρχουν άντιρρήσεις τών τοπικών περιβαλλοντόνων, οι όποιοι ενώ θέλουν τά πάντα από τήν Πολιτεία (δρόμους, σχολεία, νοσοκομεία, επικοινωνίες και όλες τις άλλες κοινωνικές παροχές που εξασφαλίζει ένα κράτος στους κατοίκους του άντλώντας τούς σχετικούς πόρους από τήν ιδιαίτερη επιβαρημένη φορολογία τών υπόλοιπων κατοίκων της χώρας), άρνούνται νά δεχθούν τήν παραμικρή οικολογική επιβάρυνση που θά έχει για τήν περιοχή τους ή άσκηση όποιασδήποτε οικονομικής και βιομηχανικής δραστηριότητας που θά ώφελεῖ πρώτα τούς ίδιους τούς κατοίκους της συγκεκριμένης περιοχής αλλά και τη χώρα γενικότερα.



Link Maritime Enterprises S.A.

● chartering

● contracting

● sale & purchase

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



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 BRO-
KERS 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

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

Του Υποπλοιάρχου Α.Σ. ΓΕΩΡΓ. ΣΙΑΜΟΥ

Τα πιστοποιητικά ασφαλείας πλοίων είναι, όπως τα χαρακτηρίζει άλλωστε και ο Κ.Δ.Ν.Δ. (άρθ. 45), ναυτιλιακά έγγραφα. Σκόπιμο λοιπόν είναι να εξετασθούν αυτά σε γενικές γραμμές σαν έγγραφα.

ΤΑ Π.Α.Π ΣΑΝ ΕΓΓΡΑΦΑ

1. Μέ τον όρο πιστοποιητικό νοείται το επίσημο ή Δημόσιο έγγραφο (τό εκδιδόμενο δηλαδή από Δημόσια Αρχή, σε αντιδιαστολή με το εκδιδόμενο από ιδιώτη), με το οποίο βεβαιώνεται θετικά ή σπάνια και άρνητικά κάποιο γεγονός ή κατάσταση. Βεβαιώνεται δηλαδή η ύπαρξη ή η άνωπαρξία κάποιου γεγονότος ή καταστάσεως.

2. Τήν έννοια και τα χαρακτηριστικά του δ-ρου «έγγραφο» πραγματεύονται τόσο ο Π.Κ. (άρθ. 13 γ) όσο και ο Κ. Πολ. Δικ. (άρθ. 432 και 455).

3. Από τις σχετικές διατάξεις των Κωδίκων αυτών και τη νομολογία προκύπτουν τ' ακόλουθα σχετικά με το κύρος και την αποδεικτική δύναμη των πιστ/κών:

α) Τα πιστοποιητικά πρέπει να είναι συνταγμένα κατά τους νόμιμους τύπους και να έχουν τα απαραίτητα για το κύρος τους στοιχεία (υπογραφή, σφραγίδα κ.λπ.) ώστε να δημιουργούν την εντύπωση ότι εκδόθηκαν από Δημόσια Αρχή.

β) Θα πρέπει να έχουν εκδοθεί από αρμόδια όργανα και εντός των ορίων της καθ' ύλην αρμοδιότητάς τους.

γ) Δέν πρέπει να είναι τεμαχισμένα, διαγεγραμμένα, να έχουν με άλλο τρόπο μεταβληθεί σε ουσιώδη μέρη και να είναι δυνατή η ανάγνωσή τους.

δ) Τα πιστοποιητικά θεωρούνται γνήσια εκτός αν προβληθούν για πλαστότητα, όποτε τότε υπέρ αυτών τεκμήριο γνησιότητας ισχύει μέχρις ότου αποδειχθεί η πλαστότητα.

4. Μέ βάση το αντικείμενό τους τα πιστοποιητικά διακρίνονται σε είδη, αντίστοιχα με τα πάσης φύσεως περιστατικά ή καταστάσεις που βεβαιώνουν, από τα οποία παίρνουν και την ιδιαίτερη ονομασία τους.

5. Για διασφάλιση της αυθεντικότητας και της αξιοπιστίας με τις όποιες πρέπει να περιβάλλονται τα πιστοποιητικά, ο Π.Κ. (άρθ. 216, 217, 220, 222 και 242) τιμωρεί την πλαστογραφία και τη χρήση των πλαστών πιστοποιητικών, την ύφαρπαγή ψευδούς βεβαιώσεως, την υπεξαγωγή, τη ψευδή βεβαίωση και την νόθευση πιστοποιητικών.

6. Τέλος η έκδοση των πιστοποιητικών υποβάλλεται συνήθως σε χαρτοσήμανση και επιβαρύνεται με τη καταβολή τελών.

Π.Α.Π.

1. Ύστερα από τη γενική και σύντομη εξέταση των πιστοποιητικών ως Δημοσίων εγγράφων μπορούμε να προχωρήσουμε στην εξέταση των Π.Α.Π. και συγκεκριμένα να εξετάσουμε:

- Τήν έννοια και το σκοπό των Π.Α.Π.
- Τήν έκδοση και ειδικότερα:
- τις διατάξεις που προβλέπουν την έκδοσή τους.
- την αρμοδιότητα για τον έλεγχο των πλοίων και την έκδοση των Π.Α.Π.
- τη διαδικασία εκδόσεως των Π.Α.Π.
- τις διακρίσεις, την ισχύ και τους τύπους των Π.Α.Π.

δ. την παράταση και τη λήξη της ισχύος των Π.Α.Π. και τέλος
ε. τόν έλεγχο των Π.Α.Π.

ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΤΩΝ Π.Α.Π.

1. Από το συνδυασμό του όρισμού που δόθηκε στην αρχή με τις διατάξεις περί πιστοποιητικών της νομοθεσίας περί ασφαλείας της ναυσιπλοΐας (άρθ. 31 και 54 Κ.Δ.Ν.Δ. και Π.Δ. 542/68 όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 197/69), προκύπτει ότι ως Π.Α.Π. νοούνται τα Δημόσια έγγραφα με τα οποία βεβαιώνεται ότι οι τομείς του πλοίου ή του βοηθητικού ναυπηγματος (όπως αυτά ορίζονται στα άρθ. 3 και 4 του Κ.Δ.Ν.Δ.), στους οποίους αναφέρονται αυτά, έχουν έλεγχθεί, έχει διαπιστωθεί ότι πληρούν τις απαιτήσεις των Δ.Σ., Έθνικών Κανονισμών ή Κανονισμών Νηογνώμωνων που ισχύουν κάθε φορά και είναι ικανά να εκτελέσουν με ασφάλεια πλοΐο και να εκπληρώσουν τον προορισμό τους.

2. Ο όρισμός αυτός προσδιορίζει βέβαια την έννοια των Π.Α.Π. δημιουργεί όμως παράλληλα και όρισμένα ερωτηματικά:

— Σε τί άποσκοπεί η βεβαίωση της καταστάσεως της ικανότητας του πλοίου, ή του βοηθητικού ναυπηγματος;

— Ποιοί είναι οι λόγοι που επιβάλλουν την έκδοση των Π.Α.Π. ή όποια προϋποθέτει διαδικασία σε μερικές περιπτώσεις πολύπλοκες και μακροχρόνιες, και συνεπώς α οικονομικές επιβαρύνσεις στους πλοιοκτήτες και περιορισμούς στην οικονομική εκμετάλλευση των πλοίων;

Η απάντηση στα ερωτήματα αυτά, ή όποια προσδιορίζει και το σκοπό που εξυπηρετεί η έκδοση των Π.Α.Π. βρίσκεται στα σκεπτικά της Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. 1974 και του Πρωτοκόλλου 1978 αυτής και είναι ή επιθυμία για προαγωγή της ασφαλείας των πλοίων και της περιουσίας στη θάλασσα και κυρίως των ανθρώπινων ζωών των επιβαινόντων.

Η ΕΚΔΟΣΗ ΤΩΝ Π.Α.Π.

α) Διατάξεις που προβλέπουν την έκδοση των Π.Α.Π.:

1. Από πλευράς διεθνούς δικαίου την έκδοση των Α.Π. προβλέπουν και ρυθμίζουν. Η Δ.Σ.

Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. (Κανον. 12 και 13 Κεφαλ. Ι SOLAS 1974 που κυρώθηκε με τον Ν. 1045/1980).

Η Δ.Σ. Γ.Φ. 1966 (άρθ. 16 Δ.Σ. Γ.Φ. 1966) που κυρώθηκε με τον Α.Ν. 391/68). Και ή Δ.Σ. 137/1970 (του ΙΛΟ) περί προλήψεως των εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών (άρθρ. 4 παρ. 3 (ι) Δ.Σ. 134/70) που κυρώθηκε με τον Ν. 486/1976).

2. Συμμορφούμενη προς τις απαιτήσεις των ανωτέρω Δ.Σ. ή χώρα μας έχει ρυθμίσει τό θέμα της εκδόσεως των Π.Α. και Γ.Φ. με κανόνες εσωτερικού δικαίου.

Συγκεκριμένα από πλευράς εθνικού δικαίου τό θέμα αυτό ρυθμίζουν: Ο Κ.Δ.Ν.Δ. ό όποιος καθορίζει (άρθρ. 33) ότι ή γενική επιθεώρηση κάθε πλοίου καθώς και ή έκδοση των οικείων Π.Α. επαναλαμβάνεται κατά τακτά χρονικά διαστήματα που ορίζονται για κάθε κατηγορία πλοίων με Π.Δ. Μέ Π.Δ. επίσης ρυθμίζονται και τα θέματα έκδοσης των Π.Α.

Ο ίδιος Κώδικας καθορίζει επίσης (άρθρ. 38) ότι επί του πλοίου χαράσσονται οι γραμμές φορτώσεως και συντάσσεται ίδιο πιστοποιητικό.

3. Σε έκτέλεση των διατάξεων αυτών του Κ.Δ.Ν.Δ. ή των σχετικών διατάξεων του Ν. 4473/65 έχουν εκδοθεί τό Β.Δ. 542/1968 όπως τροποποιήθηκε με τό ΒΔ 197/1969 και τό Π.Δ. 399/1980 με τα όποια ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες σχετικά με την έκδοση των Π.Α. και του Πιστοποιητικού Γ.Φ..

Όσον αφορά την απαίτηση της Δ.Σ. 134/70 του ΙΛΟ ή χώρα μας έχει εκδόσει τό Π.Δ. 131/1981 με τό όποιο ρυθμίζεται τό θέμα της εκδόσεως Πιστοποιητικού Ασφάλειας Άνυψωτικών Μέσων των Πλοίων.

5. Τέλος δέν εφοδιάζονται με Πιστοποιητικό τά Πλοία όλικής χωρητικότητας κάτω των 5 κόρων ή όλικού μήκους κάτω των 6 μ. (άρθρ. 3.6 Π.Δ. 542/68).

ΑΡΜΟΔΙΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΤΩΝ Π.Α.

1. Ο Κ.Δ.Ν.Δ. όρίζει (άρθρ. 33.3., 35.1 και 38.1) ότι αρμόδια για την επιθεώρηση των πλοίων και την έκδοση των Π.Α. και Γ.Φ. είναι ή ΕΕΠ, παρέχει όμως τό δικαίωμα όπως τό έργο αυτό ανατεθεί με Π.Δ. σε άνεγνωρισμένου κύρους Νηογνώμονας και εταιρείες).

2. Η Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. όρίζει (Κανον. 6 Κεφ. Ι SOLAS 1974) ότι ή επιθεώρηση και εξέταση των πλοίων όσον αφορά την εφαρμογή των

DIRECTORS
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)
MATEO STAMATIO ELEFTERIU

MONTEVIDEO

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SINCE 1935

ASSOCIATED TO

S.A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

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

SOLIS 1533
MONTEVIDEO - URUGUAY

διατάξεων των Κανονισμών της και την παροχή εξαιρέσεων θα διενεργούνται από όργανα της Αρχής ή οποία μπορεί να εμπιστευθεί το έργο αυτό είτε σε επιθεωρητές διορισμένους για το σκοπό αυτό ή σε οργανισμούς αναγνωρισμένους από αυτήν. Κατά τον ίδιο τρόπο ρυθμίζει το θέμα της αρμοδιότητας και η Δ.Σ. Γ.Φ. 1966 (άρθρ. 13 και 16).

3. Για το θέμα αυτό το Π.Δ. 542/68 προβλέπει ότι (άρθρ. 3 παρ. 2) τα Π.Α. των πλοίων που υπάγονται στη Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. μπορούν να εκδίδονται από τους εξουσιοδοτημένους Νηογνώμονες πλὴν τοῦ Π.Α. Ε/Γ πλοίου το οποίο εκδίδεται μόνο από την ΕΕΠ. Όσον αφορά τα τουριστικά πλοία έχει παρασχεθεί ειδική εξουσιοδότηση στον Έλληνικό Νηογνώμονα για επιθεώρηση και έκδοση πιστοποιητικών αυτών (άρθρ. 6.4. και 22.1 Π.Δ.Δ 917/79).

4. Την αρμοδιότητα της Ε.Ε.Π. και δυνητικά των Νηογνώμονων για τον έλεγχο των πλοίων που υπάγονται στην Δ.Σ. Γ.Φ. 1966 και την έκδοση Πιστοποιητικού Γ.Φ. προβλέπει και το Π.Δ. 399/1980.

5. Για τον έλεγχο των πλοίων και την έκδοση Π.Α., Π.Γ.Φ. και Π.Α.Α.Μ. η χώρα μας έχει εξουσιοδοτήσει (Π.Δ. 482/80 όπως τροποποιήθηκε με τα Π.Δ. 1021/81 και 406/83) τους εξής Νηογνώμονες:

- i) AMERICAN BUREAU OF CHIPPING
- ii) BUREAU VERITAS
- iii) GERMANISCHER LLOYD
- iv) DET NORSKE VERITAS
- v) ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ
- vi) LLOYD REGISTER OF SHIPPING
- vii) NIPPON KAISI KYOKAI
- viii) REGISTRO ITALIANO NAVALE

Για την επιθεώρηση μόνον ραδιοηλεκτρονικών και ραδιοηλεκτρονικών εγκαταστάσεων και την έκδοση σχετικών πιστοποιητικών έχουν εξουσιοδοτηθεί οι εταιρείες:

- i) UNITED MARINE ELECTRONICS U.K. LTD
- ii) STC INTERNATIONAL MARINE LTD
- iii) SAIT
- iv) MACKAY RADIO AND TELEGRAPH Co.
- v) MARCONI INTERNATIONAL MARINE Co LTD

Τέλος για την επιθεώρηση και την έκδοση μόνον Π.Α.Α.Μ. έχει εξουσιοδοτηθεί εκτός από τους προαναφερθέντες Νηογνώμονες και το INTERNATIONAL CARGO BUREAU (άρθρ. 22 Π.Δ. 131/81).

6. Θα πρέπει να διευκρινισθεί εδώ ότι η άνωτέρω οργανισμοί και εταιρείες δεν έχουν εξουσιοδοτηθεί και για την χορήγηση των επιτρεπόμενων εξαιρέσεων και απαλλαγών τις οποίες μπορεί να χορηγήσει μόνον η Ε.Ε.Π. (άρθρ. 6 Ν. 1045/80, άρθρ. 6 παρ. 2 και 4 Δ.Γ. Γ.Φ. και άρθρ. 12 Π.Δ. 399/807).

7. Η έκδοση Π.Α. και Π.Γ.Φ. είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί και από Κυβέρνηση άλλου κράτους εφόσον αυτό ζητηθεί από την Κυβέρνηση

της χώρας της οποίας τη σημαία φέρει το πλοίο (Καν. 13 Κεφ. 74, άρθρ. 17 Δ.Σ.Γ.Φ. και άρθρ. 16 Π.Δ. 399/80).

γ) ΠΛΟΙΑ ΥΠΑΓΟΜΕΝΑ ΣΤΗ Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. και τη Δ.Σ. Γ.Φ.

1. Έπειδή αναφέρθηκε ήδη για πλοία που υπάγονται στη Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. και τη Δ.Σ. Γ.Φ. θα πρέπει να διευκρινισθεί σε ποια πλοία εφαρμόζονται οι εν λόγω Δ.Σ.

Η Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. όριζε (Καν. 3 Κεφ. I) ότι οι Κανονισμοί της δεν εφαρμόζονται στα:

- i) Πολεμικά και όπλατα πλοία
- ii) Φ/Γ κάτω των 500 κοχ (Απόκλιση στο όριο των 500 κοχ υπάρχει ως προς τον εφοδιασμό των Φ/Γ πλοίων με σταθμό ραδιοηλεκτρονικού με τον οποίο πρέπει να είναι εφοδιασμένα τα άνω των 300 κοχ Καν. 4 Κεφ. IV SOLAS 74).
- iii) Χωρίς μηχανική πρόωση πλοία
- iv) Ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής
- v) Πλοία ψυχαγωγίας, μη χρησιμοποιούμενα για εμπορικές μεταφορές.

vi) Α/Κ πλοία, καθώς επίσης και στα πλοία που ναυσιπλοούν αποκλειστικά στις Μεγάλες Λίμνες της Β. Αμερικής και του ποταμού Άγ. Λαυρεντίου (πλὴν τῶν Κανον. τοῦ Κεφ. V).

Εξ' άλλου η Δ.Σ.Γ.Φ. όριζε (άρθρ. 5) ότι δεν θα εφαρμόζονται στα:

- i) Πολεμικά πλοία
- ii) Νέα πλοία κάτω των 24 μ.
- iii) Υπάρχοντα πλοία κάτω των 150 κοχ.
- iv) Πλοία ψυχαγωγίας μη χρησιμοποιούμενα σε εμπορικές μεταφορές.
- v) Α/Κ πλοία

καθώς επίσης και στα πλοία που ναυσιπλοούν αποκλειστικά στις Μεγάλες Λίμνες της Β. Αμερικής και του ποταμού Άγ. Λαυρεντίου, εντός της Κασπίας Θαλάσσης και εντός των ποταμών Πλέιτ, Παρανά και Ουραγουάη.

δ. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΔΟΣΕΩΣ Π.Α.Π.

1. Όπως αναφέρθηκε στην αρχή, με τα Π.Α. και Π.Γ.Φ. βεβαιώνεται ότι οι τομείς των πλοίων στους οποίους αναφέρονται αυτά, έχουν έλ γ γ χ ε ι.

Απαραίτητη λοιπόν προϋπόθεση γι'ατήν έκδοση των Πιστοποιητικών είναι ο έλεγχος ή επιθεώρηση των πλοίων κατά τομείς (άρθρ. 32 και 33 ΚΑΝΔ).

2. Σχετικά με τις επιθεωρήσεις των πλοίων που υπάγονται στη Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. προβλέπεται (Καν. 7, 8, 9 και 10 Κεφ. I SOLAS 1974 και άρθρ. 5.1 Β.Ο. 542/68) ότι αυτά θα υποβάλλονται σε:

- i) Αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε υπηρεσία
- ii) Περιοδικές επιθεωρήσεις (ανάλογα με το είδος του πλοίου και τον τομέα που αφορά αυτή)
- iii) Συμπληρωματικές επιθεωρήσεις όταν υπάρχει ανάγκη.

3. Όσον αφορά τα πλοία που δεν υπάγονται στην Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. προβλέπεται ότι (άρθρ. 5.2. Β.Δ. 542/68) αυτά υποβάλλονται σε:

i) Αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία.

ii) Περιοδική επιθεώρηση ανά 12 μήνες και

iii) Έκτακτες ή συμπληρωματικές επιθεωρήσεις όταν υπάρχει ανάγκη.

4. Η Δ.Γ. Γ.Φ. προβλέπει (άρθρ. 14) ότι τα πλοία στα οποία εφαρμόζεται αυτή υποβάλλονται σε:

i) Επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε υπηρεσία, και

ii) Περιοδική επιθεώρηση κατά διαστήματα που καθορίζονται από την Αρχή αλλά δεν υπερβαίνουν τα 5 χρόνια με ενδιάμεσες ετήσιες επιθεωρήσεις.

Τις επιθεωρήσεις αυτές και επί πλέον έκτακτη επιθεώρηση μετά από σοβαρή βλάβη καθώς και οποτεδήποτε κριθεί σκόπιμο ή αναγκαίο προβλέπει και το Π.Δ. 399/80 (άρθρ. 6, 7, 8 και 9).

5. Όσον αφορά τα ανυψωτικά μέσα των πλοίων, προβλέπεται (άρθρ. 3 και Π.Δ. 131/81) ότι υποβάλλονται σε:

i) Αρχική επιθεώρηση πριν τεθούν σε υπηρεσία

ii) Περιοδική επιθεώρηση ανά 12 μήνες και

iii) Λεπτομερή εξέταση ανά 4 χρόνια

III. ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΙΣΧΥΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ

1. Η Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. καθορίζει (Καν. 12 και 14 Κεφ. I) (SOLAS 74) ότι τα πλοία στα οποία εφαρμόζεται αυτή εφοδιάζονται με τα ακόλουθα πιστοποιητικά:

— Τα Ε/Γ πλοία με Π.Α. Ε/Γ πλοίου που καλύπτει όλους τους τομείς 12μήνου ισχύος.

— Τα Φ/Γ πλοία με τα ακόλουθα Π.Α.

i) Π.Α. κατασκευής Φ/Γ πλοίου 5ετούς ισχύος.

ii) Π.Α. Έξαρτισμού Φ/Γ πλοίου 2ετούς ισχύος

iii) Π.Α. Ραδιοηλεκτρονικής Φ/Γ πλοίου 12μήνου ισχύος

iv) Π.Α. Ραδιοηλεκτρονικής Φ/Γ πλοίου 12μήνου ισχύος.

2. Ειδικά προκειμένου για πυροκίνητα πλοία ή Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. καθορίζει (Καν. 10 Κεφ. VIII SOLAS 74) ότι αυτά εφοδιάζονται με Π.Α. πυροκίνητου Ε/Γ ή Φ/Γ πλοίου 12μήνου ισχύος το οποίο καλύπτει όλους τους τομείς.

3. Η Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. προβλέπει επίσης (Καν. 12 Κεφ. I) την έκδοση Πιστοποιητικού Απαλλαγής το οποίο εκδίδεται επί πλέον των ανωτέρω πιστοποιητικών όταν χορηγείται εξαίρεση σε πλοίο δύναμει και σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Καν. της Συμβάσεως (Σχετ. περιπτώσεις στους Κανον. 4 και 18 Κεφ. I, 3 Κεφ. III, 5 Κεφ. IV και 3 Κεφ. VIII SOLAS 1974).

Τα πιστοποιητικά Απαλλαγής δεν μπορεί να ισχύουν περισσότερο από το διάστημα ισχύος των Πιστοποιητικών στα οποία αυτά αναφέρονται.

4. Όσον αφορά τα πλοία στα οποία δεν εφαρμόζεται η Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ., αυτά εφοδιάζονται (Π.Δ. 542/68 άρθρ. 9) τα μέν Ε/Γ με Π.Α. Ε/Γ πλοίου τα δέ Φ/Γ με Π.Γ.Ε. και τα δύο 12μήνου ισχύος που καλύπτουν όλους τους τομείς. Ειδικά το Π.Γ.Ε. των τουριστικών πλοίων ανανυχής ισχύος επί 2ετία (άρθρ. 22 ΠΔ 917/79).

5. Θα πρέπει να διευκρινισθεί ότι στα Π.Α. που προαναφέρθηκαν, προστέθηκαν με το Πρωτόκολλο 1978 της SOLAS (κυρώθηκε με το Ν. 1159/80) και την απόφαση του IMO A 413 (XI) 15.11.79, οι ακόλουθες προσθήκες και

«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

Προσαρτήματα που αποτελούν αναπόσπαστα συμπληρώματα των αντίστοιχων πιστοποιητικών:

ι) Προσθήκη στο Π.Α. εξαρτισμού Φ/Γ του πλοίου.

ii) Προσάρτημα στο Π.Α. εξαρτισμού Φ/Γ του πλοίου.

iii) Προσθήκη στο Π.Α. κατασκευής Φ/Γ του πλοίου.

iv) Προσάρτημα στο Π.Α. κατασκευής Φ/Γ του πλοίου.

β) Ο τύπος των Π.Α. σύμφωνα με τον Κ.Δ.Ν.Δ. (άρθρ. 46.2) καθορίζεται με ΥΑ προκειμένου δέ για πιστοποιητικά πλοίων που υπάγονται στη Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. Ο τύπος τους πρέπει να είναι σύμφωνος (Καν. 15 Κεφ. 1 SOLAS 74) με τα υποδείγματα που παραθέτονται στο Προσάρτημα της Συμβάσεως.

Οι τύποι των Π.Γ.Ε. ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου καθορίζονται στο Β.Δ. 542/68.

7. Ανάλογα με το είδος του πλοίου ή σχετική ελληνική νομοθεσία προβλέπει τους ακόλουθους τύπους πιστοποιητικών:

i) Π.Γ.Ε. πλοίου

ii) Π.Γ.Ε. δυναμικώς υποστηριζόμενου σκάφους

iii) Π.Α. Ε/Γ πλοίου (βραχέων διεθνών πλόων).

iv) Π.Α. Ε/Γ πλοίου (διεθνών πλόων)

v) Π.Α. Ε/Γ πλοίου δυναμικώς υποστηριζόμενου σκάφους.

8. Η Δ.Σ. Γ.Φ. 1966 προβλέπει την (άρθρ. 15) έκδοση πιστοποιητικού Διεθνούς Γ.Φ. 5ετούς ισχύος και Πιστοποιητικού 'Απαλλαγής Διεθνούς Γ.Φ., ο τύπος των οποίων πρέπει να είναι σύμφωνος με τα υποδείγματα που παρατίθενται στο Παράρτημα ΙΙΙ αυτής (άρθρ. 18).

Τα Πιστοποιητικά 'Απαλλαγής Διεθνούς Γ.Φ. δεν μπορούν να ισχύουν περισσότερο των 5 ετών ή της διάρκειας του μεμονωμένου ταξιδιού για το οποίο εκδόθηκε (Αριθ. 19, 4).

Τήν ίδια ρύθμιση κάνει και το Π.Δ. 399/81 τόσο για τα πλοία που υπάγονται στο Δ.Σ.Γ.Γ. 1966 όσο και για τα πλοία πλόων εσωτερικού για τα οποία όμως καθορίζεται ιδιαίτερος τύπος. Το εν λόγω Π.Δ. καθορίζει επίσης ιδιαίτερο Πιστοποιητικό Γ.Φ. πλοίων μικράς χωρητικότητας το οποίο έχει ιδιαίτερο τύπο και 25ετή ισχύ.

9. Τέλος το Π.Δ. 131/81 προβλέπει την έκδοση του Π.Α.Α.Μ. (άρ. 20) 4ετούς ισχύος, ο τύπος του οποίου καθορίζεται στο Παράρτημα του Διατάγματος.

ΠΑΡΑΤΑΣΗ—ΛΗΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ

1. Η δυνατότητα παράτασης της ισχύος των Π.Α. και Γ.Φ. παρέχεται για να αντιμετωπισθούν περιπτώσεις που χωρίς να δημιουργείται κίνδυνος για την ασφάλεια των πλοίων και των επιβαινόντων κρίνεται και αναγκαίο και λογικό να χορηγηθεί αυτή.

2. Σχετικά με την παράταση των Π.Α. ή Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. προβλέπει (Καν. 4 Κεφ. 1 παρ. β-δ-ε-στ) τα ακόλουθα:

i) Δεν χορηγείται παράταση στο 5ετούς ισχύος Π.Α. κατασκευής Φ/Γ.

ii) Μπορεί να χορηγηθεί παράταση σε πλοίο του οποίου το Π.Α. έληξε εν πλώ και μέχρι του κατάπλου του πλοίου στη χώρα που είναι νομολογημένο ή πρόκειται να επιθεωρηθεί. Η παράταση αυτή δεν μπορεί να υπερβεί τους 5 μήνες.

iii) Πιστοποιητικό, πλην του Π.Α. Κατασκευής, που δεν έχει παραταθεί σύμφωνα με την προηγούμενη διάταξη, μπορεί να παραταθεί χαρακτηριστικά μέχρι 1 μήνα από την ημερομηνία που λήγει.

3. Όσον αφορά το Π.Γ.Ε. προβλέπεται (άρθρ. 9 ΒΔ 542/68) ότι μπορεί να παραταθεί μέχρι 2 μήνες και σε περίπτωση λήξεως της παρατάσεως εν πλώ μέχρι του κατάπλου του πλοίου στο πρώτο λιμάνι.

4. Η Δ.Σ. Γ.Φ. 1966 προβλέπει για τα πλοία που εφαρμόζεται αυτή (άρθρ. 19) ότι το Π.Γ.Φ. μπορεί να παραταθεί μέχρι 5 μήνες. Το ίδιο προβλέπει και το Π.Δ. 399/80 (άρθρ. 24 και 28).

5. Η ισχύς του Π.Α.Α.Μ. μπορεί να παραταθεί επί 2 μήνες (άρθρ. 20 Π.Δ. 131/81).

6. Η παράταση χορηγείται μόνο από τον εκδότη του πιστοποιητικού και καταχωρείται σ' αυτό.

7. Η ισχύς του Πιστοποιητικού 'Ασφάλειας πυρηνόκινητου πλοίου δεν παρατείνεται.

8. Η ισχύς των Πιστοποιητικών λήγει φυσιολογικά με τη λήξη της χρονικής περιόδου για την οποία έχουν εκδοθεί ή με τη λήξη της περιόδου τυχόν παρατάσεως που χορηγήθηκε.

Σχετικά ή Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ., 1974 καθορίζει (Καν. 14 ζ Κεφ. Ι) ότι το πιστοποιητικό θα παύσει να ισχύει αν οι επιθεωρήσεις και εξετάσεις δεν διενεργούνται μέσα στα χρονικά όρια που καθορίζονται από οικείους Κανονισμούς (7α, 8, 9 και 10α Κεφ. ΙΙ) ή μέσα στα όρια τα οποία αυτά έχουν παραταθεί, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις (παρ. δ, ε και στ Καν. 14 Κεφ. Ι). Το πιστοποιητικό θα παύσει να ισχύει ε-

πίσης επί αλλαγής της σημαίας του πλοίου.

Η Δ.Σ. Γ.Φ. έξ' άλλου καθορίζει (Αρθ. 19 παρ. 3 και 5) ότι το Πιστοποιητικό ακυρώνεται από την 'Αρχή αν έχουν γίνει μετασκευές που επιδράουν τη μείωση του ύψους εξέλλων, αν ο εξοπλισμός και τα μέσα που εξετάζονται γι' αυτήν έκδοση του Πιστοποιητικού δεν συντηρούνται σε ικανοποιητική κατάσταση, αν το πιστοποιητικό δεν έχει θεώρηση της ετήσιας επιθεωρήσεως αν έχει μειωθεί ή κατασκευαστική ισχύς του πλοίου τόσο ώστε το πλοίο να κρίνεται μη ασφαλέ.

Επίσης το Π.Γ.Φ. παύει να ισχύει κατά την αλλαγή σημαίας του πλοίου.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ Π.Α.Π.

Μεταξύ των καθηκόντων της Ε.Ε.Π. και των Λιμενικών 'Αρχών, αναφορικά με θέματα ασφαλείας ναυσιπλοίας, είναι ο έλεγχος των πλοίων, ο οποίος διακρίνεται σε τυπικό και ουσιαστικό.

Ο τυπικός έλεγχος των πλοίων πραγματοποιείται με τον έλεγχο των πιστοποιητικών με τα οποία είναι εφοδιασμένα αυτά.

● Τόν έλεγχο των πιστοποιητικών προβλέπουν τόσο ο Κ.Δ.Ν.Δ. ο οποίος καθορίζει ότι (άρθ. 40) ή Λιμενική ή Προξενική 'Αρχή ή η Ε.Ε.Π. μπορεί να προβαίνει σε έλεγχο κάθε πλοίου για να διαπιστώσει ότι είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα ναυτιλιακά έγγραφα, όσο και το Β.Δ. 542/68 (άρθ. 14 και 16).

● Η Δ.Σ. Π.Α.Α.Ζ.Ε.Θ. προβλέπει (Κανον. 19 Κεφ. Ι) ότι κάθε πλοίο που βρίσκεται σε λιμάνι άλλης συμβαλλόμενης χώρας υπόκειται σε έλεγχο για να διαπιστωθεί ότι τα πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τους Κανονισμούς της είναι σε ισχύ. Τα πιστοποιητικά αυτά αν είναι σε ισχύ θα γίνονται δεκτά, εκτός αν υπάρχουν φανερές ενδείξεις ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις ενδείξεις των πιστοποιητικών.

● Τέλος, η Δ.Σ. Γ.Φ. προβλέπει (άρθρ. 21) ότι πλοία που είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της υπόκεινται σε έλεγχο στα λιμάνια των άλλων συμβαλλόμενων κρατών για να διαπιστωθεί ότι είναι εφοδιασμένα με διεθνές ισχύον πιστοποιητικό γραμμών φορτώσεως.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΑΜΟΣ

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)
ARGENTINA

you can rely on NAFSI, also for specialised works

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company



IVALDI & GENERALE

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev

INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company



REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

ΔΙΟΤΡΑ - 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

Πειραιϊκή Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθ. 1430/1984

Πρόεδρος: Θ. Τζέμος

Δικηγόροι: Εύαγ. Τσουρούλης, Στελ. Χα-
ριτάκης

Έπιβολή προστίμου για ρύπανση του θα-
λάσσιου περιβάλλοντος — Ανακοπή —
Αίτηση άναστολής διοικητικής εκτελέσεως
— Βάσιμη.

Δέν επιτρέπεται να επιβληθεί πρόστιμο
στόν πλοιοκτήτη αν η ρύπανση του θαλάσ-
σιου χώρου όφείλεται σε άμέλεια του
πλοιάρχου ή του πληρώματος και έλαβε ό-
λα τά μέτρα που οί περιστάσεις επέτρεπαν
για την παρεμπόδιση ή τόν περιορισμό της
ρυπάνσεως.

Έπειδή διά της υπό κρίσιν αίτησεως, δώκε-
ται, όπως άνασταλή ή άπειλουμένη υπό του
καθ' ου Έλληνικού Δημοσίου κατά τών αιτούν-
των διοικητική εκτέλεσις, δυνάμει της υπ' αριθ-
μόν πρωτοκόλλου 180065/2655/5-10-1983 άπο-
φάσεως του Έπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας,
κυρωθείσης διά της υπ' αριθμ. 16/17-2-1984
πράξεως του Έπουργικού Συμβουλίου, και ή
κατάπτωσης υπέρ του καθ' ου άλλως είσπραξις
παρ' αυτού της υπ' αριθμόν 939/26-7-1983 έγ-
γραφικής έπιστολής της «N.W.B.», κατατεθείσης
άρμοδιως και έξασφαλιζούσης την καταβολήν
υπό τών αιτούντων πρόστιμο 15.000.000 δρχ.
εις τό άνωτέρω Έλληνικόν Δημόσιον, επιβλη-
θέν υπό τών άρμοδίων όργάνων του τελευταίου
εις τούς αιτούντας διά ρύπανσιν υπό του πλοίου
των θαλασσίου Έλληνικού χώρου, μέχρις έκδό-
σεως άποφάσεως επί της άσκηθείσης και συζη-
τηθησομένης τήν 29-5-1984 ενώπιον του Πολυ-
μελούς Πρωτοδικείου Πειραιώς από 19-3-84 ά-
νακοπής τών ρηθέντων αιτούντων, κατά τών
προαναφερθεισών άποφάσεως και πράξεως, επί
τώ λόγω ότι αυτή (άνακοπή) θέλει εύδοκιμήση,
διά τούς εν αυτή διαλαμβανομένους λόγους, ή
δέ περαιτέρω έπίσπευσις και τελείωσις της διοι-
κητικής ταύτης εκτελέσεως ήθελεν επιφέρει άνε-
παρανόρθωτον βλάβην εις τούς τελευταίους.
Ούτω εν συνόψει, κατά περιεχόμενον και αίτη-
μα, έχουσα ή υπό κρίσιν αίτησις, παραδεκτώ-
ς και άρμοδιώς είσαγομένη ενώπιον του δικαστη-
ρίου τούτου προς έκδίκασιν (πρβλ. άρθρα 22
ΚΠολΔ και 73 ΚΕΔΕ), δικάζοντος κατά τήν
δικαιοσύνην τών άσφαλιστικών μέτρων (πρβλ.
άρθρα 682 Κ.ΠολΔ και 73 παρ. 3 ΚΕΔΕ και Π.
Τζίφρα Έσφ. Μέτρα 2α έκδ. σ. 695), νόμω βά-
σιμος παρίσταται κατά τό προμνησθέν άρθρον
73 του ΚΕΔΕ, και δέον να έρευνηθώ περαιτέρω
κατ' ούσίαν, χωρίς να απαιτήται, διά τό παρα-
δεκτόν της συζητήσεώς της και ή παρακατάθε-
σις (καίτοι κατεβλήθη πρβλ. γραμμάτιον Νο
360947/10-5-1984 Τ.Π.Δ.) υπό του αιτούντος
ποσού ίσου προς τό 1/3 του προς τό Δημόσιον
φερομένου ως βασικού όφελουμένου χρέους του,
διότι ή διάταξις του άρθρου 73 παρ. 3γ του ΚΕ-

ΔΕ, ήτις επιβάλλει τήν καταβολήν τούτου, διά
τό παραδεκτόν της υπό κρίσιν αίτησεως άνα-
στολής εκτελέσεως, είναι, κατά τήν κρατήσα-
σαν εν τή νομολογία και όρθοτέραν άποψιν, άν-
τισυνταγματική, ως έρχομένης εύθέως εις αντί-
θεσιν προς τό άρθρον 20 του ισχύοντος Συντάγ-
ματος και ως εκ τούτου δέον όπως μή τύχη έ-
φαρμογής εν προκειμένω (πρβλ. Μον. Πρωτ.
Πειρ. 1074/1982, 1534/1983 άδημ. εις νομικά
περιοδικά, Μον. Πρωτ. Πειρ. Έσφ. 18/1978 Δ.
9, σ. 161, Μ. Πρ. Έσφ. 1220/1978 Δ 11 σ.
242, Μ. Πρωτ. Έσφ. 8976/1979, Νο Β 28 σ.
1781, Μ. Πρ. Έσφ. 4/1980 Δ 11 σ. 700 και Μπέης
εν Νο Β 28 σ. 343 Μιχαλόπουλος Δ 11 σ. 702).

Ειρήσθω έτι περαιτέρω ότι εφόσον δέν έξεδό-
θη είσέτι άτομική είδοποίησις υπό του άρμοδίου
Διευθυντού του Δημοσίου Ταμείου διά τήν εί-
σπραξιν του επιβληθέντος εις τούς αιτούντας
προστίμου, ό ισχυρισμός του Έλληνικού Δημο-
σίου ότι ή υπό κρίσιν αίτησις έδει να κοινοποιη-
θώ και κατά του, ως άνω, άρμοδίου Διευθυντού
(χωρίς να κατανομάξη τούτον), κατ' άρθρον 85
παρ. 1 ΚΕΔΕ, τυγχάνει άπορριπτέος ως άλυσι-
τελής, επί του παρόντος.

Έπειδή ό ισχυρισμός τών αιτούντων ότι ό νό-
μος 743/1977 είναι άντισυνταγματικός, τυγχά-
νει άπορριπτέος τό μέν ως άόριστος τό δέ ως
νομικός άνεπείριστος (πρβλ. σχετ. και ΑΠ
589/1981 Ε.Ν.Δ. 10 σ. 252 Ε.Α. 7611/1979 ΕΝΔ
8 σ. 31, Δ.Π.Α. 6584/1981 ΕΝΔ 10 σ. 254).

Έπειδή εκ του συνδυασμού τών διατάξεων
τών άρθρων XI της Διεθνούς Συμβάσεως του
Λονδίνου του έτους 1954 «περί προλήψεως της
ρυπάνσεως της θαλάσσης διά πετρελαίου», κυ-
ρωθείσης διά του ν. 4629/1966 και 13 ν.
743/1977 «περί προστασίας του θαλασσίου πε-
ριβάλλοντος και συναφών θεμάτων» προκύπτει
ότι ή εκ του πλοίου τινός άπόρριψις πετρελαίου
προς άντιμετώπισιν κινδύνων του τελευταίου,
του φορτίου ή άνθρώπινης ζωής εν θαλάσση, ως
και ή διαρροή εκ του πλοίου συνεπεία βλάβης
αυτού ή συγκρούσεως τούτου, μεθ' έτέρου
τοιούτου ή άντικειμένου, δέν δύναται να θεωρη-
θώ ως «ρύπανσις» και άν άκόμη τό αίτιον τό ό-
ποιον προεκάλεσε τάς καταστάσεις ταύτας ά-
ποδίδεται εις πταίσμα, εφόσον βεβαίως τούτο
συντρέχει υπό τήν μορφή της άμελείας. Συνε-
πώς ή διαφυγή πετρελαίου συνεπεία βλάβης ή
προσκρούσεως του πλοίου επί προβλήτος θεω-
ρείται ως ρύπανσις κατά τήν έννοίαν του αρ-
θρου 1, της , ως άνω, συμβάσεως, έπαγομένη
τάς κυρώσεις του άρθρου 13 του ν. 743/1977, έφ'
δσον όμως ή πρόσκρουσις ή βλάβη τούτου
(πλοίου) υπήρξε άπότοκος δολίας ένεργείας. Έ-

άν άντιθέτως αύται (πρόσκρουσις—βλάβη) ό-
φείλονται εις άμέλειαν ή έτέραν , άνυπαίτιον,
αίτιαν, ή εκ τούτων διαφυγή πετρελαίου δέν δύ-
νεται να χαρακτηρησθώ ως ρύπανσις διο και ό
προκαλέσας ταύτην κατά τόν προαναφερθέντα
τρόπον, δέν υπόκειται εις τάς κυρώσεις του
ρηθέντος άρθρου 13 ν. 743/1977 εκτός, εάν δέν
έλαβε μετά τήν ανακάλυψιν της διαφυγής του
πετρελαίου τά εκ τών περιστάσεως δυνάμενα
να ληφθώσι μέτρα διά τήν παρεμπόδιση ή τόν
περιορισμόν της διαφυγής (πρβλ. Γνωμ. Όλ.
Νομ. Συμ. Κράτους υπ' αριθμ. 316/1979 και
σχετ. ΑΠ 589/1981, Έφ. Έσφ. 7611/1979,
ένθ' άνωτέρω).

Έν προκειμένω εκ τών προσκομιζομένων και
επικαλουμένων υπό τών διαδίκων έγγραφών,
τών ισχυρισμών τών τελευταίων (διαδίκων) και
της εν γένει διαδικασίας επιβανολογήθησαν τ'
ακόλουθα πραγματικά περιστατικά: Τήν 26-7-
1983 τό πλοίο «Α» υπό σημαίαν Βρετανικήν,
πλοιαρχούμενον υπό του πρώτου εκ τών αιτούν-
των και άνήκον εις τάς δευτέρας εξ αυτών (αι-
τούσας) νομίμως έκπροσώπουμένης εν Έλλά-
δι, υπό της τρίτης εκ τούτων, — κατά τόν χρό-
νον παραβολής του εις τήν προβλήτα γερανογε-
φύρας του λιμένος Έκονίου — Κερασινίου προ-
σέκρουσε, έξ' άμελούς χειρισμού του πηδαλίου
του υπό τό πρώτον αιτούντων, εις «δέστρα»
της ρηθείσης προβλήτος, υπέστη ρήγμα εις ση-
μείον τί όπου εύρίσκετο ή Νο 1 δεξαμενή καυσί-
μων του μέ άποτέλεσμα να έκχυθώ εκ τούτης
καύσιμον πετρελαίου (FUEL OIL) 66 περίπου
τόνων και να ρυπανθώ ή γύρωθεν θαλασσία πε-
ριοχή. Διά τόν λόγον τούτον επεβλήθη εις τούς
αιτούντας, συλλήβδην, πρόστιμον 15.000.000
δραχμών διά της υπ' αριθμ. 180065/2655/5-10-
1983 άποφάσεως του Έπουργού Έμπορικης
Ναυτιλίας, κυρωθείσης διά της υπ' αριθμ.
16/1984 ΠΥΣ. Άμέσως οί έκπρόσωποι του
πλοίου, ό πλοιαρχός του και είδικά άντιπαρρυ-
παντικά σκάφη έκινητοποίηθησαν, ένήργησαν
έγκαιρα, ώστε 647 τόνοι πετρελαίου να περι-
συλλεγούν, ή δέ έναπομείνασα ρυπαντική κηλίδ
έτέθη, άργότερον υπό έλεγχον.

Υπό τά περιστατικά ταύτα και εφόσον ή ρύ-
πανσις του ως άνω, θαλασσίου χώρου δέν ήτο
άπότοκος δολίας ένεργείας, τινός τών αιτούν-
των, προς δέ έλήφθησαν υπ' αυτών (ως και ή ά-
πόφασις του Έπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας
παραδέχεται) άπαντα τά ένδεικνύμενα προφυ-
λακτικά και κατασταλτικά μέτρα διά τήν πε-
ραιτέρω διαφυγήν πετρελαίου και περιορισμόν
της κηλίδος ούχι όρθώς επεβλήθη πρόστιμον
15.000.000 δρχών εις τούς αιτούντας υπό του
ΥΕΝ, παρερμηνευθέντος του άρθρου 13 παρ. 1β
έδ. β. ν. 743/1977 και έπομένως ή προαναφα-
ρθείσα ύπουργική άπόφασις (ούσα τίτλος κατ'
άρθρον 73 παρ. 1 γ. ΚΕΔΕ) δέν άποτελεί νόμι-
νον τοιούτον (τίτλον) εν της έννοία του άρθρου
2α ΚΕΔΕ, δυνάμει του όποίου και μόνον θά ήτο
δυνατή ή διοικητική εκτέλεσις, τουτέστιν ή εί-
σπραξις υπό του καθ' ου του, ως άνω, ποσού
των 15.000.000 δραχμών. Μετά ταύτα πιθανο-
λογουμένης της εύδοκιμείσεως τών υπ' αριθμ. 4
και 6, λόγω της έκκρεμούσης άνακοπής τών
αιτούντων, ως και ότι υπάρχει κίνδυνος εκ της
εκτελέσεως τών άνακοπτομένων διοικητικών
πράξεων να επέλθω σημαντική οικονομική βλά-
βη εις τούς αιτούντας, δέον να γίνη δεκτή ή υπό
κρίσιν αίτησις ως και ούσία βάσιμος.

Είναι
υποθεση
μιας νυχτας...



«ΘΑΝΑΣΗΣ Π.»

Μιά καταγραφή του έργου του

Από τον ΧΡΗΣΤΟ ΝΤΟΥΝΗ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» στο τεύχος της 15ης Μαρτίου 1984 είχαν την καλωσύνη να μου φιλοξενήσουν ένα αφιέρωμα στη μνήμη του ναυτικού χρονογράφου «ΘΑΝΑΣΗΣ Π.» που για δεκαετίες σχολίασε με την αλμύρα της πέννας του όχι μόνο τα μεγάλα γεγονότα της ναυτιλίας της εποχής του αλλά ακόμα περισσότερο την καθημερινή ζωή του πλοίου. Και πράγματι κατώρθωσε να δώσει μέσα από τις γραμμές του ένα ιδιαίτερο χρώμα στη μονότονη αυτή πραγματικότητα της μιας μέρας με την άλλη μέσα στη θάλασσα. Ήταν και αυτό η έκφραση όχι μόνο μιας εσωτερικής αγωνίας αλλά και ενός πόθου, μιας ελπίδας του ανθρώπου της θάλασσας, που πασχίζει να πείσει όλους τους άλλους, αυτούς που πλησιάζουν την ακτή μέχρι το μέγιστο «χειμώριο κύμα», ότι η ναυτική ζωή έχει τις δικές της χαρές μαζί με τις λύπες της και πως αξίζει τον κόπο για τον φτωχό τον τόπο μας να την «τρυγάνουμε συνεχώς» εφαρμόζοντας αυτό που οι καραβοκύρηδες των παλαιότερων γενιών δογματικά πιστεύανε «κλέβε της θάλασσας».

Μέσα από τις 585 θαλασσινές σελίδες που γράψε για 33 ολόκληρα χρόνια από το 1945 έως το 1978 που πέθανε, ο «ΘΑΝΑΣΗΣ Π.», παρέλεσαν τα δραματικά γεγονότα του πολέμου στη θάλασσα με την περιγραφή του τορπιλλισμού βαποριών από γνωστά εφοπλιστικά τζακια όπως το ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ και το ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ και άλλα πολλά για να συνεχίσει με το καλοσώρισμα του πρώτου «Λίμπερτ» στον Πειραιά.

Αλήθεια, τί υπέροχο και τό «ΕΝΑΣ ΧΟΝΔΟΥΡΑΣ ΔΙΠΛΑ ΜΑΣ» παρατηρώντας με παράπονο όταν τό καλοκαίρι του 49 το τάνκερ «ATLANTIC PRINCE» του Λιβανού που δεξαμενίζονταν δίπλα του στην Βαλιτόρφη είχε όνομα Έγγλέζικο, πλοιοκτήτη Έλληνα, πλήρωμα ελληνικό και σημαία... Χονδούρας. Και διερωτάται μέσα από τις γραμμές του με απλά λόγια αλλά που έχουν τόση δύσκολη απάντηση: «Τό κοντάρι ήταν ανίκανο άραγε να δεχθεί τή Γαλανόλευκη ή ή σημαία μας δεν ήταν αξία να σκαλώσει κεί πάνω που θρονιάστηκε στη θέση ή ΧΟΝΔΟΥΡΑΣ»;

Σέ ένα μεγάλο χρονογράφημά του (15-2-55) με τίτλο «ΕΝΑΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΕΝΟΣ ΚΥΚΝΟΣ» δίνει τή μεγαλοπρεπή εικόνα του λευκού δεξαμενόπλοιου OLYMPIC HONOUR της εταιρείας Ώνάση που έφερε ρήγμα από σύγκρουση στά Ελλάδα του. Μας φέρνει πίσω αρκετά χρόνια τότε

που τά πλοία Ώνάση, καθώς και άλλων μεγάλων ελληνικών ονομάτων που έλαμψαν στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα, μπαίνοντας σέ κάθε λιμάνι έσερναν μαζί τους και ένα μύθο, που όμως δεν ήταν μύθος αλλά ή πραγματικότητα του έλληνα ξενητεμένου, που φεύγοντας από την πατρίδα του για άλλους τόπους, φτωχός και κατατρεγμένος, στο τέλος μέ τον άγώνα και την καταποσίωση του μεγαλούργησε.

Είναι πραγματικά τόσο συγκινητικό σέ όλα τά λιμάνια, όλου του κόσμου που τά ελληνικά όνόματα της θάλασσας έγιναν τόσο γνωστά και τόσο οικεία στην καθημερινή ζωή των μακρινών αυτών τόπων.

Όμως, όπως συμβαίνει, οι άνθρωποι φεύγουν και τά πλούτη κι ή δόξα αλλάζουν χέρια, και μένει ή άποψηχος μιάς άλλοτε ινής εποχής.

Τό ναυτικό μεγαλείο και τή δόξα της θάλασσας της εποχής εκείνης έχουμε τή δυνατότητα να την ζωντανεύουμε διαβάζοντας τη μέσα από τις γραμμές των θαλασσινών σελίδων του «ΘΑΝΑΣΗΣ Π.». Ώ άναγνώστης μέσα σέ κάθε τίτλο βρίσκει και ένα «μήνυμα της θάλασσας» γιατί είναι βέβαιο ότι μέσα του κρύβει και μιά διαφορετική ιστορία, ένα διαφορετικό λιμάνι, ένα διαφορετικό στίγμα στη θάλασσα!!! Συνεπώς σ' αυτό ο «ΘΑΝΑΣΗΣ Π.» μάς οδηγεί στους θαλασσινούς του δρόμους.

Τά δημοσιεύματα, κατά χρονολογική σειρά, του «ΘΑΝΑΣΗΣ Π.» εις τά «Ναυτικά Χρονικά»:

15/7/1945 ΤΟ «ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ΚΑΤΑΠΟΝΤΙΖΕΤΑΙ
15/8/1945 ΠΩΣ ΧΑΘΗΚΕ ΤΟ «ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ»
15/10/1945 ΔΥΟ ΤΟΡΠΙΛΙΕΣ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΟ ΤΡΙΝΙΤΑΝΤ
1/11/1945 ΣΤΗΝ ΑΚΤΗ ΤΗΣ ΝΟΡΜΑΝΔΙΑΣ
1/3/1945 ΣΤΗΝ ΑΚΤΗ ΤΗΣ ΝΟΡΜΑΝΔΙΑΣ
1/3/1947 ΚΑΛΟΣΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΤΟ ΠΡΩΤΟ «ΛΙΜΠΕΡΤΥ»
15/6/1947 Η ΝΕΚΡΑΝΑΣΤΑΣΙΣ
1/4/1948 Η ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΤΟΥ «ΓΥΜΝΟΠΑΙΔΟΣ»
15/8/1948 ΠΕΡΙ ΜΙΑΝ ΔΙΑΔΟΣΙΝ
15/1/1949 ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΜΕ ΤΟΝ ΑΣΥΡΜΑΤΟΝ;
1/6/1949 «ΤΣΑΘΑΜ ΡΑΝΤΙΟ» ΔΙΠΛΑ ΜΑΣ
15/6/1949 ΜΙΑ ΝΙΚΗ
1/7/1949 ΕΝΑΣ «ΧΟΝΔΟΥΡΑΣ» ΔΙΠΛΑ ΜΑΣ
15/7/1949 ΚΙ ΕΝΑΣ ΑΛΛΟΣ ΔΙΑΛΥΤΗΣ

1/8/1949 ΕΝΘΟΥΣΙΑΣΜΟΙ
15/8/1949 ΕΝΘΟΥΣΙΑΣΜΟΙ (ΙΙ)
15/9/1949 ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ
1/10/1949 ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ
15/10/1949 ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΜΙΑ ΠΡΟΤΑΣΙ
1/11/1949 ΣΟΦΟΝ ΤΟ ΣΑΦΕΣ
1/12/1949 Η ΔΙΚΗ ΜΑΣ ΕΤΥΜΗΓΟΡΙΑ
15/12/1949 ΤΟΥ ΣΤΡΑΒΟΥ ΤΟ ΔΙΚΙΟ
1/1/1950 «EXCLUDING GREK FLAG»
15/2/1950 Η ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ
15/5/1950 Η ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΙΣ
1/6/1950 Η ΔΙΑΘΗΚΗ
15/7/1950 ΠΕΡΙ ΤΟ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ
1/7/1950 Η ΚΟΙΝΗ ΓΩΜΗ
15/7/1950 ΠΡΟΣ ΦΥΛΑΤΑΤΙΟΝ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ
1/9/1950 ΟΛΙΓΑ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΑ
15/9/1950 ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΑ
1/11/1950 ΜΕ ΤΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΤΟΥ ΚΑΦΕΝΕΙΟΥ
15/11/1950 Η ΓΕΝΕΣΙΣ
1/12/1950 ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΜΕΤΩΠΟ
15/12/1950 Η ΑΝΑΓΚΗ ΕΝΟΣ ΑΛΛΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΟΣ
1/1/1951 ΕΥΣΕΒΕΙ ΠΟΘΟΙ
15/2/1951 ΟΙ ΥΠΟΛΟΙΠΟΙ 27
1/4/1951 ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ
15/4/1951 ΜΕΡΙΚΕΣ ΑΠΟΡΙΕΣ
1/5/1951 ΓΙΑ ΕΝΑ ΛΙΜΑΝΙ
1/6/1951 ΚΑΤΙ ΣΑΝ ΠΑΡΑΜΥΘΙ
15/6/1951 ΣΟΔΟΜΑ ΚΑΙ ΓΟΜΟΡΑ
1/7/1951 Ο ΒΑΣΑΝΙΣΤΗΣ
15/7/1951 ΑΝΑΓΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ
15/8/1951 ΕΝΑΣ ΑΘΛΟΣ
1/9/1951 ΤΑ ΔΙΑΔΓΜΑΤΑ ΜΙΑΣ ΔΩΡΕΑΣ
1/9/1951 ΜΕΡΙΚΕΣ ΠΙΚΡΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ
1/11/1951 Ο ΚΩΣΤΑΚΗΣ ΚΑΙ Ο ΑΛΛΟΣ
15/11/1951 ΟΙ ΚΑΠΕΤΑΝΑΡΑΙΟΙ
1/12/1951 ΝΕΟΙ ΑΝΕΜΟΙ
1/15/1952 ΣΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
15/2/1952 ΤΟ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΔΩΡΟ
1/3/1952 Ο ΠΡΙΓΚΙΠΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΙΓΚΗΠΑΤΟ ΤΟΥ
1/5/1952 ΤΩΝ ΦΡΟΝΙΜΩΝ ΟΛΙΓΑ
1/7/1952 ΣΑΛΑΤΕΣ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ
15/7/1952 Η ΑΙΩΝΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑ
1/8/1952 ΠΟΝΤΟΠΛΩΩΝ ΠΑΡΑΠΟΝΑ
15/8/1952 ΤΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΚΡΗΤΗ
15/9/1952 «ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΕΟ»
15/10/1952 ΠΕΡΙΤΤΟΛΟΓΙΕΣ
1/11/1952 ΑΥΤΟ ΜΑΣ ΕΛΛΕΙΠΕ
15/11/1952 ΟΥ ΠΑΝΤΟ ΠΛΕΙΝ ... ΕΛΛΑΔΑ

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

15/12/1952 ΤΑ ΓΡΟΥΣΟΥΖΟΜΟΥΤΡΑ
15/1/1953 ΝΑ ΜΑΣ ΛΕΙΠΗ Η ΕΠΑΙΤΕΙΑ
1/2/1953 ΕΙΣ ΟΣΑ Ο κ. ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΕΦΘΕΓ-
ΞΑΤΟ...
15/2/1953: ΤΑΔΕ ΕΦΗ Ο ΜΑΓΕΙΡΑΣ
1/3/1953 ΒΑΡΥ ΤΟ ΑΔΙΚΗΜΑ
15/4/1953 ΟΙ ΦΛΕΓΟΜΕΝΟΙ ΑΙΘΕΡΕΣ
1/6/1953 ΤΑ ΧΕΙΡΟΚΡΟΤΗΜΑΤΑ
15/7/1953 ΠΡΟ ΤΟΥ ΑΣΘΕΝΟΥΣ
1/8/1953 ΟΙ «ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΕΣ»
15/8/1953 S/S "CLAIBORNE"
1/9/1953 Η ΔΙΑΓΥΓΗ ΤΩΝ ΔΙΚΩΝ ΜΑΣ
15/9/1953 Ο ΚΑΡΕΤΑΝΙΟΣ
15/10/1953 ΠΛΩΡΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΧΕΙΡΟΤΗ-
ΤΑ
15/11/1953 ΙΑΠΩΝΙΚΕΣ ΑΠΟΡΙΕΣ
15/12/1953 ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ — ΠΑΛΜ ΜΠΗΤΣ
15/12/1953 ΕΙΣ ΤΗΝ ΛΕΓΕΩΝΑ ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ
1/1/1954 ΥΠΟΔΕΧΟΜΕΝΟΙ ΤΟ 1954
1/5/1954 ΜΙΛΗΕ Η ΣΦΙΓΞ
15/2/1954 ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ ΚΑΤΑΝΟΗΣΙΣ
15/2/1954 ΝΕΑ ΤΗΝ ΠΛΩΡΗΣ
15/3/1954 Η ΑΧΑΡΙΣΤΙΑ
1/4/1954 ΤΩΝ ΦΡΟΝΙΜΩΝ ΟΛΙΓΑ
1/5/1954 Η ΑΓΑΝΑΚΤΗΣΙΣ
15/5/1954 ΠΡΟΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ ΑΠΑΝΤΗ-
ΣΙΣ
1/8/1954 ΧΡΗΣΙΜΗ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ
15/8/1954 ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΕΔΕΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟ-
ΛΥΤΕΛΗ ΚΑΡΥΚΕΥΜΑΤΑ
1/9/1954 ΤΟ ΠΟΡΙΣΜΑ ΜΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
15/9/1954 Η ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ
1/10/1954 ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ
15/10/1954 ΜΙΑ ΔΙΠΛΗ ΙΣΤΟΡΙΑ
1/11/1954 ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΞΕΜΠΑΡ-
ΚΟΥΣ
15/11/1954 ΜΕ ΤΟΝ κ. ΚΑΝΑΝΤΕ - Υ - ΣΤΟΝ
«ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ»
1/12/1954 ΕΝΩ ΠΛΗΣΙΑΖΟΥΝ ΟΙ ΓΙΟΡΤΕΣ
1/1/1955 ΤΟ ΑΠΟΙΚΙΑΚΟ ΚΡΑΤΟΣ
15/1/1955 ΑΝΑΓΚΗ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑΣ ΕΙΛΙ-
ΚΡΙΝΕΙΑΣ
15/2/1955 ΕΝΑΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΕΝΟΣ ΚΥ-
ΚΝΟΣ
15/3/1955: ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ
15/5/1955: ΚΥΡΙΕ ΤΑΣ ΕΝΤΟΛΑΣ ΣΟΥ ΕΤΗ-
ΡΗΣΑΜΕΝ
1/6/1955: ΟΙ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ
15/6/1955: Ο ΥΠΕΡΑΡΙΘΜΟΣ
1/7/1955: ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ
15/7/1955: Η Α.Μ. Η ΛΟΓΙΚΗ
1/8/1955: ΣΧΟΛΙΑΖΟΝΤΑΣ ΜΙΑ ΦΗΜΗ
15/8/1955: ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ
1/9/1955: ΜΙΑ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΔΙΑΠΙ-
ΣΤΩΣΙΣ
1/10/1955: Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ
15/10/1955: Ο ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΗΣ ΚΑΙ
Ο ΑΛΛΟΣ
1/11/1955: ΤΟ ΜΟΝΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑ
15/11/1955: ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΣΑΝ ΠΑΡΑΜΥΘΙΑ
1/12/1955: ΜΙΑ ΕΡΩΤΗΣΙΣ
15/12/1955: ΠΕΡΙ ΤΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΙΣ
ΤΩΝ «ΑΣΥΔΟΤΩΝ»

1/1/1955: ΤΑ ΕΥΛΟΓΗΜΕΝΑ ΤΑ ΨΕΜΑΤΑ
15/1/1955: ΤΟ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΕΝΟΣ ΝΑΥ-
ΤΕΡΓΑΤΗ
1/2/1955: Η ΨΥΧΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ
15/2/1955: Η ΠΑΡΕΞΗΓΗΣΙΣ
1/3/1955: ΤΑ ΤΡΙΑ ΔΕΙΝΑ
15/3/1955: ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ
1/4/1955: ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ
1/5/1955: Η ΧΩΡΑ ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΛΑ «ΑΠΑΓΟ-
ΡΕΥΕΤΑΙ»
15/5/1955: Η ΑΠΟΛΟΓΙΑ
1/6/1955: ΟΛΟΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΥΛΑΡΟ
15/6/1955: ΟΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΙ ΤΩΝ ΑΝΘΡΩ-
ΠΩΝ
1/7/1955: ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΑΣΚΗΣΕΙΣ
15/7/1955: ΥΠΕΡ ΠΛΕΟΝΤΩΝ
15/8/1955: ΤΟ ΝΕΟΝ ΚΑΡΚΙΝΩΜΑ
15/9/1955: ΛΙΓΑ ΠΑΛΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΗΛΕΠΙ-
ΚΟΙΝΩΝΙΑ
15/10/1955: ΥΦΑΛΛΟΣ «ΧΑΛΙΩΡΗΣ»
15/11/1955: ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΠΤΩ-
ΜΑΤΑ
1/12/1955: ΤΟ ΑΝΑΠΑΝΤΕΧΟ ΓΕΓΟΝΟΣ
15/12/1955: ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ
15/1/1956: ΕΝΑΣ ΣΟΦΟΣ ΣΤΗΝ ΤΡΟΥΜΠΑ
1/2/1956: ΤΟ ΚΛΕΙΣΙΜΟ ΜΙΑ ΣΥΖΗΤΗΣΕΩΣ
15/2/1956: ΟΙ ΠΥΡΑΥΛΟΙ
1/3/1956: ΣΗΜΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ
15/3/1956: ΜΙΑ ΧΡΗΣΙΜΗ ΕΠΙΝΟΗΣΙΣ
1/4/1956: ΣΤΑ ΨΗΛΑ ΤΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΩΝ
1/5/1956: ΜΠΑΡΜΠΑ — ΧΡΗΣΤΟΣ
15/5/1956 ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ
1/6/1956 ΕΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΞΕΡΟΚΕΦΑΛΟΣ
1/7/1956 ΚΑΠΟΙΕΣ ΓΡΟΘΙΕΣ
15/7/1956 ΤΑ «ΑΤΟΥ» ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ
ΜΑΣ
1/8/1956 ΟΙ ΔΙΑΣΥΡΜΟΙ ΜΑΣ
15/8/1956 Η ΠΡΟΔΟΣ
1/9/1956 ΤΟ ΧΡΥΣΟ ΠΕΤΑΛΛΟ
15/9/1956 Η ΦΙΛΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ «ΓΚΙΣΕ»
1/10/1956 Η ΠΡΟΔΟΣ
15/10/1956 ΟΙ ΔΕΔΗΛΩΜΕΝΟΙ ΕΧΘΡΟΙ
ΜΑΣ
1/11/1956 ΚΑΙ ΤΟ ΑΙΜΑ ΜΙΛΗΣΕ
15/11/1956 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΜΙΑ ΜΟΥ
1/12/1956 ΜΕΡΙΚΑ ΓΝΩΣΤΑ ΠΡΑΜΑΤΑ
15/12/1956 ΓΙΑ ΕΝΑ ΚΟΜΜΑΤΙ ΨΩΜΙ
1/1/1957 Η ΓΥΝΑΙΚΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
15/1/1957 ΟΤΑΝ ΑΛΛΑΖΟΥΝ ΟΙ ΚΑΙΡΟΙ
1/2/1957 ΟΙ ΤΖΑΜΠΑΤΖΗΔΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙ-
ΚΑΙΟΥΧΟΙ
15/2/1957 ΣΤΗΝ ΠΕΜΠΤΗ ΗΠΕΙΡΟ
1/3/1957 ΤΑ ΑΝΕΞΗΓΗΤΑ
15/3/1957 ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΑ
1/4/1957 ΕΙΣ ΗΧΟΝ ΠΛΑΓΙΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ
15/4/1957 Ο ΜΩΥΣΗΣ
1/5/1957 ΝΟΜΟΛΟΓΙΚΑ
15/5/1957 ΕΝΑ ΑΔΕΣΠΟΤΟ ΙΔΡΥΜΑ
1/6/1957 ΟΙ ΥΠΟΠΟΛΙΤΕΣ
15/6/1957 Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΜΠΕΖΑΧΤΑ
1/7/1957 ΟΙ ΨΙΛΙΚΑΤΖΗΔΕΣ
15/7/1957 Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ
1/8/1957 «ΞΕΝΟΥΣ ΞΕΝΙΖΕ»

15/8/1959 Ο ΣΚΛΗΡΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ
1/9/1959 Ο ΗΣΑΙΑΣ ΣΤΗ ... ΘΑΛΑΣΣΑ
15/9/1959 ΟΛΙΓΑ ΠΡΙ «Δ.Ο.Μ.»
1/10/1959 «ΤΟ ΔΙΣ ΕΞΑΜΑΡΤΕΙΝ»
15/10/1959 ΠΡΟΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΝ ΑΠΑΝΤΗ-
ΣΕΙΣ
1/11/1959 ΜΗΝΥΜΑ ΑΠΟ ΤΗ ΜΑΝΝΑ ΜΑΣ
15/11/1959 Η ΚΑΛΗ ΚΥΡΙΑ
1/12/1959 ΣΤΟΝ ΑΦΑΝΗ ΝΑΥΤΗ
15/12/1959 ΑΝΑΚΑΛΥΨΕΙΣ
15/2/1960 Ο ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΣΤΗΣ
15/3/1960: Η ΠΙΤΤΑ
1/4/1960: ΤΟ ΨΟΦΙΜΙ
15/4/1960: ΤΟ ΣΗΜΑΔΙ ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ
1/5/1960: «IF»
15/5/1960: Ο ΠΡΩΤΟΜΑΣΤΟΡΑΣ
1/6/1960: Ο ΑΛΗΘΙΝΟΣ ΚΑΘΕΡΠΗΤΗΣ
15/6/1960: ΔΙΔΑΣΚΑΛΙΕΣ
1/7/1960: ΠΡΟΣΚΥΝΗΜΑ ΣΤΑ ΠΑΤΡΙΑΡ-
ΧΕΙΑ
15/7/1960: ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ
1/8/1960: ΑΙ ΔΙΑΨΕΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΔΙΑΨΕΥΣΕ-
ΩΝ
15/8/1960: ΟΙ «ΕΔΩΔΙΜΟΙ»
1/9/1960: ΣΥΝΑΠΑΝΤΗΜΑΤΑ
15/9/1960: ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΛΩ-
ΤΗΣ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣ
1/10/1960: ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΡΓΑΤΟ... ΑΛΛΗ-
ΛΟΥΙΑ
15/10/1960: ΠΑΡΑΜΥΘΙΑ
1/11/1960: Ο ΠΕΜΠΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ
15/11/1960: ΦΙΛΟΣΟΦΩΝΤΑΣ ΣΕ ΜΙΑ ΦΩ-
ΤΟΓΡΑΦΙΑ
1/12/1960: ΤΑ ΠΙΘΑΝΑ ΚΑΙ ΤΑ ΛΟΙΠΑ
15/12/1960: Η ΓΝΩΣΤΗ ΙΣΤΟΡΙΑ
1/1/1961: ΤΟΤΕ ΚΑΙ ΤΩΡΑ
15/1/1961: «ΓΚΡΑΤΣΙΑ ΛΙΒΟΡΝΟ»
1/2/1961: ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΧΙΛΙΑ
15/2/1961: ΜΕΤΑΞΥ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΚΑΙ ΔΥΣΕ-
ΩΣ
15/3/1961: ΕΝΑΣ ΦΙΛΟΣ ΑΠ' ΤΑ ΠΑΛΙΑ
1/4/1961 ΟΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΙ
15/4/1961 ΒΕΡΜΟΥΔΕΣ
1/5/1961 ΠΙΚΡΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ
15/5/1961 ΨΕΥΔΑΣΘΕΝΕΙΣ ΚΑΙ ΦΙΛΑΣΘΕ-
ΝΟΙ
1/6/1961 ΠΡΙΝ ΤΡΙΑΝΤΑ ΧΡΟΝΙΑ
1/7/1961 ΟΛΙΓΑ ΠΕΡΙ ΔΡΑΠΕΤΩΝ
15/7/1961 Η ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ
1/8/1961 ΛΟΥΛΟΥΔΙΑ ΚΑΙ ΔΑΚΡΥΑ
15/8/1961 ΤΡΙΑ ΜΟΝΟΠΡΑΚΤΑ
1/9/1961 ΔΙΑ ΤΟΝ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΗΝ
ΤΗΣ ΑΥΡΙΟΝ
15/9/1961 «ΗΜΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΛΛΟΙ»
1/10/1961 ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ
15/10/1961 ΓΟΡΓΟΝΕΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ
1/11/1961 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΕΣ
15/11/1961 ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ
1/12/1961 ΟΙ ΑΛΥΤΡΩΤΟΙ
15/12/1961 ΤΑ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΑ
15/1/1962 THIS IS YOUR LIFE
1/2/1962 Ο ΙΔΕΩΔΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

15/2/1962 DRIVE IN
 15/3/1962 ΕΠΙ ΤΗ ΕΚΑΤΟΝΤΑΕΤΗΡΙΔΙ
 1/4/1962 Η ΝΑΥΤΙΚΟΤΗΣ
 15/4/1962 ΑΓΙΟΥ ΔΙΑΦΕΥΣΙΣ
 1/5/1962 ΣΟΦΙΑΣ ΤΟ ΑΝΑΓΝΩΣΜΑ
 15/5/1962 ΥΣΤΕΡΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ
 1/6/1962 ΠΕΝΗΝΤΑ ΧΡΟΝΩΝ ΙΣΤΟΡΙΑ
 15/6/1962 ΤΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΓΡΑΜΜΑ ΜΟΥ
 1/7/1962 ΜΕ ΤΗ ΣΚΕΨΗ ΜΟΥ ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ
 15/7/1962 ΒΙΟΙ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΙ
 1/8/1962 ΣΧΗΜΑΤΑ ΘΕΥΜΟΡΑ
 15/8/1962 ΑΦΟΡΜΕΣ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ
 1/9/1962 ΘΕΡΜΙΔΕΣ ΚΑΙ ΒΙΤΑΜΙΝΕΣ
 15/9/1962 ΓΙΑ ΤΟ ΠΙΑΤΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
 1/10/1962 ΕΜΕΙΣ ΟΙ ΥΠΟΑΝΑΠΤΥΚΤΟΙ
 15/10/1962 ΠΡΟΣ ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΕΩΝ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ
 1/11/1962 «VOICE OF AMERICA»
 15/11/1962 ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΜΠΑΧΑΜΑΣ
 1/12/1962 Η ΠΕΠΟΝΟΦΛΟΥΔΑ
 15/12/1962 «ΑΛΛΑ—ΚΑΡΤ»
 15/1/1963 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΛΥΤΑ
 1/2/1963 Ο ΙΔΕΩΔΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ
 15/2/1963 Η ΚΕΡΚΟΠΟΡΤΑ
 15/3/1963 ΤΑ ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ
 1/4/1963 ΑΠΟ ΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΜΙΑΣ «ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ»
 15/4/1963 ΝΑΟΥ ΠΡΟΣΚΥΝΗΜΑ
 1/5/1963 ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΡΟΝΟΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
 15/5/1963 Η ΚΟΛΥΜΒΗΘΡΑ ΒΗΘΕΣΔΑ
 1/6/1963 ΣΕΒΑΣΘΕΙΤΕ ΤΟ Ν.Α.Τ.
 15/6/1963 Ο ΛΙΒΑΝΟΣ ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗ ΣΚΟΠΙΑ
 1/7/1963 ΤΑ ΛΕΓΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΤΑ ΠΑΡΑΛΕΙΠΟΜΕΝΑ
 15/7/1963 «Ο ΚΑΛΟΧΑΙΡΕΤΑΣ»
 15/8/1963 ΟΙ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΙ
 15/9/1963 ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΤΑ ΚΥΜΑΤΑ
 1/10/1963 ΟΙ ΠΕΝΤΕ ΑΡΤΟΙ
 1/11/1963 ΕΠΙΚΑΙΡΑ
 15/11/1963 ΤΑ ΕΜΨΥΧΑ ΜΑΓΝΗΤΟΦΩΝΑ
 1/12/1963 ΥΠΟ ΤΑ ΦΘΙΝΟΠΩΡΙΝΑ ΑΣΤΡΑ
 15/12/1963 Ο ΑΠΟΘΑΝΩΝ ΔΕΝ ΔΕΔΙΚΑΙΩΤΑΙ
 1/1/1964 ΜΕΤΑ ΕΙΚΟΣΙ ΕΤΗ
 15/1/1964 Η ΓΝΩΣΤΗ ΙΣΤΟΡΙΑ
 1/2/1964 Η ΝΑΥΤΙΚΟΤΗΤΑ
 15/2/1964 ΣΟΦΟΥ ΑΠΟΧΩΡΗΣΙΣ
 1/3/1964 ΑΝΑΡΡΙΧΗΣΙΣ ΕΠΙ ΚΑΛΩ
 15/3/1964 ΜΕ ΤΗΝ ΑΛΛΑΓΗ
 1/4/1964 ΤΑ «ΝΕΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ» ΚΑΙ Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥΣ.
 15/4/1964 Η ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΗ
 1/5/1964 ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ
 15/5/1964 ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΙΣ ΜΕ ΠΟΛΙΤΙΚΟΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ
 1/6/1964 ΛΙΓΗ ΧΑΡΑ ΣΤΗ ΜΟΝΟΤΟΝΙΑ
 15/6/1964 ΦΩΝΕΣ ΑΠ' ΤΑ ΠΕΛΑΓΑ
 1/7/1964 ΚΑΙ ΕΙΠΕΝ Ο ΝΤΑΓΚΛΑΣ ΤΕΝΝΑΝΤ...
 15/7/1964 ΒΑΒΥΛΩΝΙΑΣ ΤΟ ΑΝΑΓΝΩΣΜΑ
 1/8/1964 ΤΟ «ΑΥΓΟ ΤΟΥ ΚΟΛΟΜΒΟΥ»
 15/8/1964 Ο ΞΕΘΩΡΙΑΣΜΕΝΟΣ ΣΑΚΚΟΣ

1/9/1964 ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ
 15/9/1964 BETWEEN SAYING AND DOING
 1/10/1964 ΥΠΕΡΑΝΑΠΤΥΚΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΑΝΑΠΤΥΚΤΑ
 1/11/1964 ΟΙ ΛΗΣΜΟΝΗΜΕΝΟΙ
 15/11/1964 ΕΝΑ ΚΑΡΑΒΙ ΣΥΜΒΟΛΟ
 1/12/1964 ΠΕΡΙ ΚΟΥΖΙΝΑΣ Ο ΛΟΓΟΣ
 15/12/1964 ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΤΩΝ ΒΙΚΙΝΚΣ
 1/1/1965 Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ
 15/1/1965 ΙΛΑΡΟΤΡΑΓΩΔΙΕΣ
 15/2/1965 ΓΙΑ ΚΑΠΟΙΟΝ ΑΝΩΤΕΡΟ ΝΑΥΤΙΚΟ
 1/3/1965 ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ
 15/3/1965 ΠΡΟΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ
 1/4/1965 ΚΟΥΒΕΝΤΟΛΟΓ' ΜΕ ΕΠΙΣΗΜΟΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ
 15/4/1965 ΣΚΟΤΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ
 1/5/1965 Η ΕΛΛΑΣ ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΑ
 1/6/1965 ΤΡΕΙΣ ΕΠΟΧΕΣ
 15/6/1965 ΣΥΜΠΟΣΙΑ
 1/7/1965 ΜΑΛΤΑ ΓΙΟΚ!
 15/7/1965 ΣΥΜΠΟΣΙΑ «ΜΙΑ ΑΛΛΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ»
 1/8/1965 Ο ΚΑΠΤΑΙΝ — ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΕΙ
 15/8/1965 ΙΔΕΕΣ ΤΟΥ ΚΑΠΤΑΙΝ — ΣΤΑΜΑΤΗΣ
 1/9/1965 Ο ΑΚΗΣ, Ο ΛΑΚΗΣ ΚΑΙ Ο ΛΕΛΑΚΗΣ
 15/9/1965 ΕΝΑ ΓΡΑΜΜΑ
 15/10/1965 ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ΜΟΝΟΝ
 1/11/1965 ΔΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
 15/11/1965 ΟΙΩΝΟΙ ΑΙΣΙΟΙ
 1/12/1965 ΣΕ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΙ
 15/12/1965 ΕΛΕΓΧΟΣ ΝΑΙ, ΟΧΙ ΛΟΓΟΚΡΙΣΙΑ

1/1/1966 ΠΡΟΣΚΥΝΗΜΑ
 1/2/1966 ΤΑ ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΤΑ
 15/2/1966 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
 1/3/1966 ΚΑΠΟΙΑ ΑΝΑΔΡΟΜΗ
 15/3/1966 ΠΡΟΣ ΕΞΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΑΝΕΞΗΓΗΤΩΝ
 1/4/1966 ΠΑΡΑΜΥΘΙΑ
 15/4/1966 Ο ΦΛΩΡΟΣ
 15/5/1966 Η ΣΥΝΑΥΛΙΑ
 1/6/1966 ΑΛΛΟΤΕ ΚΑΙ ΤΩΡΑ
 15/6/1966 ΤΟΝ ΚΑΙΡΟ ΕΚΕΙΝΟ
 1/7/1966 LIBERTY SHIPS
 15/7/1966 ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΙ ΑΘΛΟΙ
 1/8/1966 ΤΟ ΝΕΡΑΚΙ ΤΟΥ ΘΕΟΥ
 15/8/1966 ΣΤΑΥΡΟΦΟΡΙΑ
 1/9/1966 ΣΗΜΕΙΑ ΚΑΙ ΤΕΡΑΤΑ
 15/9/1966 ΕΝΑΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
 1/10/1966 ΔΥΟ ΑΛΗΘΙΝΕΣ ΙΣΤΟΡΙΕΣ
 15/10/1966 ΕΝΑΣ ΜΕΓΑΛΟΣ ΕΦΕΥΡΕΤΗΣ
 1/11/1966 Η ΠΑΡΑΒΟΛΗ ΤΟΥ ΑΣΤΟΥ
 15/11/1966 ΑΠΕΡΓΙΕΣ
 1/12/1966 ΟΙ ΛΗΣΜΟΝΗΜΕΝΟΙ — ΑΛΗΣΜΟΝΗΤΟΙ
 15/12/1966 ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΑΚΤΙΟ
 1/1/1967 ΟΙ ΕΥΧΕΣ ΜΟΥ

15/1/1967 ΑΧΑΡΙΣΤΙΑ ΚΑΙ ΗΛΙΘΙΟΤΗΣ
 1/2/1967 ΤΑ ΑΝΑΠΟΔΑ
 15/2/1967 ΤΩΝ ΕΠΟΧΟΥΜΕΝΩΝ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΙΣ
 1/3/1967 ΟΙ ΑΙΧΜΑΛΩΤΟΙ ΤΗΣ ΤΖΕΝΤΑΣ
 15/3/1967 ΑΠΟΚΡΙΑΤΙΚΑ
 1/4/1967 ΘΛΙΒΕΡΕΣ ΙΣΤΟΡΙΕΣ
 15/4/1967 Ο ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ
 1/5/1967 ΟΧΙ ΟΜΩΣ ΚΑΙ ΤΩΡΑ
 15/5/1967 ΚΗΡΥΚΕΣ ΤΗΣ ΑΛΗΘΕΙΑΣ
 1/6/1967 ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΧΟΛΙΑ
 15/6/1967 ΡΕΚΟΡ ΣΤΟ ΓΥΡΟ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ
 1/7/1967 ΤΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΜΑΣ
 15/7/1967 ΤΟ ΜΑΓΕΙΚΟ ΚΛΕΙΔΙ
 1/8/1967 Η ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ
 15/8/1967 ΑΚΟΜΑ ΝΕΟΙ
 1/9/1967 Ο ΑΙΩΝ ΜΑΣ
 15/9/1967 ΟΙ ΜΑΤΡΩΖΟΙ
 1/10/1967 ΚΑΠΟΙΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΙΚΑ
 15/10/1967 ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ
 1/11/1967 ΟΙ ΣΥΝΔΕΤΙΚΟΙ ΚΡΙΚΟΙ
 15/11/1967 ΤΕΛΟΣ ΜΙΑΣ ΚΑΚΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ
 1/12/1967 ΕΙΔΥΛΛΙΑΚΑ
 15/12/1967 ΜΙΑ «ΠΡΕΣ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ»
 1/1/1968 Ο ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΣ ΤΩΝ ΑΝΘΡΩΠΩΝ
 1/2/1968 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
 1/3/1968 ΤΑ ΠΡΩΤΕΙΑ
 15/3/1968 Η ΑΝΤΙΘΕΤΗ ΓΝΩΜΗ
 1/4/1968 ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ
 15/4/1968 ΜΕΤΑ ΤΗΝ... ΚΑΤΟΧΗ
 1/5/1968 ΥΠΟΜΟΝΗ ΚΑΙ ΕΛΠΙΔΑ
 15/5/1968 ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ
 1/6/1968 ΕΝΑΣ ΑΠΟΣΤΑΤΗΣ
 15/6/1968 Ο ΑΡΘΟΥΡΟΣ
 15/7/1968 ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥΣ... ΑΛΛΗΛΟΥΤΑ
 1/8/1968 ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ
 15/8/1968 «ΝΥΝ ΑΠΟΛΥΟΙΣ ΤΟΝ ΔΟΥΛΟΝ ΣΟΥ ΔΕΣΠΟΤΑ»
 1/9/1968 ΚΟΙΝΑ ΔΑΙΜΟΝΙΑ
 15/9/1968 Α — ΛΑ — ΚΑΡΤ
 1/10/1968 ΤΟ ΔΟΛΩΜΑ
 15/10/1968 Η ΑΓΝΟΙΑ
 1/11/1968 ΙΣΤΟΡΙΕΣ ΤΟΥ ΣΑΡΑΝΤΑ
 15/11/1968 ΣΠΙΤΙ ΜΟΥ ΣΠΙΤΑΚΙ ΜΟΥ
 1/12/1968 ΑΠΟΜΑΧΟΥ ΠΑΡΑΠΟΝΑ
 15/12/1968 ΣΟΦΙΕΣ ΕΝΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
 1/1/1969 ΕΝΑΣ ΜΕΤΑ ΧΡΙΣΤΟΝ ΠΡΟΦΗΤΗΣ
 1/2/1969 ΕΝΩ ΜΕΣΟΥΡΑΝΟΥΜΕΝ
 15/2/1969 Η ΣΥΜΒΟΛΗ
 1/3/1969 ΤΟ ΦΥΤΩΡΙΟΝ
 15/3/1969 ΤΑ «ΣΑΛΤΑ ΜΟΡΤΑΛΕ»
 1/4/1969 ΠΕΡΙ ΤΟ ΝΕΟΝ ΕΔΕΣΜΑΤΟΛΟΓΙΟΝ
 15/4/1969 Η ΜΑΡΚΟΝΙΣΣΑ
 1/5/1969 ΟΙ ΜΑΤΡΩΖΟΙ
 15/5/1969 ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
 1/6/1969 Η ΑΙΓΝΟΥΣΑ
 15/6/1969 Η ΙΣΤΟΡΙΑ
 1/7/1969 ΤΑ ΑΠΡΟΟΠΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΑΠΙΘΑΝΑ
 15/7/1969 ... ΑΝ ΗΜΟΥΝ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
 1/8/1969 ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
 15/8/1969 ΣΤΑ ΔΗΜΕΡΙΑ ΤΗΣ ΧΑΡΑΣ
 1/9/1969 ΑΡΓΟΣΧΟΛΩΝ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ

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

15/9/1969 ΕΝΑΣ ΒΛΑΜΜΕΝΟΣ
1/10/1969 ΝΟΣΗΡΟΤΗΣ, ΨΕΥΔΑΣΘΕΝΕΙΑ
ΚΑΙ ΤΑ ΤΟΙΑΥΤΑ
15/10/1969 ΔΙΜΕΛΕΣ ΣΥΜΠΟΣΙΟΝ
1/11/1969 ΚΑΠΟΙΑ ΔΙΑΘΗΚΗ
15/11/1969 ΑΝΑΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ
1/12/1969 ΝΕΤΑ ΤΟ «ΣΕΜΙΝΑΡΙΟ»
15/12/1969 Η ΑΝΤΑΠΟΔΟΣΙΣ
1/1/1970 ΓΙΩΡΓΗ ΜΟΥ ΠΩΣ ΤΑ ΣΚΟΡΠΑΣ
ΤΑ ΛΕΦΤΑ ΣΟΥ
1/2/1970 ΑΠΟ ΠΛΕΥΡΑΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΟΥ
15/2/1970 ΗΡΩΠΟΙΗΣΙΣ
1/3/1970 ΑΝΩ ΣΧΩΜΕΝ ΤΑΣ ΚΑΡΔΙΑΣ
1/4/1970 ΜΙΑ ΑΛΛΗ ΑΕΡΟΓΕΦΥΡΑ
15/4/1970 ΕΚ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΜΑΤΘΑΙΟΝ
1/5/1970 Ο ΔΡΟΜΟΣ ΤΗΣ ΓΚΑΜΗΛΑΣ
15/5/1970 ΟΙ ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ
1/6/1970 Ο ΚΑΛΟΥΔΗΣ
15/6/1970 ΚΑΠΟΙΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΜΑΣ
1/7/1970 Ο ΓΕΝΑΡΧΗΣ
15/7/1970 ΜΙΑ ΓΥΝΑΙΚΑ ΤΑΞΕΙΔΕΥΕΙ
1/8/1970 TRANSISTORS
15/8/1970 Η ΦΑΣΟΥΛΑΔΑ
1/9/1970 ΑΡΓΟΣΧΟΛΟΥ ΕΝΥΠΝΙΟΝ
15/9/1970 ΤΟ ΤΡΙΠΤΥΧΟ
1/10/1970 ΤΑ ΑΚΙΝΗΤΑ ΤΟΥ ΝΑΤ
15/10/1970 ΙΑΠΩΝΙΑ
1/11/1970 ΗΛΙΑΧΤΗΔΕΣ ΑΠΟ ΤΟ «ΣΑΡΑΝ-
ΤΑ»
15/11/1970 ΕΝΑΣ ΠΡΩΤΙΝΟΣ ΔΙΑΛΟΓΟΣ
1/12/1970 ΤΑ ΘΑΥΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΙΩΝΟΣ
15/12/1970 ΤΟ ΧΑΝΙ ΤΗΣ ΓΡΑΒΙΑΣ ΣΤΟΝ
ΠΕΙΡΑΙΑ
1/1/1971 ΝΗΣΤΗΣΙΜΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΑ
1/2/1971 BOARDING HOUSES
15/2/1971 ΤΟΤΕ ΚΑΙ ΤΩΡΑ
1/3/1971 «ΡΕΒΕΓΙΟΝ» ΣΤΟ ΧΩΡΙΟ
15/3/1971 ΠΡΟΣ ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗ ΣΕΡΠΑΝΤ
ΑΝΟΙΧΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ
1/4/1971 ΜΕΓΑΦΩΝΑ ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑΣ
15/4/1971 Η ΨΥΧΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
1/5/1971 ΦΩΣ ΕΞ ΙΑΠΩΝΙΑΣ
15/5/1971 «JUPITER»
1/6/1971 ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΟΡΓΑ-
ΝΑ
15/6/1971 Η ΥΓΕΙΑ
1/7/1971 ΔΡΑΜΑΤΙΚΕΣ & ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΕΣ
ΕΠΙΚΛΗΣΕΙΣ
15/7/1971 ΟΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΡΗΜΟ
1/8/1971 ΝΑΥΤΟΤΟΠΟΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΟΠΗΓΕΣ
15/8/1971 ΓΡΑΜΜΑ ΑΠΡΟΣΔΟΚΗΤΟ
1/9/1971 ΚΟΥΒΕΝΤΕΣ ΤΟΥ ΑΝΕΜΟΥ
15/9/1971 ΑΝΑΠΟΔΙΕΣ ΤΗΣ ΜΟΙΡΑΣ
1/10/1971 ΓΙΑ ΕΝΑ ΧΡΥΣΟ ΜΕΤΑΛΛΙΟ
15/10/1971 ΤΟ ΒΙΒΛΙΟ ΤΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ
1/11/1971 Η ΘΥΡΥΛΙΚΗ ΕΠΕΤΕΙΟΣ
5/11/1971 ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΔΙΑΝΟΟΥΜΕΝΟΙ
1/12/1971 ΤΑ ΑΚΙΝΗΤΑ ΤΟΥ ΝΑΤ
15/12/1971 ΑΠΟ ΤΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑΡΙΟ ΤΟΥ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΠΑΛΑΦΑ

1/1/1972 ΣΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΜΑΣ
15/1/1972 ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ
1/2/1972 ΤΟ ΖΕΟΝ ΘΕΜΑ
15/2/1972 ΠΕΡΙΠΑΤΗΤΙΚΗ ΔΙΑΛΕΞΙΣ
1/3/1972 ΟΙ ΑΝΑΚΤΙΚΑΤΑΣΤΑΤΟΙ
15/3/1972 ΠΡΟ ΤΟΥ ΧΙΛΤΟΝ
1/4/1972 «ΔΙΑΣΚΕΨΗ» ΜΕ ΓΑΛΑΞΕΙΔΙΩ-
ΤΕΣ
15/4/1972 ΕΝΑ ΚΙΤΡΙΝΙΣΜΕΝΟ ΧΕΙΡΟΓΡΑ-
ΦΟ
1/5/1972 ΤΟ ΤΡΙΤΟ ΘΕΜΑ
15/5/1972 ΤΟ ΧΡΥΣΟΥΡΥΧΕΙΟ ΜΑΣ
1/6/1972 ΕΙΠΑ—ΞΕΙΠΑ
15/6/1972 «ΠΡΟΣΚΥΝΗΜΑ»
1/7/1972 ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΙΜΗΤΑΙ
15/7/1972 ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ
1/8/1972 ΤΟ ΕΠΑΝΩΠΡΟΙΚΟ

15/8/1972 ΕΝΑ ΚΑΡΑΒΙ ΞΕΧΩΡΙΣΤΟ ΑΠΟ
ΤΑ ΑΛΛΑ
1/9/1972 ΧΩΡΙΣ ΦΟΒΟ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΠΑΘΟΣ
15/9/1972 ΓΙΑ ΚΑΠΟΙΟΥΣ ΑΠΟΚΛΗΡΟΥΣ
1/10/1972 ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΗΡΙΑΣ ΑΠΟΜΑΧΩΝ
ΝΑΥΤΙΚΩΝ
15/10/1972 «ΙΔΟΥ ΚΑΙ Η ΜΟΣΤΡΑ»
1/11/1972 ΟΚΤΩΒΡΙΑΝΕΣ ΚΟΥΒΕΝΤΕΣ
5/11/1972 ΑΝΙΣΟΡΡΟΠΟΥ ΔΙΑΛΕΞΕΙΣ
1/12/1972 ΑΓΝΟΣ ΣΟΣΙΑΛΙΣΜΟΣ
15/12/1972 ΔΙΠΛΗ ΕΠΕΤΕΙΟΣ

1/1/1973 Ο ΚΑΘΕΝΑΣ ΣΤΟ ΕΙΔΟΣ ΤΟΥ
15/1/1973 Η ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ ΣΤΑ ΠΑΛΙΑ ΚΑ-
ΡΑΒΙΑ
1/2/1973 ΤΟ ΕΞΟΧΟ ΠΡΟΣΚΛΗΤΗΡΙΟ
15/2/1973 ΤΑ ΑΣΠΡΑ ΜΑΛΛΙΑ
1/3/1973 ΦΩΝΗ ΑΠΟ ΤΗ ΓΑΛΑΡΙΑ
15/3/1973 ΑΤΕΡΜΑΤΙΣΤΗ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥ-
ΣΗ
1/4/1973 ΠΑΡΑΠΟΝΑ
1/5/1973 ΠΙΘΑΝΑ ΚΑΙ ΑΠΙΘΑΝΑ
15/5/1973 ΕΝΑΣ ΣΟΦΟΣ ΑΝΑΛΟΓΙΣΤΗΣ
ΣΤΗΝ ΤΡΟΥΜΠΑ
1/6/1973 ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΜΕ ΤΟ ΤΡΙΧΙΛΙΟ-
ΣΤΟ ΜΑΣ ΚΑΡΑΒΙ
15/6/1973 «ΠΛΑΤΩΝ»
1/7/1973 Ο «ΣΑΛΙΓΚΑΡΟΣ»
15/7/1973 ΤΩΝ ΕΟΡΤΩΝ ΤΑ ΠΑΡΕΠΟΜΕΝΑ
1/8/1973 ΜΕ ΤΟΝ κ. ΜΠΡΕΓΓΕ
15/8/1973 ΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ
1/9/1973 ΓΙΑ ΜΙΑ ΑΠΟΜΑΤΙΕΥΣΗ
15/9/1973 Η ΧΡΥΣΗ ΤΟΜΗ
1/10/1973 Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΣΤΙΑ
15/10/1973 ΜΕΤΑ ΤΟ ΠΕΙΡΑΜΑ
1/11/1973 ΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ ΟΠΛΟ
5/11/1973 Η ΜΑΥΡΗ ΒΙΒΛΟΣ
1/12/1973 ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
15/12/1973 ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΕΙΑ... ΑΝΤΙΟ
1/1/1974 ΕΝΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟ ΔΩΡΟ
15/1/1974 ΜΙΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ
1/2/1974 ΕΝΑΣ ΓΟΗΣ ΣΤΗΝ ΜΙΚΡΗ ΘΩΟΝΗ
15/2/1974 ΥΠΟ ΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ ΜΑΣ ΟΡΙΖΟΝ-
ΤΕΣ

1/3/1974 ΓΗΡΑΣΚΩ ΔΙΔΑΣΚΟΜΕΝΟΣ
15/3/1974 ΚΟΣΜΟΓΟΝΙΕΣ
1/4/1974 Η ΡΕΤΣΙΝΑ
15/4/1974 ΠΑΣΧΑΛΙΕΣ
1/5/1974 ΟΙ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΙ
15/5/1974 Η ΓΕΛΟΙΟΠΟΙΗΣΙΣ
1/6/1974 ΣΕΛΙΔΕΣ ΧΑΡΜΟΕΥΝΕΣ
15/6/1974 ΠΕΡΙΜΕΝΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ
1/7/1974 ΣΤΗΝ ΑΚΡΗ ΤΗΣ ΝΟΡΜΑΝΔΙΑΣ
15/7/1974 ΕΓΚΡΙΤΙΚΑΙ ΠΡΑΞΕΙΣ
1/8/1974 Η ΠΛΩΤΗ ΕΛΛΑΔΑ
15/8/1974 ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΕΥΕΡΓΕΤΗΣ
1/9/1974 ΤΟ ΣΩΜΑ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ
15/9/1974 ΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΕΣ
1/10/1974 ΑΛΗΣΜΟΝΗΤΗ ΙΣΤΟΡΙΑ
15/10/1974 ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
1/11/1974 ΟΙ ΑΝΤΙΤΙΘΕΜΕΝΟΙ
5/11/1974 ΚΟΥΒΕΝΤΕΣ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ
1/12/1974 ΠΡΟΕΚΛΟΓΙΚΑ ΣΤΑΧΥΟΛΟΓΗ-
ΜΑΤΑ
15/12/1974 ΓΩΝΙΑ ΤΣΑΜΑΔΟΥ & ΥΨΗΛΑΝ-
ΤΟΥ
1/2/1975 ΘΕΜΑ ΔΕΥΤΕΡΩΝ
1/3/1975 «Ο ΜΑΡΑΜΠΟΥ»
15/7/1975 «ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟΝ ΩΝΑΣΗ»
1/8/1975 ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΚΟΥΒΕΝΤΕΣ
15/8/1975 ΝΕΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
1/9/1975 Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙ-
ΚΑ ΠΑΙΔΙΑ ΤΟΥ
15/9/1975 Η ΓΝΩΣΤΗ ΙΣΤΟΡΙΑ
15/10/1975 ΕΝΑ ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΟ ΘΕΜΑ
1/1/1976 ΜΕΓΑ ΤΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΡΑ-
ΤΟΣ

1/2/1976 ΕΝΑΣ ΦΙΛΟΣ ΞΑΝΑΗΡΘΕ ΑΠ' ΤΑ
ΠΑΛΙΑ
15/2/1976 Η ΑΛΗΘΙΝΗ ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ

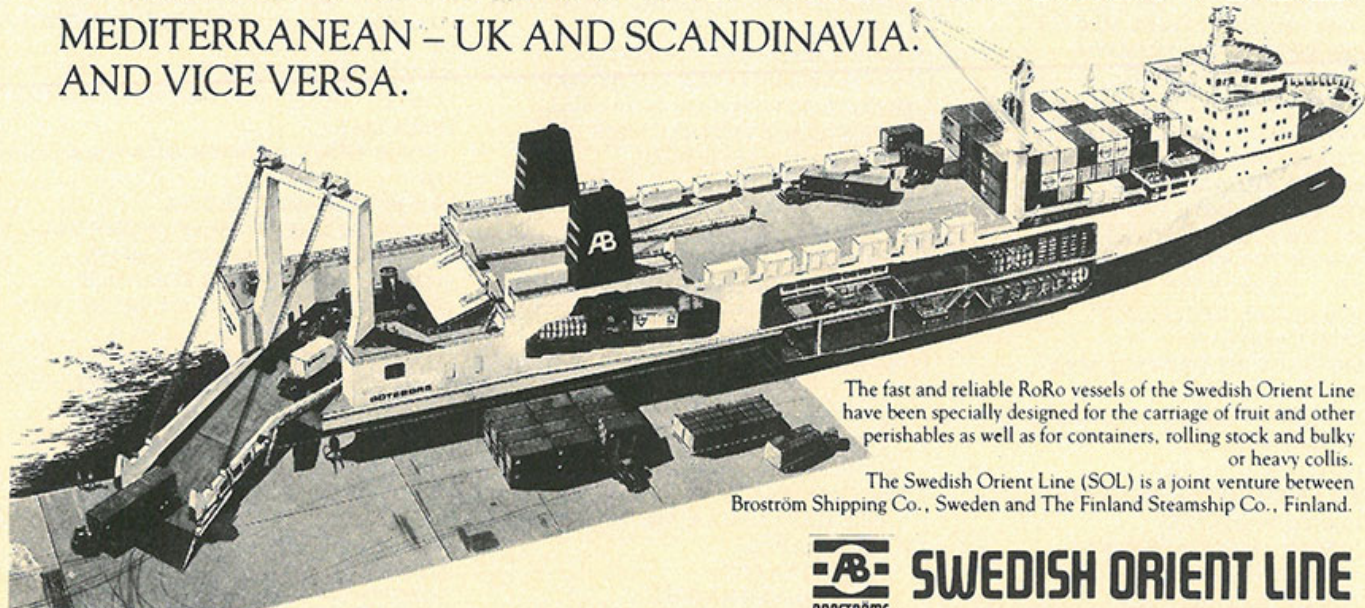
1/3/1976 Η ΑΛΗΘΕΙΑ ΝΑ ΛΕΓΕΤΑΙ
15/3/1976 ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΑ ΟΛΙΣΘΗΜΑ-
ΤΑ
1/4/1976 ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ
15/4/1976 ΚΑΝΕΙΣ ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑ-
ΤΡΙΔΑ ΜΑΣ
1/5/1976 ΟΠΟΥ ΛΑΛΟΥΝ ΠΟΛΛΟΙ ΚΟΚΟ-
ΡΟΙ
15/5/1976 ΤΑ ΑΚΑΤΑΝΟΗΤΑ
1/6/1976 ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΜΑΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑ
15/6/1976 ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ
1/7/1976 ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΚΟΜΠΙΝΕΣ
15/7/1976 «ΜΕΓΑ ΤΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΡΑ-
ΤΟΣ»
1/8/1976 Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΑΣ ΥΠΟΘΕΣΗ
15/8/1976 Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΕΞΗΓΗΣΙΣ
1/9/1976 ΕΝΑ ΑΛΛΟ ΜΕΓΑΦΩΝΟ
15/9/1976 ΤΑ ΑΠΛΑ ΚΑΙ ΤΑ ΑΣΗΜΑΝΤΑ
1/10/1976 ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΑ
15/10/1976 ΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙ-
ΚΟΥΣ
1/11/1976 ΟΥΔΕΝ ΚΑΙΝΟΝ ΥΠΟ ΤΟΝ Η-
ΛΙΟΝ
5/11/1976 ΤΟ ΑΥΓΟ ΤΟΥ ΚΟΛΟΜΒΟΥ
1/12/1976 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ
15/12/1976 Ο ΜΙΚΡΟΣ ΛΟΡΔΟΣ ΚΑΙ Η ΜΟΙ-
ΡΑ ΤΟΥ

1/1/1977 ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΕΣ
15/1/1977 ΜΕΣ' ΣΤΗΝ ΥΠΟΓΕΙΑ ΤΑΒΕΡΝΑ
1/2/1977 ΑΛΛΟΙ ΚΑΙΡΟΙ
15/2/1977 ΜΕΤΑ ΤΟ ΜΕΣΟΥΡΑΝΗΜΑ
1/3/1977 ΕΞΥΠΝΑΔΕΣ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ ΜΑΣ
15/3/1977 ΣΥΝΗΘΙΣΜΕΝΕΣ ΙΣΤΟΡΙΕΣ
1/4/1977 ΑΠΟ ΤΟ ΥΦΟΜΕΤΡΟ ΧΙΛΙΑ
15/4/1977 ΔΟΣ ΗΜΙΝ ΣΗΜΕΡΟΝ
1/5/1977 ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
15/5/1977 ΤΑ ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΤΑ
1/6/1977 ΕΠΟΧΕΣ ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ
15/6/1977 ΒΑΒΕΛ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ
1/7/1977 ΤΟ ΚΑΡΑΒΙ ΤΗΣ ΧΑΡΑΣ
15/7/1977 ΤΕΧΝΗ ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΣΤΗΝ ΤΕ-
ΧΝΗ
1/8/1977 ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΜΑΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑ
15/8/1977 ΧΩΡΙΣ ΑΝΑΒΟΛΕΣ
1/9/1977 ΚΑΙ ΣΑΝ ΜΕΓΑΛΩΣΕ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΜΑΣ
15/9/1977 ΣΟΒΑΡΑ ΚΑΙ ΕΥΤΡΑΠΕΛΑ
1/10/1977 ΕΠΙΚΑΙΡΑ
15/10/1977 ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΣΑΝ ΔΙΑΒΑΙΝΟΥΝ
1/11/1977 Η ΑΛΗΘΕΙΑ
5/11/1977 ΤΟ ΜΕΓΙΣΤΟ ΘΕΜΑ ΜΑΣ
1/12/1977 ΦΛΑΣ—ΜΠΑΚ
15/12/1977 ΤΑ ΣΗΜΕΡΑ ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ

1/1/1978 ΣΗΜΑΔΕΡΕΣ ΗΜΕΡΕΣ
15/1/1978 ΛΥΣΙΣ ΣΤΑΥΡΟΛΕΞΩΝ
1/2/1978 ΜΕΡΙΚΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ
15/2/1978 ΟΡΑΜΑΤΙΣΜΟΙ
1/3/1978 ΜΙΑ ΑΛΛΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ
15/3/1978 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ
1/4/1978 ΤΟ ΟΛΙΣΘΗΜΑ
15/4/1978 ΚΡΑΥΓΗ ΒΟΗΘΕΙΑΣ
1/5/1978 ΕΞΑΓΓΕΛΙΕΣ... ΞΕΚΑΡΦΩΤΕΣ
15/5/1978 «ΤΟ ΜΟΝΑΣΤΗΡΑΚΙ»
1/6/1978 ΤΑ ΕΞΩΦΥΛΛΑ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ
15/6/1978 ΛΙΒΕΛΛΟΓΡΑΦΗΜΑΤΑ
1/7/1978 Η ΧΡΥΣΗ ΔΙΑΘΗΚΗ
15/7/1978 Η ΖΥΓΑΡΙΑ
1/8/1978 Ο ΚΑΤΗΦΟΡΟΣ
15/8/1978 ΤΟ ΦΟΒΕΡΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

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.

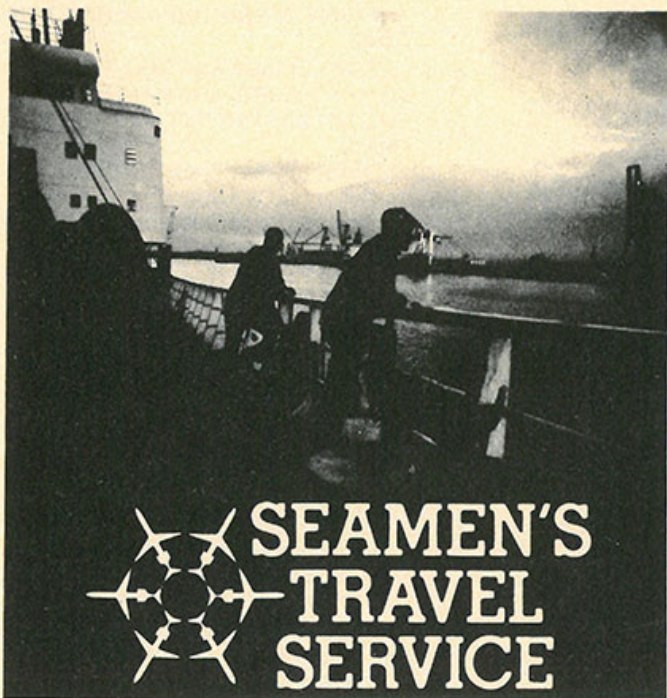
The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Broström Shipping Co., Sweden and The Finland Steamship Co., Finland.



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).

**Don't have your Seamen hanging around—
use our complete Seamen's Travel Service.**



**SEAMEN'S
TRAVEL
SERVICE**

Cut your expenses by using convenient flights to COPENHAGEN with SAS connections to:

- NORTH AMERICA (both East and West Coast)
- SOUTH AMERICA
- TOKYO, BANGKOK and SINGAPORE

Your Travel Agent or SAS, Sina 6/Vis-sarionos 9, 106 72 Athens, Tel. 363 4444, can tell you more about SAS Seamen's Travel Service.

SAS



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Οι επιπτώσεις του πολέμου

Η αναθέρμανση της περσο-ιρακινής συρράξεως κατά τους πρώτους μήνες του έτους, είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση της χωρητικότητας που διέπλευσε τη διώρυγα του Σουέζ κατά το τελευταίο δίμηνο, προκαλώντας μείωση των εισπράξεων κατά 6,5%.

Χάριν συγκρίσεως αναφέρομε ότι ενώ τον Απρίλιο κατά μέσον όρο διέπλευσαν τη διώρυγα ήμερησίως 61 σκάφη, 1.055.000 τον. γκρό, τον περασμένο Μάιο ο μέσος όρος μειώθηκε σε 57 πλοία, 984.000 τον. γκρό.

ΔΑΝΙΑ

Έναντίον του μπούκοτζ της Ν. Αφρικής

Οι Δανοί έφοπλισται αντιμετώπιζουν σοβαρά το ένδεχομένο να λάβουν τα αναγκαία μέτρα έναντίον της έκστρατειας του μπούκοτζ το οποίο θα παρεμπόδιζε τα πλοία τους να μεταφέρουν φορτία προς τη Νότια Αφρική. Κατά τους υπολογισμούς τους ένα τέτοιο μπούκοτζ θα στοίχιζε στη χώρα απώλειες πολλών δισεκατομμυρίων.

Η εφαρμογή του μπούκοτζ προτείνεται από ώρισμα πολιτικά κόμματα ενώπιον του κοινοβουλίου της χώρας κατ' άκολουθίαν της γενικής προσκλήσεως των Ηνωμένων Έθνων για κυρώσεις κατά της Νοτιοαφρικανικής Ένωσεως.

Όπως ισχυρίζονται οι Δανοί έφοπλισται η προσχώρηση σε μία τέτοια ενέργεια κυρώσεων θα στοίχιζε, εκτός των άλλων, και την έλλειψη απασχολήσεως 1.000 έως 1.200 Δανών ναυτικών.

Πρό των κινδύνων αυτών οι Δανοί έφοπλισται διαμαρτύρονται ζωηρά κατά της κοινοβουλευτικής προτάσεως ισχυριζόμενοι ότι κανένα κράτος που πιστεύει στον έλευθερο συναγωνισμό δεν υιοθετεί παρόμοια όληθρια μέτρα κατά της ναυτιλιακής του δραστηριότητας.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η ανανέωση του στόλου

Με βασικές τροποποιήσεις του σημερινού συστήματος ναυπηγικής κρατικής βοήθειας, οι Ιάπωνες έφοπλισται επιδιώκουν τη ριζική αναμόρφωση της συνθέσεως του ύφισταμένου εθνικού στόλου. Εάν οι προτάσεις τους γίνουν αποδεκτές η κρατική ένισχυση θα πρέπει να τριπλασιασθεί. Σημειούται ότι για το 1984 το έπιπεδο της κρατικής βοήθειας

για ναυπηγήσεις ανήλθε σε 109 δισεκατομ. γιέν.

Με τις έφοπλιστικές προτάσεις προβλέπεται όπως το έτος 1990 ο έμπορικός στόλος παραμείνει μέν στα σημερινά έπιπεδα από απόψεως αριθμού αλλά υποστεί ριζικές αλλαγές από απόψεως συνθέσεως και έκσυγχρονισμού, απαραίτητες για να διατηρηθεί την συναγωνιστικότητα του στην παγκόσμια αγορά. Ειδικότερα οι προτάσεις αποβλέπουν στην έφαρμογή κρατικής πολιτικής ή οποία να έπιτρέπει στον έφοπλισμό να προβεί σε σοβαρές επενδύσεις για σύγχρονα έξειδικευμένα πλοία, τα οποία θα χρειαζονται μειωμένο αριθμό πληρώματος καθώς και στην εισαγωγή του συστήματος των μικτών πληρωμάτων στον ιαπωνικό στόλο. Έτσι τα 118 πλοία που κινούνται σήμερα με πλήρωμα 17 - 18 προσώπων έλπίζεται να φθάσουν τα 347 το έτος 1990, όποτε και εκ του συνόλου των 18.000 ναυτικών οι 6.000 θα θεωρηθούν πλεονάζοντες. Εξάλλου από τα 1.000 σημερινά συμβατικά φορτηγά πλοία θα παραμείνουν μόνο τα 500 και αυτά με μικτά πληρώματα.

Με έπιχορηγήσεις

Η εταιρία «ΥΣ Λάινς» θα έκμεταλευτεί το κυβερνητικό σχέδιο έπιχορηγήσεων για να ναυπηγήσει ένα στόλο έφτα πλοίων που θα περιλαμβάνει, ένα μπάλκερ μεταφοράς γαιανθράκων των 180.000 τον. d.w., ένα τάν-

κερ των 200.000 τον. d.w. ένα ύγραεριοφόρο των 52.000 τον. d.w., ένα μεγάλο κοντεϊνερόπλοιο και τρία σκάφη μεταφοράς ύγραποημένου φυσικού αερίου.

Από τα υπό κατασκευή σκάφη έχει ήδη προγραμματισθεί η δρομολόγηση του κοντεϊνερόπλοιου στη γραμμή Νακόντα - Μέση Ανατολή και Εύρώπη, ενώ τα ύγραεριοφόρα θα χρησιμοποιηθούν για τον έφοδιασμό της χώρας με φυσικό αέριο.

ΙΝΔΙΑ

Θα πουληθούν τα παλιά πλοία

Η Ινδική κυβέρνηση παρέσχε την άδειά της προς διάφορους έφοπλιστάς για την πώληση των πλοίων τους προς διάλυση. Έτσι 19 πλοία θα πουληθούν προς έθνικά ναυπηγεία για διάλυση.

Παρατηρείται σχετικώς ότι οι έφοπλισται δεν μπορούσαν να πουλήσουν τα παλιά πλοία τους έπειδή αντιμετώπιζαν πρόβλημα πληρωμής τελειωνειακών δασμών. Γι' αυτό και από το 1982 δεν είχε έκποιηθεί κανένα παλαιό πλοίο.

Ηδη η κυβέρνηση απέφασε να μεταφέρει το βάρος των τελωνειακών αυτών δεσμών από τους ώμους του πωλητού στους ώμους του αγοραστή, πράγμα που θα έπιτρέψει την άπαλλαγή της εθνικής ναυτιλίας από σημαντικό αριθμό παλαιών και άσύμφωνων σκαφών και θα διευκολύνει την ανανέωση και τον έκσυγχρονισμό του έμπορικού στόλου της χώρας.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Μειωμένη η δράση του στόλου

Στην τελευταία γενική συνέλευση της Ένωσεως Ισπανών Έφοπλιστών, ο πρόεδρος αυτής έκανε τον άπολογισμό της εθνικής ναυτιλίας για το 1983. Ο άπολογισμός, αυτός πρέπει να θεωρηθεί άρνητικός, δεδομέ-

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

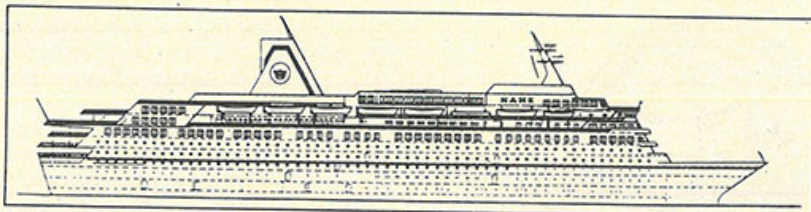
TELEX: 5505 MIDESE YE / 5600 HSA YE

Telephones: Hodeidah 217276 / 217277 / 217418 / 217337

Sana'a 272901 / 272902 / 272907

Talaz 215172 / 215171 / 210731

SHIPPING, CLEARING AND FORWARDING AGENTS



Αποψη της γενικής διατάξεως του κρουαζιεροπλοίου των 35.000 τον. γκρός, που παρήγγειλε στα δυτικογερμανικά ναυπηγεία Jos L. Meyer ή «Χόμ Λάιν». Το σκάφος χωρητικότητας 1.260 επιβατών σε 550 καμπίνες και ταχύτητας 22,5 κόμβων, πρόκειται να παραδοθεί στις αρχές του 1986 έναντι δαπάνης περί των 400 εκατ. μάρκων και είναι η μεγαλύτερη παραγγελία που ανατέθηκε σε γερμανικό ναυπηγείο το 1984.

νουν ότι ο εθνικός στόλος συνέχισε την μείωσή του και έφθασε τους 6.689.000 τον. γκρός, με άπώλεια 5% έναντι του 1982, ενώ ο παγκόσμιος στόλος μειώθηκε μόνο κατά 0,4%.

Η μείωση αυτή συμβαδίζει με την παλαιότητα του στόλου, δεδομένου ότι τα κάτω των δέκα ετών πλοία μειώθηκαν από 80% σε 67% ενώ ο αριθμός των άνω των 25 ετών πλοίων παραμένει σταθερός. Όσον αφορά τις νέες παραγγελίες δεν αντιπροσωπεύουν παρά 61.000 τόννους, ενώ το συνολικό κάρνέ των ισπανικών εφοπλιστικών παραγγελιών δεν ξεπερνά τους 346.000 τόννους, συμπεριλαμβανομένων και των μετασκευών.

Από τους διάφορους τομείς της ναυτιλίας πρισσότερο επλήγη ο τομέας των πετρελαιοφόρων ο οποίος αντιπροσωπεύει το 56% του ισπανικού στόλου και ο οποίος μειώθηκε κατά 8% έναντι του 1982, φθάνοντας τους 3.711.000 τον. γκρός.

Αντίθετα ο στόλος των φορτηγών και των μπάλκ κάρριερς γνώρισε αύξηση κατά 7% και έφθασε τους 1.177.000 τον. γκρός από τους οποίους το 34% είναι ηλικίας κάτω των 5 ετών και το 52% κάτω των 10 ετών. Αύξηση επίσης γνώρισε και ο στόλος των πλοίων κοντέινερς κατά 5,7%, ενώ τα όχηματοφόρα ρό-ρό συνέχισαν την πρόοδό τους αυξηθέντα το 1983 κατά 21%.

Συμπερασματικά, κατέληξε ο πρόεδρος της Ένωσης, το 1983 ήταν για τη ναυτιλία ένα έτος συρρικνώσεως του στόλου, της δραστηριότητάς του και των εσόδων του.

ΚΙΝΑ

Ναυτικά δικαστήρια

«Έξη ναυτικά δικαστήρια θα ιδρυθούν

στην Κίνα για την εκδίκαση ναυτικών υποθέσεων αναφερομένων σε ναυτικά ατυχήματα, θαλασσία ρύπανση και παραβίαση κανονισμών καθώς και στις ενδεχόμενες αποζημιώσεις τις όφειλόμενες από αυτές τις αιτίες. Η αρμοδιότητάς τους θα είναι περιορισμένη επί συμβάντων που έλαβαν χώρα στα κινεζικά χωρικά ύδατα.

Τά εν λόγω δικαστήρια θα ασχολούνται αποκλειστικά με ναυτικές υποθέσεις και η δικαιοδοσία τους θα εκτείνεται τόσο επί των κινεζικών οργανισμών όσο και επί των άλλων. Ελπίζεται δε ότι ταχέως θα εξασφαλίσουν την αναγκαία νομολογία επί των ως άνω περιπτώσεων.

Τά δικαστήρια αυτά θα εγκατασταθούν στις πόλεις Νταλιάν, Γκουαντζού, Κουϊντάντ, Σανγκάι, Τσιαντζίν και Βουχάν. Η έναρξη της λειτουργίας τους προβλέπεται από το προσεχές Οκτωβρίου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η κρατική πολιτική

Όξεια κριτική της κρατικής ναυτιλιακής πολιτικής άσκησε ο πρόεδρος των εφοπλιστών, ισχυριζόμενος ότι η βρετανική ναυτιλία περνά εξαιρετικά δύσκολες ώρες, τις οποίες ο τελευταίος κρατικός προϋπολογισμός δεν έκανε τίποτα για να ελαφρύνει. Διερωτάται δε γιατί το κράτος επιχορηγεί τη γεωργία για να ενισχύσει την αυτόρκεια της χώρας και αρνείται ανάλογη μεταχείριση στη ναυτιλία ή οποία μεταφέρει στη χώρα τα προϊόντα που δεν μπορεί να παράγει.

Περαιτέρω ο βρεταννός πρόεδρος των εφοπλιστών τόνισε ότι η ναυτιλία δεν θέλει επιχορηγήσεις ή προστατευτισμό αλλά

χρειάζεται την αναγκαία χρηματοδότηση για να προβεί σε επενδύσεις που θα δώσουν νέες δυνάμεις στον εθνικό στόλο. Άλλοιώς οι ναυτικές επιχειρήσεις θα αναζητήσουν καλύτερες τοποθετήσεις των χρημάτων που τους εμπιστεύθηκαν οι μέτοχοί τους και η ναυτιλία μέσα σε ένα ή δύο προσεχή χρόνια θα περιορισθεί σε 400 πλοία της τάξεως των 10 εκατομμυρίων τόννων.

Καταλήγοντας ο βρεταννός Πρόεδρος εξέφρασε το φόβο ότι η Κυβέρνηση με την έμμονή της στην ελεύθερα οικονομία δεν προσέχει τους κινδύνους που αυτή η άποψη της ελευθεριότητας έγκυμονεί σε ένα τομέα, όπως η ναυτιλία, στον οποίο οι αντίπαλοι και συναγωνιστές της μεταχειρίζονται κάθε μέσο ενισχύσεως και προστατευτισμού.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

ULCC για αποθήκευση άργου

Όμιλος Σαουδαράβων επενδυτών απέκτησε το υπερμεγέθους δεξαμενόπλοιο «Nanny» 491.120 τον. d.w. από την σουηδική εταιρία «Zenit» έναντι τιμής περί των 15 εκατομμ. δολларίων, με σκοπό την αποθήκευση πετρελαίου ανοικτά των ακτών του Περσικού.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το σκάφος βρισκόταν ήδη άγκυροβολημένο στην περιοχή και θα χρησιμοποιηθεί για την άμεση αποθήκευση σαουδαραβικού άργου, μετά την πρόσφατη αναζωπύρωση της εντάσεως με τις τελευταίες ιρακινές επιδρομές.

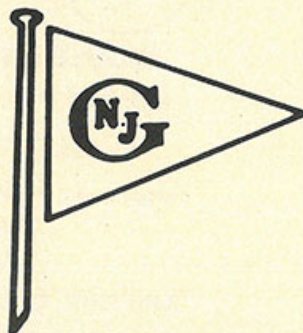
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Τό καθεστώς της σημαίας της

Τά ευρωπαϊκά ναυτικά συνδικάτα μπλοκάρισαν την προσπάθεια της Σιγκαπούρης να άφαιρεθ ή σημαία της από τον κατάλογο των σημαίων εύκαιρας.

Όπως επιγραμματικά δήλωσε η δυτικογερμανική αντιπροσωπεία κατά τη σχετική σύσκεψη της ΔΟΜ, υπάρχουν σήμερα 109 σκάφη δυτικογερμανικών συμφερόντων εγγεγραμμένα στο νηολόγιο της Σιγκαπούρης, τα οποία αποδεικνύουν το γεγονός ότι δεν τηρείται από τις ναυτιλιακές αρχές της χώρας η αρχή του γνησίου δεσμού μεταξύ εθνικότητας πλοιοκτήτου και σημαίας του πλοίου.

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

ΤΑΪΒΑΝ

Οικονομικά προβλήματα

Στό χείλος της χρεωκοπίας βρίσκεται η Eddie Steamship, η μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρία της Φορμόζας, καθώς αντιμετωπίζει πιέσεις από τους πιστωτές της για όφειλές ύψους 22 εκατομ. δολларίων.

Ήδη εξεπληρώθηκε στη Νότιο Αφρική το μικτό σκάφος της «Emerald Transporter» 183.593 τόν. d.w. και πολύ σύντομα ακολουθούν οι πλειστηριασμοί των δύο μεγάλων μπάλκερς της «Steel Transporter» 142.286 και «Ore Transporter» 98.673 τόν. d.w.

Σάν η κυριώτερη αιτία των σοβαρών προβλημάτων ρευστότητας που πλήττει την Eddie Steamship, θεωρείται η τροποποίηση του καθεστώτος πληρωμής ναύλων σε δολάρια από τις Φιλιππίνες, με την οποία διατηρούσε στενή συνεργασία.

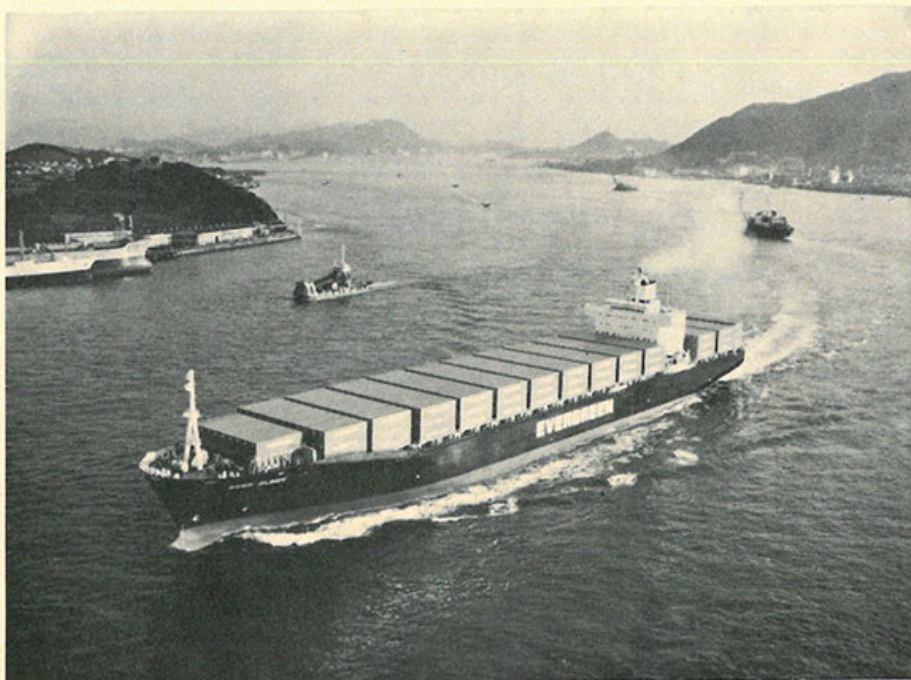
ΤΟΥΡΚΙΑ

Η ναυτιλία της

Σύμφωνα με τις στατιστικές του Τουρκικού Ναυτικού Επιμελητηρίου, το τόνάζ του έθνικού στόλου αύξηθηκε κατά 18.6% μέσα στο 1983.

Σήμερα διαθέτει 687 πλοία έναντι 631 πρό ενός έτους. Πάντως πλέον του ήμισους του στόλου αυτού είναι ηλικίας άνω των 15 ετών, πράγμα που αποτελεί σοβαρό μειονέκτημα, δεδομένου ότι πολλές χώρες απαγορεύουν σε τέτοια πλοία να εισέλθουν στους λιμένες τους.

Κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων ετών, η δύναμη του τουρκικού στόλου διπλασιάστηκε. Αυτό αποδίδεται στη μείωση των τελωνειακών δικαιωμάτων που βαρύνουν τα έθνικά πλοία, στη χρηματική ενίσχυση των έθνικών ναυπηγείων, στις φορολογικές α-



Το κοντεινερόπλοιο «Ever Glory» μεταφορικής ικανότητας 2.728 TEU, ένα από τα 16 σκάφη της σειράς «G» με τα οποία η «Evergreen Line» θα εξυπηρετεί από τις 18 Ιουλίου την νέα ανά τον κόσμο τακτική της γραμμή.

παλλαγές και στην απλούστευση των διαδικασιών αγοράς πλοίων από το εξωτερικό.

Θεωρείται βέβαιο εξ' άλλου ότι ο τουρκικός στόλος επωφελήθηκε από τον πόλεμο Περσίας και Ιράκ, δεδομένου ότι πολλές εισαγωγές προοριζόμενες για αυτές τις χώρες, βρέθηκαν στην ανάγκη να παρεκκλίνουν προς τουρκικούς λιμένες. Έξ' άλλου, όπως είναι γνωστό υπεγράφη συμφωνία μεταξύ Τουρκίας και Περσίας βάσει της οποίας: α) τα Περσικά πλοία θα επισκευάζονται σε τουρκικά ναυπηγεία β) τα Τουρκικά ναυπη-

γεία θα ναυπηγήσουν πλοία για λογαριασμό της Περσίας γ) οι μεταξύ των δύο χωρών μεταφορές θα φθάσουν εφέτος τα 4 εκατ. τόν. εμπορευμάτων και δ) το ήμισυ των εμπορευμάτων αυτών θα αναφέρεται σε εισαγωγές στην Περσία από τρίτες χώρες.

Τέλος το ναυτικό πρόγραμμα της Τουρκίας προβλέπει την αύξηση του έθνικού στόλου σε 7.4 εκατ. τόνους μέχρι το 1993, πράγμα που θα βοηθήσει σημαντικά στη μείωση του ελλείματος του εξωτερικού εμπορίου της χώρας.

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: 214286 SDST TEHRAN IR.

Cbls: 281/Tehran and RedSea to all Iranian ports

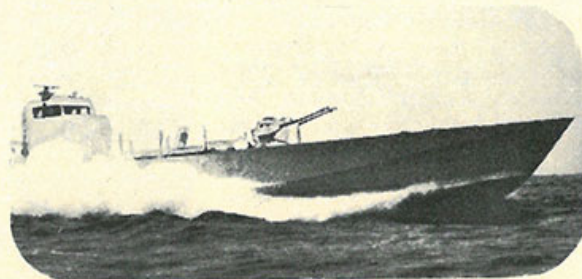
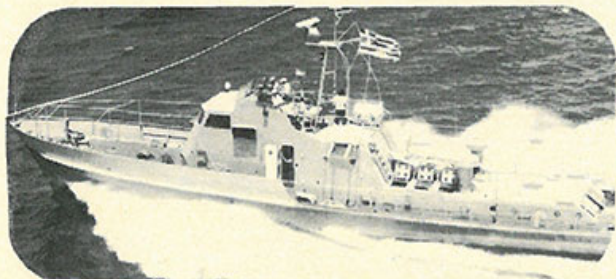
BRANCH OFFICES IN ALL PORTS AND ASSOCIATES IN ALL PERSIAN GULF

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

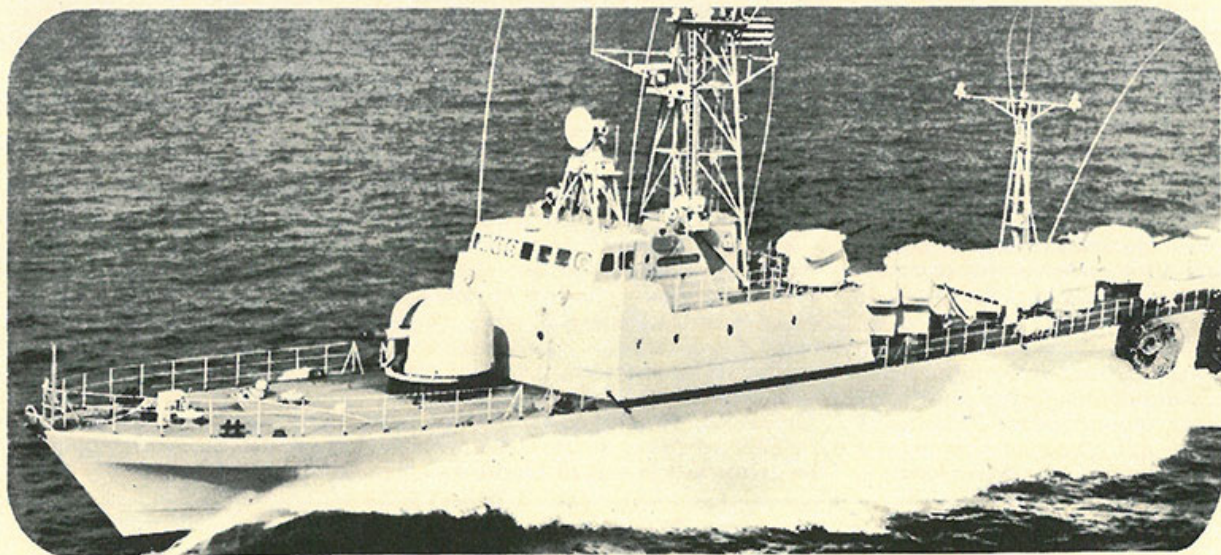
HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD

ADVANCED SHIPBUILDING TECHNOLOGY



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



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

500,000-ton GRAVING DOCK

Length 420m - Breadth 75m - Depth 9.5m

250,000-ton GRAVING DOCK

Length 327m - Breadth 53.6m - Depth 9.25m

Both used for shiprepairs and/or newbuildings

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

BUILDING BERTH FOR SHIPS UP TO 37,000-dwt

OFFICES & AGENTS AT HOME & ABROAD

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

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

LONDON: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St. London W1A 2JR Tel. 01 629 8400 Telex: 28561/2 Cables: SHPNIAR LONDON

NEW YORK: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St. New York, N.Y. 10022 Tel. 486 7474 Telex: 224042 Cables: TROCEANIC NEWYORK

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Έκδηλωση της HELMEPA στά πλαίσια της Ναυτικής Έβδομά- δος

Συμμετέχοντας στον έορτασμό της Ναυτικής Έβδομάδας, που πραγματοποιείται από 1 έως 8 Ιουλίου, η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ — HELMEPA οργανώνει ειδική φωτογραφική έκθεση με τίτλο «ΕΛΑΤΕ ΝΑ ΣΩΣΟΥΜΕ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ».

Για την πραγματοποίησή της, το Έλληνικό Πολεμικό Ναυτικό, που έχει ήδη διακηρύξει την έθελοντική του στράτευση στον κοινό αγώνα, διαθέτει εύγενικά προσφερόμενο τό άρματαγωγό «ΙΚΑΡΙΑ», πάνω στο οποίο θα φιλοξενηθεί η έκθεση της HELMEPA. Τό «ΙΚΑΡΙΑ» θά βρίσκεται προσγιαλωμένο στη Μαρίνα Φλοίσβου (Τροκαντερό) στο Π. Φάληρο καί η Έκθεση θά είναι ανοιχτή για τό κοινό μέ ελεύθερη είσοδο σ' όλη τή διάρκεια της Ναυτικής Έβδομάδας, μεταξύ 11.00 -1.00 τό πρωί καί 5.30 - 8.30 τό απόγευμα.

Υπό την Κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την έγγραφη στά Έλληνικά Νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κάτωθι σκαφών:

1. «Γκούντ Νιους» δεξαμενόπλοιο, πρώην «Egmond», υπό λιβεριανή σημαία, 109.693 τ. γκρόν, ναυπηγήσεως 1974, που ανήκει στην εταιρία «Springbow Shipping Corporation» (κ. Αρ. Άστράς).

2. «Παμισός», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Kattendrecht», υπό δανική σημαία, 16.237 τ. γκρόν, ναυπηγήσεως 1977, που ανήκει στην εταιρία «Lecanal Shipping Corporation S.A.» (κ. Λεων. Κουτσούκος).

3. «Πύλος», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Albion», υπό σημαία Κεϋλλάνης, 10.244 τ. γκρόν, ναυπηγήσεως 1968, που ανήκει στην εταιρία «Torrean Maritime Inc.» (κ. Παρ. Δραγνής).

4. «Δώρικ Τράιντεντ», φορτηγό, ναυπηγούμενο No. 1012, 21.300 τ. γκρόν, που ανήκει στην εταιρία «Sea Spice Navigation Inc.» (κ. Ιασ. Εύαγγελόπουλος).

5. «Αϊλαντ Σκίπερ», φορτηγό, ναυπηγούμενο No. 4771, 16.800 τ. γκρόν, που ανήκει στην εταιρία «Archanax Corporation» (κ. Ματθ. Στεφάνου).

6. «Αναγκέλ Άτλας», φορτηγό, ναυπηγούμενο No. 2866, 10.000 τ. γκρόν, που ανήκει στην εταιρία «Anangel Atlas Compania Naviera S.A.» (κ. Ιωαν. Άγγελικούσης).

7. «Άλεντεκλ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Alendale», υπό λιβεριανή σημαία, 48.473 τ. γκρόν, ναυπηγήσεως 1696, που ανήκει στην

εταιρία «Alendale Limited» (κ. Άθ. Μαύρος).

8. «Χαραπάν», φορτηγό, πρώην «Pierre V. Ieljeux», υπό γαλλική σημαία, 12.463 τ. γκρόν, ναυπηγήσεως 1970, που ανήκει στην εταιρία «Samudera Compania Naviera S.A.» (κ. Γ. Φέλας).

9. «Λητώ», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Alioth», υπό λιβεριανή σημαία, 18.104 τ. γκρόν, ναυπηγήσεως 1976, που ανήκει στην εταιρία «Blue Tide Shipping Corporation» (κ. Παύλ. Τσιτσιράγκος).

10. «Τολμηρός», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Montesa» υπό ισπανική σημαία, 53.829 τ. γκρόν, ναυπηγήσεως 1969, που ανήκει στην εταιρία «Tolmiros Shipping Corporation» (κ. Άντ. Μαυρακάκης).

Καθελκύσεις

Καθελκύστηκαν στις 13 Μαρτίου καί στις 23 Ιουνίου αντίστοιχα τά ελληνικά μπάλκ κάρριερς «Παντελής Α. Λαϊμός» καί «Σπύρος Α. Λαϊμός» 24.500 τόν. d.w.

Πρόκειται για τό τρίτο καί τέταρτο άδελφό σκάφος της σειράς των έξι πολλαπλής χρήσεως μπάλκ κάρριερς τά όποια ναυπηγούνται στά ανατολικογερμανικά ναυπηγεία «Ματίας Τύσεν» για λογαριασμό του κ. Νικόλα Λαϊμού.

Τά σκάφη τύπου open hatch δύνανται να μεταφέρουν καί κοντεϊνερς καί είναι έφοδιασμένα μέ πωραία έλικα για τίς κινήσεις εντός λιμένων. Η παράδοσή τους προβλέπεται αντίστοιχα για τόν έρχόμενο Αύγουστο καί τόν Ιανουάριο του 1985.

Παραδόσεις

Παραδόθηκε από τά ναυπηγεία της Χιτάτσι στό Άρίακε τό «πάναμαξ» μπάλκερ «Νόρθ Μάρτσιονες» 61.177 τόν. d.w. 35.978 τόν. γκρόν, που ανήκει στον Όμιλο Παπαδάκη.

Είναι έφοδιασμένο μέ μηχανή Χιτάτσι B&W 7L60 καί τό όγδοο σκάφος του τύπου 60 BC Mark II που παραδίδουν τά ναυπηγεία της Χιτάτσι.

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες φέρονται ως οι άγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Luigi Grimaldi» 56.496 τόν. d.w. 30.700 τόν. γκρόν του 1967, έναντι τιμής που κυμαίνεται περί των 2,4 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Voluta» 38.513 τόν. d.w., 23.595 τόν. γκρόν, ναυπηγηθέν στη Βραζιλία τό 1977, έναντι ποσού 4,5 έκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό λιβεριανή σημαία δεξαλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Αρχων» 61.783 τόν. d.w., 30.064 τόν. γκρόν του 1966, έναντι ποσού περί των 2 έκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες φέρονται ως οι άγοραστές του ιταλικού δεξαλοκίνητου δεξαμενόπλοιου «Sicilmotor» 31.458 τόν. d.w., 20.617 τόν. γκρόν, ναυπηγήσεως 1958, έναντι ποσού 700.000 δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Σέ διαλυτές της Νοτ. Κορέας έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία δεξαλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Πρήττυ» 12.422 τόν. γκρόν του 1962, αντί δολ. 125 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Διαλυτές της Φορμόζας άγόρασαν τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Πετρόλα 11» 12.101 τόν. γκρόν του 1955, αντί περίπου δολ. 80 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Μέ τή διαμεσολάβηση Γερμανών έπωλήθη για διάλυση στό Μπαγκλαντές τό ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Τοξότης» 12.944 τόν. γκρόν του 1960, αντί δολ. 115,5 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

Τά συμβεβλημένα

Κατά τόν μήνα Άπρίλιο υπεγράφησαν στό NAT συμβάσεις για τήν ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Άντώνιος Γ.», λιβεριανό, 129.665 τόν. γκρόν, από 1.284, εκπρόσωπος κ. Άντ. Πιπέρας.

— «Ειρήνη Σ. Λαϊμού», παναμαϊκή, 23.552 τόν. γκρόν, από 30.184, εκπρόσωπος κ. Ηλ. Μαργαρώνης.

— «Μαρίνα Τού», παναμαϊκό, 8.773 τόν. γκρόν, από 5.384, εκπρόσωπος κ. Άριστ. Παναγιωτόπουλος.

Οί διαγραφές

Κατά τό ίδιο χρονικό διάστημα διεγράφη-

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Η Ειδική Κομματική Όργάνωση Ναυτικών Ειδικοτήτων της Νέας Δημοκρατίας (Ε.Κ.Ο.Ν.Ε. - Ν.Δ.), καλεί τούς Έλληνες Ναυτικούς όλων των ειδικοτήτων συνταξιούχους καί έν ενεργεία, που συμφωνούν μέ τίς ιδεολογικές άρχές της Νέας Δημοκρατίας, να ένταχθούν στίς τάξεις της ΕΚΟΝΕ - ΝΔ. Έγγραφές καί συναντήσεις μελών γίνονται κάθε Πέμπτη βράδυ από 7.30 έως 9.00 στά γραφεία της Βασ. Σοφίας 105, 4ος όροφος στον Πειραιά.

Η ΔΙΟΙΚ. ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΜΠΩΝΚΕΡΣ ΔΙΕΘΝΩΣ

(Δολάρια ανά μετρικό τόνο εκτός αν άλλως σημειώνεται, όπως, διαμορφώθηκαν στις 27 Ιουνίου).

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180 CST	MDO
Μόντρεαλ	168/170	177/179	258/269
Βοστώνης	195/196	204/206	262/275
N. Υόρκης	182/184	189/192	255/258
Φιλαδέλφειας	182/185	190/191	255/258
Βαλτιμόρης	182/185	190/193	255/258
Νόρφολκ	185/186	190/193	255/260
Τσάρλεστον	187/188	193/193.50	260/265
Σαβάννας	184/185	188/190	258/260
Τζάκσονβιλ	188/189	194/195	265/266
Π. Έβεργκλέιτς	193	202.50	267
Τάμπα	178/184	185/190	252/255
Μόμπιλ	174/176	179/183	255/260
N. Όρλεάνης	173/174	176/178	254/256
Πόρτ Άρθουρ	172/176	178/183	255/262
Χιούστον	172/174	178/179.50	255/260
K. Κρίστι	175/176	181.50/182	260/265
Λ. Άντζελες	169/171	174/177	232/235
Σάν Φραντζίσκο	173/174	180/181	232/235
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	185/186	188/189	232/233
Σηάττλ	177/1799	180/181	230/235
Βανκούβερ	—	—	—
Άγ. Ευστάθιος	182/184	193/195	270/175
Φρήπορτ/Μπαχάμας	187/188	195/196	280/285
Άρούμπα/Κιουρασάο	181.50/194.85	202.70/208.55	269/269.05
Τρίνινταντ	188/193	204/109	290/300
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	187/189	195/197	260/262
Σαιντ Κρουά	28.85	30.60	37.95 BBL
Βενεζουέλας	28.96	29.79	36.78 BBL
Βραζιλίας	186	190	315
Άμβέρσας	177/178	180/181	228/230
Ρότερνταμ	177/177.50	179/180	222/225
Άμβούργου	179/180	182/183	230/233
Γαλλίας	181/182	190/192	270/272MTW
Ισπανίας	—	191/193	262/264MTW
Υθεογτaw	—	191/193	262/264MTW
Γένοβας	184/185	189/190	260/265
Αύγουστας	183/184	188/189	258/260
Σουέζ Κανάλ	191/205	194/208	275/289
Τζέντας	—	185/194	282.65
Νταμμάμ	—	190/199	275
Ράς Τανούρα	—	199	275
Κουβέιτ	188	195	276
Ντάρμπαμ	—	183/185	315/325MTW
Σιγκαπούρης	188/189	192/193.30	249/252
Ίαπωνίας	193/194	197/199	278/286

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

«Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ»

BREMERHAVEN · BRAKE · HAMBURG · NORDENHAM · EMDEN · WILHEMSHAVEN

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

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)

TELEX: 244171, 245082

GROPELINGER HEERSTR. 254

28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"

P.O. BOX 210266

σαν από τον πίνακα συμβεβλημένων πλοίων του NAT τά έξης πλοία:

— «Τρέιντ Κούριερ», λιβεριανό, 22.354 τον. γκρόρ, από 16.4.84, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Γαρμπής», λιβεριανό, 37.699 τον. γκρόρ, από 3.4.84, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Δοτώ», λιβεριανό, 35.191 τον. γκρόρ, από 29.3.84, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Αδριατικ Μαρίνερ», κυπριακό, 963 τον. γκρόρ, από 17.1.84, λόγω ύψωσης Έλληνικής σημαίας.

— «Αίρηνς Ράφοντ», κυπριακό, 25.277 τον. γκρόρ, από 28.0.83, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Κάπ Μαλέας», παναμαϊκό, 999 τον. γκρόρ, από 21.2.84, λόγω καταγγελίας συμβάσεως.

— «Μεσσηνιακή Φροντίς», λιβεριανό, 76.149 τον. γκρόρ από 6.5.83, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Ντόλλυ II», παναμαϊκό, 2.854 τον. γκρόρ, από 10.9.83, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Ποσειδωνία» (έπιβατηγό), κυπριακό, 3.827 τον. γκρόρ, από 1.11.83, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Μεσσηνιακή Φλόγα», λιβεριανό, 75.124 τον. γκρόρ, από 29.6.83, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Μεσσηνιακή Φύσις», λιβεριανό, 76.149 τον. γκρόρ, από 12.2.83, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Μεθώνη», παναμαϊκό, 488 τον. γκρόρ, από 4.8.83, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Κορώνη», παναμαϊκό, 493 τον. γκρόρ, από 4.8.83, λόγω λήξεως συμβάσεως.

— «Λούσυ», παναμαϊκό, 2.536 τον. γκρόρ, από 1.3.84, λόγω διαλύσεως.

— «Ζεύς I», παναμαϊκό, 17.127 τον. γκρόρ, από 15.5.84, λόγω διακοπής συμβάσεως.

— «Αλίντα», κυπριακό, 2.404 τον. γκρόρ, από 31.3.84, λόγω πωλήσεως.

— «Κάρος», παναμαϊκό, 12.701 τον. γκρόρ, από 29.3.84, λόγω έγγραφης στά ελληνικά νηολόγια.

— «Ιωάννης III», κυπριακό, 3.745 τον. γκρόρ, από 29.2.84, λόγω πωλήσεως.

— «Αρκτικ Όσεαν», κυπριακό, 17.298 τον. γκρόρ, από 12.5.84, λόγω λήξεως συμβάσεως.

Στις 30.4.84 τά συμβεβλημένα στο NAT πλοία ανέρχονταν σε 365 συνολικής χωρητικότητας 6.741.227 τον. γκρόρ.

Η νέα διοίκηση του Π.Ε.Α.Ξ.Α.Ξ

Η νέα διοίκηση του Συνδέσμου Άσυρματιστών που προήλθε από τίς αρχαιρεσίες που έληξαν στις 13 Ιουνίου συγκροτήθηκε ως έξης:

Πρόεδρος Λουκάς Ράλλης, αντιπρόεδροι Α' Νίκος Απέργης και Β' Δημ. Χρήστου, γεν. γραμματέας Μεν. Παπαδημητράτος, ταμίας Γεώργ. Παπαγεωργίου, γραμματέας Ιωάν. Μαυρουδής. Έφοροι Σοφία Καρατζά, Παν. Χρυσόσπαθης, Γεώργ. Τζανιδάκης, Δημ. Μεντίνης, Ιωάν. Χαβάνης και Σταυρ. Κυριακίδης. Τακτικοί σύμβουλοι: Γερ. Άθανασάτος, Βασ. Σφακιανάκης, Ιωάν. Ήλιόπουλος, Γεώργ. Άντωνιάδης, Χαρ. Γιαννακάκης, Παν. Χρυσίνης, Άνδρ. Σπανός, Ιωάν. Γαρυφαλλάκης, Ιωάν. Ζαχαριουδάκης, Παν. Νοταράς, Γεώργ. Καμπάσης, Γεωργία Βλεπάκη, Γεώργ. Μαυρουλάκης, Ιωάν. Μπιτσίνης, Άνδρ. Γιαννόπουλος, Εύαγ. Κονδύλας, Γε-

'Επιστροφή ή μεταφορά πιστωτικών υπολοίπων

ώργ. 'Αμαριωτάκης, Γεωργία Κωσταία, 'Αθαν. 'Αβραμίδης και Γεώργ. Μαρίνος. 'Αναπληρωματικοί σύμβουλοι: 'Ιωάν. 'Ανδρακάκος, Διον. Μαρίνος, Κ. Κουρής, 'Ιωάν. Κοτσάμπας, Νικ. Χατζηγιάννου, Στυλ. Τζιβινίκος και Χρυσάνθη Πατσούρη. Τακτικά μέλη 'Εξελεγκτικής επιτροπής: Θεόδ. 'Αποστόλου, Ευστάθ. Γερακούλης, Νικ. Ραπανάκης, Δημ. Παντελής και 'Αργ. Φλωρόπουλος. 'Αναπληρωματικά μέλη 'Εξελεγκτικής επιτροπής: Γεώργ. Κουφός και 'Αρτ. Ραφαηλίδης.

Οι έγγεγραμμένοι στο βιβλίο 'Αρχαιρεσιών του Συνδέσμου για το 1983 - 84 'Ανέρχονταν σε 3.428, αλλά από αυτούς ήταν ταμιακώς 'Εντάξει και είχαν δικαίωμα ψήφου σύμφωνα με το καταστατικό 1.936. Στις 'Αρχαιρεσίες ψήφισαν 1.567, δηλαδή ποσοστό συμμετοχής 80,94% και βρέθηκαν 1.519 'Εγκυρα ψηφοδέλτια και 48 άκυρα.

Για το 'Αξίωμα του προέδρου μοιράσθηκαν 1.508 σταυροί προτιμήσεως και 'Ελαβαν ο 'Εκλεγείς πρόεδρος Λουκάς Ράλλης 694 ή ποσοστό 46,02% και ο δεύτερος στη σειρά Δημ. Μητρόπουλος 350 ή ποσοστό 23,21%.

Για το 'Αξίωμα του αντιπροέδρου μοιράσθηκαν 2.626 σταυροί προτιμήσεως και 'Ελαβαν ο 'Εκλεγείς 'Α' αντιπρόεδρος Νικ. 'Απεργής 677 ή ποσοστό 51,56% και ο Β' αντιπρόεδρος Δημ. Χρήστου 498 ή ποσοστό 37,92%. 'Ο 'Αμέσως επόμενος και μη 'Εκλεγείς, 'Ηλίας Τραγέας 'Ελαβε 395 ψήφους ή ποσοστό 30,09%.

Για το 'Αξίωμα του γεν. γραμματέα μοιράσθηκαν 1.500 σταυροί προτιμήσεως και 'Ελαβαν ο 'Εκλεγείς Μεν. Παπαδημητράτος 715 ή ποσοστό 47,67% και ο 'Αμέσως επόμενος 'Ιωάν. Εύαγγελινός 347 ή ποσοστό 23,13%.

Για το 'Αξίωμα του ταμία μοιράσθηκαν 1.347 σταυροί προτιμήσεως και 'Ελαβαν ο 'Εκλεγείς Γεώργ. Παπαγεωργίου 715 ή ποσοστό 53,09% και ο 'Αμέσως επόμενος Δημ. Μαθιουδάκης 320 ή ποσοστό 23,76%.

Για το 'Αξίωμα του γραμματέα μοιράσθηκαν 1.486 σταυροί προτιμήσεως και 'Ελαβαν ο 'Εκλεγείς 'Ιωάν. Μαυρουδής 622 ψήφους ή ποσοστό 41,86% και ο 'Αμέσως επόμενος Χ. Θεοφιλάτος 309 ή ποσοστό 20,79%.

Οι απόφοιτοι 'Ασπροπύργου

Πολύ μεγάλη επιτυχία σημείωσε η συνέστιάση του Συλλόγου 'Αποφοίτων ΑΔΣΕΝ 'Ασπροπύργου ή οποία πραγματοποιήθηκε την 1 'Ιουνίου στο ξενοδοχείο «Κάβο Ντ' 'Ορο» στην Καστέλλα. Μιλώντας στη συνέστιάση ο πρόεδρος του Συλλόγου πλοίαρχος κ. 'Αντ. 'Αλαφραγκής υπογράμμισε μεταξύ άλλων τα 'Εξής:

«Σάν απόφοιτοι των ΔΣΕΝ / ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ είχαμε την τύχη να 'Ενταχθούμε στην μεγάλη 'Ελληνική ναυτική οικογένεια.

Σάν αξιωματικοί είτε καταστρώματος, είτε μηχανής, είτε άσφυρματος του πλοίου, είτε 'Αργότερα σάν στελέχη εταιριών που 'Ασχολούνται με το πλοίο και τα προβλήματά του από την 'Εξήρα, είτε σάν επιχειρηματίες 'Ακόμη σέ συναφή ή άλλα 'Επαγγέλματα, νομίζω ότι δίκαια μπορούμε να 'Υπερηφανευόμαστε για την 'Εποικοδομητική συμβολή μας είτε στην 'Ανάπτυξη και διατήρηση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας, είτε για την 'Εν γένει συμβολή μας και επιτυχία μέσα στο ευρύτερο κοινωνικό περιβάλλον.

Οι προσπάθειες που καταβλήθηκαν και καταβάλλονται για 'Επιμόρφωση, πρόοδο και γενικά 'Απασχόληση του καθένα μας για την καλύτερη θέση του δέν 'Εμπόδισαν την παράλληλη 'Ανάπτυξη του συναισθηματικού μας κόσμου.

Σχετικά με την 'Επιστροφή ή μεταφορά των τυχόν σέ δραχμές πιστωτικών υπολοίπων των φύλλων 'Εκκαθαρίσεως των ναυτολογίων των πλοίων και τη μετατροπή τους σέ συνάλλαγμα 'Ισχύουν τα 'Εξής βάσει αποφάσεως του Δ.Σ. του ΝΑΤ.

ΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ: Το υπόλοιπο που στο φύλλο 'Εκκαθαρίσεων 'Εκφράζεται σέ δραχμές θα μετατρέπεται σέ συνάλλαγμα (δολάρια ή λίρες) με την τιμή που είχε αυτό κατά την 'Ημερομηνία της τελευταίας καταβολής, που ήταν ή 'Αιτία να προκύψει το πιστωτικό υπόλοιπο.

ΤΕΛΙΚΑ ΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ: Το υπόλοιπο σέ αυτούσιο συνάλλαγμα θα επιστρέφεται στο δικαιούχο με 'Αίτησή του ή 'Απ' 'Ευθείας από το ΝΑΤ.

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΕΛΙΚΩΝ ΠΙΣΤΩΤΙΚΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ: Το υπόλοιπο θα μεταφέρεται αυτούσιο και θα μετατρέπεται σέ δραχμές για την 'Εξόφληση 'Οφειλών, κατά την 'Ημέρα που είχαν καταστεί αυτές 'Απαιτητές.

ΜΗ ΤΕΛΙΚΑ ΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ: Το υπόλοιπο θα μεταφέρεται αυτούσιο και θα μετατρέπεται σέ δραχμές για την 'Εξόφληση της 'Οφειλής του 'Επομένου ναυτολογίου, κατά την 'Ημέρα που ή 'Οφειλή αυτή θα καθίσταται 'Απαιτητή.

'Η 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών σέ σχετική 'Εγκύκλιό της διευκρινίζει τα 'Εξής:

● Για την περίπτωση «Μή τελικά πιστωτικά υπολίπα», το Δ.Σ. του ΝΑΤ, κατόπιν σχετικού 'Εγγράφου της 'Ενώσεως, 'Απεδέχθη στην συνεδρίασή του της 30.4.84, ότι και ταύτα δύνανται να 'Επιστρέφονται ή να μεταφέ-

ρονται σέ λογαριασμό άλλων πλοίων με 'Αίτηση του πλοιοκτήτου, 'Εφ' όσον κατά τον χρόνον 'Επιστροφής ή μεταφοράς δέν υπάρχουν ΟΜΟΕΙΔΕΙΣ ΛΗΞΙΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ του ΝΑΤ, από μεταγενέστερα ναυτολόγια του πλοίου 'Απ' τό όποιο προέκυψε τό πιστωτικό υπόλοιπο.

● Διευκρινίζεται επίσης ότι τελικό πιστωτικό υπόλοιπο ενός πλοίου θεωρείται όταν τό ναυτολόγιο που 'Εκλείσει και 'Εκκαθαρίστηκε, είναι τό τελευταίο ναυτολόγιο του πλοίου, χωρίς δηλαδή να 'Εκδοθεί σέ 'Αντικατάστασή του νέο, όπως π.χ. λόγω διαλύσεως του πλοίου. 'Οσάκις του 'Εκκαθαρισθέντος ναυτολογίου ενός πλοίου 'Ακολουθεί άλλο ναυτολόγιο αυτού, τό πιστωτικό υπόλοιπο του 'Εκκαθαρισθέντος ναυτολογίου θεωρείται μή τελικό.

● 'Επομένως, σύμφωνα με τα 'Ανωτέρω, σέ κάθε περίπτωση 'Εμφάνισσας στην 'Εκκαθάριση ναυτολογίου πιστωτικού 'Υπέρ του πλοίου υπολοίπου, τό εις δραχμές 'Εκφραζόμενο στο φύλλο 'Εκκαθαρίσεως υπόλοιπο, μετατρέπεται πρώτα εις συνάλλαγμα (δολάρια ή λίρες 'Αγγλίας) επί τη βάσει της 'Ισοτιμίας του προγενέστερου χρόνου, στόν όποιο 'Εγινε ή τελευταία καταβολή 'Εκ της όποιας προέκυψε τό πιστωτικό υπόλοιπο και 'Εν συνεχεία τό 'Εξευρισκόμενο σέ συνάλλαγμα ποσό, κατά περίπτωση, επιστρέφεται αυτούσιο σέ συνάλλαγμα στόν πλοιοκτήτη ή μεταφέρεται πρὸς 'Εξόφληση τυχόν 'Οφειλών του πλοιοκτήτου μετατρεπόμενο 'Εκ νέου σέ δραχμές με την 'Ισοτιμία του χρόνου που 'Ορίζει ή 'Ανωτέρω 'Απόφαση του Δ.Σ. του ΝΑΤ, τό δραχμοποιημένο, προϊόν της όποιας, κατά κανόνα, είναι μεγαλύτερο του φερομένου στο φύλλο 'Εκκαθαρίσεως.

Κάπου βαθεία μέσα μας, 'Υπήρχε κάποιο δυσαναπλήρωτο κενό. Είναι ή νοσταλγία του συμμαθητή, ή 'Ανάγκη του φίλου και ή 'Αναζήτηση του συναδέλφου που τόσες καλές και κακές στιγμές ζήσαμε μαζί και που ή φύση του 'Επαγγέλματος διέκοψε για μεγάλα χρονικά διαστήματα, ή 'Επιθυμία του καθενός μας να 'Αναζητήσει και να συναντήσει συμμαθητές, φίλους και συναδέλφους για την διατήρηση της σχέσης, ή 'Ανάγκης να 'Ανταλλάξει 'Απόψεις σέ συγκεκριμένα και κοινά προβλήματα της δουλειάς μας, ή 'Αναζήτηση ειλικρινούς συνεργασίας μέσα στις διεργασίες του λιμανιού με 'Εμπιστους ανθρώπους ή 'Ακόμη και ή 'Αλληλοβοήθεια. Ναι, ή άλλη-

λοβοήθεια, που κατά τις περιόδους κρίσεως είναι περισσότερο 'Αναγκαία, από πολύ νωρίς δημιούργησαν την 'Ιδέα της 'Ιδρύσεως του Συλλόγου 'Αποφοίτων ΔΣΕΝ/ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ.

'Από τα λόγια αυτά του κ. 'Αλαφραγκή διαπιστώνεται ή 'Ανάγκη που κάλυψε ή 'Ιδρυση του Συλλόγου των 'Αποφοίτων των Σχολών 'Ασπροπύργου, στόν όποιο πρέπει να συμμετάσχουν δραστήρια όλοι οι απόφοιτοι.

Στην 'Εκδήλωση παρέστησαν ό γενικός γραμματέας της ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλης, τό προεδρείο της ΠΕΠΕΝ, ό 'Υποπρόεδρος Λιβερίας πλοίαρχος κ. Χρ. Στάθης και άλλοι.



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 660
Vitoria - Espirito Santo - Brazil

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

Τά επιδόματα του Οίκου Ναύτου

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα καθορίστηκε για το 1984 το ύψος των επιδομάτων που καταβάλει ο Οίκος Ναύτου στους ασφαλισμένους του.

Συγκεκριμένα, το επίδομα τοκετού από 22.000 δρχ. που ήταν το 1983 αυξήθηκε στις 26.000 δρχ., το επίδομα τοκετού με χειρουργική επέμβαση αυξήθηκε από 40.000 στις 48.000 δρχ., το επίδομα μητρότητας από 20.000 δρχ. σε 25.000 δρχ., το επίδομα ασθένειας παντρεμένου ασφαλισμένου από 20.000 δρχ. σε 25.000 δρχ. και του ανύπαντρου από 17.000 σε 20.000 δρχ. Το επίδομα λουτροθεραπείας παραμένει στις 15.000 δρχ. Τέλος τα έξοδα κηδείας καθορίστηκαν στις 45.000 δρχ. από 36.000 δρχ. που ήταν το 1983.

Ενημέρωση καθηγητών από το Ν.Ε.Ε.

Ομάδες καθηγητών της Μέσης Έκπαίδευσης παρακολούθησαν την περασμένη εβδομάδα τρία σεμινάρια που οργάνωσε το Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος για την ενημέρωσή τους γύρω από τα προβλήματα και τις προοπτικές της Έλληνικής Ναυτιλίας, τα ναυτικά επαγγέλματα, στα πλαίσια του σχολικού επαγγελματικού προγραμματισμού, και στη λειτουργική δραστηριότητα του Ν.Ε.Ε. Η ενημέρωση επίσης περιελάμβανε τη λειτουργία του λιμανιού του Πειραιώς, στις εγκαταστάσεις του οποίου επισκέφθηκαν οι καθηγητές με ρυμουλκά, τη δραστηριότητα της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας και τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος.

Μετά το τέλος των σεμιναρίων εκφράσθηκε η επιθυμία για συχνότερη επικοινωνία των εκπαιδευτικών με το Ναυτικό Έπιμελητήριο κατά τη διάρκεια του σχολικού έτους που θα συνδυασθεί και με εκπαιδευτικές εκδρομές στις οποίες θα συμμετέχουν και μαθητές.

Η πετρέλειαση πλοίων στη Νιγηρία

Σύμφωνα με ανακοίνωση του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας, η Κυβέρνηση της Νιγηρίας από 1.4.84 ανέκλεσε από 1ης Απριλίου όλες τις άδειες προς εταιρίες πετρελεύσεων και στη συνέχεια χορήγησε άδεια

διενέργειας πετρελεύσεως κατ' αποκλειστικότητα στις παρακάτω εταιρίες:

- 1) AFRICAN PETROLEUM
- 2) UNIPETROL
- 3) NATIONAL OIL AND CHEMICAL MARKETING COMPANY
- 4) TEXACO NIGERIA LIMITED
- 5) TOTAL NIGERIA LIMITED

Νέος Διευθυντής του Σουηδικού Κλάμπ

Ο κ. Νικόλας Κυδωνάκης ανέλαβε πρόσφατα την διεύθυνση του γραφείου του Πειραιώς του Σουηδικού αλληλασφαλιστικού Κλάμπ, στο οποίο από το 1980 εργαζόταν ως υποδιευθυντής. Σημειώνεται ότι ο κ. Φρ. Κρούζε που διηύθυνε μέχρι πρότινος τις εργασίες του Swedish Club στην Ελλάδα, επέστρεψε στα κεντρικά γραφεία ως υποδιευθυντής του τμήματος P & I.

Τιμητική Διάκριση

Η «Ευρωπαϊκή Ακαδημία Πολιτισμού» που έδρευει στη Ρώμη, απένειμε στις 29 Απριλίου στον Έλληνα ποιητή Κώστα Σταμάτη, αντιπλοίαρχο του Λιμενικού Σώματος, το βραβείο του «Χρυσού Προμηθέως» για την δλη πνευματική προσφορά του στο διεθνή χώρο, καθώς και τιμητικό δίπλωμα για την ποιητική παρουσία του στην ιταλική γλώσσα. Η απόνομή έγινε κατά τη διάρκεια λαμπρής τελετής στο Παλάτσο Βελντίνι της Ρώμης παρουσία πολλών επισήμων και ανθρώπων των γραμμάτων. Οι υπόλοιποι βραβευθέντες είναι προσωπικότητες των γραμμάτων από την Ιταλία, την Ελβετία και την Βολιβία.

Συστήματα Έλέγχου Λιμένους

Η «Σπέρρυ Κορπορέϊσν» παρουσίασε την νέα σειρά συστημάτων για τον έλεγχο της κινήσεως των πλοίων στα λιμάνια, στο Πρώτο Διεθνές Συμπόσιο Παροχής Λιμενικών Υπηρεσιών στη Μασσαλία, από 23-16 Απριλίου. Τα εισερχόμενα στο σύστημα στοιχεία, αφού επεξεργασθούν από ένα μικροϋπολογιστή παρουσιάζονται με γραφική μορφή στην εγχρωμη οθόνη. Με μεγάλη ευ-

κρίνεια παρουσιάζονται τα πλοία, ή κατεύθυνση και η ταχύτητά τους όπως και η ξηρά, τα διάφορα κανάλια, οι σηματοδότες και άλλα ναυτιλιακά βοηθήματα.

Ο χειριστής μπορεί να υποδείξει τον στόχο για τον οποίο ζητά πληροφορίες αγγίζοντας απλώς την εικόνα του στόχου στην οθόνη, μπορεί να κάνει «ζούμ» σε μία περιοχή του λιμένους ή ακόμα να παρακολουθήσει πολλές περιοχές μαζί στην ίδια οθόνη. Το βασικό σύστημα αποτελείται από σύστημα ραντάρ, πομποδέκτες για σύνδεση με τους όκτω τηλεμετρικούς σταθμούς, σύνδεση με τα πλοία και το σύστημα επεξεργασίας των στοιχείων και παρουσιάσής τους στην εγχρωμη οθόνη.

Η μνήμη του υπολογιστή μπορεί να περιέχει αρχείο με τα ονόματα των πλοίων και άλλα στοιχεία για την κίνηση του λιμανιού, τις δυνατότητες αποθηκείσεως των εμπορευμάτων, αναχωρήσεις και άφιξεις και την μετακίνηση των πιλότων. Το σύστημα μπορεί να παρακολουθήσει έως 200 στόχους ταυτόχρονα ενώ οι τηλεμετρικοί σταθμοί μπορούν να χρησιμοποιηθούν για μετεωρολογικές παρατηρήσεις. Το σύστημα προσφέρει επίσης καταγραφή σε βίντεο της δράσης, αυτόματο έλεγχο καλής λειτουργίας καθώς επίσης και μία σειρά αυτόματων συναγερμών. Η «Σπέρρυ» έχει ήδη εγκαταστήσει συστήματα έλεγχου κινήσεως στα Στενά του Ορμούζ, στο Στενό του Μαγγελάνου και στο Τζέμπελ Άλι κοντά στο Ντουμπαί.

Ταινία Ασφαλείας για το Άμπάρι

Συνεχίζοντας την παράδοση της παραγωγής εγγυημένων προϊόντων για την προστασία από το θαλάσσιο περιβάλλον η «Ντρίου Αμερόντ Μαρίν» παρουσίασε το τελευταίο της προϊόν που είναι μία έντελως αδιάβροχη ταινία ασφαλείας που εμποδίζει το νερό να εισχωρήσει στο άμπάρι και να καταστρέψει το φορτίο. Η ταινία τοποθετείται γύρω από το κάλυμμα του άμπαριού και μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε όλα τα κλίματα, ενώ έχει αρκετά μεγάλη διάρκεια ζωής. Κατασκευάζεται από ελαστικοποιημένη ασφαλή και διατίθεται σε ατομικές συσκευασίες σε δύο μεγέθη: 100X30 MM και 150X20 MM.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ**ΚΥΡ. ΣΠ. ΑΡΒΑΝΙΤΗ**

«Η επιλογή αποζημιώσεως από εργατικό ατύχημα».

Σε ανάτυπο από την Έπιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου κυκλοφόρησε η νέα μελέτη του τ. Προέδρου του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς κ. Κυριάκου Αρβανίτη, με θέμα την επιλογή αποζημιώσεως από εργατικό ατύχημα.

Η αναγνώριση στον παθόντα από εργατικό ατύχημα της διαζευκτικής ή εκτελεστικής συρροής αξιώσεως είτε κατά τον Νόμο 551 είτε κατά το κοινό αστικό δίκαιο, έχει δημιουργήσει πολλά νομικά ζητήματα ως προς τη μορφή και την έκταση της επιλογής, τα όποια έχουν κατ' επανάληψη απασχολήσει τα ελληνικά δικαστήρια. Με τη γνωστή μεθοδικότητα, σαφήνεια και καθαρότητα σκέψεως ο κ. Αρβανίτης, στο ανωτέρω άρθρο του προβαίνει στη διεξοδική ανάλυση του ζητήματος επισημαίνων το ένδιαφέρον του θέματος από άποψη ουσιαστικού και οικονομικού δικαίου και παρέχων την πλούσια επί του αντικειμένου βιβλιογραφία και νομολογία.

at Argentina**HELLAS MAR. S.A.****CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS****STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)
BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS****WE ATTEND ALL ARG. PORTS**

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,

3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616

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

Telexes: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR

CABLES: HELLASMAR BAIRE



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΡΙΑΔΝΗ	Παναμαϊκή	16.169	1979	Προσάραξε στο Σάν Χουάν στις 5/6 και υπέστη ζημιές στο πηδάλιο και τα ύφαλα. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Χιούστον.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	Έλληνική	51.644	1967	Προσάραξε στη Φιλαδέλφεια, στις 11/6 χωρίς να γνωστούν λεπτομέρειες.
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	Έλληνική	11.434	1969	Κατά τον απόπλου από Μπρέμερχαβεν στις 23/6, προσέκρουσε στον κυματοθραύστη και υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές. Κατέπλευσε στη Βρέμη όπου αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
TANKERΣ:				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕ'ΙΤ	Έλληνική	152.352	1973	Κατά τη φόρτωση πετρελαίου στο Κάργκ τέρμιναλ στις 24/6, επλήγη υπό ιρακινού βλήματος και υπέστη πυρκαϊά και ρήγμα στη δεξιά πλευρά. Κατευθύνθηκε στο Ντουμπάι για επισκευές.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	Έλληνική	32.300	1982	Νέα Όρλεάνη για Κριστομπάλ, έμφορτο καυσίμων, προσάραξε στο Μισισσιπιή στις 18/6 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές. Αποκολλήθηκε την επομένη και συνέχισε το ταξίδι του. Δηλώθηκε γενική άβαρα.
ΣΕΡΙΦΟΣ	Έλληνική	47.869	1972	Ανέφερε βλάβη σέ βαρούλκο στον Πειραιά, στις 20/6.
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ	Έλληνική	58.527	1967	Πόρτ Σάϊντ για Μωχαμέντια μέσα Ιουνίου υπέστη ζημιές στην κυρία μηχανή και κατέπλευσε στην Καζαμπλάνκα για επισκευές.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:				
ΑΡΙΑΔΝΗ	Έλληνική	7.748	1967	Κατά τη διάρκεια ελιγμών στον Πειραιά, στις 18/6, προσέκρουσε στο όχηματαγωγό «Ζάκρος». Τα δύο σκάφη υπέστησαν ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές και συνέχισαν τα ταξίδια τους.

VAKIS VLAHOULIS S.A.

SHIPBROKERS

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

TELEPHONES: 452 2903

452 2974

TELEX: 21 2196 STAR

21 3958 STAR

Η ναυλαγορά

Η απότομη πτώση της παγκόσμιας ναυλαγοράς, την οποία είχαμε ήδη από το προηγούμενο δελτίο μας σημειώσει, συνέχισε και κατά το τελευταίο δεκαπενθήμερο την καθοδική πορεία της φθάνοντας στα κατώτατα επίπεδα των τελευταίων μηνών σε όλες σχεδόν τις περιοχές και για κάθε κατηγορίας φορτία. Ήδη είναι φανερό ότι το υπόλοιπο της θερινής περιόδου θα περάσει μέσα σε ένα κλίμα γενικής άπραξίας όπου κάθε έλπιδα για μία έστω περιθωριακή ανάκαμψη πρέπει να μετατεθεί στους πρώτους φθινοπωρινούς μήνες.

Η πιο δραματική κάθοδος σημειώθηκε στον τομέα των σιτηρών όπου όλοι οι χαρακτηριστικοί δείκτες (βαρόμετρα) της αγοράς εύγλωτα μαρτυρούν το λόγο για 'Ιαπωνικές. Μέ τους αριθμούς εντός παρενθέσεως δηλώνοντας τα επίπεδα ναύλων του Μαΐου, το Πάναμαξ από Κόλπο για Κόντινεντ έφθασε τα δολ. 7,75 (11,25), από Κόλπο για 'Ιαπωνία τα δολ. 14,85 (17,00) ενώ ο Βόρειος Ειρηνικός για 'Ιαπωνία πλήρωσε δολ. 8,75 (11,50). Ταυτόχρονα σημειώσαμε τους 42.000 τόννους από 'Αργεντινή για 'Ιαπωνία στα δολ. 24 (28) ενώ μία πτώση τουλάχιστον δολ. 3 έπληθε στους ναύλους των Μεγάλων Λιμένων για Β. Ευρώπη ή Μεσόγειο.

Χωρίς την συνήθη για τους τελευταίους τρεις μήνες ζήτηση, οι άνθρακες και τα μεταλλεύματα ελάχιστα υποστήριξαν την αγορά αν και μία κάποια δραστηριότητα με την μορφή αναζήτησης χωρητικότητας σημειώθηκε για τα μεγάλα μεγέθη. Πιο χαρακτηριστική περίπτωση, η ναύλωση για 100.000 τόννους από Μομπίλ με συμπλήρωση Νοτ. 'Αφρική για 'Ιαπωνία στα δολ. 11,50 (θα μπορούσε να είναι και χειρότερη!).

Ατονη ή ζήτηση στη ζάχαρη, απλώς επιβεβαίωσε τον δευτερεύοντα ρόλο που το προϊόν αυτό παίζει στην ναυλαγορά. Στους βασικούς κλάδους μεταφοράς διατηρήθηκε στα γνωστά χαμηλά επίπεδα, όπως π.χ. οι 20.000 τόννοι από 'Αγ. Μαυρίκιο για Λονδίνο στις λίρες 13.90 φίο.

Μία σχετική άπραξία περί τις αρχές της υπό ανάλυση περιόδου στον τομέα των λιπασμάτων, κατέληξε σε ένα αξιόλογο αριθμό ναυλώσεων κατά την τελευταία εβδομάδα με προεξάρχουσα — όπως συνήθως —

την 'Ινδική κυβέρνηση.

Η μεγάλη συγκέντρωση χωρητικότητας στον χώρο του 'Ατλαντικού προοιωνίζει δυσκολες μέρες, χωρίς να αποκλείονται και μερικές περαιτέρω απώλειες. Μία συγκριτικά καλύτερη κατάσταση στην 'Απω 'Ανατολή αναφέρεται στην παράγραφο των χρονοναυλώσεων, αφού αυτές αποτελούν την κύρια έκφραση της ναυλωτικής δραστηριότητας στην εν λόγω περιοχή.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η κατάσταση και οι τάσεις της ναυλαγοράς, όπως αυτές ήδη περιγράφηκαν, είναι φυσικό να προσδιορίζουν και τον τομέα των χρονοναυλώσεων. Σημείο μιάς υγιέστερης κατάστασης στον χώρο της 'Απω 'Ανατολής, όπου σημειώνουμε και τα «κοσμιότερα» μισθώματα. Για κυκλικά ταξίδια Ειρηνικού τα «Πάναμαξ» πληρώθηκαν περί τα δολ. 5.500 την ημέρα ενώ κάπως μικρότερα επίπεδα σημειώνονταν για τα ταξίδια προς Ευρώπη ή 'Ατλαντικό. 'Αντίθετα, κάποιο premium ήταν εμφανές για προορισμό Περσικό όπως οι 47.000 τον. d.w. από 'Ιαπωνία στα δολ. 6.500.

Κάπως δραστήριοι οι Κινέζοι έναυλωσαν ένα αριθμό πλοίων των 15.000 τον. d.w. με μισθώματα κυμαινόμενα από δολ. 4.500 από τις «θερμές» περιοχές μέχρι δολ. 3.000 για τις πιο «αγones».

Για κυκλικό 'Ατλαντικού, οι 22.000 τον. d.w. πληρώθηκαν δολ. 4.500 ενώ αντίθετα πρόσφατα ναυπηγηθέν πλοίο 35.000 τον. d.w. πληρώθηκε δολ. 5.700 από Γερμανία για 'Απω 'Ανατολή.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η προσοχή των παρατηρητών της ναυλαγοράς

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Μισσισιππί 55.000 τον. σιτηρά Γιούροπορτ, δολ. 8.50 φίο, 10 ημέρες, 'Ιουνίου 24-28.
ΓΚΡΑ'ΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: Βόρειο Ειρηνικό 38.730

γοράς πετρελαίου έχει αποκλειστικά σχεδόν στραφεί προς τον 'Αραβικό Κόλπο, όπου τα πολεμικά γεγονότα σε συνδυασμό με καθαρά εμπορικούς υπολογισμούς έχουν δημιουργήσει μία τεταμένη όσο και άσταθη κατάσταση.

Ήδη η κύρια μέριμνα των αγοραστών του μαύρου χρυσού είναι η εξασφάλιση επαρκών αποθεμάτων για την περίπτωση καθολικής διακοπής των φορτώσεων από τις θερμές περιοχές του πολέμου. Και αυτή είναι άσφαλώς η αιτία που δημιούργησε τη ζωνρή ζήτηση που απέληξε στην άνοδο των ναύλων από Κάργκ, για 'Ερυθρά στα επίπεδα των WS 120-135 ενώ, αντίστοιχα, τα WS 80-90 πληρώνονταν για Δυτικές ή 'Ανατολικές όψιόν.

Ένα κάποιο αίσθημα ασφάλειας και αντίστοιχα πτωτική τάση στους ναύλους έτεινε να επαναφέρει την αγορά της περιοχής στους κανονικούς ρυθμούς όταν, το περασμένο Σαββατοκύριακο, η επανάληψη των επιθέσεων και η προσβολή του ULCC Alexander The Great έκανε τους πάντες να συνειδητοποιήσουν ότι ο πόλεμος δεν τελείωσε.

Τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, όλα δείχνουν ότι η ανώμαλη κατάσταση θα συνεχισθεί, οι ναύλοι θα παραμείνουν σε υψηλά επίπεδα, το ίδιο και τα έπασφάλιστρα πολεμικών κινδύνων που φαίνονται να επιστρέφουν περί τα 7.5%.

Η προσμονή κάποιων απρόσμενων κερδών και, εν πάση περιπτώσει, η εκμετάλλευσή μιας τόσο ανώμαλης κατάστασης έβγαλε από τα άκυροβόλα παροπλισμού περί τα 15 V/ULCC που ήδη ναυλώθηκαν ή οδεύουν προς άγρια ναύλου. Και είναι χαρακτηριστική η ναύλωση από την 'Ινδική Κυβέρνηση του ULCC «Karoline Maersk» για 30-40 μέρες στα δολ. 27.000 την ημέρα.

Τα γεγονότα του 'Αραβικού Κόλπου τόνωσαν την ζήτηση στις λοιπές περιοχές χωρίς όμως να σημειωθούν αξιόλογα κέρδη, σημείο αυτό της μόνιμης έλλειψης ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

τον. σιτηρά Ταϊβάν, δολ. 15.88 φίο, 6 ημέρες/1.500 τον. 'Ιουλίου 19-25.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ: 'Αμερ. Κόλπο 57.000 τον. γεννήματα 'Ολλανδία, δολ. 8.25 φίο, 11 ημέρες, 'Ιουνίου 26-29.

ΟΣΕΑΝΙΚΑ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα

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

Νότιο Κορέα, δολ. 14.25 φίο, 11 ημέρες, 'Ιουνίου 20-30.

ΦΙΛΙΠΠΙΔΑ: 'Αμερ. Κόλπο 13.500 τον. περίπου σιτηρά χύδην 'Αλγερία, δολ. 23 φίο, 4 ημέρες/500 τον. 'Ιουνίου 25-Ιουλ. 5.

ΠΑΡΑΚΟΠΗ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 20.25 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 21-27.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 10.000 τον. σιτηρά 'Α-κατζούτλα, δολ. 210.000 κατ' άποκοπή, 4 ημέρες/750 τον. 'Ιουνίου 16-21.

MINI LANT: 'Αμερ. Κόλπο 2.650 τον. γεννήματα Τζαμάικα, δολ. 19.85, 2.500/1.000 τον. έλ. εκφόρτωση, 'Ιουνίου 21-28.

ΠΕΛΛΑ: Μισοσιπιή 58.000 τον. περίπου γεννήματα. 'Αμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ/Γκέντ, δολ. 7.75 φίο, 11 ημέρες, 'Ιουνίου 30-Ιουλ. 5.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Βορ. Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπισυένος 'Αίρες 16.000 τον. περίπου σιτηρά Βενεζουέλα, 'Ιουνίου 21-28.

ΑΛΙΣΙΑ: 'Αμβέρσα/Γκέντ 21.000 τον. κριθής σέ σάκκους Τζέντα, Γκιζάν ή Γέμπο, δολ. 19.75 φίο, 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 21-25.

ΣΤΕΛΛΑ: Σακραμέντο 19.000 τον. ρύζι, δυτική 'Ι-ταλία, δολ. 24 φίο, 13 ημέρες, 'Ιούλιο.

ΕΚΤΩΡ: Τάμπα 23.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 32.75 φίο, 10.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 25-Αύγουστου 10.

ΘΑΝΑΣΗΣ Μ.: Μονρόβια 68.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 4.40 φίο, 2 1/2 ημέρες αντίστοιχα, 'Ιουλίου 2-7.

ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ: Βορείως Χαττέρας 50.000 τον. κριθής 'Αμστερνταμ/Ρότερνταμ/Αμβέρσα/Γκέντ δολ. 7 φίο, 10 1/2 ημέρες, 'Ιουνίου 25-Ιουλ. 6.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπάχια Μπλάνκα 42.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 24, 2.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 10-18.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ: 'Ακαμπα 22.000 τον. λιπάσματα άνατολ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 13.50 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 14-25.

ΛΑΟΔΙΚΗ: Ντακάρ 14.000 τον. λιπάσματα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 27.50 φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. έλ. εκφόρτωση, άμεση.

ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ: 'Αμβέρσα 22.000 τον. κριθής σέ

σάκκους Νταμμάμ, δολ. 26 φίο, 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχή 'Ιουλίου.

ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ: 'Αλ Ρουγαίς 16.500 τον. περίπου λιπάσματα χύδην 'Ινδία, δολ. 13.50 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 25-Ιουλίου 5.

ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗΣ II: Γκέντ 25.000 τον. περίπου κριθής σέ σάκκους Τζέντα, δολ. 19.75 φίο, 2.500/1.000 τον., 'Ιουνίου 22-27.

ΕΛΕΥΣΙΣ: Γκέντ 9.850 τον. σιτηρά χύδην Φόρτ ντέ Φράνς δολ. 16.50 φίο, 2.500/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 26-30.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II: Πόρτο Μαργκέρα 20.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική άκτή 'Ινδία, δολ. 22.75 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 22-28.

ΕΡΗΝΙΩ: 'Αμβέρσα και Λά Παλις 25.000 τον. σιτηρά Ταρτούς, δολ. 11 φίο, 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχές 'Ιουλίου.

ΤΖΑΣΜΙΝ II: Ρόβερτ Μπράνκ 65.000 τον. γαϊάνθρακες Καοσιούνγκ δολ. 7.40 φίο, 25.000/28.000 τον. 'Ιουλίου 5-15.

ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ ΟΥΑΝ: Ντάμπιερ ή Πόρτ Χέντλαντ 100.000 περίπου γαϊάνθρακες Καοσιούνγκ, δολ. 5.90 φίο, 78.000/39.000 τον. 'Ιουλίου 25 — Αύγουστου 5.

ΣΤΑΡ ΚΑΛΕΛΛΑ: 'Ακαμπα 21.000 τον. λιπάσματα χύδην 'Ινδία, δολ. 13.25 φίο, 3.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 5-15.

ΣΥΡΑ: Σαφί 20.000 τον. barytes 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 7 φίο, 1.500/4.000 τον. 'Ιουλίου 9-25.

ΑΝΑΓΚΕΛ ΣΑΝ: Δυτική Αυστραλία 60.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Γκέντ, δολ. 10 φίο, 6 ημέρες, 'Ιού-νιο.

ΑΝΤΩΝΥ III: Νιού Σάουθ Γουέιλς 65.000 τον. γαϊάνθρακες 'Ελλάδα, δολ. 13 φίο, 15.000/12.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 20 'Ιουνίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ: 21.368 τον. d.w. του 1976, παράδοση στον πιλότο Ρεκαλάντα 'Ιουνίου 15-20, ταξίδι Κίνας, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ: 21.794 τον. d.w. του 1978, παράδοση στον πιλότο 'Αμβέρσα 'Ιουνίου 27-28 Μανίλα/Ιαπωνία, δολ. 4.750 την ημέρα.

ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ: 34.700 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ελμπε Νο1 'Ιουνίου 25-30, έπαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/Ιαπωνία δολ. 5.700 την ημέρα.

ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ: 16.270 τον. d.w. του 1980, παράδοση στον πιλότο Σάντος, 'Ιουν. 21-26, ταξίδι με έπαναπαράδοση άνατολ. άκτή Μεξικού ή 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 4.4.75 την ημέρα.

ΑΘΗΝΑ Κ.: 15.800 τον. d.w. του 1981, παράδοση Βερακρούζ 'Ιουνίου 25-29, ταξίδι με έπαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 3.800 την ημέρα, συμπεριλ. ύπερρωιών, όψιόν παραδόσεως άνατολ. άκτή Μεξικού ή 'Αμερ. Κόλπο δολ. 4.200 την ημέρα.

ΦΡΗΠΟΡΤ: 47.500 τον. d.w. του 1973, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουνίου 25-30 ταξίδι 65 ημερών εκτός 'Ιράν/Ιράκ και όχι βορειότερα Νταμμά με έπαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΔΙΔΩ: 15.250 τον. d.w. του 1970, παράδοση Βάρνα 'Ιουνίου 25-30, ταξίδι με παράδοση Κίνα, δολ. 3.000 την ημέρα.

ΠΕΛΛΑ: 17.190 τον. d.w. του 1979, παράδοση Τζώρτζταουν 'Ιουνίου 20-25, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.900 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ: 16.923 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουνίου 23-26, κυκλικό ταξίδι Κόλπου Βεγκάκης με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.350 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ: 21.793 τον. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Πασσέρο 'Ιουλίου 3-5, έπαναπαράδοση Γαλλικό λιμένα Μεσογείου, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΒΑΝΝΑ: 27.721 τον. d.w. του 1968, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Ιουνίου 20-30, ταξίδι με έπαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 3.350 την ημέρα, όψιόν παραδόσεως Σκώ/Πασσέρο, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ: 26.532 τον. d.w. του 1968, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ με δυτική διεύθυνση άμεση, κυκλικό ταξίδι Σαϊντ Λόρενς με έπαναπαράδοση Πασσέρο, δολ. 2.900 την ημέρα.

ΣΑΝ ΤΖΩΝ: 15.952 τον. d.w. του 1979, παράδοση Κόντινεντ άμεση, έπαναπαράδοση άνατολ. άκτή 'Αφρικής δολ. 4.000 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: 60.005 τον. d.w. του 1983, παράδοση Βανκούβερ 'Ιουνίου 26-29, ταξίδι με έπαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 4.000 την ημέρα, πλέον δολ. 125.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΚΟΡΥΤΟΝ: 30.085 τον. d.w. του 1975, παράδοση Αυστραλία 'Ιουλίου 7-15, έπαναπαράδοση Καλιφόρνια/ 'Ακαπούλκο δολ. 3.950 πλέον δολ. 105.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ: 15.327 τον. d.w. του 1970, παρά-

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
έπί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού έμπορικού στόλου.

Συνολική άξία άσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1983 ήταν
16.292.610.997 δολάρια.

Διά πληροφορίας άποτεινεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνω αντιπροσώπους των:

Thos. R. Miller & Son, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.

Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

δοση πιλότο Ρόττενταμ 'Ιουνίου 27-29, ταξίδι με επαναπαράδοση Καράτσι/Σιγκαπούρη, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ: 72.203 τον. d.w. του 1976, παράδοση Ποχάνγκ 'Ιουλίου 1-10, κυκλικό ταξίδι Ειρηνικού μέσω νήσου Κέδρος με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.350 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΟΣΕΑΝ ΧΩΚ: Ρας Τανούρα 120.000 τον. Τουρκία, WS 60, 'Ιούνιο.

ΜΑΝΤΟΥΛΥΝΑ: Μαμονάλ 50.000 τον. μέρος φορτίου, δυτική ακτή ΗΠΑ, WS 85, 'Ιουνίου 23.

ΑΤΙΑ Κ.: Μίνα 'Αλ 'Αχμαντί 225.000 τον. Καοσιούγκ, WS 51, 'Ιούλιο.

ΣΥΝΕΤΟΣ: Γέμπο 123.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 38, όψιόν Μεσόγειο WS 43, 'Ιουλίου 1.

ΜΑΝΝΑ: Σίντι Κερρί 135.000 τον. Γιούρομεντ, WS 42, 'Ιουνίου 26.

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: Μπετζάια 62.500 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 49, 'Ιουνίου 26.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Καραϊβική 34.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 125, 'Ιουν. 23.

ΚΑΠΤΑΙΝ Χ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ: Ραουγαίς 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ινδία WS 210, 'Ιούνιο.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Περσικό 105.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/άκτι 'Ατλαντικού/Αμερ. Κόλπο WS 67.5, όψιόν Μεσόγειο WS 70, όψιόν 'Ερυθρά WS 92.5, όψιόν Σιγκαπούρη/Ιαπωνία/Αυστραλία/Ν. Ζηλανδία WS 73.5, όψιόν αποθηκεύσεως 30 ημερών προς δολ. 12.000 την ημέρα, 'Ιούνιο.

ΠΕΡΑ: Γιαμπού 100.000 τον. μέρος φορτίου, Μοχαμεντία WS 58, 'Ιουνίου 25.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Σκίνα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 135, όψιόν Γιβραλτάρ/Μπορντώ WS 137.5 όψιόν Μεσόγειο WS 147.5, 'Ιουνίου 17.

ΦΑΝΤΑΖΥ Λ.: Καραϊβική 22.000 τον. μέρος φορτίου, Τζαμάικα δολ. 160.000 κατ' αποκοπή, 'Ιουνίου 15.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Πατζαρίτος 48.300 τον. μέρος φορτίου, Φρήπορτ, WS 90, 'Ιουνίου 18.

ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: Σιγκαπούρη 25.000 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 130, 'Ιουνίου 25.

ΦΑΝΑΡΙ: Ανατολ. άκτι Μεξικού 84.000 τον. μέρος φορτίου, ανατολ. άκτι Καναδά, WS 59.5, 'Ιουνίου 28.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τον. Μπαχάμες, WS 40, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 42.5, αποθήκευση 30 ημερών προς δολ. 12.000 την ημέρα, 'Ιουλίου 1.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Τής 64.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 57.4, 'Ιουνίου 23.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Σαλλόμ Βόε, 70.000 τον. μέρος φορτίου, Χάβρη, WS 70, 'Ιουνίου 20.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Περού 30.000 τον. μέρος φορτίου, άκτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο, WS 120, όψιόν δυτική άκτι ΗΠΑ WS 125, 'Ιουνίου 25.

ΤΡΑ'ΙΣΤΑΡ: Ανατολ. άκτι Μεξικού 62.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 70, 'Ιουνίου 24.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ: Ρας Σουκχέιρ 112.000 τον. μέρος φορτίου, Σαβόνα, WS 57.5, όψιόν άκτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 45, 'Ιουνίου 23.

ΑΔΑΜΑΣ: Αρζού 61.200 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 62, 'Ιουνίου 20.

ΜΥΣΤΡΑΣ: Νοβοροσκ 110.000 τον. 'Ιταλία, WS 50, 'Ιουνίου 16.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΛΟΡΥ: Μένα 'Αχμαντί και Ρουγαίς 85.000 τον. μέρος φορτίου, Αυστραλία WS 100, άμεση.

Οι 'Αγοραπωλησίες

Οι ανώμαλες εξελίξεις στον τομέα του πετρελαίου, αποτέλεσμα της πολεμικής σύρραξης 'Ιράν-'Ιράκ, άφ' ενός, και η γενική άπραξία στα ξηρά φορτία άφ' άλλου, έχουν στρέψει τό αγοραστικό ενδιαφέρον προς τα δεξαμενόπλοια, σαν τα μόνα πλοία που θα μπορούσαν μέσα σε εύλογο χρόνο να αποφέρουν κέρδη.

'Αντίθετα, στον τομέα του ξηρού φορτίου τίποτε δεν φαίνεται να κινείται μέσα στους θερινούς μήνες και κάποια — άμφίβολα — σαν χαρακτηριστικότερες, αναφέρουμε:

— HILDA KNUDSEN 423.000/75 δολ. 10.000.000.

— TOROL KNUDSEN 289.000/73 δολ. 6.500.000.

— ODEAN TRADER 285.000/75 δολ. 6.000.000.

— SEA SCOUT 260.000/73 δολ. 8.000.000.

— LANTAU 135.000/69, δολ. 3.300.000.

— ARHON 62.000/66 δολ. 2.500.000.

— GUARDIAN 37.000/75 δολ. 5.500.000.

— OCTANIO/OCTELLO (παραγωγών) 35.000/81-82 δολ. 50.000.000.

— LYFORDA 28.000/72 δολ. 3.800.000.

— LERKAS 26.000/63 δολ. 1.300.000.

— LACONIA II 21.600/69 δολ. 3.600.000.

Στην κατηγορία των μπάλκα κάρριερς διακρίναμε τα:

— JADE TRANSPORTER 115.000/70 δολ. 6.500.000.

— BENALBANACH 61.000/75 δολ. 7.250.000.

— LUIGI GRIMALDI 56.000/67 δολ. 2.000.000.

— KENJYU MARU 42.000/74 δολ. 2.000.000.

— TEL AVIV 34.000/63 δολ. 740.000.

— DRYS 37.000/65 δολ. 780.000.

— PENMARCH 27.000/74 δολ. 4.500.000.

— POLLUX 22.000/63 δολ. 700.000.

— MARITIME PIONEER 19.000/67 δολ. 820.000.

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ: Κάργκ 'Αϊλαντ 320.000 τον. 'Ερυθρά, WS 120, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 65, άμεση.

ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ.: Κάργκ 'Αϊλαντ 340.000 τον. 'Ερυθρά, WS 110/115, άμεση.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΙ: Άλεξάνδρεια 22.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 155, όψιόν Μεσόγειο WS 165 άμεση.

ΕΦΕΣΟΣ: Όμάν 105.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 77.5 όψιόν Μεσόγειο WS 82.5, άμεση.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Τής 64.000 τον. μέρος φορτίου, άκτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 55, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 52.5, 'Ιουνίου 22.

Τέλος στα μικτά πλοία αναφέρουμε:

— VENTURE 150.000/82 δολ. 28.000.000.

— LONDON TEAM 104.000/74 δολ. 9.300.000.

— ORIANA 70.000/71 δολ. 5.350.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Η σχετική εύφορία και οι ελπίδες για εύκολα κέρδη στην ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων περιόρισε την προσφορά των τελευταίων προς διάλυση με άποτέλεσμα την διατήρηση των επιπέδων των τιμών και μικρές αυξήσεις.

Με προεξάρχουσα την Ταϊβάν και ακολουθούσες την Νότια Κορέα, την Κίνα και τό Μπαγκλαντές, σημαντικός αριθμός πλοίων επωλήθη προς διάλυση σε μάλλον ικανοποιητικές τιμές. 'Αντίθετα μικρή ήταν ή δραστηριότητα στην 'Ινδία, στό Πακιστάν και την 'Ισπανία, αν και ή τελευταία δείχνει τάσεις αύξησης της ζήτησης.

'Ηδη οι τιμές κατά χώρα και κατηγορία πλοίων διαμορφώνονται ως εξής (δολ. ανά τόνο βάρους):

Ταϊβάν
VLCC 131/135
Δ/Ξ 10/20.000 τ. 132/138
Ξηρού φορτίου 100/123

Ν. Κορέα
VLCC και μεγάλα Δ/Ξ 127/133
Ξηρού φορτίου 105/116

Κίνα
Δ/Ξ 120/125 (μικρού μεγέθους)
Ξηρού φορτίου 100/121

'Ινδία
'Αναλόγως κατηγορίας 85/100

'Ισπανία
Δ/Ξ 65/76
Ξηρού φορτίου 55/72

Ποικίλου μεγέθους και τύπων πλοία αγοράζονται επίσης με παράδοση Πειραιά σε τιμές μεταξύ δολ. 50-80.

ΝΙΤΣΑ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά άκτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 133,5, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 147,5 άρχές 'Ιουλίου.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΙ: 'Αλγερία 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 145, 'Ιουνίου 26.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ (ΔΕΞ.)

ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ: 39.109 τον. d.w. του 1979, ταξίδια 2/2 μηνών καθαρά προϊόντα, προς δολ. 7.50, άμεση.

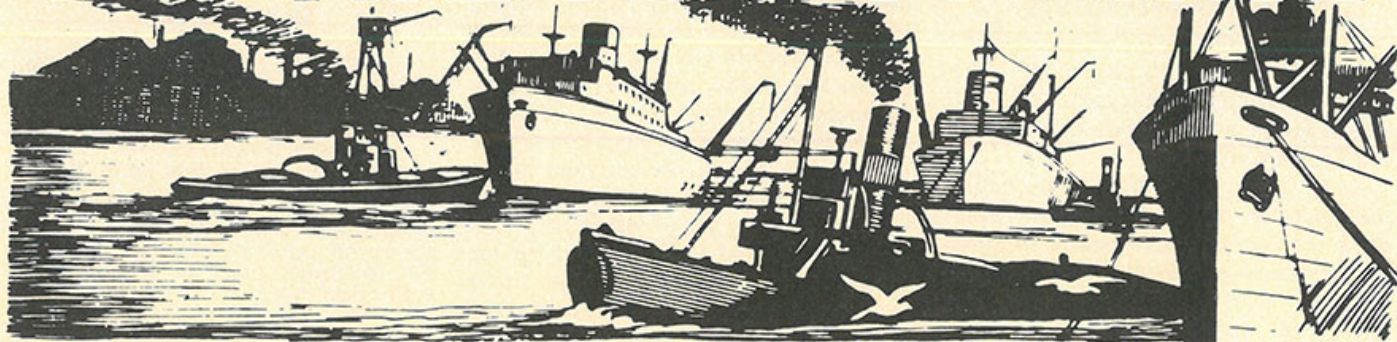
ΝΤΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ: 30.294 τον. d.w. του 1972, ταξίδια 6/6 μηνών καθαρά προϊόντα προς δολ. 6.55, 'Ιουλίου 1.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

**41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS**

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1178/935 July 1st, 1984

THE ONLY SOLUTION

Speaking at a Posidonia conference, Mr. Aristomenis Karageorgis, President of the Greek Shipowners' Union said that in order to make Greek ships competitive, the state should maintain an up-to-date and stable shipping policy, adapted to latter — day needs. In this respect, he noted, it was imperative to modernise maritime training and turn Piraeus into an international maritime centre. In view also, he added, of the improvement in world economic conditions which was already in sight, efforts should be intensified by all concerned locally to give definitive solutions to as many problems as possible.

As far as we are concerned, we do not believe this is enough. We should look for what is in our best interests and that is having as many ships as possible. These will only be acquired if bold and realistic decisions are taken. We believe the only solution that will enable the Greek flag to attain and even surpass its former eminence is to reduce the manning requirements on Greek ships to ten Greeks alone: the officers, the cook and possibly the boatswain — and let our owners make up the lower deck crew in any way that they think fit.

This may seem too bold a solution and faint hearts might protest that we

are proposing the de-hellenisation of Greek ships. But it is the only solution, whether we like it or not and its logic can be proved by figures — something we rarely do in this country.

At the end of May, Greek flag cargo ships and tankers of more than 1,000 grt. were barely 2,050 in number and of those, 441 were laid up in Greek waters. The number of Greek flag ships laid up abroad is not known but there are quite a few of them. In spite of the fact that only about 1,550 ships of this type were in commission at the end of May, the shortage of Greek crews was seriously felt and the Ministry of Mercantile Marine sent out many bulletins appealing for seamen in various categories to fill the vacancies.

In other words, there are not enough Greeks to man the restricted number of Greek-flag ships now in commission. Should our recommendation be followed, there will be no obstacle to Greek-flag registrations and many of the ships that have been transferred to other registries will come back to the Greek flag, as will those purchased recently and registered abroad.

It is a bold decision to make, but, we repeat, it is the only solution.

PROTECTIONISM AND PROTECTION

In order to cope with protectionism and unlawful competition, Germany has decided to take a series of measures which are leniently described as counter-productive. The measures consist in establishing an obligatory special permit which will be required of all foreign shipping companies operating ships on regular lines to German ports. The agents of these companies will also need a permit which, of course, may be withheld according to circumstances. At the same time, the government will set up a comparative study on the taxation of shipowners on the basis of which it will alleviate the tax burden on German shipowners.

Moreover, the Transport Worker's Union has asked the government to reserve for German ships 40% of national imports and exports and make in mandatory for goods produced in Germany or subsidised by the government to be carried by German - flag vessels.

Of course, these measures are being taken in response to the protectionist policies of Third World countries and the dumping practices of the communist bloc countries. Nevertheless, they are protectionist measures which merely perpetuate the vicious circle.

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 TSOKALIS

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

SHIPBOARD ACCIDENTS

A recent report from France contains interesting data on shipboard accidents. It covers a three-year period and refers to the causes and conditions of the accidents.

As far as the work on board in concerned, normal maintenance work produces accidents that involve fingers, hands, the lower extremities, the head, the eyes and the chest. Loading and unloading operations produce accidents that mostly involve the head, the legs and the chest, the back and the extremities. Finally, ship manoeuvring produces accidents to the fingers, the palms, the knees, the heels and the head.

The largest number of accidents is caused by falls from slipping which produce sprains and fractures. This is followed by bumping into immovable objects, knocks from moving objects or things dropping on the victim, handling ropes or hawsers and operating hand tools.

With reference to the place of accidents, they occur most frequently on the forecastle, on the hatches, in the tweendecks, in the galley, on the stern, in the holds, in the engine room, on the car deck, on ladders, in crew quarters, in workshops, on gangways and even in boats, hatchways, derricks, masts, tanks, etc.

With respect to categories of ships, most accidents occur on tankers followed by vehicle carriers and container ships.

THE MODERN RADIO OFFICER

Since the sinking of the Titanic, when

it was made mandatory for all ships to be fitted with a wireless station, owners have never ceased to grumble at the extra cost the station and the radio officer involve. Today, with the tremendous technological advances that have occurred in the fields of navigation and telecommunications, the problem arises as to what role the ship's radio officer is to play now and in the future.

It is considered certain that for the next decade at least, the satellite and earth telecommunications systems will continue to coexist in shipping. Wireless telegraphy will remain on ships and watchkeeping may be dispensed with where satellite systems apply and crew complements will need an electronics technician.

Thus, although a maintenance technician may not seem to be needed on a full time basis, a general electronics officer will finally be needed and he will be responsible for all electronic systems on board, telecommunications and information technology. With this last capacity he can offer valuable services by keeping tabs on ship's stores and handling correspondence, documents etc. He could also keep a bridge watch.

ABS PUBLISHES NEW MANUAL FOR BRONZE AND STAINLESS STEEL PROPELLER CASTINGS

The "Guidance Manual for Bronze and Stainless Steel Propeller Castings", published by the American Bureau of Shipping, discusses the material requirements and repair of propeller castings, covering four bronze alloys and four stainless steel grades. The manual is divided into two parts — one for bronze propellers, and the other for stainless

50 YEARS AGO

— Senior Port Officer C. Katsambis is now in charge of the Directorate of Merchant Shipping.

— Surprise was caused by the refusal of the Piraeus Municipal Council to provide a plot of land for the use of the Navy Ministry in setting up a building to house all administrative services relating to shipping and the Seamen's Pension Fund (NAT).

— The transfer of ships owned by the Rethymnis & Kulukundis firm from Panamanian to Greek registry is an event that will be greeted with considerable satisfaction.

— There was livelier activity in the second half of June in the market for second-hand ships, in comparison with previous.

— We are informed from London that the cases of several Greek ships lost by sinking are to come up before the British courts, the first of these the case of the cargo ship "Mich. N. Maris". It is to be noted that the findings of the Athens Merchant Marine Investigating Council on some of these cases have not yet been released.

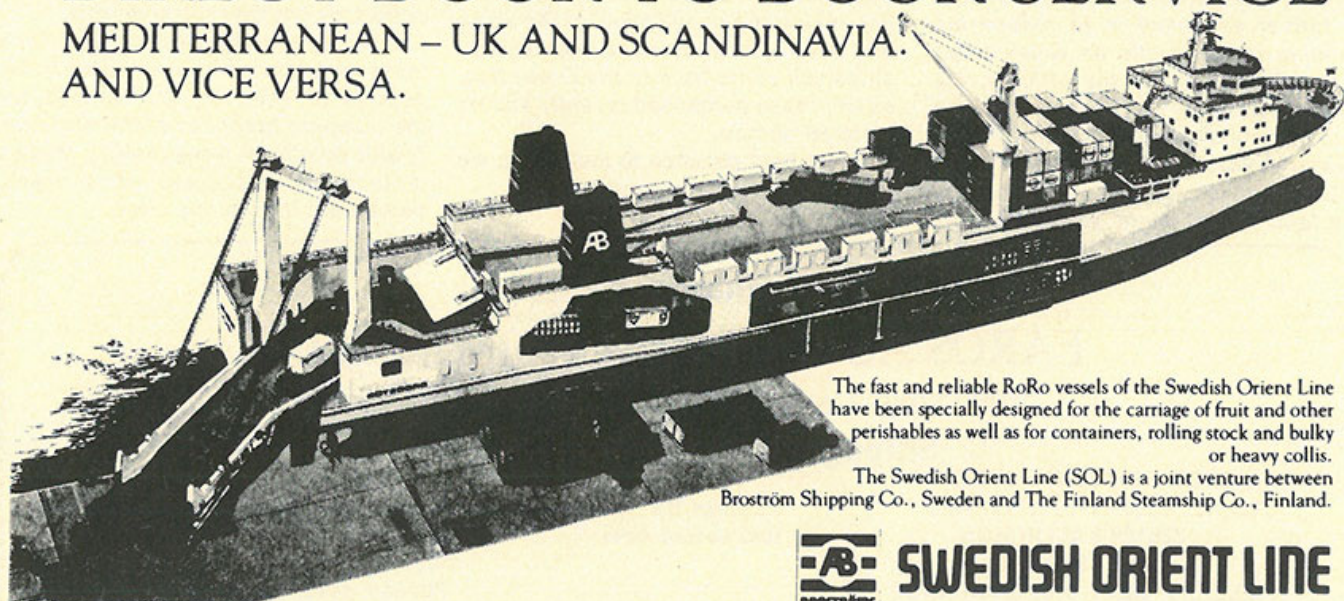
(Naftika Chronika NO. 85 - 1/7/1974)

steel propellers — with each containing sections titled: Introduction, Materials, Inspection, Welding, Straightening, and Repitching.

The new publication replaces the 1972 edition titled, "Guidance Manual for Making Bronze Propeller Repairs" and is designed so that recommendations for each repair operation are located in designated sections.

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).



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



ΑΒΑΞ	62	10405	ἀργεῖ Γαλαξειδί
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	ε. Κορούνα 24/5
ΑΓΑΘΗ	74	13017	α. Γκρέιτζίμουθ 8/5
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	6800	α. Κοκούρα 6/5
ΑΓΑΠΗ	69	10006	ε. Ντακάρ 25/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	δ. Κων/πολη 9/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Χάιφα 17/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	α. Κολόμπο 10/5
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΓΕΜΕΝΤ	68	4.995	στόν Α. Βικέντιο 4/5
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	α. Κάρντιφ 21/4
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	70	18628	α. Ν. Ὁρλεάνη 28/4
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ἐπισκευές Πειραιά
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	δ. Π. Σαῖδ 17/5
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412	α. Ρότερνταμ 20/5
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	71	3510	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	α. Σεβίλλη 18/5
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980	α. Κορούνα 17/5
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	ε. Φιλαδέλφεια 16/5
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646	ε. Σεβίλλη 13/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	δ. Γιβραλτάρ 10/5
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	ε. Βιττόρια 16/5
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	α. Βόλο 5/5 γιὰ Θεσσαλονίκη
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ Σ.	58	5037	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	α. Πειραιά 10/5 γιὰ Σύρο
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	ἐπισκευές Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	65	18315	ε. Μπαντάρ Χομείνι 10/5
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Βενετία 19/5
ΑΖΟΥΜΑ	66	11067	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΗ ΓΙΩΡΓΗΣ	64	7752	ε. Π. Νουάρ 23/4
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	55	5886	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	δ. Σουέζ 7/5
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	α. Μαντυλούτο 30/3
ΑΘΕΝΣ ΣΗ	61	5023	ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεῖ Ἀντίκυρα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεῖ Ἰθάκη
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Μόντρεαλ 10/5
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	α. Σάντος 14/5
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε. Μοντεβιδέο 16/5
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	ε. Χιούστον 7/5
ΑΘΗΝΙΚ (μ.)	67	48747	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	στόν Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	79	10428	α. Γιοκαίσι 15/5
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ.	67	17418	ε. Βανκούβερ 17/5
ΑΘΩΣ	69	10008	α. Π. δφ Σπαιήν 14/5
ΑΘΩΣ	72	1586	α. Τζωρτζταουν 20/4
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	α. Π. Λίνκολν 1/5
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'ΙΛΑΝΤ.	72	4109	α. Σπλιτ 28/4
ΑΙΓΑΙΟΝ ΓΟΥΛΙΝΒ	64	6387	α. Χάβρη 14/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	ε. Ἀμβούργο 22/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	δ. Κων/πολη 12/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527	ε. Ἀμβούργο 3/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ	69	4838	α. Λας Πάλμας 6/5
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ.	64	4463	α. Ρίο Ἰανέιρο 15/5
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	α. Σαγκάη 26/4
ΑΙΓΙΣ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	α. Σιγκαπούρη 9/5
ΑΙΓΙΣ ΕΛΛΕΝΙΚ	76	12498	α. Χουάνγκου 15/4
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	α. Χόγκ Κόγκ 18/5
ΑΙΓΙΣ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498	δ. Δαρδανέλια 17/4
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	ε. Μομπάσα 28/4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9054	α. Πειραιά 27/4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΛΕ'ΙΖ	72	11185	ε. Λάγος 10/4
ΑΙΓΙΣ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	δ. Π. Σαῖδ 19/5
ΑΙΓΙΣ ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ	75	12498	ε. Χουάνγκου 24/4
ΑΙΓΙΣ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	α. Χόγκ Κόγκ 6/5
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	9178	α. Πειραιά 19/4
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚ	76	12498	α. Σιγκαπούρη 28/4
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	71	15204	ε. Σιγκαπούρη 19/5
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025	στό Π. Χάρκουρι 8/5
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928	ε. Λάγος 5/4
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	α. Σιγκαπούρη 7/5
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	ε. Λουάντα 15/6
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ἀργεῖ Ἀργοςτόλι
ΑΙΗΤΖΕ	63	1142	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεῖ Χαλκίδα
Α'ΙΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ἐπισκευές Γιοκοχάμα 22/5
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	α. Πρόβιντενς 11/5
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Σιγκαπούρη 10/5
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	στόν Πειραιά 12/5
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	ε. Γκντάνσκ 24/4
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	α. Ν. Ὁρλεάνη 24/3
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	ε. Ν. Ὁρλεάνη 5/5
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	α. Σάν Λορέντζο 12/4
Α'ΙΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083	α. Π. Ἀρβρουρ 27/4
Α'ΙΡΗΝΣ ΖΕΛ	68	13633	α. Ν. Ὁρλεάνη 14/4
Α'ΙΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942	δ. Καϊμάν Μπόκα 6/5
Α'ΙΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715	ἀργεῖ Πειραιά
Α'ΙΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	9805	ἀργεῖ Πειραιά
Α'ΙΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ	81	10714	α. Χιούστον 16/5
Α'ΙΡΗΝΣ ΣΑΕΣ	65	20119	δ. Σουέζ 28/4
Α'ΙΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	α. Λάγος 21/4

Α'ΙΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388	α. Ἀμβέρσα 19/5
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ.	72	4838	α. Σπλιτ 28/4 γιὰ Ἀλγίρι
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	20960	α. Βουλώνη 11/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	α. Χάι Πόιντ 12/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	α. Τακόμα 1/5 γιὰ Α. Ἀνατολή
ΑΙΤΖΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ.	63	6303	α. Χάβρη 21/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995	α. Χέλσινγκφορκ 16/4
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	62	7517	α. Π. Ἐλίζαμπεθ 21/5
ΑΙΤΟΛΙΑ	71	16018	α. Θέουτα 7/4
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179	α. Κουβέιτ 8/5
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044	ε. Ἀμπιτζάν 30/54
ΑΚΗΣ Σ.	57	6205	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Λ. Ἀντζέλες 18/4
ΑΚΜΩΝ	71	15119	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	68	25433	δ. Κων/πολη 17/5
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	68	24696	ε. Βανκούβερ 16/5
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ	68	25433	ἀργεῖ Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Ρίο Ἰανέιρο 6/5
ΑΚΟΥΑ ΜΠΕΛ	68	25084	α. Χιούστον 16/5
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Χιούστον 5/5
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	68	25168	α. Μπωμόντ 21/4 γιὰ Ρίγα
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341	α. Ντάρμπαν 25/3
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	62	6383	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	ἀργεῖ Ἀστακό
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	α. Ἀμβέρσα 9/5
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	α. Βαρκελώνη 17/5
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Μπιλμπάο 25/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	ε. Κοιμή Μπαίρη 16/5
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Γιβραλτάρ 8/5
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	α. Τζέντα 18/5
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122	ε. Ἀλεξάνδρεια 15/5
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	α. Λέκχορν 17/5
ΑΛΕΑ	73	8824	α. Θέουτα 14/5
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (δ.)	65	40043	δ. Κων/πολη 9/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	59	3782	α. Σφάξ 23/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	α. Ν. Ὁρλεάνη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Μορμουγκό 12/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	60	10392	ἀργεῖ Στυλίδα
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688	ε. Ἀσσάμ 11/4
ΑΛΕΞ. ΚΟΥΡΥΖΗΣ	44	7207	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ.)	78	60653	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4385	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ	73	152372	δ. Ντουμπόι 19/5
ΓΚΡΕ'Ι'Τ (δ.)	67	7560	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	73	7560	μεταφορές Κούβας
ΑΛΕΞΙΑ (δ.)	58	7644	ἀργεῖ Σαρζά
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	δ. Σκώ 17/4
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Ντάρμπαν 19/5
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	ὑπὸ παραλαβή
ΑΛΙΚΗ	72	10069	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	δ. Κων/πολη 13/5
ΑΛΙΣΙΑ	66	3762	ἐπισκευές Πειραιά
ΑΛΙΣΙΑ	72	16402	ε. Ν. Ὁρλεάνη 16/5
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. Τσιότζια 11/5
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Τζέντα 15/5
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088	α. Ἀμποτ Πόιντ 30/4
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	ἀργεῖ Λονδίνο
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Σιγκαπούρη 11/5
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	δ. Ἐπτάνησσα 7/5
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	ε. Σ. Πέντρο 19/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Ἀδελαΐδα 1/5
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	δ. Π. Σαῖδ 22/4
ΑΛΜΑ	80	11584	δ. Σουέζ 18/5
ΑΛΜΑ	63	1594	ε. Σ. Μιχάλης 20/5
ΑΛΜΑΡ	69	10373	ε. Σαγκούντο 2/5
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	ε. Κέιπ Τάουν 19/5
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	74	1800	δ. Ντάρβερ 19/5
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	α. Βρέμη 7/5 γιὰ Ν. Ὁρλεάνη
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	α. Βαλένσια 15/5
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Σάντος 10/5
ΑΛΤΙΣ	70	2605	ε. Μαδέιρα 17/5
ΑΛΦΑ	62	4722	α. Λάγος 3/5
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	ὑπὸ καθέλκυση
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	α. Ν. Ὁρλεάνη 6/5
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Βαρκελώνη 17/5
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	ε. Γουελινγκτον 21/5
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	α. Λός Ἀντζέλες 16/5
ΑΜΑΛΙΝΤΑ	58	5164	δ. Σουέζ 26/8/83
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	α. Σάντος 11/5
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	ε. Τόκυο 30/4
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	α. Μομπάσα 12/5
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	ε. Ταγγέρη 6/5
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	α. Ν. Ὁρλεάνη 16/5
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΑΜΠΟΥΕΛΟ ΤΖΙΟΡΤΖΙΟ	61	16687	ε. Ν. Ὁρλεάνη 16/5
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	α. Λυόουστα 14/5
ΑΜΦΙΡΙΠΗ	78	10995	α. Χάβρη 19/5
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Λάγος 3/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Π. Γουώλκοτ 18/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Ἀλγκεθίρας 5/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	δ. Τζέντα 17/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	α. Μπιλμπάο 20/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Θάντερ Μπαίρη 15/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	ε. Ντάρμπαν 17/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Ν. Ὁρλεάνη 2/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	ε. Ἀμβούργο 22/5

ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΖΕΝΣ	71	9049	α. Χιούστον 15/5	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	79	16169	ε. 'Αμβέρσα 19/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631	α. Κουβέιτ 28/3	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Ρίτσοντς Μπαϊ 19/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Π. 'Αντζελες 9/2	ΑΡΙΕΣ	60	7839	αργεί 'Ιθάκη
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	65	35304	αργεί 'Αλιβέρι	ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113	α. Πειραιά 17/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	α. Ρίτσοντς Μπαϊ 8/3	ΑΡΙΕΤΤΑ ΓΡΕΦΟΥ	73	20685	ε. Λισσαβώνα 14/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	α. Ντάρμπαν 7/5	ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	ε. Μομπάσα 19/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	δ. Παναμά 15/5	ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	αργεί Πειραιά
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΟΜΦ	76	13633	α. 'Εσπεράνς 15/5	ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	α. Σιγκαπούρη 4/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	ε. Κοσιν 19/5	ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	α. Ντάρμπαν 21/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. 'Οξελόσσοντ 7/5	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Ρίο 'Ιανέιρο 28/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Π. Σαϊδ 19/5	ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	α. Λας Πάλαμας 12/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΡΕΝΤΣΗΠ (δ.)	64	35333	α. Πειραιά 10/5	ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Ν. 'Υόρκη 11/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	α. Λέικ Τσάρλς 20/4	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	δ. 'Εσκουμίνς 11/5	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Λά Γκουλέτ 18/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	δ. Σουέζ 18/5	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Μπότγουντ 10/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΟΥΠ	74	13633	α. Ντηνρόϊτ 19/5	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	α. Κηλόγκ 11/5 για Συρία	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΣΑΜΕΝΗΣ	68	10183	αργεί Πειραιά	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720	α. Βουβάη 15/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	59	4493	επιλήθη διάλυση	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	αργεί Στυλίδα
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392	α. Λειζές 18/5	ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Τζέντα 20/4
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	α. Βαλτιμόρη 1/5	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Ν. 'Υόρκη 18/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α	67	53448	αργεί Πειραιά	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	α. Καγκοσίμα 2/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	75	16822	α. Σαλβαντόρ 4/5	ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	επιλ. άλλοδαπούς
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ	62	11503	αργεί Πειραιά	ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	σημ. Λιβερίας στον Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ II (δ.)	75	70668	αργεί Πειραιά	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Σ. Νικόλας 16/5
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές	ΑΡΜΕΝΙΑ Κ	52	6906	στο Κουβέιτ
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638	αργεί 'Αμβούργο	ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Μομπουγκό 3/5
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	ε. Φιλαδέλφεια 9/5	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	α. Γιβραλτάρ 10/5
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	ε. Θεσσαλονίκη 26/3	ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	86259	α. Σιγκαπούρη 19/5
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	υπό ναυπήγηση	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	α. Μομπουγκό 10/5
ΑΝΔΡΟΣ Α' ΓΛ	83	10470	α. Καλάο 3/5	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Σ. Λορέντζο 15/5
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	α. Τάραντα 17/4	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	76	10142	αργεί Γάνδη
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ	72	119505	α. Αύγουστα 21/4	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	ε. Σμιζού 15/5
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	αργεί Πειραιά	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16094	αργεί Πειραιά
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781	α. Λ. 'Αντζελες 2/5	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	70	10491	αργεί Λονδίνο
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753	ε. Σάν Φρανκίσκο 16/5	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	υπό καθέλκυση
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	α. Τουμπάρδο 10/5	ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	α. Τουμπάρδο 26/4
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	α. Χάβρη 12/5	ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Γιβραλτάρ 16/5
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Ταγγέρη 26/4	ΑΣΙΑ	67	9525	αργεί Πειραιά
				ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478	δ. Τζέντα 13/5
				ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458	ε. Γκντάσκ 28/4
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	α. Τζέντα 19/5	ΑΣΙΑΤΙΚ (μ.)	71	70481	αργεί Πειραιά
ΑΝΕΜΩ Κ	71	4981	στο 'Αλγέρι 3/6	ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. 'Ανταμπίγκα 2/4
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Ντάρμπαν 10/5	ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/5
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	δ. Σουέζ 5/5	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ	61	9852	αργεί Πειραιά
ΑΝΘΙΑ	64	11034	αργεί Πειραιά	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	80	8786	αργεί Πειραιά
ΑΝΘΙΠΠΗ Α	76	16646	α. 'Ακαμπα 2/4	ΑΣΤΕΡΙ	65	6151	αργεί Πειραιά
ΑΝΘΟΣ	79	11000	α. Μιλουόκου 16/5	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	ε. Πειραιά 14/5
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	μεσογειακές μεταφορές	ΑΣΤΕΡΟ'ΙΝΤ	60	6134	α. Τσάρλεστον 18/5
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	α. Τάραντα 16/5 για Ταμπίκο	ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Πειραιά 9/5
ΑΝΝΑ	76	16438	α. Π. 'Αντζελες 4/5	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	αργεί Γαλαξίδι
ΑΝΝΑ	64	2020	στο Ρόττερνταμ 1/5	ΑΣΤΥΝΑΝΑΣ	75	38611	ε. Διαμάντε 7/5
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	αργεί Πειραιά	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	δ. Κων/πολη 10/5
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	δ. Γιβραλτάρ 5/5	ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Π. 'Εβγκλεϊτς 6/5
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741	αργεί Πειραιά	ΑΣΦΑΛΤΟΣ	71	9466	α. Κίγκστον 8/5
ΑΝΝΙΤΣΑ Α	65	19758	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/5	ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	α. Ντουμπρόβνικ 13/4
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. Λάγος 17/4	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	α. Μπιλμπάο 18/5
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379	ε. Μπαντάρ Άμπας 3/5	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	αργεί Πειραιά	ΑΤΙΑ Κ. (δ.)	72	105013	στον Περσικό τέλη 'Ιουνίου
ΑΝΤΑΡ	70	16973	α. Σιγκαπούρη 5/5				
ΑΝΤΑΡΕΣ	67	43231	α. Τεργέστη 3/5	ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548	α. Λούπ Τέρμιναλ 13/5
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	υπό παραλαβή	ΑΤΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	αργεί Μαλάγκα Μπαϊ
ΑΝΤΕΑΡΚΤΙΚ	69	11430	στη Βουβάη 8/5	ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	ε. Χουέλβα 10/5	ΑΤΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΕΛΑ	62	4207	αργεί Χαλκίδα	ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229	α. Ντηνρόϊτ 20/5
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829	αργεί Πόρτμπουρι	ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	α. Ροζάριο 27/4	ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Ρόττερνταμ 17/5	ΑΤΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229	α. Πειραιά 24/4
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	ε. Γουακμάτσου 13/5	ΑΤΑΝΤΙΚΟ	67	6103	στην 'Αλεξάνδρεια
ΑΝΤΕΜΠΑΛΤΙΚ	70	15898	στη Νέα 'Υόρκη 21/5	ΑΤΑΝΤΙΣ	77	35706	α. Παρανάγκουα 9/5
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	α. Μομπουγκό 19/5	ΑΤΑΝΤΙΣ	63	6246	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Ρίτσοντς Μπαϊ 30/4	ΑΤΑΝΤΙΣ	60	5788	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	δ. Παναμά 7/5	ΑΤΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	δ. Γιβραλτάρ 11/5
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Ντουμπάι 25/4	ΑΤΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	ε. Πειραιά 6/4
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Σχέζιν 1952	ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Σιγκαπούρη 20/4
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865	α. 'Αλγκεθίρας 14/3	ΑΤΡΕΙΔΑ	68	12936	αργεί Ντάρ ες Σαλάμ
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ Η	74	5932	α. Χάμπτον 2/5	ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	δ. Παναμά 11/5
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934	α. Θέουτα 18/5	ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	δ. Μπρουνομπουτέλ 13/5
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	67	9843	αργεί Πειραιά	ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΟΥΠ	72	9301	α. Μομπουγκό 19/5
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (δ.)	65	38607	α. Πειραιά 23/3	ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΤΩΝΥ III	77	38515	α. Λ. 'Αντζελες 29/4	ΑΤΤΙΚΟΣ	76	16366	δ. Κων/πολη 8/5
ΑΞΙΟΣ	65	3860	ε. 'Αμπιτζάν 9/6	ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Χουάκπου 3/5
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	α. Μιλουόκου 16/5	ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Τζαμάικα 5/5
ΑΠΕΕ	73	16397	αργεί Πειραιά	ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476	αργεί Χαλκίδα
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Πειραιά 18/5	ΑΥΡΑ	68	9624	α. Ρόττερνταμ 4/5
ΑΠΙΚΟ	64	9868	ε. Ρίγα 24/5	ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	αργεί Ρίβερ Μπλακγουότερ
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409	ε. Μπαντάρ Άμπας 6/5	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	αργεί Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	δ. Γιβραλτάρ 17/5	ΑΦΘΟΡΟΣ (δ.)	65	38606	αργεί Πειραιά
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	α. Ρίτσοντς Μπαϊ 1/5	ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	α. Ροζάριο 16/5
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. IV	56	9172	ε. Μόκχα 1/5	ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	αργεί Γάνδη
ΑΠΟΥΣ	70	3275	αργεί Πειραιά	ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	δ. Σουέζ 21/5
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	ε. Λίβερπουλ 22/5	ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Δουνκέρκη 11/5
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Μαϊζούρου 12/5	ΑΦΡΟΔΙΤΗ Κ	76	10482	υπό παραλαβή
ΑΡΑΝ	80	10428	δ. Παναμά 6/5	ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.)	56	16944	αργεί Πειραιά
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Ντουμπάι 25/4	ΑΦΡΟΣ	68	3340	δ. Π. Σαϊδ 17/5
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	αργεί Πειραιά	ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017	α. Πόρτμπουρι 14/5
ΑΡΓΟΣ	69	9842	ε. 'Αλεξάνδρεια 25/4	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21479	αργεί Τρινκομάλη
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	αργεί Πειραιά	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	61	16486	δ. Σουέζ 18/5
ΑΡΓΥΡΩ	57	3970	αργεί Πειραιά				
ΑΡΓΩ	72	16207	αργεί Πειραιά	ΒΑΓΙΑ	69	9985	μετον. 'ΕΛΠΙΔΑ' ('Ελλ.)
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	δ. Κων/πολη 12/5	ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	αργεί Σετσουμπά
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	α. Σάρπνες 1/5	ΒΑΝΤΑ	66	13762	αργεί Τρινκομάλη
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	αργεί Πειραιά	ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	αργεί 'Αργουστόλι
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	αργεί Πειραιά	ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	στο Μπαντάρ Άμπας 1/5
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Γιουροπόρτ 19/5	ΒΑΡΗ	82	22474	ε. Ρόττερνταμ 18/5
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	δ. Σουέζ 18/5	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582	αργεί 'Αλιβέρι
ΑΡΓΩ ΧΟΥΟΥΠ	77	1579	α. Δουνκέρκη 18/5	ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	ε. Νικόσσα 7/5
				ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	α. Κορώ Μπαϊ 10/5
				ΒΑΣΙΛΗΣ Δ	77	3827	ε. Κίγκστον 16/5
				ΒΑΣΙΛΗΣ IV	51	1704	μεσογειακές μεταφορές
				ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300	α. Ταγγέρη 4/5
ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Τζέντα 13/5	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2582	αργεί Λευκάδα
ΑΡΕΤΗ Α	69	9343	δ. 'Επτάνησα 6/5	ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	α. 'Ιντσόν 7/5
ΑΡΕΤΗ Σ	62	9124	αργεί Πειραιά	ΒΕΛΟΣ	75	15981	α. Ρόττερνταμ 5/5
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	ε. Κάντα 26/4	ΒΕΝΙ II	77	16993	α. Μπάχια Μπλάνκα 7/5
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	αργεί Πειραιά	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Μεθού Ρόουντς 16/5

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΒΕΡΑ	65	20806	ἀργεί Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Βρέμη 5/5 για Κόλπο ΗΠΑ
ΒΕΡΤΑΓΟΥΑΙΗΒ	66	10210	α. Άσντον 20/5
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269	ε. Π. ντε Μπούκ 20/5
ΒΗΤΑΖΑΝ	66	19633	ε. Πειραιά 6/5
ΒΙΚΙΓΚ	62	13321	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	ε. Άμβούργο 11/5
ΒΙΚΩΡΙΑ II	68	12005	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6572	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Σιγκαπούρη 12/5
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (δ.)	72	119794	ἀργεί Άλιβέρι
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500	πρόξ Μόντρεαλ 3/5
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	ἀργεί Πειραιά
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ἀργεί Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	ἀργεί Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736	ἀργεί Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	ἀργεί Χαλκίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Φιλαδέλφεια 16/5 για Άργεντινή
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111	ε. Άμβούργο 19/5

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	υπό παραλαβή
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	ε. Κασσιόνη 3/5
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 12/5
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373	υπό παραλαβή
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	α. Πειραιά 11/5 για Π. Σαΐδ
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Λός Άντζελες 11/5
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Άμβούργο 11/4
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	70	9778	α. Πειραιά 19/5
ΓΕΡΟΤΣΑΚΟΣ (δ.)	66	38818	α. Κάρτσι 2/5 για Περισκό
ΓΕΡΓΗΣ Α. ΓΕΡΓΙΛΗΣ	76	16037	α. Άμβούργο 17/5
ΓΕΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Φιλαδέλφεια 12/5
ΓΕΡΓΗΣ ΠΡΩΝΗΣ	67	15421	ε. Ν. Όρλεάν 17/5
ΓΕΡΓΙΑ Φ.	61	8592	ἀργεί Ήγουμνίτσα
ΓΕΡΓΙΟΣ Α.	66	15773	ε. Γκουέμας 6/5
ΓΕΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Πειραιά 16/5
ΓΕΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	66	30647	δ. Κων/πολη 13/5
ΓΕΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Λομέ 18/5
ΓΕΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στο Χιτάρ ές Σαλάμ
ΓΕΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	58	16605	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	ε. Μπουένος Άϊρες 12/5
ΓΕΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΟΣ	61	1545	α. Πειραιά 19/5
ΓΕΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Μπάχια Μπλάνκα 11/5
ΓΕΡΓ. Τ. ΚΟΡΟΛΟΥΛΗΣ	64	17509	στο Μπαντάρ Άμπας 1/5
ΓΕΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	71	18170	δ. Κων/πολη 13/5
ΓΕΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	ε. Κων/πολη 8/4
ΓΕΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	ε. Σάντος 2/5
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	δ. Έλσινόρε 5/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	δ. Παναμά 16/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	α. Τουμπάρδο 9/5 για Γκιζόν
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	α. Ν. Όρλεάν 2/5
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΡΙΟΣ Η.	77	12561	ε. Μονφακόνε 13/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ἀργεί Πόρτσμουρι
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	δ. Έλσινόρε 14/5
ΓΙΑΝΝΗΣ ΞΥΛΑΣ	70	9087	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Μπαντάρ Άμπας 26/4
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	α. Φιλαδέλφεια 16/5
ΓΙΟΥΝΙΛΑΚ	61	7585	στο Μπεντί
ΓΙΟΥΝΙΜΑΡ	61	10671	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	α. Μπ. Άϊρες 14/4
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στον Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	ἀργεί Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Καζαμπλάνκα 4/5
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	ε. Μπουσίρ 13/5
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Μπάχια Μπλάνκα 3/4
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561	ἀργεί Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	72	14315	στην Κότκα 3/5
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Βανκούβερ 7/5
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Μπ. Άϊρες 16/4
ΠΩΡΓΗΣ	73	9290	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΠΩΤΑ	62	10163	ἀργεί Πειραιά
ΠΩΤΑ Ε. (δ.)	64	34568	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΑΖ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Φουτζέιρα 18/5
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Άλεξάνδρεια 16/5 για Έλλάδα
ΓΚΑ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	71	8739	δ. Σουέζ 2/5

ΓΚΑΛ	70	15302	α. Π. Σαΐδ 26/4
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	α. Ρόττερταμ 15/5
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	ἀργεί Άστακό
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	δ. Παναμά 7/5
ΓΚΛΟΡΙΚ (μ.)	67	48717	α. Πιομπίνιο 7/5
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	ἀργεί Έλευσίνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕ Α'Ι'ΛΑΝΤ (δ.)	66	45251	α. Ντότζ 8/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΑΡΡΟΥ	67	15644	α. Λός Πάλμας 6/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	έπισκευές Πειραιά 17/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΚΛΟΥ	68	16275	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάν 12/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Ν. Όρλεάν 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	δ. Παναμά 5/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Παναμά 24/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Πειραιά 4/5 για ΗΠΑ
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ	77	13027	α. Βανκούβερ 27/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Χιούστον 26/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16432	ε. Σαλβαντόρ 5/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	68	16275	ἀργεί Ρίβερ Φώλ
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Ροζάριο 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Μπάχια Μπλάνκα 10/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Τσουρούγκα 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΗ	65	7952	ἀργεί Τρινκομάλη
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ν. Όρλεάν 25/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΑΝ	69	11148	ἀργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Μπ. Άϊρες 3/5

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Όρλεάν 13/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	13036	δ. Σουέζ 12/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	ε. Γκουέμας 4/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531	ε. Γκουέμας 21/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Σ. Τζών 28/3 για Άλγέρι
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	78	14800	ε. Γκουαγιακουίλ 6/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	δ. Γιβραλτάρ 7/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Μπ. Άϊρες 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	δ. Π. Σαΐδ 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΓΚ	72	43479	α. Άλγκεθίρας 14/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	ε. Α. Βικέντιο 7/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Μπ. Άϊρες 3/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	ε. Ντάρμπαν 18/5
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	στο Μαντράς 2/4
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ	77	10076	ε. Σιγκαπούρη 8/5
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	υπό παραλαβή
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	59193	α. Χόγκ Κόγκ 24/4
ΓΚΟΥΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	71	12202	στο Μπουσίρ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	63	15381	ἀργεί Σετουμπάλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	δ. Γιβραλτάρ 5/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	ε. Εινγκάγκ 23/4
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	ε. Μαντράς 11/5
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'Ι'Μ	62	15389	ἀργεί Σετουμπάλ
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306	δ. Παναμά 16/5
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	ἀργεί Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ἀργεί Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	14029	ε. Βανκούβερ 13/5
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	69	26356	ε. Ναυάκι 18/4
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΙΜΗ	65	11624	ε. Μορμουγκό 27/4
ΓΛΥΦΑΔΑ ΜΠΡΗΖ	65	16483	μετον. «ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ» (Μπαχ.)
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΗΘ	66	20723	δ. Γιβραλτάρ 16/5
ΓΟΜΑΣΑ	71	4713	ἀργεί Άστακό
ΓΟΥΑ	58	7061	
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ Α'Ι'Λ	68	2206	υπό παραλαβή
ΓΟΥ'Ι'ΝΤ ΦΡΟΣΤ	62	1427	στον Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Τζέντα 20/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Π. Κηλαγκ 17/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	ε. Ήσι Λόντον 15/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Άμβούργο 30/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Παρανέγκουα 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Ρόττερταμ 22/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Ρόττερταμ 4/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Σηάτλ 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	α. Ρίο Γκράντε 30/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	α. Γκηλόγκ 15/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Σαντάνα 6/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	α. Ρόττερταμ 27/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	α. Ροζάριο 3/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Γιουρπορτ 15/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. Τζέντα 23/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	ναυπηγείται Σκαρμαγκά
ΓΟΥΡΩΡΙΟΡ	82	19555	ε. Άβλις 6/5
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	ἀργεί Γαλαξειδί

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Χόγκ Κόγκ 17/5
ΔΑΝΙΑΑ	63	13628	ἀργεί Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	ἀργεί Άργιστόλι
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΟΙ	65	19049	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	61	9378	ε. Γκνάνσκ 8/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Χόβρη 15/5 για Ντουάλα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	75	6741	α. Πασαγιές 10/4 για Όραν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	58	2474	ἀργεί Άστακό
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Γκνάνσκ 22/5 για Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	ἀργεί Πειραιά
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στο Μπαντάρ Άμπας
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Ρεσίφε 28/4
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Φιλαδέλφεια 11/5 για Άρούμπα
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	α. Λάγος 21/4
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. Βαλτιμόρη 26/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ.	71	4994	στον Πειραιά 23/5
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	ἀργεί Γαλαξειδί
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	ἀργεί Λισσαβώνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	67	10794	ἀργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	10523	ἀργεί Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΠΑΠΑΣΤΡΑ			
ΤΗΣ	63	8380	δ. Π. Σαΐδ 9/5
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	ἀργεί Πειραιά
ΔΙΑΚΛΗΣ	63	8872	ἀργεί Στυλίδα
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243	ἀργεί Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	ἀργεί Έλευσίνα
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Ν. Όρλεάν 11/5
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Κότκα 8/5
ΔΙΔΩ	70	10378	δ. Π. Σαΐδ 11/5
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	ἀργεί Ίθακή
ΔΙΩΝΗ (δ.)	67	44646	ἀργεί Πειραιά
ΔΟΥΡΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Κουβέιτ 25/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	α. Άμβέρσα 17/5
ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	ἀργεί Πειραιά
ΔΡΥΣ	65	20201	ἀργεί Πειραιά
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801	α. Μιλάζο 8/5
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Άλεξάνδρεια 15/5
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Σιγκαπούρη 10/5
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398	α. Γιοκαίοι 13/5
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ε. Λέικ Τσάρλς 14/4

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	ἀργεί Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεί Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Μαντράς 6/5
ΕΒΡΟΣ	62	20372	ἀργεί Γαλαξειδί
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ἀργεί Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε. Λά Πλάτα 5/5
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	ε. Γιουρπορτ 15/5
ΕΙΡΗΝΗ	58	7762	α. Στυλίδα 1/4
ΕΙΡΗΝΗ II	72	9132	ε. Άμβέρσα 7/5
ΕΙΡΗΝΗ Δ	64	9406	δ. Σουέζ 18/5

ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ)	72	113780	άρχει Πειραιά *	76	11348	α. Λός Πάλλμας 20/5
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	α. Χαλκίδα 7/4 για Σαλβαντόρ	76	19166	ε. Κέιπ Τάουν 20/4
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στη Λιβύη	69	3490	άρχει Άστακό
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ)	68	48887	ε. Γένοβα 21/5	65	34501	άρχει Πειραιά
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	άρχει Πειραιά	70	2885	μεσογειακές μεταφορές
ΕΚΤΟΝ	62	11428	άρχει Γαλαξείδι	81	4617	άρχει Πειραιά
ΕΚΤΩΡ	70	16258	στον Πειραιά 6/5	77	34035	α. Χάντερσον 20/5
ΕΚΤΩΡ	75	14523	δ. Γιβραλτάρ 16/5	65	23390	α. Μπαρλέτα 14/5
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	ε. Γουάτερφορντ 17/5	81	16700	α. Μπωμόν 26/4
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	δ. Παναμά 10/5	67	27018	άρχει Άργοςτόλι
ΕΛΑΦΙ	68	19495	α. Σάν Νικόλας 12/5	66	21374	άρχει Λονδίνο
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14353	δ. Παναμά 8/5	84	16794	α. Γουάλα 24/4
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142	ε. Μπουσίρ 6/5	76	14052	ε. Βομβή 12/5
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ I	64	10652	άρχει Στυλίδα	77	76088	α. Χάβρη 30/3
ΕΛΕΪΣΤΡΙΑ VIII	59	9237	άρχει Πειραιά	78	15660	α. Λισσαβώνα 9/5
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	δ. Παναμά 20/4	77	15660	α. Βαλτιμόρη 11/5
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7672	άρχει Πειραιά	84	16794	α. Κόμπε 10/5
ΕΛΕΝΗ	63	10936	ε. Κακινάνα 28/4	68	12660	ε. Πειραιά 23/4
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά	65	30490	δ. Παναμά 12/5
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	α. Λισσαβώνα 14/5	61	9516	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ Β. (δ)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές	64	4626	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ ΛΩΡΕΛ	61	7293	υπό παραλαβή	69	51732	α. Μποναίρ 30/4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	άρχει Γάνδη	58	12532	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	66	12995	ε. Πειραιά 2/5	76	9444	α. Μπέιρα 5/5 για Νακόλα
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ)	66	48748	α. Φιλαδέλφεια 2/5	72	9986	α. Λός Πάλλμας 1954
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	δ. Κων/πολη 21/4	72	22866	ε. Άμβέρσα 16/5
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές	78	16685	α. Μπρισμπαίν 5/5
ΕΛΙΖΑ	58	12025	ολική απώλεια	68	35477	α. Γουάλεστον 8/5
ΕΛΙΖΑ	69	6006	α. Κρότωνα 27/4 για Πειραιά	73	69904	α. Πόρσκουρν 15/5
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	72	9111	α. Σαλβαντόρ 10/5	65	41872	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΑΣ ΦΡΗΖΕΡ	63	4390	α. Μαπούτο 7/5	65	40473	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	α. Θέουτα 3/5	68	44863	ε. Γένοβα 20/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	73	13098	στη Σιγκαπούρη	62	24749	στη Φορταλέζα (αποθήκη)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΪΣ	62	6846	α. Τζέντα 30/3	82	24.000	α. Φιλαδέλφεια 16/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	71	10328	στη Σιγκαπούρη 19/5	77	16380	ε. Ν. Υόρκη 18/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕ	78	17172	στη Σιγκαπούρη	75	18951	υπό παραλαβή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΙΝΝΟΒΕΪΤΟΡ	78	17172	στη Νέα Υόρκη	55	8992	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	72	8987	στον Πειραιά 23/5	74	35540	α. Χέυ Πόιντ 16/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	9667	άρχει Σαρζά	84	28100	υπό παραλαβή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΕΡΑ	75	3990	επωλ. άλλοδαπούς	79	13889	ε. Πειραιά 20/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Λίμνες 8/5	70	11489	άρχει Λονδίνο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	6846	άρχει Πειραιά	58	2882	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	στη Νέα Υόρκη	67	4390	α. Τσάρλεστον 17/5
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	72	8987	άρχει Πειραιά	69	11489	άρχει Στυλίδα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΑΙΗΘ	72	10329	άρχει Έλευσίνα	62	10981	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	72	13098	στη Βενετία	58	8931	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Μομπάσα 5/5	51	3640	α. Τσιταγκόγκ 7/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237	α. Βαλτιμόρη 7/5	83	20960	α. Σάφι 7/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	δ. Κων/πολη 8/5	73	15498	α. Τζέντα 20/5 για Πειραιά
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Γάνδη 2/5	65	8002	άρχει Σετουμπάλ
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	δ. Κων/πολη 17/5	70	15387	ε. Ν. Μανγκάλωρ 11/4
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	α. Ντάρμπαν 30/4	65	8344	ε. Π. Σαίτ 16/5
ΕΛΜΙΝΑ (μ)	69	54857	ε. Άμβέρσα 20/5	72	7006	α. Μομπάσα 20/4
ΕΛΟΝΑ	69	6162	δ. Γιβραλτάρ 26/4	72	4999	α. Χαλκίδα 10/5
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Γένοβα 17/5	77	19166	α. Πρίνς Ρούπερτ 29/4
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ)	69	41478	α. Αύγουστα 14/5	69	8909	α. Ίμινχινγκ 10/5
ΕΛΠΑΝ	67	5487	άρχει Πειραιά	65	10232	α. Χιούστον 9/5
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 20/5
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	α. Μπ. Άϊρες 4/5	68	9631	ε. Άμβέρσα 7/5
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Ρανγκούν 19/5	59	3139	άρχει Πειραιά
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216	στη Βομβή 1/3	68	16227	α. Χάβρη 19/5
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΝΗΝΟΣ	65	27830	άρχει Σετουμπάλ	82	30041	ε. Τζέντα 2/5
ΕΜΟΥΛΙ (δ)	58	20590	δ. Κων/πολη 18/5	71	11506	άρχει Λονδίνο
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Λεμεσό 20/5			
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548	άρχει Πειραιά			
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Μομπάσα 12/5			
ΕΠΙΜΕΛΙΔΗΣ	73	8927	στη Γάνδη 17/4			
ΕΠΟΣ	77	9786	ε. Άμβέρσα 5/5			
ΕΠΟΣ	78	6053	άρχει Πειραιά			
ΕΡΗΝΙΑ	65	16405	α. Ρουέν 19/5 για Ίταλία			
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ)	72	128140	άρχει Πειραιά			
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Ρίθεωντς Μπαϊ 15/5			
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Μπιλμπάο 14/5			
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	α. Χιούστον 27/3			
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (δ)	67	46248	στη Σιγκαπούρη 30/3			
ΕΡΟΪΚ ΣΕΪΛΟΡ	57	2074	άρχει Χαλκίδα			
ΕΡΣΗ (δ)	68	45988	δ. Σουέζ 4/4			
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	68	19077	ε. Π. Σαίτ 12/5			
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	ε. Άμπιτζάν 2/5			
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	υπό παραλαβή			
ΕΥΑ (δ)	81	41223	α. Φιλαδέλφεια 17/5			
ΕΥΑ	59	11894	α. Τζέντα 15/4			
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	α. Φός 20/5 για Πειραιά			
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	άρχει Πειραιά			
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	ε. Λέιθ 16/5			
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΛΕΜΟΣ	60	14609	α. Πειραιά 24/2			
ΕΥΒΟΪΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	άρχει Πειραιά			
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	δ. Π. Σαίτ 5/5			
ΕΥΗ Α.	67	14569	α. Ν. Όρλεάν 15/4			
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Χιμέι 10/5			
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Νιούκαστλ 29/4			
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	δ. Σουέζ 13/5			
ΕΥΛΑΛΙΑ	59	8630	άρχει Πειραιά			
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	δ. Ντόβερ 19/5			
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές			
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Φράνκ Μπέντος 16/5			
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στυλίδα			
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άρχει Πειραιά			
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	α. Κουβέιτ 7/5			
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	57	7165	άρχει Χαλκίδα			
ΕΥΤΕΡΠΗ	56	1593	άρχει Πειραιά			
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344	άρχει Χαλκίδα			
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Έλσινκι 22/5			
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	πρός Μπουσάν 12/5			
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ)	75	57160	ε. Πειραιά 7/5			
ΕΦΗ	61	3791	α. Γκάλφορντ 13/4			
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Άμβέρσα 19/5			
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Μπρεμερχάβεν 20/5			
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Ρίο Ίανέιρο 19/4			
ΖΑΝΤΕ (δ)	69	54282	δ. Π. Σαίτ 14/5			
ΖΕΤΤΑ	71	20516	ε. Τζέντα 20/5			
ΖΕΥΣ	60	11687	άρχει Πειραιά			
ΖΕΦΥΡΟΣ	77	16366	δ. Μπρουνομπόουτελ 5/5			
ΖΗΝΩ	81	23100	στη Τσιταγκόγκ 24/5			
ΖΙΝΙ	76	11348				
ΖΥΓΟΣ	76	19166				
ΖΥΓΟΣ	69	3490				
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501				
ΗΒΗ	70	2885				
ΗΖΥ ΡΑΪΝΤΕΡ	81	4617				
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035				
ΗΡΩ	65	23390				
ΗΣΤΡΟΥΪΝΤ	81	16700				
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018				
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ	84	16794				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ)	77	76088				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΧΑΡΑ	84	16794				
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660				
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ)	65	30490				
ΘΑΝΙΚΙ	61	9516				
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626				
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ)	69	51732				
ΘΑΣΟΣ (δ)	58	12532				
ΘΑΣΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	76	9444				
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986				
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866				
ΘΕΟΣ	78	16685				
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477				
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	73	69904				
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872				
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473				
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ)	68	44863				
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	62	24749				
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000				
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ	77	16380				
ΘΕΟΦΩΡΟΣ (δ)	75	18951				
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ)	55	8992				
ΘΕΤΙΣ	74	35540				
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100				
ΘΗΡΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	79	13889				
ΙΑΣΩΝ	70	11489				
ΙΚΑΝ	58	2882				
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390				
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489				
ΙΜΑΛΑΪ Α.	62	10981				
ΙΝΝΑΡΕΝ	58	8931				
ΙΝΤΕΡΜΙΣΙΤΥ	51	3640				
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960				
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498				
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	65	8002				
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387				
ΙΟΥΛΙΕΤΤΑ	65	8344				
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ	72	7006				
ΙΡΙΣ	72	4999				
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166				
ΙΩ	69	8909				
ΙΩΑΝΝΑ	65	10232				
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ)	61	22075				
ΙΩΑΝΝΗΣ	68	9631				
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041				
ΙΩΝ	71	11506				
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023				
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ	67	10322				
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322				
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ)	69	50998				
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772				
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772				
ΚΑΒΡΙΝ Α.	70	16285				
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309				
ΚΑΛΕΝΤΖΙ	64	7558				
ΚΑΛΑΝΔΟΝΙΑ (μ)	67	34498				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	69	11329				
ΚΑΛ						

ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	α. Ροζάριο 27/3 για Ρωσία
KARMEN	65	23391	α. Άσντοντ 1855
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	α. Κάρντιφ 14/5
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	66	5681	δ. Γιβραλτάρ 16/5
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Σινγκαπούρη 12/5
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Ρίο Ίανέιρο 13/5
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	δ. Παναμά 11/5
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Ναγκόγια 7/5
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407	α. Άργεντινή 20/5
ΚΑΣΟΣ	76	14983	α. Ρίο Γκράντε 6/5
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	α. Καζαμπλάνκα 12/5
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	α. Χαλκίδα
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥ	59	4632	α. Πειραιά
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	26537	α. Πειραιά 13/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	α. Σπέτζια 12/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	76	3824	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580	ε. Χέλσινγκφορκ 15/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Πειραιά 20/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	α. Σινγκαπούρη
ΚΑΤΙΑ (δ.)	61	12959	α. Γαλαξειδί
ΚΑΤΙΕ	60	10187	α. Μίλφροντ Χάβεν 22/5
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	

ΚΕΪΠ ΑΓΚΡΙΛΟΣ	66	29955	ε. Χιμέλι 11/5
ΚΕΪΠ ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Μορμουγκάο 21/5
ΚΕΪΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	ε. Π. Χάρκουρι 27/4
ΚΕΪΠ ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	α. Ρίβερλ Φώλ
ΚΕΪΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Λισσαβώνα 12/5
ΚΕΪΠ ΚΟΝΣΤΕΛΕΪΣΟΝ	70	11256	α. Πειραιά
ΚΕΪΠ ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. Τάμπα 11/5
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Μπουένος Άιρες 7/3
ΚΕΪΠ ΜΑΠΑΛΑΣ	77	10460	α. Κεμπέκ 4/5
ΚΕΪΠ ΜΟΝΤΕΡΕΪ	71	9964	α. Άκαγιούτλα 22/4
ΚΕΪΠ ΡΙΟΝ	72	8908	α. Χαλκίδα
ΚΕΪΠ ΡΙΟΝ	77	9862	α. Χαλκίδα
ΚΕΪΠ ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	α. Π. Έσκουβελ 15/5
ΚΕΪΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Βαλπαράϊζο 9/5
ΚΕΪΠ ΣΤΡΟΒΙΛΙ	58	13700	α. Ρίβερ Φώλ
ΚΕΪΠ ΣΥΡΟΣ	78	8890	α. Χαλκίδα
ΚΕΪΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	δ. Μπρονσμπουτέλ 28/4
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307	δ. Παναμά 29/4
ΚΕΡΤΙΣ	73	16459	α. Πασαγιές 9/5
ΚΕΦΑΛΟΝΙΟΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	58	7509	α. Πειραιά
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ	65	8272	α. Τερνόνζεν
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΣΤΑΡ	71	13907	α. Πειραιά
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	α. Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	16400	ε. Άρατου 13/5
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	66	52870	α. Γένοβα 21/5 για Τάρτους
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	65	35395	ε. Πειραιά 10/5
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7891	α. Πειραιά
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	α. Τζέντα 23/3 για Σουέζ
ΚΛΑΞΙΚ (μ.)	73	73492	α. Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	α. Ν. Όρλεάνη 16/5
ΚΛΕΙΩ	58	8791	α. Πειραιά
ΚΟΜΕΤ	72	9824	δ. Ντόρβερ 19/4
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	δ. Σουέζ 19/4
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842	α. Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Ρότερνταμ 21/5
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	α. Ρότερνταμ 17/5
ΚΟΝΚΑΡ ΗΘΑΙΣΤΟΣ	83	45025	δ. Γιβραλτάρ 19/5
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Σινγκαπούρη 3/5
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Μανίλα 8/5
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219	ε. Χάμπτον 17/5
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Τάραντα 7/5
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. Κόμπε 3/5
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΟΝ (μ.)	73	114543	ε. Σινγκαπούρη 15/4
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪΟΝΗΡ	68	22836	α. Άμστερνταμ 16/5
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΙΔΙΟΥ	79	16000	ε. Χιούστον 17/5
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥ	70	24693	δ. Κων/πολη 26/4
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΑΙΝΑ	82	16000	ε. Π. όφ Σπαινη 13/5
ΚΟΝΚΑΡ ΤΡΙΤΩΝ	81	16000	α. Ν. Ύορκη 4/5
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪΣΟΝ			
ΓΚΑΛΑΕΥ	67	7680	α. Μπάρ 15/5
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪΣΟΝ			
ΕΝΤΕΡΠΑΪΖ	77	5539	α. Άλεξάνδρεια 15/5
ΚΟΝΣΤΕΛΕΪΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	ε. Πειραιά 17/5
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	ε. Σπλίτ 19/5
ΚΟΠΠΕΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	63	7689	α. Μομπάσα
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Χαλκίδα
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	α. Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	δ. Γιβραλτάρ 9/5
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	δ. Παναμά 13/5
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Τσάλνα 22/5
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	δ. Γιβραλτάρ 11/5
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670	α. Πειραιά
ΚΟΤΟΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	64	4772	α. Τζέντα 11/5
ΚΟΦΗ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	66	5153	α. Τζέντα 14/4
ΚΡΑΤΑΙΟΣ	75	7415	ε. Πειραιά 15/5
ΚΡΑΤΙΝΟΣ	69	6475	μετον. «ΛΑΣ ΡΟΣΑΣ» (Κυπρ.)
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084	α. Καλούντομποργκ 17/4
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	ε. Πειραιά 16/5
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	α. Χαλκίδα
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Γιβραλτάρ 9/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Τασμασία 1/9
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Πειραιά 18/5
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Σινγκαπούρη 17/5
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Γένοβα 14/5
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤΗ	78	10832	α. Κόμπε 8/5
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Π. Ντέ Μπούκ 15/5
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Τζέντα 6/5
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	α. Όμισάλ 14/5
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΪ ΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Άκαμπα 3/5
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Χαλκίδα
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Νταμά 15/5
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Κόμπε 12/5 για Ντουμπάι
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	ε. Πειραιά 28/4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Λ. Πάλμας 8/5
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054	δ. Π. Σαϊντ 16/5
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	δ. Π. Σαϊντ 13/5
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΝΤ	82	11500	επισκευές Σιμονοσέκι 23/5
ΚΡΙΟΣ	59	16875	α. Πειραιά
ΚΡΙΟΣ	75	7028	δ. Γιβραλτάρ 16/5
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	επισκευές Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	α. Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	ε. Σπέτζια 18/5
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Λισσαβώνα 18/5

ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	ε. Ρότερνταμ 26/3
ΚΡΟΥΣΕΪΝΤΕΡ	58	1596	α. Πειραιά
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Βίλα Κονστιτιούτον 10/5
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	α. Ρίο Ίανέιρο 29/4 για Σάντος
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Στοκοχόλη 30/4
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Γιβραλτάρ 3/5
ΚΥΜΑ	60	7758	α. Πειραιά
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	α. Άστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	ε. Λ. Άντζελες 18/5
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943	ε. Ρουέν 16/5
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	α. Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ	60	6808	α. Σινγκαπούρη
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	ε. Φορτλόν 13/4
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	α. Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Κεμπέκ 11/5
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Σάν Νικολας 3/5
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΪΥ	68	4350	δ. Γιβραλτάρ 10/5
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ	54	2698	α. Πειραιά
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	α. Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Π. Σαϊντ 16/5
ΛΑΙΔΗ ΚΑΤΙΝΑ	59	2850	α. Ντουμπάι 27/4
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	65	7952	ε. Φάλαμου 29/4
ΛΑΪΟΝ ΟΦ ΠΑΪΡΙΟΥΣ	80	2925	α. Πειραιά
ΛΑΪΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	54	3315	α. Πειραιά
ΛΑΚΜΟΣ	61	5643	α. Πειραιά
ΛΑΚΥ	73	6683	ε. Ήμισαβεν 4/5
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	α. Ίτατζαϊ 24/4
ΛΑΚΥ ΡΑΪΝΤΕΡ	81	7000	α. Σάντος 3/5
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Σάντος 3/5
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	64	1587	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Ύμουίντεν 9/5
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Άλεξάνδρεια 17/5
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. Βαρκελώνη 16/5
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	δ. Έλσινόρη 14/4
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. Ν. Όρλεάνη 17/5
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Ν. Όρλεάνη 6/5
ΛΕΒΑΝΤΕ Κ.	61	11621	επισκευές Πειραιά
ΛΕΔΕΑ	63	17879	α. Γαλαξειδί
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Πειραιά
ΛΕΝΑ II.	68	15761	α. Πειραιά 20/5
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10618	α. Πειραιά
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618	α. Πειραιά
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	α. Πειραιά
ΛΕΥΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΪ	60	4489	α. Πειραιά
ΛΕΥΚΑΣ (δ.)	63	16407	α. Γιορροπορτ 21/5
ΛΕΥΤΕΡΗΣ II	58	9079	α. Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15684	ε. Μπ. Άμπελ 23/4
ΛΕΩΝ	72	2311	α. Πειραιά
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Ούμ Σαϊντ 13/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Πειραιά
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	57	5318	α. Πειραιά
ΛΗΔΑ	63	8566	α. Πειραιά
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Πειραιά
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	α. Πειραιά
ΛΙΜΠΕΡΤ	83	19343	α. Χαμπτον 5/5
ΛΙΜΠΕΡΤΣ	82	19337	ε. Λας Πάλμας 21/5
ΛΙΜΠΕΡΤΡΕΪΝΤ	83	20200	ε. Άλεξάνδρεια 19/5
ΛΙΜΠΕΡΤΡΕΪΝΤ	76	75134	α. Τζέντα 10/5
ΛΙΜΠΡΑ (δ.)	76	18343	α. Ρότερνταμ 14/5
ΛΙΝΚ ΛΟΒ	62	8937	α. Πειραιά
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Νέα Ύορκη 17/5
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	α. Χαλκίδα
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Άμπερσα 28/4
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	δ. Κων/πολη 17/5
ΛΙΦ	68	9650	ε. Γιβραλτάρ 15/5
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	α. Πειραιά
ΛΟΪΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Λονδίνο 1/5
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Γιοκοχάμα 15/5
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	α. Σινγκαπούρη 19/5
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	ε. Άμμούργο 18/5
ΛΟΥΣΥ	74	16006	ε. Σουραμπαγία 15/4
ΛΥΔΙΑ	70	14878	δ. Ντόρβερ 8/5
ΛΥΡΑ	64	6547	α. Λεμεσό 14/5
	67	41914	α. Πειραιά

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	α. Ντάρμπατ 20/3
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ Κ.	58	4585	α. Πειραιά
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Σινγκαπούρη 9/5
ΜΑΙΝΑΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Λα Πάλμα 4/5
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. Κόμπε 15/5
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Δαμάντε 24/4
ΜΑΙΡΗ Κ.	72	4990	ε. Λας Πάλμας 21/5
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Γιοκοχάμα 3/5
ΜΑΙΓΪΣΑΝ II.	58	5376	δ. Σουέζ 16/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	ε. Ροζάριο 11/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	α. Ρότερνταμ 15/5
ΜΑΚΡΑ	73	8957	α. Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Πειραιά
ΜΑΝΝΑ (δ.)	70	65223	ε. Τερνόνζεν 8/5
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Ρίο Ίανέιρο 19/4
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	ε. Σινγκαπούρη 15/5
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	δ. Γιβραλτάρ 12/5
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	α. Μπ. Άιρες 19/4
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΕΡΟΣ	58	9163	α. Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΘΟΥΣ	68	18525	α. Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	α. Πειραιά
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. Κουβέιτ 9/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	ε. Πιομπίκο 20/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	δ. Γιβραλτάρ 6/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Βαρκελώνη 16/5
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑΪΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	α. Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΪΚ	62	8967	α. Κολόμπο 24/4
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	δ. Μπρονσμπουτέλ 31/3
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Σαουθάμπτον 11/5
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	ε. Μαπούτο 28/4
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	66	18155	α. Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	60	10748	α. Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607	α. Πειραιά
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	α. Πειραιά

ΜΑΡΓΚΩ	58	2966	ἀργεί Πειραιά	MINI ΛΩΝΤ	70	1592	ἀργεί Ν. Ὁρλεάνη
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Λισσαβώνα 12/5	ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Γιβραλτάρ
ΜΑΡΘΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Βομβάη 28/4	ΜΙΡΕΝΕ	68	4998	δ. Παναμά 1/5
ΜΑΡΙ	74	8925	α. Ρίο Ἰανέιρο 16/4	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Ροζάριο 13/5
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	ἀργεί Πειραιά	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Π. Κέμπλα 9/4
ΜΑΡΙΑ (δ.)	65	47544	α. Τζέντα 7/4 για Μπουσάν	ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60300	μεταφορές Ἐρυθρὰς Θαλ.
ΜΑΡΙΑ	70	9101	α. Χώρ Φακάν 22/4	ΜΙΧΑΛΛΗΣ	68	23067	α. Ρίο Ἰανέιρο 15/3
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Φρημάντλ 13/5	ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	ε. Ν. Ὁρλεάνη 9/5
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Ν. Ὁρλεάνη 5/5	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	δ. Γιβραλτάρ 13/5
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9565	ε. Φλώρινγκ 13/5	ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Ἀμβέρσα 17/4
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	ε. Σάν Χουάν 10/5	ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Ν. Ὁρλεάνη 14/4
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Μίλφορντ Χάβεν 18/5	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Ναγκόγια 9/5
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Σαγκάι 6/5	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	ἀργεί Σαρζά
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	ε. Βίλα Κονσταντίνου 8/5	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Κολούμπια Ρίβερ 19/5
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	δ. Ἐσκουμίνε 11/5	ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Γκάνδη 28/4
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. Ἀλγκεκίρας 23/3	ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	69	47958	α. Τζέντα 18/5
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Καζαμπλάνκα 7/5	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	δ. Σουέζ 13/5
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	ε. Ροζάριο 11/5	ΜΟΞΑ Δ.	56	8823	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΑΓ'Ι Θ. (δ.)	66	42799	δ. Γιβραλτάρ 11/5	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Λονδίνο 22/5
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	Ἀμβούργο 13/5	ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	δ. Π. Σαϊδ 22/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Ν. Ὁρλεάνη 23/4	ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	83	32129	α. Μπορντώ 4/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	α. Ράς Τανούρα 10/3	ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΝΤΟΝ	67	8799	ε. Ἀλεξάνδρεια 19/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Μορμουγκάο 21/5	ΜΠΑΛΝΤΕΡ ΖΕΑ ΣΤΑΡ	66	8937	ε. Ἀλεξάνδρεια 29/4
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ἀργεί Πειραιά	ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Ἀμβέρσα 21/5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	75	115207	ἀργεί Πειραιά	ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	ε. Λέιβ 9/5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Μοντεβιδέο 10/5	ΜΠΑΡΟΥ ΣΠΙΡΙΤ	61	6950	α. Πειραιά 24/5
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	δ. Κων/πολη 12/5	ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	ε. Τακοράντι 13/5
ΜΑΡΙΚΑ	62	9055	ἀργεί Πειραιά	ΜΠΑΡΥ	66	14359	ἀργεί Ἀργοστόλι
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	α. Λάς Πάλλας 27/4	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	ὑπό παραλαβή
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14569	δ. Μπρανσμπούτελ 10/5	ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	ε. Πειραιά 17/5
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Ρίο Ἰανέιρο 13/5	ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	δ. Παναμά 14/5
ΜΑΡΙΝΑ	60	4116	α. Τζέντα 12/5	ΜΠΗΛΙΦ	71	9564	ε. Ρότερνταμ 18/5
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	στο Γκάλβεστον 21/5	ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	α. Σάν Νικόλας 9/4	ΜΠΛΟΥ ΜΠΑ'Υ	63	9657	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	ἀργεί Σετούμαλ	ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	ὑπό παραλαβή
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ἀργεί Πειραιά	ΜΠΟΝΑΝΖΑ	68	16005	α. Χιούστον 16/3
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Κων/πολη 12/5	ΜΠΟΞ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	3621	στο Ντουμπάι
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Αὐγούστα 28/4	ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	ε. Ἀκάμα 9/5
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Σάν Πέντρο 18/4	ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Τζέμπελ Ἀλί 20/5
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Ρίο Ἰανέιρο 5/5	ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	70	113425	α. Σιγκαπούρη 14/3
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Διαμάντε 14/5	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Λάγος 5/5
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	69	11434	α. Ντάρμπαν 16/5	ΜΠΡΑΒΟ ΑΡΗΣ	59	6132	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	ἀργεί Χαλκίδα	ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	ἀργεί Λευκάδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Πόρτ Ἐλίζαμπεθ 21/5	ΜΠΡΑΒΟ ΛΟΥ'Ι'Σ	54	6103	ἀργεί Στυλίδα
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Χιούστον 30/3	ΜΠΡΑΒΟ ΜΑΡΙΑ	53	6483	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές	ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΥΛΙΑ	70	15806	ἀργεί Στυλίδα	ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΣ	66	9085	ἀργεί Πειραιά
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Τσίμα 11/5	ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	ε. Ἀλεξάνδρεια 6/5
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές	ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΚΑ'Υ	69	2979	ἀργεί Τζέντα
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Ρίο Ἰανέιρο 9/5	ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	68	14948	ἀργεί Ρίβερ Φώλ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	62	12197	στή Βαλνθία 18/5	ΜΠΡΗΖ	64	35082	ἀργεί Ἐλευσίνα
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΣ	70	8455	ε. Μαντράς 18/5	ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	α. Βίλα Κονσταντίνου 14/5
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	α. Σιγκαπούρη 18/5	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Μοντεβιδέο 11/5
ΜΑΤΘΙΔΑ	65	7696	ἀργεί Πειραιά	ΜΥΛΟΙ	61	13092	ἐπωλ. Ἀλλοδαπούς
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ	62	9665	ὑπό παραλαβή	ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ	77	5511	α. Ἀμβούργο 17/5
				ΜΥΡΤΙΑ (δ.)	68	14949	ε. Ἀμβέρσα 19/5
				ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	ἀργεί Γαλαξείδι
				ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	ἀργεί Ἀργοστόλι
				ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	ε. Πειραιά 13/4
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Τζέντα 9/5	ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199	ἀργεί Γάνδη
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Ν. Ὁρλεάνη 14/4	ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	α. Γκλάνστον 17/5
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887	ε. Ραγκούν 17/5	ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Ἀμβέρσα 18/2 για Ἀλγέρι
ΜΕΛΟΥ ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ἀργεί Ἀλιβέρι	ΝΑΞΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	80	10982	α. Λ. Ἀντζέλες 9/5
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	α. Ρότερνταμ 4/4 για Ἴραν	ΝΑΤΑ	77	9359	α. Π. Σαϊδ 19/5
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24743	ε. Χουέλβα 1/5	ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	ἀργεί Κεντρί
ΜΕΛΤΕΜΙ III.	68	15761	α. Ντουλούβ 11/5	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ἀργεί Τζέμπελ Ἀλί
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Ἀλγερία 28/4 για Τάμπα	ΝΑΥΙΚΑ III	61	5584	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	66	6845	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΝΙΤΕΣ	59	12255	α. Πειραιά 17/5 για Χιούστον	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Πειραιά 26/3
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	πρός Γιβραλτάρ 17/5	ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	α. Ρίο Γκράντε 7/5
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	ἀργεί Πειραιά	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Χιούστον 13/5
ΜΕΝΤ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	81	9969	ὑπό καθέλκυση	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	στο Φλώρινγκ Ἦστ 22/5
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Ἀλεξάνδρεια 10/5	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Παναμά 10/5
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	ἀργεί Πειραιά	ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ	78	33191	α. Νάρβικ 3/6
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Ἀλεξάνδρεια 19/5	ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές
ΜΕΝΤΤΖΟ'Υ	57	3709	ἀργεί Πειραιά	ΝΕΛΑ	66	12259	ἀργεί Ἐλευσίνα
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	ε. Πειραιά 13/5	ΝΕΜΕΑ (μ.)	71	57828	α. Τής 14/5
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Ροζάριο 15/5	ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Βρέμη 20/5
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	α. Χάλλ 17/5	ΝΕΜΕΣΙΣ	66	18781	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	ε. Γκάλφαξαν 20/5	ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Παρανάγκουα 7/5
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	α. Ν. Ὁρλεάνη 4/5	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Κέιπ Τάουν 20/4
ΜΕΣ ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	ε. Ἀμμόχωστο 16/5	ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	ἀργεί Πειραιά
ΜΕΣ ΓΗ (δ.)	71	17355	α. Δουνκέρκη 2/5	ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	α. Μένα ἀλ Ἀχμάντι 18/5
ΜΕΣ ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	δ. Γιβραλτάρ 19/5	ΝΕΣΤΟΡ	68	25755	α. Μαντράς 8/5
ΜΕΣ ΘΕΑ (δ.)	73	17355	δ. Κων/πολη 8/5	ΝΕΣΤΡΟ ΣΚΑ'	72	9606	στή Λά Γκουέρα 23/4
ΜΕΣ ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ε. Κιλκίγκολμ 19/5	ΝΕΣΤΡΟ ΣΠΙΡΙΤ	63	8213	ἀργεί Γαλαξείδι
ΜΕΤΩΡΑ (δ.)	79	43957	ε. Φιλαδέλφεια 12/5	ΝΕΦΕΛΗ	68	24894	ἀργεί Γαλαξείδι
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Κρατσακόλας 27/4	ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Ἐσίνκι 3/5
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ὑπό ναυπήγηση	ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ἀργεί Πειραιά
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	79	10991	α. Λίβερπουλ 6/5	ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	76	121542	α. Σίμα 11/4 για Περσικό
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	60	22634	ἀργεί Πειραιά	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο Ἐλ Χάκλ (ἀποθήκη)
				ΝΗΧΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ	61	5893	ἀργεί Χαλκίδα
ΜΙΛΛΥ ΓΡΕΓΟΥ	76	19150	δ. Π. Σαϊδ 25/4	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Κων/πολη 10/5
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	57	5289	στο Κουβέιτ	ΝΙΚΑΤΩΡ	64	10275	α. Φόκα 7/5
ΜΙΝΑ	67	12843	α. Παρανάγκουα 9/5	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ἀργεί Ν. Ὁρλεάνη	ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Ἀμβούργο 29/4
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	δ. Παναμά 10/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Θεόντα 6/5
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	μεσογειακές μεταφορές	ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	ἀργεί Πειραιά	ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Ν. Ὁρλεάνη 8/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1589	ἀργεί Πειραιά	ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Τίλμπουρι 13/6 για Ἀμβέρσα
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Φός 25/4	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	α. Γκάλβεστον 19/4	Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	ἀργεί Ἀλιβέρι
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Πόρτ Κορτές 30/4	ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	δ. Κων/πολη 13/5
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	ἀργεί Ν. Ὁρλεάνη	ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	ἀργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	ἀργεί Πειραιά	ΝΙΜΠΡΟΝΤ	76	39004	ὑπό παραλαβή
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	ἀργεί Ν. Ὁρλεάνη	ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	ε. Βέντοπιλς 12/54
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ἀργεί Πειραιά	ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	α. Θεούτα 28/4
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	δ. Ν. Ὁρλεάνη 5/5	ΝΙΤΣΑ (δ.)	71	16400	δ. Γιβραλτάρ 29/4
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Σαβόνα 18/5	ΝΙΤΣΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	ἀργεί Ἀλεξάνδρεια
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζέντα 16/5	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	ἀργεί Στυλίδα
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Τσιότζια 27/4	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	ὑπό παραλαβή
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ἀργεί Ν. Ὁρλεάνη	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ἀργεί Στυλίδα
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	ἀργεί Πειραιά	ΝΟΡΘ ΧΑ'Ι'ΝΕΣ	62	15110	ἀργεί Στυλίδα
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ἀργεί Ν. Ὁρλεάνη	ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	α. Τζέντα 18/5				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	ἀργεί Ν. Ὁρλεάνη				
ΜΙΝΙ ΛΟΥΞ	71	1594	ἀργεί Πειραιά				

ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	60	21199	άρχει Μπελέμ
ΝΟΤΑ Κ.	70	6235	ε. Φός 7/6
ΝΟΤΟΣ (δ.)	64	49055	άρχει Γαλαξειδί
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	66	22260	δ. Κων/πολη 25/4
ΝΤΑΝΙΕΛ (δ.)	59	12299	επιλογή αλλοδαπούς
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Λομέ 2/5
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Ντάρμπαν 2/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Κ. Κρίστι 14/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Λάγος 23/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Π. Νουάρ 21/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Χιούστον 8/5
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	α. 'Αμβέρσα 12/5 για Τζέντα
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	65	7700	άρχει Γαλαξειδί
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/5
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	άρχει Μπλαγκουώτερ
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Κοπερ 5/5
ΝΤΟΛΦΙΝ II (δ.)	59	12463	δ. Παναμά 15/5
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Σιγκαπούρη 9/5
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	άρχει Πειραιά
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45289	δ. Κων/πολη 16/5
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ε. Μπωμόντ 9/5
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	δ. Κων/πολη 16/5

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	64	19140	σημαία Παναμά
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	μεσογειακές μεταφορές
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	ε. 'Ιμμιναχάμ 22/5
ΟΛΓΑ Κ.	66	3024	άρχει Πειραιά
ΟΛΚΟΥΣ	60	3030	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Σάρχα 15/5
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	58	5271	α. Πειραιά 18/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Γιούροπορτ 20/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Π. 'Αντζελες 1/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡ	72	15498	α. Βιτώρια 3/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	α. Λεμεσό 13/5
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	ε. Τζέντα 20/5
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	63	14595	άρχει Πειραιά
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	α. Λός Πάμιας 9/5
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Μπαρναγκουίλα 30/4
ΟΡΛΟΒΟ	59	2481	άρχει Πειραιά
ΟΡΥΣ (δ.)	59	12868	α. 'Αλεξάνδρεια 19/5
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Μομπίλ 29/4
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	υπό καθέλκυση
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	άρχει Μπλιμπί
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	α. Σιγκαπούρη 5/5
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	άρχει Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	82	18818	άρχει Καουέρι
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	73	7100	άρχει Πειραιά
ΟΤΣΚΟΥ	60	2981	άρχει Πειραιά
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΣ	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	α. 'Αμβέρσα 16/5
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (αποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055	α. Θάντερ Μπαϊν 8/5
ΟΥΡΑΝΙΑ	53	4069	άρχει Χαλκίδα
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	άρχει Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	υπό παραλαβή
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15377	α. Βρέμη 11/5
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στο Λάγος
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	άρχει Γκρέι Μπίττερ
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ	59	10363	άρχει Σετούμπάλ
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΑΙΑΝ	60	9317	άρχει Στυλίδα
ΠΑΚΤΟΛΟΣ	59	7052	δ. Σουέζ 15/5
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5149	στο Μπαντάρ 'Αμπάς
ΠΑΛΜΕΑ	60	10778	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΑΛΜΙΣ	58	7695	άρχει Στυλίδα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ροζάριο 11/5
ΠΑΛΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΟΝ	56	10523	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΛ.	70	7773	α. Κάδιξ 26/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	ε. Τρινκομάλη 20/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΕΥΛΑΣ	58	8764	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	66	13015	στο Σαντάντερ 23/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Λάγος 26/4 για Σαλβαντόρ
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	61	9091	άρχει Γαλαξειδί
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	14790	α. Χιούστον 16/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	ε. Λός Πάμιας 20/5
ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ	59	10168	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	ε. Ρουέν 20/5
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	α. Σόρεχαμ 26/4
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	δ. Π. Σαϊδ 13/5
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Γκόβε 10/4
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. 'Ακαμπα 26/4
ΠΑΡΓΑ	59	10065	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	άρχει Πειραιά
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	άρχει Γερμανία
ΠΑΡΟΣ	65	8883	α. Κουβέιτ 20/5
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Δουνκέρκη 12/5
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	επισκευές Πειραιά 10/5
ΠΑΣΦΙΚ (δ.)	65	38116	δ. Κων/πολη 17/5
ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	δ. Π. Σαϊδ 18/5
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Βίλα Κονστιτιούσον 10/5
ΠΑΤΡΑΙ	47	2754	α. Πειραιά 6/3
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΣ	62	10420	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. 'Αμβέρσα 17/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	α. Θέουτα 16/5
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. 'Ικόνιο 11/5
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	ε. Τέμα 19/2 *

ΠΕΛΑΓΟΣ	67	16009	στο Χόγκ Κόγκ 18/4 *
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Π. Σαϊδ 16/5
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	ε. Π. Σαϊδ 21/5
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Λ. 'Αντζελες 18/5
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Ριγέκα 19/5
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΜΠΑΝ	70	9870	α. 'Αμβέρσα 5/4
ΠΕΡΑ (δ.)	67	57794	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	δ. Π. Σαϊδ 21/4
ΠΕΡΙΚΑΝΣ	60	6134	άρχει Πειραιά
ΠΕΡΙΚΑΝΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μ.)	76	45330	α. Σιγκαπούρη 18/5
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	α. Μομπίλε 5/5
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Ι'Υ	71	9623	α. Ρουέν 9/4 για Αλγέρι
ΠΕΡΑ	69	4718	δ. Κων/πολη 11/5
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	75	76005	επιλογή
ΠΕΡΤΣ (δ.)	70	119730	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΑ	76	23149	ε. Μορμουγκάο 12/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 9 (δ.)	56	11973	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 11 (δ.)	55	11859	διάλυση Ταϊβάν
ΠΕΤΡΟΛΑ 17 (δ.)	54	12107	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ε. Πειραιά 16/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Κέυχαν Τέρμιναλ 3/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.)	60	26467	ε. Πειραιά 20/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 27/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. 'Ιμμιναχάμ 21/5
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΜΑΡ ΛΑ'Ι'Τ	57	8776	άρχει Βομβάη
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Σίντνι 20/5
ΠΕΤΡΟΣ Β.	63	15347	δ. Γιβραλτάρ 19/5
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	ε. Πειραιά 2/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	69	4522	α. Μομπάσα 13/4
ΠΗΛΕΥΣ	81	24021	α. Βανκούβερ 24/4
ΠΗΛΕΥΣ	68	23706	α. Μόλμο 3/5
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	δ. Παναμά 1/4
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Κολούμπια 6/5
ΠΗΛΙΟ (δ.)	71	109650	άρχει 'Ιτέα
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	άρχει 'Αστακό
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	6198	άρχει 'Ηγουμενίτσα
ΠΗΤΕΡ Λ.	61	13336	άρχει Στυλίδα
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	άρχει Πόρτλαντ
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άρχει Γαλαξειδί
ΠΙΝΤΟ	63	14203	δ. Δαρδανέλλια 17/5
ΠΙΝΤΟ	82	32300	υπό παραλαβή
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. 'Γουιντνέν 10/5
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	α. Πόρτο Κορτές 28/4
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μ.)	67	48747	άρχει 'Ελευσίνα
ΠΛΑΤΙΝΟΣ	65	10679	άρχει Γαλαξειδί
ΠΟΛΑ ΔΥΟ	66	10233	α. Τής 29/3
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΑ	68	5537	ε. Ρότερνταμ 11/5
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	ε. Πειραιά 19/5
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Πειραιά 4/5
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/5
ΠΟΛΥΕΝΗ	62	17953	ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/5
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άρχει Πειραιά
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	δ. Κων/πολη 13/5
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	18014	δ. Παναμά 5/5
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Π. Σαϊδ 19/4
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Χουάνγκου 5/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (δ.)	67	45229	άρχει Πειραιά
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Πειραιά 10/5
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Χάβρη 10/4
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	α. Ρότερνταμ 16/5 για Γαλλία
ΠΟΡΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	επισκευές Πειραιά
ΠΟΡΣΕΙΔΩΝ	67	18656	α. Βίλα Κονστιτιούσον 14/5
ΠΟΡΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	ε. 'Αμπιτζάν 16/4
ΠΟΡΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Τζέμπελ 'Αλι 22/4
ΠΟΡΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/5
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ	68	10722	δ. Π. Σαϊδ 12/5
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	ε. Μασσαλία 2/5
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	66	22593	σημαία Παναμά
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	59	9633	άρχει 'Αστακό
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	ε. Μανφρεντόνια 14/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17284	δ. Κων/πολη 17/5
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	ε. 'Αμβέρσα 17/5
ΠΡΩΤΕΥΣ	68	37419	ε. Γάνδη 19/5
ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691	δ. Γιβραλτάρ 16/5
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	α. Σιγκαπούρη 25/4
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	α. Νόρντχαμ 17/5
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ε. Π. Σαϊδ 20/5
ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Αύπελτον 18/5
ΠΥΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. 'Αμστερνταμ 18/5
ΠΩΛΙΝΑ Κ.	70	14609	ε. Μπωμόντ 9/5
ΡΑ'Ι'ΝΟ (δ.)	81	32247	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 17/5
ΡΑ'Ι'ΝΑ	59	12413	ε. Πειραιά 10/5
ΡΑ'Ι'Σ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	63	5249	στο Καράτσι 22/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 1 (δ.)	77	18325	α. Πειραιά 18/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 26/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 3 (δ.)	78	69016	α. Πειραιά 9/5
ΡΕΑ	71	9025	α. Σάντος 6/4
ΡΕΑ	56	4275	άρχει Πειραιά
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	α. Σάν Πέντρο 13/4
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	ε. 'Αμβέρσα 11/5
ΡΕΝΑ	72	14651	α. Πειραιά 14/4
ΡΗΓΚΑΛ ΣΗ.	68	30294	α. Βανκούβερ 10/5
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑΟΥΤ	65	11841	άρχει Τρινκομάλη
ΡΗΓΚΑΛ ΣΚΑ'Υ	63	14961	άρχει Πειραιά
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Κέιπ Τάουν 17/5
ΡΗΝΗ	63	15929	άρχει Πειραιά
ΡΗΤΟΡΙΚ (μ.)	71	77049	άρχει Πειραιά
ΡΗΦΕΡ ΚΟΥΗΝ	62	7596	α. Τζέντα 18/5
ΡΙΒΑ	63	10299	άρχει Γαλαξειδί
ΡΙΒΕΡ ΝΑ'Ι'ΤΖΕΡ	69	1599	α. Λομέ 10/1
ΡΙΟ	75	9112	α. Ντάρμπαν 18/5
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ.)	57	12812	άρχει Γαλαξειδί
ΡΙΟ ΛΙΝΤΟ	64	19985	α. Μιζουσίμα 7/5
ΡΙΟ ΝΑΝΕΖ	68	24198	ε. Πειραιά 19/4
ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	4931	άρχει Λευκάδα
ΡΙΟ ΣΑΝ (μ.)	67	37311	άρχει 'Αλιβέρι *
ΡΟ-ΡΟ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	1552	στη Μομπάσα 18/4 *
ΡΟΑΝ (δ.)	59	12270	ε. Πειραιά 16/5
ΡΟΔΟΣ	55	3370	άρχει Πειραιά

ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	ε. Σάφι 9/5	ΣΚΥΡΩΝ	64	17487	άρχει Πειραιά
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	α. Μπέρι 9/5	ΣΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211	ε. Πειραιά 17/5
ΡΟΖΑΡΙΟ	71	9077	άρχει Πειραιά	ΣΟΒΕΡΕΐΝ ΣΤΑΡ	66	8534	άρχει Γαλαξειδί
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	άρχει Άργοςτόλι	ΣΟΜΚΟΛ 2 (δ.)	67	2439	άρχει Τζέντα
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	ε. Σάν Νικόλας 13/5	ΣΟΝΙΝΤ	68	11659	ε. Σάντος 8/5
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μ.)	71	77049	άρχει Άλιβέρι	ΣΟΥΑΝ	63	5404	άρχει Έμμεν
ΡΟΝΣΟΝ	63	6100	στον Πειραιά	ΣΟΥΑΝ ΛΕΐ'Κ (δ.)	61	20433	στο Κόρκ 28/4
ΡΟΝΤΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	2997	στον Πειραιά	ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803	άρχει Έλευσίνα
ΡΟΝΤΙΑΝ ΧΕΛΣΜΑΝ	72	4932	μετον. «ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ» (Παν.)	ΣΟΥΝΙΟΝ	68	13894	α. Νητρώιτ 21/5
ΡΟΝΧΙΑ	63	6063	στον Πειραιά	ΣΟΦΙΑ Κ.	71	15696	δ. Σκώ 3/5
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ε. Άμπιτζάν 30/4	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Γάνδη 14/5
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΗ	68	4207	άρχει Πειραιά	ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810	άρχει Γάνδη
ΡΟΥΑΓΙΑΛ ΣΤΑΡ	64	4464	άρχει Πειραιά	ΣΠΙΡΙΤ	64	10595	ε. Μόκχα 2/5
ΡΟΥΛΑ	62	811	α. Λομέ 31/3	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	α. Μεθουλ 30/4
ΣΑΐ'ΖΑΛ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	64	7606	στή Μομπάσα 4/5	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Ν. Όρλεάνη 29/4
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	υπό παραλαβή	ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260	α. Τάραντα 1855
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	ξδ. Π. Σαϊδ 16/5	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	δ. Κων/πολη 27/4
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΖ (δ.)	63	31248	ε. Κοχίν 30/4	ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878	άρχει Πειραιά
ΣΑΛΑΜΙΣ	63	9579	άρχει Άλιβέρι	ΣΤΑΜΥ	72	30315	προς Γκιγιόν
ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	α. Πασαγιές 28/4	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	α. Άμβούργο 8/5
ΣΑΜΜΕΡ ΛΑΐ'Τ	71	4995	α. Σαβάννα 5/5	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	α. Βόλο 15/4				
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	δ. Ντόβερ 9/4	ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΑΙΗ	69	6054	ε. Πειραιά 16/5	ΣΤΑΡ	64	1584	μεσογεικές μεταφορές
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Ντουάλα 7/4	ΣΤΑΡ Ι.	58	7100	άρχει Λευκάδα
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕΐ'Τ	71	7013	ε. Πασαγιές 8/5	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	α. Λονδίνο 26/4
ΣΑΜΜΕΡ ΣΑΝ	71	8628	α. Πειραιά 17/5	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Τζέντα 20/5
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963	δ. Ντόβερ 14/4	ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Σίμπα 12/5
ΣΑΜΜΕΡ ΣΚΑΐ'Υ	71	6189	ε. Σουέζ 14/5	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	α. Μπρισμπαίν 10/5
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	ε. Ρεσίφε 28/4	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Π. Άντζελες 12/5
ΣΑΜΟΣ	66	17208	άρχει Πειραιά	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Πρίνς Ρούπερτ 17/5
ΣΑΜΟΣ ΣΑΝ	61	6598	στο Πόρτ Όφ Σπαίν	ΣΤΑΡ ΣΙΠ	62	4357	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άρχει Πειραιά	ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	ε. Σιμονσέκι 10/5
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	66	1597	μεσογεικές μεταφορές	ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Ροζάριο 10/5
ΣΑΜΟΣ ΣΤΟΡΜ	65	5775	α. Ρότερνταμ 26/3	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	ε. Ρότερνταμ 13/5
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογεικές μεταφορές	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	στον Περαικόν τέλη Ιουνίου
ΣΑΜΠΙΛΕ (δ.)	65	2916	άρχει Πειραιά	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Ζ.	69	16789	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247	δ. Κων/πολη 17/5	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ Κ.	52	2445	άρχει Άμπιτζάν
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	α. Πειραιά 16/4	ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	α. Όρλεάνη 2/5
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	α. Πειραιά 16/4	ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά	ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002	δ. Π. Σαϊδ 4/5	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	στή Ραβέννα 21/5
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΖ	68	15338	α. Άμβούργο 17/5 για Ίνδια	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	στο Λάγος 22/4
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΖ	77	11264	ε. Ταμπικό 30/4	ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Πειραιά 20/4
ΣΑΝ ΤΑΐ'ΡΟΝΑ	81	10990	α. Γρενάδα 16/5	ΣΤΡΟΝΓΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	56	8818	α. Πειραιά 10/2
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	δ. Μπρουνομπούτελ 6/5	ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ ΙΙ (δ.)	67	39135	άρχει Γκουαγιακούιλ
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	67	10329	άρχει Τρινκομάλη	ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Κέιπ Τάουν 19/4
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	άρχει Έλευσίνα	ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογεικές μεταφορές
ΣΑΝΑΒΑΚ	79	10996	ε. Τσαγκουαράμας 13/5	ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΓΚΟΥΑΖΙΡΑ	79	10000	α. Κίγκτον 4/5	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Φός 8/5
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	ε. Άμβέρσα 21/5	ΣΥΡΑ	77	16380	α. Ν. Όρλεάνη 17/5
ΣΑΝΡΑΐ'Ζ	75	1999	α. Σάντοβαλ 11/5	ΣΥΡΟΣ	64	5237	άρχει Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	61	20581	άρχει Πειραιά	ΣΥΡΟΣ ΡΗΦΕΡ	66	7952	δ. Σουέζ 20/5
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160	ε. Δουνκέρκη 16/5	ΣΥΝΙΑΣ	65	10115	άρχει Γαλαξειδί
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	ε. Άμβούργο 20/5	ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	άρχει Ίθακη
ΣΑΝΤΟ ΠΑΐ'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Άμβούργο 22/5	ΣΩΤΗΡ	62	21099	α. Πειραιά 11/2
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Μπανγκόκ 20/5	ΤΑΑΜΠΟ	77	10185	α. Μασσαλία
ΣΑΞΕΣΟΡ	58	11946	επωλήθη άλλοδαπούς	ΤΦΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	78	5778	άρχει Πειραιά
ΣΑΞΕΣΟΡ ΙΙΙ	76	16993	ε. Λας Πάλμας 19/5	ΤΦΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	5777	άρχει Πειραιά
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΐ'ΝΤ	70	16263	δ. Κων/πολη 25/4				
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Τζέντα 18/5	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	α. Λας Πάλμας 10/5
ΣΑΠΦΩ	63	17876	άρχει Πειραιά	ΤΑΚΗΣ Η.	57	6508	άρχει Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	άρχει Ρίο Ίανέιρο	ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	άρχει Πειραιά
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	α. Ντουάλα 5/5	ΤΑΛΑΒΕΡΑ	61	7399	άρχει Γάνδη
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπίτο	ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Ταραγκόνα 16/3
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	άρχει Πειραιά	ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	α. Π. Σαϊδ 3/5
ΣΕΛΑΣ	63	10947	άρχει Γαλαξειδί	ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ Γ.	58	4236	μεσογεικές μεταφορές
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	δ. Σουέζ 1/5	ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	ε. Σιγκαπούρη 18/5
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	δ. Μπρουνομπούτελ 2/5	ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογεικές μεταφορές
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	15823	α. Λεμεσό 19/5 για Πειραιά	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	α. Χάμιλτον 17/5
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273	ε. Μόνρεαλ 17/5	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	α. Κίγκτον 15/5
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	άρχει Πειραιά	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΐ'Ν	73	19420	δ. Έσκουμίνς 3/5
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	επισκευές Ντουμπάι 2/5	ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Ντουλούθ 11/5
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	δ. Σουέζ 1855	ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989	άρχει Πειραιά
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	α. Ν. Όρλεάνη 12/5	ΤΑΣΙΑ	62	14150	α. Μπαχραίν 8/5
ΣΗ ΓΟΥΐ'ΝΤ	68	34640	α. Τζέντα 15/4	ΤΑΤΙΑΝΑ (μ.)	70	73526	α. Σιγκαπούρη 15/5
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	α. Βανκούβερ 3/4	ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	α. Μόχι 2754
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	δ. Γιβραλτάρ 17/5	ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	76	47344	α. Τής 10/5
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Πόρτο Κορές 25/4	ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	ε. Πόιτν Τζούντιθ 16/5
ΣΗ ΤΑΐ'ΓΚΕΡ	71	13631	α. Σιγκαπούρη 15/5	ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	δ. Γιβραλτάρ 19/5
ΣΗ ΤΑΐ'ΝΤ	71	9810	στο Λάγος 23/4	ΤΕΤΙΕΝ	63	9892	άρχει Πειραιά
ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	70	13907	α. Λας Πάλμας 20/5	ΤΖΑΚΥ	84	32247	υπό παραλαβή
ΣΗΚΑΛ	71	9767	ε. Γκουαγιακούιλ 24/4	ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	ε. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΣΗΓΟΥΐ'ΝΤ	57	2926	στή Βομβάη	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΐ'Υ	72	9081	άρχει Άστακό
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	δ. Π. Σαϊδ 7/5	ΤΖΕΐ'ΝΤ	74	8915	ε. Λάγος 20/4
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 22/4	ΤΖΕΐ'ΝΤ ΙΙ	80	9100	ε. Ρίο Γκράντε 10/5
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα	ΤΖΕΐ'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100	ε. Μπαρμάντος 13/5
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Καρατί 16/5	ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Βαρκελώνη 1155
				ΤΖΕΝΗ Σ.	67	9171	βυθίστηκε Άτλαντικό 6/6
				ΤΖΕΡΟΤΙΑΝ ΓΚΛΟΥ	62	16563	άρχει Στυλida
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	ε. Ν. Όρλεάνη 15/5	ΤΖΙΜΥ	68	13847	α. Βιτώρια 5/4
ΣΙΑΒΕΡ Αΐ'ΜΠΕΞ	76	11866	α. Καλάο 27/4	ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ε. Πειραιά 20/5
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	δ. Παναμά 2354	ΤΖΙΝΙ	61	11125	α. Τής 6/5
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	υπό καθέλκυση	ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	α. Ν. Όρλεάνη 17/5
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥ	56	6660	άρχει Άντικυρα	ΤΖΟΑΝΝΑ	69	15869	άρχει Στυλida
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΐ'ΝΤ	77	11272	α. Χάβρη 22/5	ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569	δ. Κων/πολη 21/4
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Γκουαγιακούιλ 5/5	ΤΖΟΥΝ	71	13857	δ. Π. Σαϊδ 16/5
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	ε. Άλεξάνδρεια 2/5	ΤΖΟΥΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	δ. Π. Σαϊδ 21/5
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Όκλαντ 16/5	ΤΖΟΥΝ ΓΡΕΓΟΣ	77	16380	α. Π. Σαϊδ 21/5
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΐ'Υ	69	9305	ε. Ντεμεράρα 6/5	ΤΖΟΥΝ Κ.	78	15364	ε. Λάγος 5/5
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	άρχει Πειραιά	ΤΖΟΥΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Πειραιά
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409	μεσογεικές μεταφορές	ΤΖΟΥΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ε. Σιερρόν 30/4
ΣΙΝΤΑ	59	2870	ε. Πειραιά 20/5	ΤΖΟΥΝ Π.	68	12011	δ. Ντόβερ 11/5
ΣΙΤΙΑ ΓΚΛΟΥ	70	43599	άρχει Μόκχο	ΤΖΟΥΝ Π.	53	2731	άρχει Μανφρεντόνια
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ε. Π. Άντζελες 11/5	ΤΖΟΥΝΗ	65	19750	α. Νάπολη 17/5
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	ε. Μπ. Άϊρες 15/5	ΤΖΟΥΝΥ	76	9867	ε. Γκούμας 21/4
ΣΙΦΝΟΣ Αΐ'ΛΑΝΤ	81	10990	υπό παραλαβή	ΤΖΟΥΡΤΖ	79	14100	α. Τζέντα 18/5
ΣΚΑΠΓΟΥΐ'ΝΤ	70	9077	ε. Χόγκ κόγκ 18/5	ΤΖΟΥΡΤΖ	65	4323	άρχει Έλευσίνα
ΣΚΑΠΛΕΐ'Κ	53	3899	άρχει Χαλκίδα	ΤΖΟΥΡΤΖ Α.	75	14786	α. Νέα Όρλεάνη 16/5
ΣΚΙΑΘΟΣ	54	1855	άρχει Πειραιά	ΤΖΟΥΡΤΙΝΑ	77	11348	α. Λας Πάλμας 27/3
ΣΚΙΑΘΟΣ (δ.)	67	48058	α. Φός 13/5	ΤΗΘΥΣ	73	3717	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057	α. Αυγούστα 5/5	ΤΗΝΟΣ	68	8825	δ. Γιβραλτάρ 20/5
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Ρίο Γκράντες 13/5	ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΣΚΥΠΤΡΟΝ	70	21777	ε. Τουτικριν 23/4	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	άρχει Χαλκίδα
				ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Ντομμάμ 25/4

ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.	64	15404	άρχει Πειραιά
TONY	62	6246	ε. Πειραιά 18/5
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	ε. Ν. Όρλεάνη 13/5
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082	δ. Κωνίπολη 8/5
ΤΟ ΠΡΩΤΟ.	72	9824	α. Άμβερσα 14/4
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	δ. Παναμά 10/5
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	άρχει Στυλίδα
ΤΟΥΛΙΠ.	70	32758	υπό παραλαβή
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301	άρχει Πειραιά
ΤΡΑ'ΙΛΛ'ΙΤ.	75	60670	α. Σ. Ευστάθιος 3/5
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ (δ.)	65	41195	α. Γένοβα 23/4
ΤΡΑ'ΙΟΥΜΦ (δ.)	68	46827	α. Πόρτλαντ 21/4
ΤΡΑ'ΙΣΑΝ (δ.)	75	68631	α. Ρας Τανούρα 10/5
ΤΡΑ'ΙΣΤΑΡ (δ.)	66	36548	α. Κόρπους Κρίστι 22/4
ΤΡΑΝΣ ΚΩΣΤΑΣ	67	6756	α. Μπιλμπάο 7/5
ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΦΙΚ	78	10299	ε. Βουμβάη 12/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527	α. Τζέντα 11/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΛΑ'ΙΤ	66	25327	ε. Ήσι Λόντον 20/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	άρχει Πειραιά
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214	α. Μαονάλα 7/5
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	67	64646	δ. Γιβραλτάρ 2/5
ΤΡΕ'ΙΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ	64	17295	δ. Γιβραλτάρ 2353
ΤΡΕ'ΙΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	ε. Καράτι 18/5
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	61	13054	άρχει Γαλαξίδι
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Άμστερνταμ 9/5
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	ε. Καλκούτα 16/5
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717	δ. Π. Σαΐδ 20/5
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	άρχει Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Ρουέν 21/4
ΤΡΟ'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Σουέζ 16/5
ΤΡΟ'ΥΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	δ. Παναμά 11/5
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Χουέλαβ 12/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Λεμεσό 18/5
ΤΣΙΓΙΟΝΤΑ	65	17713	άρχει Στυλίδα
ΤΣΙΝΤΑ	59	2870	ε. Πειραιά 20/5
ΤΥΧΗ	70	10888	ε. Ήμοχάβεν 10/5
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	δ. Παναμά 10/5
ΥΠΑΤΙΑΝΑ (δ.)	67	52189	α. Φιλαδέλφεια 13/5
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	άρχει Πειραιά
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Σακάι 15/5
ΦΑΙΑΞ	70	11489	δ. Παναμά 15/5
ΦΑΙΔΡΑ	66	1506	άρχει Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	60	6723	άρχει Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΙΔΩΡΑ	73	9112	α. Μπάγια Μπλάνκα 24/4
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Χακάτα 14/5
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'ΙΒΟΥΡΥ	77	9477	α. Μομπάσα 17/5
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	ε. Κιέλο 16/5
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	άρχει Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΤΑ	62	9890	άρχει Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΕΙΡΗΝΗ	83	12811	ε. Μπρέμερχαβεν 23/5
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	δ. Γιβραλτάρ 17/5
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Λονδίνο 20/5
ΦΑΝΗΣ	55	3382	υπό παραλαβή
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	α. Τακόμα 15/5
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	άρχει Χαλκίδα
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Μπάγια Μπλάνκα 8/5
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	άρχει Πειραιά
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Π. Άρθουρ 30/4
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217	δ. Παναμά 24/4
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.	76	22297	ε. Άλεξάνδρεια 5/5
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600	α. Νιούκαστλ 15/5
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Σίμπα 3/5
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	ε. Φουτζέιρα 19/5
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Άμβέρσα 4/5
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	άρχει Έλευσίνα
ΦΙΛΩΝ	80	11730	ε. Μπαντάρ Άμπας 26/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	ε. Φιλαδέλφεια 16/5
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	δ. Παναμά 15/5
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Άλεξάνδρεια 17/5
ΦΛΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	69	9992	υπό παραλαβή
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	ε. Τακόμα 13/5
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'ΙΕΡ	56	13408	δ. Κωνίπολη 16/5
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ	68	13890	α. Σπλίτ 18/5
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	7201	α. Άλεξάνδρεια 20/5
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	ε. Μπ. Άμπας 19/5
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	

ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χάβρη 1/5
ΦΛΩΡΑ Ν.	73	17519	άρχει Πειραιά
ΦΛΩΡΑ ΙΙ	60	5044	άρχει Πειραιά
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	δ. Γιβραλτάρ 15/5
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ	58	10340	δ. Π. Σαΐδ 14/5
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63	16141	ε. Φλώσινγκ 8/5
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191	ε. Ρότερνταμ 20/5
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	ε. Φόυνες 20/5
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	11825	δ. Σκώ 3/5
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	προς Πόρτο Κορτέζ
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	στη Βουμβάη 13/5
ΦΟΡΟΥΜ ΣΚΑ'Υ	66	2999	άρχει Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ ΣΤΑΡ	72	7006	στη Λάρνακα 22/5
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	στο Φλώσινγκ 24/5
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444	άρχει Χαλκίδα
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19562	υπό ναυπήγηση
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Βανκούβερ 13/5
ΦΡΑΝΚΥ	63	5417	στη Μομπάσα 18/4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χωρ άλ Ζουμπάρ
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	72	12463	ε. Άκομπα 6/5
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	α. Κολόμπο 17/4
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	δ. Σιγκαπούρη 8/5
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	α. Ρουέν 7/5
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	ε. Άμβέρσα 9/5
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	α. Τόμπα 12/5
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	στη Κορούνα 23/5
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	δ. Σουέζ 10/5
ΦΡΟΣΩ	70	18328	δ. Σουέζ 20/5
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	α. Ροζάριο 22/3
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Διαμάντε 17/4
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11169	α. Ντουλούθ 5/5
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107	α. Μπ. Άϊρες 15/5
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	82	25200	άρχει Μιζουσίμα
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	60	7925	α. Παραμαρίμπο 14/5
ΧΑΛΚΗ (δ.)	66	41108	άρχει Πειραιά
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149	α. Ιλσίλο 7/5
ΧΑΡΗΣ	68	2918	ε. Καρντέγιεβο 13/4
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	έπισκευές Πειραιά 5/3
ΧΑΤΖΑΝΑ	65	17962	άρχει Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39366	α. Χέριτεϊτζ 10/4
ΧΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	69	10016	ε. Άλεξάνδρεια 10/5
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	68	10016	δ. Σουέζ 15/5
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	δ. Π. Σαΐδ 2/5
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	δ. Σουέζ 13/5
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	α. Άλεξάνδρεια 20/2
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	α. Μαυρίκιο 19/5
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	ε. Χαλκίδα 2/2
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ε. Σουέζ 15/5
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. Φουτζέιρα 17/4
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	δ. Π. Σαΐδ 1053
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Κίγκστον 15/5
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680	ε. Άμβέρσα 10/5
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671	άρχει Έλευσίνα
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	έπισκευές Άμβέρσα 18/5
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	άρχει Έλευσίνα
ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12832	α. Λονδίνο 15/5
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	α. Άμβέρσα 19/5
ΧΛΩΗ	75	16421	άρχει Άργοστόλι
ΧΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΝ	71	17187	α. Άμβέρσα 16/5
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ	67	3831	άρχει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145	άρχει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	α. Π. ά Πιέρ 27/4
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	άρχει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	64	10256	α. Άμβέρσα 6/4
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Κ. Κρίστι 1/5
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	ε. Σίμπα 10/5
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	άρχει Πειραιά
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	α. Πειραιά
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΑΡΑ	56	8524	υπό παραλαβή
ΨΑΡΑ ΡΗΦΕΡ	65	7952	α. Σάρζα 25/4
ΨΗΛΗ	65	12369	ε. Μπ. Άϊρες 10/5
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	α. Σιγκαπούρη 4/5
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680	άρχει Έλευσίνα
ΩΚΕΑΝΙΣ	76	18080	άρχει Πειραιά
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	α. Ρίο Γκράντε 19/4
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	άρχει Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	άρχει Πειραιά
ΩΤΟ ΚΟΥΡΙΕΡ	72	1339	άρχει Πειραιά



Τά υπό ξένες σημαίες



Πλοία που σημειώνονται με αστερίσκο (*) δεν είναι συμβεβλημένα
μέ το NAT και πλοία τα όποια δεν φέρουν ένδειξη σημαίας
είναι λιβεριανά

ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1836	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/5
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	67	43450	α. Ρισσάρντ Μπαϊή 7/5	ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426	α. Ταγκουόρα 28/4 *
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374	ἀργεί Πειραιά	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	α. Μάλτα 17/5 *
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	υπό παραλαβή	ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ	68	21418	α. Φρημάντλ 2/5
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	α. Χιούστον 8/6	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ἀργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ)*	50	1321	στή Βενετία 1/4	ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	68	4624	ε. Τούμπαν 2/6	ΑΝΙΤΑ Ι (κ)*	76	4617	δ. Ντόβερ 9/5
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ)*	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451	δ. Κων/πολη 21/3
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ				ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088	α. 'Αμβούργο 11/5
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (π.δ.)*	77	120204	α. Σάλλουμ βόε 2/5	ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.)	67	20501	α. Λισαβόνα 12/5
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/5	ΑΝΝΟΥΛΑ ΣΤΙΡΗ (κ.)*	58	2874	ἀργεί Πειραιά
ΑΓΛΑΪ'Α 7 (π.)	74	8944	α. Ταγκουόρα 12/5	ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474	ε. Καλκούτα 21/4
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10206	ε. Καράτσι 21/5	ΑΝΤΖΕ'ΝΤΙΑ (π.)	70	10886	ε. 'Αλεξάνδρεια 14/5
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Τενερίφη 5/1	ΑΝΤΖΕΚΡΗΤΗ (π.)*	68	10239	ε. Σουέζ 21/4
ΑΔΕΛΦΑ (π.)*	66	11536	στό Κάδιξ 11/4	ΑΝΤΖΕΛ Ι. (π.)	63	22103	α. Κόρπους Κρίστι 30/4
ΑΕΛΛΟ (δ.)*	57	20745	ἀργεί Πειραιά	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	παραδόθηκε 1/4
ΑΕΤΟΠΕΤΡΑ (π.)*	51	2430	ἀργί Σάν Πέντρο	ΑΝΤΖΕΠΑΣΦΙΚ (π.)*	68	9122	α. 'Αλγκεθίρας 13/5
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940	ε. Σ. Κίτς 12/5	ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)*	73	129665	α. Πειραιά 18/4
ΑΘΗΝΑ (μ.)	64	30682	ἀργεί Νέα 'Υόρκη	ΑΞΙΟΣ (π.)	57	2299	ἀργεί Τραπάνι
ΑΘΗΝΙΑΝ ΑΝΝΑ (κ.)*	82	11988	ε. Χιούστον 12/5	ΑΠΟΛΛΩΝ*	68	27989	α. 'Αμστερνταμ 9/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Νταλίν 8/5	ΑΠΟΛΛΩΝ	69	5872	α. Βαρκελώνη 19/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Μπαχραϊν 16/5	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΡΑΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220	μεσογειακές μεταφορές
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500	δ. Δαρδανέλια 17/5	ΑΡΑΜΕΝΤΙΑ (π.)	60	3500	α. Κουβέιτ 3/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Μπλέξεν 22/5	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 15/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	α. Πειραιά 12// γιά Τίγς	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	δ. Σουέζ 12/4	ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	α. Ράκ Τανούρα 22/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	59	8724	ἀργεί Πειραιά	ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)*	77	10003	α. Γιοκχάμ 3/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917	α. Χόγκ Κόγκ 8/5	ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	67	1523	ἀργεί Λευκάδα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	υπό παραλαβή Χερσάνα	ΑΡΗΣ ΟΚΤΩ (κ.)*	73	2934	ε. Θεσσαλονίκη 10/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	δ. Σουέζ 20/5	ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003	δ. Σουέζ 10/5
ΑΘΛΟΣ IV (π.)*	66	1716	ἀργεί Πειραιά	ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δ.)*	64	36115	στήν Πύλο
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141	α. 'Αμβέρσα 10/5	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
Α'Ι'ΒΟΡ (κ.)	71	7232	ἀργεί 'Αμστερνταμ	ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	στήν Σρί Λάνκα 5/4
ΑΙΓΙΣ ΑΡΜΟΝΙΚ (π.)	76	12498	α. 'Ιντσόν 30/4 γιά Ούλοσάν	ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998	α. 'Αλγκεθίρας 4/4
ΑΙΓΙΣ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ (π.)*	72	11185	ε. Λάγος 6/5	ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΕΡΟ'Ι'Κ (π.)	74	12498	ε. Φλώρινγκ 7/5	ΑΡΚΤΙΚ ΟΞΕΑΝ (κ.)	62	17298	α. 'Επτάνησα 6/5
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)*	76	12498	στό Τορόντο 16/5	ΑΡΟ (κ.)*	68	2571	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΛΥΡΙΚ (π.)	75	12498	α. Χουάνγκουο 15/4	ΑΡΡΟΥ Ι. (π.)	73	6415	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/5
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΣΕΤΙΚ (π.)*	74	12498	α. Γουλιμπίον 9/5	ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)*	72	3908	α. Λίβερπουλ 21/5
ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΙΚ (π.)*	74	12498	ε. Κόμπε 17/5	ΑΡΧΩΝ (δ.)*	66	25572	α. Χάλιφα 24/4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)*	77	12498	στό Χάρντλ Σουμπαίρ	ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636	α. Κερκί 20/4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΕΡΥ (π.)*	71	15205	δ. Παναμά 22/4	ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783	α. Λισαβόνα 2/4
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)*	76	12498	α. Μόντρεαλ 17/5	ΑΣΤΡΟ (κ.)*	52	1559	ἀργεί 'Αστακό
ΑΙΓΙΣ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	69	9199	ε. Πειραιά 8/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	ἀργεί Κρίστομπαλ
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (π.)*	72	11185	α. Γανδη 14/5 γιά Λάγος	ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'ΛΥ(π.)*	71	1453	α. Μπανάνα 5/5
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΝΙΚ (π.)*	73	12498	ε. Βαρκελώνη 12/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.)	69	7574	δ. Π. Σαϊό 15/5
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)*	74	12498	δ. Π. Σαϊό 18/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δ.)*	74	128398	ἀργεί Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΦΑΙΘ (π.)*	69	9199	α. Τέμα 1/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (π.)	83	15200	υπό καθέλκυση
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)*	69	9241	στό Λάγος 23/4	ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (π.)*	60	19962	ἀργεί Τρινκομάλη
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28646	ε. Σίμπινα 15/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)*	74	122348	α. Σιγκαπούρη 30/4
Α'Ι'ΚΟΝ*	71	27958	α. 'Ιντσόν 2/5	ΑΤΛΑΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	83	23000	ε. Πρόβιντενς 10/5
Α'Ι'ΛΑΝΤ (Μαλ.)	82	5225	στή Λεμεσό 28/4	ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)*	71	9078	α. Καραόι 11/4
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)*	71	15497	α. Λ. 'Αντζελες 25/4	ΑΦΡΙΚΑ (π.)*	72	25785	ε. 'Ακομπο 11/4
Α'Ι'ΛΑΝΤΕΡ (Μαλ.)	66	9135	α. Θέουτα 7/5				
Α'Ι'ΝΤΗΑΛ (Μαλ.)*	65	9223	α. Τσιταγκόγκ 21/5				
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858	δ. Π. Σαϊό 21/5				
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΛΕΥ (π.)*	69	15850	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/4				
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)*	69	15800	ε. Χιούστον 10/5				
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)	67	29256	ε. Βοστώνη 4/5				
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)*	74	60930	ἀργεί Μομπάσα				
ΑΙΤΖΗΑΝ ΣΗ (μ.)	73	57761	α. Τουμπάρσο 12/4				
ΑΚΙΝΔΥΝΟΣ Κ. (π.)	73	9690	μετ. «ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ»				
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'Υ	68	25433	α. Κέυ Γουέστ 15/5				
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. 'Αμστερνταμ 18/5				
ΑΚΤΗ	77	17395	δ. Κων/πολη 15/5				
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΓΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300	δ. Σουέζ 13/5				
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Λ (δ.)*	70	51615	α. Φόξ 22/4				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΔΥΟ (μυ.)	71	68731	α. Τίγς 21/5 γιά Π. Καρτιέρ				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΜΥ.Ι. (κ.)*	69	1434	δ. Κων/πολη 3/5				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055	δ. Π. Σαϊό 3054				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	69	10722	ε. Ντακόρ 27/4				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.							
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621	α. Κολόμπο 9/5				
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)*	74	6042	ε. Κορίντο 27/4				
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252	α. Σάντος 9/5				
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ.	65	18389	α. Ρίο 'Ιανέιρο 3/5				
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478	α. Τσάρλοτσαμ 21/4 γιά Π. Καμπέλο				
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677	μετατρέπεται Σέμεντ κάρριερ				
ΑΛΚΑΡΙΜ	67	15697	υπό παραλαβή				
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985	ἀργεί Χάγκεσαντ				
ΑΛΚΥΩΝ ΜΕΝΤ (δ.)	65	37888	ἀργεί 'Αλιβέρι				
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562	ἀργεί Πειραιά				
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350	ε. Γένοβα 8/5				
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)*	56	1873	ἐπισκευές Μομπάσα 17/5				
ΑΛΦΙΤΟ (π.)*	63	15929	α. Λας Πάλμας 12/5				
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798	στή Μανασός 9/5				
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792	α. Σάντος 14/5				
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)*	74	36911	α. Ράκ Τανούρα 18/4				
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Σ.δ.)	77	19867	α. Μ. Πλύμουθ 7/5				
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344	ἀργεί Πειραιά				
ΑΜΠΕΡ (κ.)*	62	10344	ἀργεί Καράτσι				
ΑΜΠΙΛΙΤΥ (κ.)	51	996	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495	ε. Μπουσίρ 10/5				
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713	ε. Σαβόνα 8/5				
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Λιβ.)	67	43231	α. Μπλάμπο 24/4				
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	67	21457	ε. Χακάτα 15/5				
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	ε. 'Αϊόι 2/5				
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420	δ. Θέρσεντεύ δία. 22/4				
				ΒΑΛΑΝΙ (κ.)*	68	1593	ε. Βαρκελώνη 5/4
				ΒΑΛΑΝΙ ΣΠΙΡΙΤ (π.)*	68	2895	ε. 'Ηράκλειον 29/1
				ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)*	71	19392	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/5
				ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Σάν Λορέντζο 2/5
				ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917	α. Σασέμπο 10/5
				ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 15/5
				ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)*	59	3143	ἀργεί Πειραιά
				ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (κ.)*	64	1396	α. Ν. 'Υόρκη 11/5
				ΒΕΡΑ *	65	24314	δ. Κων/πολη 4/5
				ΒΙΚΤΟΥΡΥ V (π.)	62	10403	υπό παραλαβή
				ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654	ε. Μπ. 'Αμπάς 14/4
				ΒΙΡΓΙΝΙΑ (π.)	74	120777	α. Φουτζέιρα 26/4
				ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (Λιβ.)	64	15716	α. Σιγκαπούρη 3/5
				ΒΥΡΩΝ Ι. (π.)	83	8671	α. Τσιταγκόγκ 13/5
				ΓΑΛΛΑΤΕΙΑ*	66	9537	ἀργεί Πειραιά
				ΓΑΛΗΝΗ*	65	9418	ἀργεί Χαλκίδα
				ΓΑΡΜΠΟΣ (μ.)	67	37699	ἀργεί 'Αλιβέρι
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)*	70	5754	μεσογειακές μεταφορές
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. *	70	10006	ἀργεί Πειραιά
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)*	59	12299	ἐπισκευές Μομπάσα
				ΓΙΑΝΝΗΣ (π.)*	64	22062	ἀργεί Πειραιά
				ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491	α. Λονδίνο 24/4
				ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (π.)	67	13091	α. Χόγκ Κόγκ 16/5 γιά 'Ιαπωνία
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ* (Μαλ.)	68	28879	α. Ροζάριο 5/5
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)*	65	1911	α. Πειραιά 19/5 γιά Συρία
				ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	70	9069	μετον. «ΝΑΥΑ»
				ΓΙΟΥΡΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435	ἀργεί Λας Πάλμας
				ΓΙΟΥΡΟΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)*	73	163976	υπό παραλαβή
				ΓΙΟΥΡΟΜΠΡΗΖ (κ.)	69	12087	α. Θέουτα 20/5
				ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Μαλ.)*	59	8647	ἀργεί Πειραιά
				ΓΙΟΥΡΟΤΡΑΝΣΠΟΡΤ (Μ.)*		10073	ἐπισκευές Γκνάντοκ
				ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ (μ.)	66	3849	α. Μομπά 8/5
				ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)*	62	4137	α. Μπανίς 21/4
				ΓΚΑΖ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)*	65	4183	α. Λέικ Τσάρλ 15/4
				ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)*	66	2691	α. Μπανίς 2/5
				ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)*	68	81257	ἀργεί Πειραιά
				ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54926	δ. Γιβραλτάρ 20/5
				ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΝΤ	65	1222	α. Πλύμουθ 9/5
				ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στήν Καζαμπλάνκα *
				ΓΚΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.	71	15004	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/5 *
				ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	α. Λονδίνο 16/5 γιά Φλόσσινγκ
				ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5253	α. Σαϊό 11/5 γιά ΜΠΑ

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι (η)	65	21261	α. Ρίο Γκρόντε 10/5
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ Π'	70	11525	στο Μπουσέρ 9/5
ΓΚΟΥΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ	67	60433	μετ. «ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΡ»
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (η)	63	8628	ε. Πειραιά 12/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑ'Ι'ΟΝ	64	10141	εγκατελείφθη Κορκουμπιόν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΝΤ (η)	68	9067	δ. Σουέζ 31/3
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΔΕΡ (κ)	66	36276	ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (η)	62	8891	α. Σιγκαπούρη 23/4
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ)	74	109693	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΓΚΟΥΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ (η)	68	9070	ε. Πειραιά 24/4
ΓΚΟΥΝΤ ΟΞΕΑΝ	65	21388	α. Ρίο 'Ιανέιρο 16/4
ΓΟΥΝΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (η)	60	4470	α. Π. 'Εσκονβελ 28/4
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΤΡΙΟΤ (η)	68	9079	δ. Π. Σαΐδ 20/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΑΝ (η)	68	9067	α. Πειραιά 24/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ (κ)	74	3279	μετον. «ΜΑΛΝΤΙΒΕΣ» (Κυπρ.)
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	63	8432	α. Βαλτιμόρη 9/5
ΓΚΟΥΝΤ ΤΑΡΚΕΤ (η)	67	38636	α. Γάνδη 9/5 για Κόλπο ΗΠΑ
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (η)	62	8631	α. Ούμ Σαΐδ 25/3
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ)	70	9954	α. Σιγκαπούρη 8/5
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΝΤΕΡ (η)	75	3520	α. Π. όφ Σπαιν 25/4
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764	α. Σαλβαντόρ 1/5
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΡΑΛΝΤ (η)	60	7187	α. Π. Νουάρ 10/2
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ (Όνδ.)	63	2603	α. Πειραιά 10/9/83
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ (η)	67	38636	μετον. «ΜΠΡΑ'Ι'Τ»
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (η)	57	2876	μεσογειακές μεταφορές
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (κ)	68	8915	στη Τζέντα 23/4
ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (η)	73	13631	δ. Ντόβερ 12/5
ΓΟΥΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	ε. 'Αγκόνα 4/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Σηάτλ 1/4 για Σιγκαπούρη
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	ε. Σίμπα 30/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ)	81	40357	α. Μπάρερς Π. 14/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	α. Ρίο Γκρόντε 7/5
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	α. Κουβέιτ 6/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	α. 'Αμβέρσα 4/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Σάντος 5/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Σιγκαπούρη 11/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ)	70	56799	ἀργεί Ν. 'Υόρκη
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ)	71	56800	α. Σίμπα 30/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ)	72	114710	α. Μίνα δλ Φαχά 8/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ)	73	114933	α. Τουμπάρσο 8/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΕΛΤΕΡ (η)	57	9158	ε. Γκιζάν 12/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ)	78	126261	ε. Σιγκαπούρη 18/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ)	79	126260	α. Ράς Τανούρα 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ)	71	102326	ἀργεί Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (η)	45	2740	ἀργεί Χαλκίδα
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ)	60	6235	ε. Σουέζ 12/5
ΔΑΣΑΚΙ'	72	14334	α. Μουπάσα 5/5
ΔΑΦΝΗ (μ)	63	30886	ἀργεί Νέα 'Υόρκη
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.η)	71	17805	ε. Λάγος 5/5
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	ἀργεί Μπλαγκουότερ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Μάλτ.)	61	7838	α. Μουπάσα 12/5
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ)	68	50999	α. Σαβόνα 19/5
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Μπαλκπαπάν 20/4
ΔΩΤΟ	68	35191	α. Χάμπτον 17/5

ΕΒΕΛΥΝ (η)	74	9112	α. 'Αμμούργο 11/5
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ)	69	10625	α. Ρεσίφε 1/5
ΕΒΙΤΑ II (κ)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Γ. Φ. (η)	62	8399	α. Καλκούτα 17/4
ΕΙΡΗΝΗ Μ. II. (δ)	68	43339	α. Σάρροχ 2/5
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (η)	67	23552	ἀργεί 'Αστόρια
ΕΛΕΝ'	67	27989	ἀργεί Χώγκεσαντ
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Μπ. 'Αίρες 14/5
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	ε. Φός 16/5
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ)	65	38279	α. Φός 17/5
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	α. Τσαγκουαράμας 4/5
ΕΛΛΙΝΑ (κ)	67	24766	γ. Γιβραλτάρ 29/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΑΟΥΡΥ (Σιγκ.δ)	75	45001	α. Κολόμπο 30/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ)	67	47344	α. Μένα 'Αμπτούλα 7/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	75	60491	α. Σακάϊ 24/4
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μάλτ.)	69	12102	α. 'Αμμούργο 20/5 για Πειραιά
ΕΛΝΤΑΝΙΑ (κ)	65	7498	δ. Γιβραλτάρ 30/3
ΕΛΠΙΔΑ (κ)	64	1141	ε. Τζέντα 18/5
ΕΝΑΜΕΛ (κ)	60	5513	ἀργεί 'Αστακό
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ II (η)	64	32756	στο Μπουσέρ 19/5
ΕΣΤΙ (η)	72	10351	ε. Βομβάη 30/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΑΛΗ (η)	59	7059	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΔΩΡΗ (δ)	64	35410	ἀργεί 'Ιτέα
ΕΥΔΙΜΕΝΗ'	79	29875	ε. Ροζάριο 12/5
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Μουτσούρε 13/5
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (η)	69	8676	α. 'Αμβέρσα 5/4 για 'Αβάννα
ΕΥΡΙΑΔΗ (η)	69	10900	ε. Τέμα 4/5
ΕΥΦΡΑ (δ)	65	35406	ἀργεί 'Ιτέα
ΖΑΚ (η)	62	10028	ἀργεί Μπλάγκουότερ
ΖΕΥΣ I (η)	60	17447	ε. Πειραιά 11/5
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/5
ΖΗΝΑ (λ)	68	31093	δ. Κων/πολη 6/5
ΖΙΝΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ(η)	66	10051	α. Σινγκάγκ 16/2 για Νταλιάν
ΗΒΗ	79	16379	ε. Βαρκελώνη 9/5
ΗΡΑ	79	16390	α. Φιλαδέλφεια 18/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (η)	57	2875	ε. 'Αδεν 8/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (λβ)	58	5266	υπό παραλαβή
ΗΡΑΚΛΗΣ (λβ)	53	5691	ἀργεί Πειραιά
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	δ. Παναμά 14/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ'	78	11003	στη Μπάσσα
ΘΑΛΑΣΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	265	37431	ἀργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΡΡΟΣ (η)	63	3293	ἀργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΘΑΣΟΣ (δ) Σιγκ.	74	51501	α. Φρημάντλ 8/4
ΘΕΑΝΩ (κ)	69	10650	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/3
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (η)	61	9266	α. Π. όφ Σπαιν 15/5
ΘΕΟΥΠΟΛΙΣ (κ)	58	11765	ε. Πειραιά 8/5
ΘΕΟΔΩΡΟΣ II (κ)	60	3847	α. Βενετία 26/4
ΘΥΕΛΛΑ (μ)	66	40933	δ. Παναμά 16/4
ΙΜΑ	68	27989	α. Κολούμπια 25/4 για Κορέα
ΙΔΙΑΝΑ (λβ)	77	11280	δ. Γιβραλτάρ 7/5
ΙΝΓΚΑΠΙΡΚΑ	66	11153	α. Γκίλογκ 8/5 για Ν. 'Αμερική
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΟΥΡΥ (Μαλ)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μαλ)	45	3684	ἀργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μάλτ.)	61	5201	δ. Κων/πολη 7/5
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (Μαλ)	45	4621	μεσογειακές μεταφορές

ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)	59	3704	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (η)	61	8999	α. Κέιπ Τάουν 15/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Μαλ)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)	58	3993	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΞ I (η)	70	3971	στον Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (η)	68	4202	πρός Μπροντ
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	δ. Παναμά 20/4
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές

ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ (η)	61	10934	ἀργεί 'Αστακό
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ (η)	60	10934	ἀργεί 'Αστακό
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ'	82	15551	δ. Παναμά 25/4
ΚΑΔΜΟΣ (λβ)	59	5051	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΘΡΙΝ Υ. (η.δ.)	60	13103	μεταφορές Ν. 'Αμερικής
ΚΑΛΙΖ ΣΚΑ'Υ' (η)	60	4240	ἀργεί Γάνδη
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (η)	60	5323	ε. Σαγκάη 17/9
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ)	69	9731	ε. Ντουάλα 8/5
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ)	69	4229	δ. Μπρουναμπουτέλ 11/5
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	α. Σπέζια 6/4
ΚΑΛΥΝ (κ)	69	11430	α. Μοριουγκό 21/5
ΚΑΛΥΩ (η)	69	5997	ἀργεί Φλώσσινγκ
ΚΑΝΙΚΑ (η)	60	3840	ε. Βομβάη 4/5
ΚΑΠΑΛ (κ)	55	1599	α. Μαπούτο 30/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η)	57	3826	ἀργεί Π. όφ Σπαιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ)	54	10905	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ)	67	8927	α. Κολόμπο 8/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. Σάο Σεμπασιτίο 6/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΑΣΣΟΣ (Παν.)	62	9991	α. Ρίο 'Ιανέιρο 28/4

ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	18000	α. 'Αλ Ρουέν 3/5 για 'Ιαπωνία
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΟΣΜΑΣ Μ. (κ)	66	3168	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΕΝ (η)	66	16301	ε. Ντουλούθ 8/5
ΚΑΡΕΡΑ	67	5531	μετον. «ΣΗ ΓΚΑΛ» (λβ)
ΚΑΡΝΤΙΦ (κ)	71	9206	α. Ντόρμπαν 17/5
ΚΑΡΡΑΣ (η)	62	10834	α. Νταμπέρ 6/5
ΚΑΣΤΑ (κ)	72	17674	δ. Σουέζ 15/5
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μπέιρα 19/4
ΚΑΤΙΑ Κ.Π. (η)	57	1324	ἀργεί Σαουδική Αραβία
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (η)	62	5870	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΤΡΙΝΑΜΑΡ (η)	65	9799	ε. 'Αδεν 30/4
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ'	68	13694	ε. 'Αμμούργο 21/4

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙ-ΤΥ (Μ)	57	5250	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΚΛΕΛΙΑ (κ)	75	176009	δ. Ντουμπάι 6/5
ΚΛΕΟ I (η.δ.)	59	20880	δ. Ντουμπάι 21/5
ΚΟΜΗ (η)	68	4432	υπό παραλαβή Ν. 'Ορλεάνη
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	71	14070	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/4
ΚΟΡΑΛ (κ)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΚΟΡΦΟΣ I. (κ)	60	5991	α. 'Αλεξάνδρεια 16/5
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ)	51	7126	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Βανγκαρέι 17/5
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Νέλσον 18/5
ΚΟΥΡΙΟΝ (κ)	59	20514	α. Τζέμπελ 'Αλι 6/4
ΚΡΑΝΑΟΣ (η)	59	3354	ε. Σάν Χουάν 2/5
ΚΡΑΝΤΩΡ (η)	64	2304	α. Σαλαβέρν 1/4
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ (η)	60	3995	δ. Παναμά 1/5
ΚΡΑΤΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΝΟΣ (Μπαχ.)	73	15382	α. Π. 'Ελιζαβεθ 5/5
ΚΥΜΟ (δ)	56	24234	ἀργεί 'Ιτέα
ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	αναμένει Βομβάη
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ)	65	10596	μεταφορές Περισκοι
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (η)	67	26493	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687	α. Λας Πάλμας 4/5
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ)	63	24424	στο Σάντος 9/5

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ)	67	11056	α. Τσιταγκόγκ 6/5
ΚΩΣΤΗΣ (Μάλτ.)	60	3325	α. Μανφρεντόνια 27/4
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)	59	6140	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (η)	71	13166	στο Γιβραλτάρ
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΦ (δ)	53	11230	ἀργεί Πειραιά
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (η)	58	1590	στον Σάν Χουάν
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (η)	78	11162	α. Κορίντο 28/4
ΛΑΡΑ (δ.π.)	61	8816	α. 'Αλγκεθίρα 14/4
ΛΑΡΑ (κ)	56	6921	προσάραξε Τίραν
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ)	68	22244	α. Σιλικάπ 26/4
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ)	69	2993	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/3
ΛΕΑ (Μ.)	7-	801	δ. Σουέζ 14/5

ΛΕΒΑΝΤΕΣ*	77	70983	α. Μιζουσίμα 9/4
ΛΕΜΠΛΟΝ (κ.)	60	4068	δ. Κων/πολη 9/5
ΛΕΝΑ*	68	22449	δ. Κων/πολη 9/5
ΛΕΝΤΟΥΔΗ ΚΙΚΗ (η)*	63	8427	α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/4
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓ.(η)*	61	8627	α. Σετουμπάλ 8/3
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΛΕΥΘΕΡΩ (η)*	62	14027	α. Γιάσου 25/3
ΛΕΥΚΑΣ (κ)	65	2435	δ. Κων/πολη 5/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648	δ. Παναμά 22/4
ΛΗΤΩ II (η)*	72	6106	α. Λας Πάλμας 16/5
ΛΙΛΑ (η)*	50	2734	ἀργεί Σάρζα
ΛΙΛΙΑΝ (η)	64	16323	δ. Σουέζ 19/5
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ)*	68	1599	δ. Κων/πολη 16/5
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ μ.*	68	39617	ε. Σουέμα 13/5
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	ε. Μπουμόντ 1/5
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	ε. Τσιταγκόγκ 3/5
ΛΟΥΣΥ (η)	54	2557	ε. Κορούνα 31/3
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.)	(2)	11229	α. 'Αμβέρσα 13/4 για Τρίπολη
ΜΑΙΡΗ Ρ. ΚΩΧ (μ.)	75	136991	α. Σιγκαπούρη 18/4
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. Σινφουέγκος 27/4
ΜΑΝΩΛΗΣ Λ.	80	5511	α. Γκάρστον 17/54
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ (κ.)	68	6116	α. Λας Πάλμας 14/3
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (η)	70	9101	στο 'Ιράν 8/3
ΜΑΡΑΚΙ (Παν.)	63	4647	ἀργεί Γάνδη
ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853	ε. Ροζάριο 17/5
ΜΑΡΕΛΙΑ (η)	63	15929	ε. Βηρυτό 15/5
ΜΑΡΘΑ Λ. (η)*	59	8596	ἀργεί Μπλιμπό
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (η)	64	3947	ε. Τούσαν 3/6
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	στη Βομβάη 16/5 *
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)*	60	13339	ἀργεί Πειραιά *
ΜΑΡΙΚΑ Π. (η)*	73	45500	α. Ρότερνταμ 20/4
ΜΑΡΙΛΙΑ (δ.)*	67	43649	α. Φός 12/5
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ)*	74	30341	ε. Κεμπέκ 9/5
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ)*	69	8773	ἀργεί Πειραιά

MARINER (Όνδ.)	60	5760	δ. Κων/πολη 9/5	ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234	άρχει Πειραιά
MARINER (κ.)	69	9072	α. Σιγκαπούρη 17/5	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	ε. Λονδίνο 19/5
MARINER II (π.)	68	10099	δ. Γιβραλτάρ 22/4	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	ε. Άμβούργο 12/5
MARINIKH (κ.)	73	86098	α. Σάν Νικόλας 9/4	ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ)	63	5955	α. Ντακάρ 12/5
MARIPERLA (δ.)	66	57027	ε. Ρας Σουκείρ 25/4	ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171	ε. Κακούτα 15/4
MARIPRIMA (δ.)	61	30236	δ. Π. Σαΐδ 21/5	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Τακόμα 10/4
MARIXRISTINA (π.δ.)	73	72336	α. Σάλλομ Βοε 10/5	ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535	μεσογειακές μεταφορές
MARIQ	65	17238	άρχει Στυλίδα	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ II (κ.)	69	1473	ε. Πειραιά 12/4
MARMARAS (κ.)	61	8831	άρχει Λευκάδα	ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	4016	ε. Τούβαν 4/6
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	ε. Φουτζέιρα 14/5	ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123	ε. Σάντος 16/5
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Σάν Άντόνιο 8/5	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Ρας Τανούρα 12/5
MENT TRE'INTER (κ.)	56	3903	άρχει Κουβέιτ	ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	άρχει Χαλκίδα
ΜΕΡΙΤΙΑ (κ.)	60	3745	ε. Κων/πολη 4/5	ΝΙΜΑΣ Ι. (π.)	56	3274	ε. Π. Σουδάν 28/9/83 για Άδεν
MERRYLAN (π.δ.)	66	71337	στο Μπόνου (άποθήκη)	ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395	ε. Χαβάνα 5/4
ΜΕΣΙΣ	69	9650	α. Π. Έλιζαμπεθ 18/5	ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043	α. Τσιότζια 12/5
ΜΕΣ. ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	72	17355	α. Μπρισμπαϊν 20/5	ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376	δ. Ντόβερ 29/4
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΙΛΙΑ (δ.)	77	75124	άρχει Πειραιά	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817	ε. Παρανάγκουα 11/5
ΜΗΛΟΣ V(κ.)	59	4668	άρχει Πειραιά	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837	άρχει Στυλίδα
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	δ. Σουέζ 21/5	ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	α. Ντακάρ 28/4
ΜΙΑ *	80	15552	ε. Μπανγκόκ Μπαρ 2/3	ΝΟΝΙΕΛ II(π.)	69	1999	ε. Ρότερνταμ 754
ΜΙΑΝΤΟΣ *	82	35000	δ. Παναμά 4/5	ΝΤΑΟΥΝ (Σινκ.)	81	5226	άρχει Άμβούργο
ΜΙΜΗ Μ. (Μάλτ.)	69	13525	α. Τενερίφη 17/5	ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	ε. Λάγος 22/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	δ. Παναμά 12/5	ΝΤΑΦΝΕΜΑΡ (π.)	61	5816	άρχει Μίνα Σάκρ
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	ε. Ν. Όρλεάνη 10/5	ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	υπό παραλαβή
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	α. Ν. Όρλεάνη 11/5	ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833	ε. Λέγκχορν 20/5
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129	α. Ρουέν 16/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ταμπόκο 30/4	ΝΤΟΛΛΥ II (π.)	67	9854	δ. Π. Σαΐδ 9/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Ν. Όρλεάνη 15/5	ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Ν. Υόρκη 16/5
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	άρχει Πειραιά	ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (κ.δ.)	67	22243	α. Σιλικάπ 8/5
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	α. Ν. Όρλεάνη 4/5	ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Ρίο Γκράντε 3/5
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782	α. Βοστώνη 3/5
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	ε. Γένοβα 17/5	ΝΥΜΦΟΝ Κ. (π.)	66	22260	α. Σεπετίνα 12/5
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	ε. Ν. Όρλεάνη 17/5	Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ *	80	16200	α. Μπρίζπορτ 19/5
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)	62	22424	α. Σάο Σεμπασιάν 9/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	άρχει Πειραιά	ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Λιβ.)	65	10842	άρχει Άστακό
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	α. Π. όφ Σπαϊν 10/5	ΟΙΝΟΥΣΑΙ (κ.)	70	14095	υπό παραλαβή
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΟΚΤΟΝΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	45678	α. Πειραιά 11/5
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Κόρπους Κρίστι 23/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΕΡ (δ.)	72	106123	α. Φρήπορτ 12/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Ν. Όρλεάνη 16/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	άρχει Ίτεα
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	ε. Ντεμεράρα 8/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ(δ.)	72	106123	άρχει Έλεουσίνια
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. Όρλεάνη	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	ε. Ρίο Ίανέιρο 5/5
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	ε. Κολόμπο 12/5
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	στο Μπαλικάπαβάν
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	άρχει Ίτεα
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Φιλαδέλφεια 14/5
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Λούπ Τέρμιναλ 10/5
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	66	15668	άρχει Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	66	15625	άρχει Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	68	15809	άρχει Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688	άρχει Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	69	15808	άρχει Πειραιά
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Καστακόλοκ 27/4
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Σάροχζ 13/5
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	ε. Λεμεσό 20/5
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	δ. Παναμά 27/4
				ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
				ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	α. Αμβέρσα 15/5 για Πειραιά
				ΟΞΕΑΝ (κ.)	66	10825	ε. Τζέντα 16/5
				ΟΞΕΑΝ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ (δ.)	72	49808	δ. Σουέζ 19/5
				ΟΞΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460	άρχει Πειραιά
				ΟΞΕΑΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	67	24128	ε. Ν. Όρλεάνη 12/5
				ΟΞΕΑΝ ΧΩΚ (δ.)	75	71016	δ. Σουέζ 29/4
				ΟΞΕΑΝΙΚΑ *	65	28101	Άμερικανικό Κόλπο τέλη Ίουνίου
				ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	δ. Παναμά 1/3
				ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	63	10318	άρχει Πειραιά
				ΠΑΝΑΓΙΑ Μ. (π.)	60	1577	α. Σιμπενίκ 17/5
				ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ (π.)	59	3906	α. Τζιμπουτί 11/5
				ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Ρίο Ίανέιρο 26/4
				ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7463	ε. Άμβέρσα 28/5
				ΠΑΡΕΟΙ (κ.)	65	1559	υπό παραλαβή
				ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455	δ. Σουέζ 11/5
				ΠΑΣΙΘΕΑ (μ.)	71	80225	ύψωσ. Έλληνική *
				ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	66	21883	στο Μπαντάρ Χομείνι
				ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100	υπό καθέλκυση
				ΠΑΤΒΙΝ (π.)	62	14112	α. Χαλκίδα 26/4
				ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ (π.)	62	11756	άρχει Πειραιά
				ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738	άρχει Καμπάνος
				ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999	άρχει Πειραιά
				ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	έπισκευές Πειραιά
N. I. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	ε. Βρέμη 22/5				
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250	ε. Σιγκαπούρη 19/5				
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759	ε. Λειψός 6/4				
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 2/5				
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές *				
ΝΕΔΑ (κ.)	61	1458	στην Καβάλα *				
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Έρυσθράς Θάλα.				
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137	ε. Μομπιλ 14/5				
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	58	24152	άρχει Ίτεα				
ΝΕΦΕΛΗ (π.)	69	5801	ε. Μπορντώ 12/5				
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άρχει Ν. Όρλεάνη				
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (δ.)	75	68630	άρχει Βοστώνη				
ΜΙΣΑ Σ. ΑΜΙΤΥ (π.)	61	3943	α. Πειραιά 8/5 για Χαλκίδα				
ΜΙΧΑΛΗΣ (Μάλτ.)	59	5384	στη Τζέντα				
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953	ε. Π. Σαΐντ 6/5				
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227	ε. Π. Σαΐδ 28/4				
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	ε. Μπωμόντ 27/4				
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	ε. Μπ. Αΐρες 20/3				
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	άρχει Πειραιά				
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ I. (π.)	65	31779	ανάμενει Φουτζέιρα				
ΜΠΕΛ (π.)	56	8717	υπό παραλαβή				
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919	μεσογειακές μεταφορές				
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073	στη Νιγηρία				
ΜΠΟΥΚΑΝΤΟΥΡΑ *	73	56273	α. Π. Χώκεσμιπερ 2/4				
ΜΠΡΑΒΟΝΟΛΑ (π.)	67	4659	άρχει Ν. Υόρκη				
ΜΠΡΑΒΟΡΙΟ (π.)	67	3861	άρχει Ν. Υόρκη				
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	ε. Σάντος 3/5				
ΜΠΡΙΖΙΤ (π.)	72	3172	άρχει Πειραιά				
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ				
ΜΠΡΗΤΕΝ (π.δ.)	65	40284	υπό παραλαβή				
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Λάγος 6/5				
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	ε. Κινούρα 14/5				
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	δ. Σουέζ 8/4				

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΣΙΑΚΗ 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 NOTARA STR.
P.O. BOX 80076 — 185 10 PIRAEUS
PHONE: 01 - 4176658 or 4122537
CABLE: "CHRONIKA" PIRAEUS

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 3.000

Annual Subscription Rates:

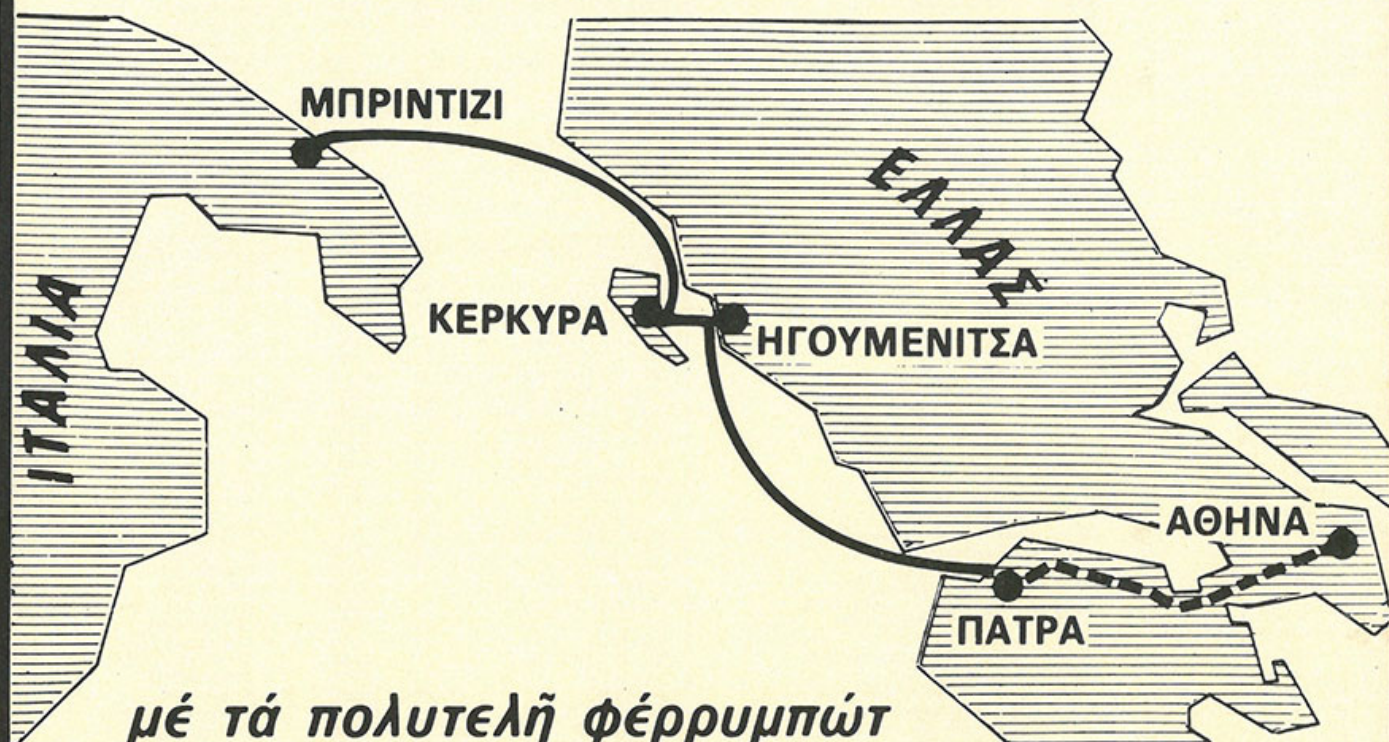
Europe and U.K. (Air Mail)	Pounds Stg. 40.00
Europe and U.K. (Surface Mail)	Pounds Stg. 32.00
U.S.A. and Canada (Air Mail)	U.S. Dollars 100.00
Central and South America (Air Mail)	U.S. Dollars 115.00
Middle East and Africa (Air Mail)	U.S. Dollars 80.00
Far East and Australia (Air Mail)	U.S. Dollars 120.00

ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΙΠΠΕΡ (π.)*	57	3070
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π)†	58	4414
ΣΚΥΡΟΣ (κ.)*	54	1227
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	15599
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΖΑΝ (π.)	66	15765
ΣΟΥΖΑΝΑ (π)†	68	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)*	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404
ΣΤΑΡΓΚΑΝ (κ.)	59	3809
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π)†	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ. π.)*	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕΨ'Ρ	69	9946
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5278
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480
ΣΥΚΟΥΤΡΗΣ (Μόλτ.)	60	6.646
ΤΑΨ'ΓΕΤΟΣ (δ)†	75	117342
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ)	59	5510
ΤΖΕΨ'ΝΤ (κ)†	56	6500
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)*	73	9842
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ†	68	10618
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΣΥ (κ)†	54	7930
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μόλτ.)	58	6492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λ.β.)†	64	15910
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)†	65	11245
ΤΟΣΟΤΗΣ (κ.δ.)	60	12944
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π)†	73	8848
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135
ΤΟΥΡΜΠΑΝΑ ΚΟΥΗΝ (π)†	60	8070
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186
ΤΡΕΨ'ΝΤ ΒΙΖΙΟΝ	70	18736
ΤΡΕΨ'ΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	76	35897
ΤΡΕΨ'ΝΤ ΓΟΝΤΕΡ	72	18724
ΤΡΕΨ'ΝΤ ΓΟΥ'ΙΛ	72	18723
ΤΡΕΨ'ΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.)	70	63519
ΤΡΕΨ'ΝΤ ΚΟΥΞΤ†	68	2737
ΤΡΕΨ'ΝΤ ΚΟΥΡΙΕΡ (μ.)	66	22354
ΤΡΕΨ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175
ΤΡΕΨ'ΝΤ ΡΗΣΟΛΑ (δ. Πα.)	74	30082
ΤΡΕΨ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	72	71491
ΤΡΕΨ'ΝΤΕΡ (δ.π.)	60	21230
ΤΡΕΨ'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι. (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)*	70	1597
ΤΣΙΦΤΑΙΝ (π.)	60	8940
ΤΣΙΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635
ΥΠΑΤΙΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ (μ.π)†	78	45330
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (δ.)†	77	124499
ΦΑΪΒ ΑΪ'ΛΑΝΤΣ	70	15768
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΪ'ΡΓΟΥ'ΝΤ (κ.)	(4)	16299
ΦΑΝΑΡΙ (δ)†	67	44720
ΦΑΝΥΛ	66	14617
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	18215
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (π.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	66	7264
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	54	1890
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	22523
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	65	15178
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤΥ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ)†	75	118216
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)†	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ)†	76	122.945
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι	59	1229
ΦΡΙΓΚΟ Χ (κ)†	63	1097
ΦΡΙΟ ΑΤΑΑΝΤΙΚ (π)†	61	1652
ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π)†	61	1695
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620
ΧΑΡΙΣ (π)†	55	2740
ΧΑΣΤΙΝΓΚΣ (μ)†	68	48559
ΧΕΡΟ (π)†	57	1368
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π)†	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (Σίγκ.)	57	6229
ΧΩΚ (κ)†	64	10292
ΨΑΘΙ (κ)†	54	1596
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)†	44	14540
ΩΣΤΡΑΛ (π.)	67	293

στο Μπαντάρ Χομεϊνί
 στο 'Αμπιτζάν
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Πειραιά
 α. Πειραιά 27/4 γιά 'Άλγερία
 α. Π. 'Ελίζαβεθ 6/5
 ε. 'Ανβέρσα 22/5
 α. Ντάρμπαν 5/4
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Πόρογκρουν 14/5
 ε. Γιοκαΐσι 14/5
 α. Πειραιά 16/5
 υπό παραλαβή
 ε. Ντάρμπαν 19/5
 δ. Ντομπιά 13/5
 άργει Πειραιά
 υπό παραλαβή
 α. Πειραιά 14/4
 α. Πειραιά 17/5
 υπό παραλαβή
 α. Λούπ Τέρμιναλ 6/5
 άργει 'Αστακό
 άργει 'Αστακό
 α. Λ. Πάλμας 27/4
 στη Μπαλμπόα
 α. Λισαβώνα 4/5
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
 α. Πειραιά 6/5
 άργει 'Αστακό
 άργει Πειραιά
 ε. Π. Καμπέλλο 1/6
 άργει Πειραιά
 διάλυση Μπαγκλουές
 α. Ροζάριο 7/5
 α. Πασαγιός 4/6
 προσάροε 'Αβάνα 13/5/82
 ε. Βίλα Κονατιτούσιον 15/4
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Μπόνιπουρι 15/5
 α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4
 ε. Πενασκόλα 10/5
 α. Ρίο 'Ιανέιρο 14/5
 α. Σιγκαπούρη 13/5
 δ. Παναμά 7/5
 δ. Παναμά 17/5
 α. Πόρτλαντ 17/5
 α. Π. ντε Μπούκ 10/5
 α. Τεργέστη 16/5
 α. Λονδίνο 21/5
 ε. Αγουόστα 13/5
 άργει Χαλκίδα
 α. Π. 'Εμπεδόκλε 24/4
 στόν Πειραιά
 ε. Τούπεζαν 31/5
 α. Σηάττλ 23/3
 α. Λ. 'Αντζελες 18/4
 α. 'Αδελταΐδα 4/4
 α. Πόρτσμουθ 22/5
 α. Φιλαδέλφεια 11/3
 α. Σάλομ Βόε 17/5
 ε. Ντακάρ 11/5
 α. Ζουέμα Τέρμ. 13/4
 α. Σαρμπορτ 17/5
 α. Σαντάντερ 20/5
 α. Μπανγιούλ 17/4
 δ. Κων/πολη 17/4
 δ. Ντομπιά 22/5
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/5
 ε. Σάν Νικόλας 10/5
 δ. Σουέζ 27/4
 α. Χόβκι 30/4
 α. Μαυρίκιο 19/5
 α. Πειραιά 28/2
 α. 'Αιν Σούκνα 4/4 γιά Περισκό
 α. Πειραιά 5/4
 πρώην ΦΡΙΓΚΟ ΚΟΥΗΝ
 ε. Λός Πάλμας 20/5
 α. Λός Πάλμας 14/5
 α. Σάν Φρανσίσκο 14/4
 α. Σίμπα 12/5
 υπό παραλαβή
 α. 'Αμοστερνταμ 9/5
 στόν Πειραιά
 α. 'Αμβέρσα 19/5
 άργει Πειραιά
 α. Κολόμπο 16/4
 ε. Σουέμα 15/5
 πρώην «ΚΑΣΚΙΟΤΟΣ»
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Νίκια 5/4

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 στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. 'Αμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417.4341



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



TSAVLIRIS T-TUGS

With the most modern and powerful ocean-going salvage tug in the Med – and an aggregate fleet horsepower in excess of 40,000 – Tsavlis offer a wide range of salvage and towage services to shipowners demanding skill and experience as well as sheer brute strength.

Sheer Strength



WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE & TOWAGE

OCEAN RESCUE ● FIREFIGHTING

Anti Pollution ● Coastal & Harbour Towage

Anchor Handling and Offshore Support

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander G Tsavlis & Sons
10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304
411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921

BRANCH OFFICES At all major Greek ports

LONDON AGENTS Tsavlis Shipping Limited
194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telex 884291, 888237 TSAV UK Telephone 01-283 7734
(aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482

